



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

FACULDADE DE DIREITO

DEPARTAMENTO DE DIREITO PÚBLICO

GRADUAÇÃO EM DIREITO

STEPHANE HILDA BARBOSA LIMA

**COBRANÇAS REALIZADAS NOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS EM VIAS
PÚBLICAS, COM ÊNFASE NO SISTEMA DA “ZONA AZUL” ADOTADO NO
MUNICÍPIO DE FORTALEZA: NATUREZA JURÍDICA E REQUISITOS LEGAIS**

FORTALEZA

2014

STEPHANE HILDA BARBOSA LIMA

**COBRANÇAS REALIZADAS NOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS EM VIAS
PÚBLICAS, COM ÊNFASE NO SISTEMA DA “ZONA AZUL” ADOTADO NO
MUNICÍPIO DE FORTALEZA: NATUREZA JURÍDICA E REQUISITOS LEGAIS**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Carlos César de Sousa Cintra

FORTALEZA

2014

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Setorial da Faculdade de Direito

-
- L733c Lima, Stephane Hilda Barbosa.
Cobranças realizadas nos estacionamentos rotativos em vias públicas, com ênfase no sistema da “zona azul” adotado no município de Fortaleza: natureza jurídica e requisitos legais / Stephane Hilda Barbosa Lima. – 2014.
110 f. : enc. ; 30 cm.
- Monografia (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2014.
Área de Concentração: Direito Público, Direito Tributário e Direito Administrativo.
Orientação: Prof. Dr. Carlos César de Sousa Cintra.
1. Estacionamento – Fortaleza (CE). 2. Estacionamento – Tarifas – Fortaleza (CE). 3. Finanças públicas – Fortaleza (CE). 4. Administração pública – Brasil. I. Cintra, Carlos César de Sousa (orient.). II. Universidade Federal do Ceará – Graduação em Direito. III. Título.

STEPHANE HILDA BARBOSA LIMA

**COBRANÇAS REALIZADAS NOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS EM VIAS
PÚBLICAS, COM ÊNFASE NO SISTEMA DA “ZONA AZUL” ADOTADO NO
MUNICÍPIO DE FORTALEZA: NATUREZA JURÍDICA E REQUISITOS LEGAIS**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em: ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos César de Sousa Cintra (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Francisco de Araújo Macedo Filho
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Hugo de Brito Machado Segundo
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Ao Deus do impossível;

Aos meus pais, Webster Barbosa e Maria
Lúcia.

AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus, sem o qual nada disso seria possível;

Aos meus pais e avós, por todo o amor a mim dedicado;

Ao meu irmão, pelo seu auxílio rápido sempre que necessito;

A minha comunidade Face de Cristo, por todo o apoio espiritual e pela fraternidade oferecida;

Aos meus mestres, que tanto me ensinaram e me inspiraram. Especialmente ao meu amigo e professor orientador Carlos Cesar de Sousa Cintra, o qual o apoio foi essencial para o bom andamento deste trabalho;

A todos aqueles com os quais eu pude trabalhar em meus estágios, tanto no Sindifort, quanto no Ministério Público Federal do Ceará;

Aos meus amigos da Sociedade de Debates da UFC, que me fizeram sentir parte desde o início de um grandioso projeto;

Às meninas de Buenos, que compreenderam o difícil período que antecede a colação de grau, e que suportaram muito bem discussões intermináveis sobre “Zona Azul”;

Ao meu amor, que se manteve presente em cada momento de stress, dúvida, e claro, de felicidade!

Por fim, a minha sincera gratidão a todos os que contribuíram e torceram para que este sonho se tornasse realidade!

“Nada te perturbe, nada te espante, tudo passa,
Deus não muda, a paciência tudo alcança; A
quem tem Deus nada lhe falta: Só Deus basta.”
(Santa Tereza D’Ávila).

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo identificar a possível natureza da remuneração paga nas áreas de estacionamentos rotativos em vias públicas, com ênfase no sistema de “Zona Azul” adotado em Fortaleza-Ceará. Atualmente muitos municípios no Brasil e no mundo utilizam a técnica de regulamentar o uso de vagas de estacionamento em via pública, restringindo-o mediante a imposição de tempo limite e de pagamento de um valor predeterminado. Entretanto, tal limitação é feita de modo diferenciado pelos diversos municípios, uma vez que a natureza jurídica da remuneração exigida é de difícil caracterização. Para tanto, analisar-se-ão as receitas públicas, distinguindo-as, especialmente no que concerne às receitas originárias das receitas derivadas. Também serão estudados os tipos de bens públicos assim como o modo de sua gestão estatal, averiguando-se os requisitos para o uso de bem público por particular, em especial no tocante à possibilidade de cobrança pelo uso desses bens. E, ainda, descrever-se-á o sistema utilizado para administrar o estacionamento em vias públicas, com ênfase no sistema adotado no Município de Fortaleza, para, ao final concluir quais os requisitos legais necessários à instituição de remuneração paga pelo usuário da “Zona Azul” na capital cearense em virtude da identificação de sua natureza jurídica: Tributo ou Preço Público.

Palavras-chave: Remuneração pelo uso de bem público. Natureza jurídica dos valores de estacionamento na Zona Azul. Estacionamento rotativo.

ABSTRACT

This paper aims to identify the possible nature of paid compensation in public street rotary parking areas, with emphasis on the “Zona Azul” system adopted in Fortaleza-Ceará. Currently, many municipalities in Brazil and in the world use this technique to regulate the use of parking spaces on public streets, restricting it by imposing a time limit and the payment of a predetermined value. However, such restriction is adopted differently by various municipalities, since the legal nature of the fee charged is difficult to characterize. In order to do so, we will analyze government revenues, distinguishing them by focusing specially on distinction between the original revenue from the derived revenue. Also, types of public goods as well as the way in which of they are managed by the state will be studied, always checking if the requirements for the use of public property by an individual are present, regarding in particular the possibility of charging for the use of these goods. And also the system used to regulate parking on public streets will be described with an emphasis on the system adopted in Fortaleza, as to define, in the end, which are the legal requirements for charging the users of “Zona Azul”, aiming at identifying its legal status: Tax or Price.

Keywords: Remuneration for the Use of Public Property. Legal nature of the value for parking in “Zona Azul”. Rotary parking.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	RECEITAS PÚBLICAS	12
2.1	Receitas públicas tributárias	14
2.2	Limitações ao poder de tributar	14
2.3	Espécies tributárias	19
2.4	Taxas	21
2.4.1	<i>Taxas de serviço</i>	22
2.4.2	<i>Taxas de polícia</i>	24
2.4.3	<i>Diferenças entre as espécies de taxa</i>	27
2.5	Preços Públicos	29
3	GESTÃO DOS BENS PÚBLICOS	32
3.1	Classificação	32
3.2	Uso de bem público por particular	35
3.2.1	<i>Uso comum ordinário</i>	36
3.2.2	<i>Uso comum extraordinário</i>	37
3.2.3	<i>Uso privativo</i>	39
3.2.4	<i>Uso normal e anormal</i>	41
3.2.5	<i>Instrumentos de outorga</i>	42
3.3	Noções acerca da remuneração pelo uso privativo de bens públicos	45
3.4	Considerações sobre a remuneração pelo uso comum extraordinário	49
4	ASPECTOS TÉCNICOS DOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS EM VIAS PÚBLICAS, COM ÊNFASE NO SISTEMA ADOTADO NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA	53
4.1	Contextualização da implantação do sistema de estacionamento rotativa em vias públicas	53
4.2	Histórico da Zona Azul em Fortaleza	56
4.3	Características Operacionais: modo de implantação, manutenção e operação do Sistema de Estacionamento Rotativo em vias públicas	60

4.4	A fiscalização nas áreas regulamentadas.....	62
4.5	Perspectivas para a Zona Azul na capital cearense.....	63
5	ASPECTOS JURÍDICOS DAS COBRANÇAS REALIZADAS EM ÁREA DE ZONA AZUL.....	66
5.1	Natureza jurídica dos estacionamentos em via pública.....	66
5.2	É taxa pelo exercício do poder de polícia?.....	67
5.3	É Preço Público pelo uso de bem municipal?.....	73
5.4	Requisitos legais para a implantação do sistema de estacionamento em vias públicas pago no Município de Fortaleza	79
5.5	Questão adicional: Pode ser tarifa devida à concessionária de serviço público?	83
6	CONCLUSÃO.....	87
	REFERÊNCIAS.....	89
	ANEXO A – COLETÂNEA DE PORTARIAS DA AMC SOBRE ZONA AZUL.....	94

1 INTRODUÇÃO

A Zona Azul é um espaço de estacionamento rotativo instituído em via pública, nos quais, mediante o pagamento de um valor predeterminado, é possível permanecer com o carro parado em logradouro público por um máximo de horas previamente delimitadas, sob pena de multa caso se ultrapasse o tempo permitido.

O trato do assunto apresentado é extremamente relevante, uma vez que a ausência da clara definição sobre a essência do custo que é despendido pelo particular no momento da utilização das áreas de estacionamento rotativo em vias públicas faz surgir divergências quanto ao modo correto de sua instituição. Afinal, configurando-se taxa, por exemplo, deveriam ser obedecidos os princípios pertinentes aos tributos, observando-se a legalidade, a anterioridade tributária, a irretroatividade, dentre outros. No entanto, o que se observa é que, em Fortaleza, tais áreas são implantadas, mantidas e operadas atualmente pela Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania no Município de Fortaleza (AMC), sendo exclusivamente regulamentadas por portarias expedidas pelo presidente do órgão gestor, o que feriria os princípios tributários apresentados.

A análise da temática proposta torna-se ainda mais relevante, em virtude da implantação de 1.420 novas vagas de Zona Azul no município de Fortaleza no segundo semestre de 2014, elevando o total para 4.000 mil vagas rotativas na cidade, conforme notícia veiculada no jornal O POVO, em 28 de março de 2014.¹

Deste modo, o objetivo deste trabalho é buscar identificar a natureza jurídica das cobranças realizadas nas áreas de Zona Azul da capital cearense, bem como analisar os requisitos legais para a fixação de seus parâmetros, de modo que se faz necessário estudar variados institutos de Direito Financeiro e Tributário, Administrativo, e ainda, aspectos inerentes à Engenharia de Tráfego para se lograr êxito na proposta elaborada.

Para tanto, no segundo capítulo se elenca o posicionamento de alguns autores que tratam dos conceitos básicos de quais seriam os tipos de receitas públicas estatais e de suas características, com enfoque na distinção entre tributos e preços públicos, especialmente no que concerne aos meios legais para a sua instituição. Dedicar-se, também, especial atenção ao

¹ Notícia veiculada na página eletrônica do Jornal O Povo, disponível em <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/03/28/noticiasjornalcotidiano,3227489/capital-ganhara-1-420-vagas-de-zona-azul.shtml>>, acessado em 19 de outubro de 2014.

estudo das taxas, de modo a distinguir taxa de serviço de taxa de polícia, o que se mostra essencial ao final para a elucidação do escopo central.

Outrossim, fundamental que se proceda, no capítulo três, a uma análise dos modos de gestão dos bens públicos, com enfoque na possibilidade de utilização remunerada de bens públicos por particulares nos casos de diferentes utilizações: uso privativo e uso comum ordinário e extraordinário. Além disso, basilar a identificação da natureza jurídica dos valores exigidos para o uso dessas áreas públicas, adotando-se a corrente mais defendida atualmente no direito brasileiro.

No capítulo quatro, investiga-se o funcionamento do sistema no município de Fortaleza desde sua criação em 1979 até os dias atuais, com a revitalização do sistema iniciada em outubro de 2014. Para compreender qual a finalidade e a importância da rotatividade, necessária igualmente a compreensão básica das técnicas de engenharia adotadas, as quais, por sua vez, também possibilitarão o entendimento dos requisitos práticos imprescindíveis para o funcionamento eficaz da Zona Azul.

Ainda, no último capítulo, busca-se identificar qual tipo de receita provém da regulação dessas áreas usufruídas pelos condutores de veículos particulares: taxa, remuneração pelo uso de bem público ou tarifa de serviços. Tal definição figura-se essencial, uma vez que cada natureza possui uma competência distinta para sua instituição, bem como exige ou não a necessidade de lei formal para sua correta regulamentação, o que poderia conduzir inevitavelmente à conclusão pela ilegalidade da cobrança realizada hoje no Município de Fortaleza nas áreas de estacionamentos rotativos em vias públicas.

Por fim, a metodologia utilizada baseou-se em estudo descritivo analítico desenvolvido através de pesquisa, principalmente, bibliográfica, jurisprudencial, com ênfase nos julgados proferidos pelos Tribunais Superiores e dos Tribunais Estaduais, especialmente o Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, e Legislativa, notadamente no tocante à legislação e portarias expedidas no âmbito da AMC. Notícias veiculadas através de sites oficiais na *internet* também foram importantes para a realização desta investigação científica em virtude das recentíssimas alterações realizadas no modo de funcionamento da Zona Azul em Fortaleza, com a revitalização e modernização do sistema, através da instalação de novos aparelhos para o controle do tempo limite e a ampliação do número de vagas regulamentadas em áreas nobres da capital.

2 RECEITAS PÚBLICAS

O Estado, para exercer sua função, tem a necessidade de despender variados recursos públicos, que poderão ser advindos de diferentes fontes. As quantias recebidas pelos cofres públicos, independente de sua natureza, são denominadas de entradas ou ingressos públicos. Entretanto, nem todos os valores que integram o patrimônio público comporão a receita pública, uma vez que alguns são apenas movimento de fundos ou entradas de caixa.

Segundo Baleeiro (2010, p. 152), estas entradas de caixa não proporcionam incremento do patrimônio governamental, sendo, desde o início, destinadas a posteriores restituições ou representam apenas mera recuperação de valores emprestados ou cedidos pelo governo. É o caso das cauções, fianças e depósitos recolhidos ao tesouro, e ainda, dos empréstimos contraídos pelos Estados.

Aqueles outros valores que integram definitivamente o patrimônio público como elemento novo e positivo, sem quaisquer reservas, condições ou correspondência no passivo constituem, conforme o mesmo autor, o conceito das receitas públicas. E são estas que serão exploradas no presente estudo.

As receitas públicas podem ser classificadas de diversas formas. A escolha do critério para a sua divisão dependerá da diferente abordagem que se fará do assunto. O estudo pretendido demanda um maior apreço das receitas públicas classificadas segundo as suas fontes, para que, identificando-as, seja possível distinguir o regime jurídico adequado a sua obtenção.

Em relação às fontes, ou à origem das receitas, Oliveira (2010) distingue os dois modos mais comuns de ingresso do patrimônio público, segundo ele:

“**A receita originária** decorre da exploração, pelo Estado, de seus próprios bens ou quando pode exercer atividade sob o que se denominada de direito público disponível. [...] **A receita derivada** provém do constrangimento do patrimônio do particular. É o tributo. [...] Em suma, as receitas originárias provêm do próprio patrimônio público do Estado ou de relação disciplinada pelo direito privado, ao passo que as derivadas advêm de patrimônio ou rendas particulares. (OLIVEIRA, 2010, p. 122, grifo nosso)

É possível perceber, portanto, que o patrimônio público poderá advir tanto de exações tributárias, através das receitas derivadas, quanto de receitas originárias. Entretanto, cada tipo de receita, por suas particularidades é regido por um regime jurídico próprio. Enquanto os tributos se submetem unicamente ao regime de direito público; os preços

públicos, característicos das receitas originárias, estão sob o a égide de um regime de direito híbrido mais voltado ao direito privado.

As receitas originárias são aquelas advindas do domínio privado do Estado. Não há a utilização do poder de autoridade para a obtenção dos recursos públicos, mas apenas a exploração pelo Estado de seus próprios bens ou de atividades comerciais e industriais de forma a gerar lucro de modo semelhante à ação de um particular, o que não significa, por sua vez, o total afastamento das normas de direito público.

Conforme alerta Harada (2013):

“(...) O Estado jamais poderia afastar-se do respeito a uma normatividade específica, destinada a preservação do indisponível interesse público. Assim, quando o estado aliena um imóvel, integrante de seu domínio privado, ainda que com o intuito puramente lucrativo, há que se observar normas jurídico-administrativas ou jurídico-financeiras”. (HARADA, 2013, p.41, grifo nosso)

A essas receitas originárias corresponderá a noção de preço adiante exposta. Como forma de exemplificação, podem ser observadas entre as originárias, conforme prevê a Lei nº 4.320/64, em seu §4º do art. 11, as receitas industriais, comerciais e de serviços, advindas do exercício da atividade empresarial pelo Estado, bem como as receitas patrimoniais como: os foros de terreno de marinha, os laudêmios, as concessões reais de uso mediante paga, dentre outros.

No segundo grupo, as receitas derivadas são aquelas que são obtidas dos particulares mediante a constrição de seu patrimônio privado pelo Estado através do exercício de seu poder de *jus imperii*. Deste modo, o Estado, obedecendo às restrições dispostas em lei, tem o direito de exigir valores de seus cidadãos para perseguição do seu principal objetivo, ou seja, a busca do bem comum. Atualmente as receitas derivadas constituem a principal fonte de receita pública. Baleeiro (2010, p. 153) inclui entre esse grupo os tributos.

Como se pode observar, a receita originária provém do próprio setor público e são despidas de atuação compulsória estatal para sua aquisição, já as receitas derivadas são exigidas do patrimônio ou da renda de particulares, motivo pelo qual os tributos se submetem a limitações constitucionais bem mais rigorosas para a sua instituição; já os preços públicos, característicos das receitas originárias, possuem uma maior flexibilidade.

2.1 Receitas públicas tributárias

Segundo o artigo 3º do Código Tributário Nacional:

“Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.”

Machado (2006, p. 77) interpretando o mencionado dispositivo detalha-o dispondo que o tributo é uma prestação em dinheiro que visa assegurar aos Estados os meios financeiros para execução de seus objetivos. Tal prestação surge independentemente da vontade do indivíduo, nascendo diretamente da lei, a partir da definição de sua hipótese de incidência em ato lícito e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada, não havendo espaço para apreciação de oportunidade e conveniência para agir da administração caso se verifique a ocorrência do fato gerador da obrigação tributária.

Os tributos diferenciam-se das multas, apesar de ambos estarem incluídos na classificação de receitas derivadas, uma vez que o primeiro tem caráter não sancionatório. Conforme leciona Ataliba:

“Será tributo, pois, a obrigação pecuniária, legal, não emergente de fatos ilícitos, em princípio. Estes fatos ilícitos podem ser geradores de multa ou de obrigação de indenizar. (...) Em outras palavras, tributo não é sanção por violação de nenhum preceito (multa), nem reparação patrimonial (indenização).” (ATALIBA 1999, p. 35).

Em síntese, enquanto a multa constitui uma sanção de ato ilícito que tem por finalidade restaurar a ordem violada e desincentivar o particular a agir em desconformidade com a lei, o tributo é um dever constitucional do cidadão enquanto parte integrante do Estado com o qual se beneficia, de modo que o ato tributável é lícito.

2.2 Limitações ao poder de tributar

No Estado democrático de direito, o poder de tributar é limitado, devendo seguir diversos outros princípios constitucionais como modo de assegurar certa liberdade ao patrimônio individual do cidadão, que não poderá ser suprimido além do necessário para a manutenção das atividades estatais básicas. Os mais relevantes ao estudo são aqueles que delimitam a possibilidade de o Estado instituir tributos a qualquer tempo, por quaisquer

meios, e por qualquer pessoa, quais sejam, respectivamente os princípios da anterioridade, da legalidade e da competência.

Inicialmente, **o princípio da anterioridade tributária** se encontra constitucionalmente estabelecido no art. 150, inciso III, alíneas b) e c) e §1º.

Art.150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: (...) III - cobrar tributos: (...) b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou; c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea b; (...)§ 1º A vedação do inciso III, *b*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, IV e V; e 154, II; e a vedação do inciso III, *c*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, III e V; e 154, II, nem à fixação da base de cálculo dos impostos previstos nos arts. 155, III, e 156, I.

A anterioridade posterga a eficácia da norma tributária, em regra, para o exercício financeiro imediatamente seguinte àquele em que tenha sido instituído ou majorado os tributos. A norma existe e é válida, entretanto não é ainda aplicável, de modo que apenas após o 1º dia de janeiro do próximo ano começará a incidir e passará a produzir todos os efeitos na ordem jurídica.

Segundo Carraza (2006) este princípio é corolário direto do princípio da segurança jurídica, garantindo que o cidadão não será surpreendido com uma nova cobrança tributária no curso do ano. Para o autor:

Ele (o princípio da anterioridade) impede que, da noite para o dia, alguém seja colhido por nova exigência fiscal. É ele ainda que exige que o contribuinte se depare com regras tributárias claras, estáveis e seguras. E, mais do que isso: que tenha conhecimento antecipado dos tributos que lhe serão exigidos ao longo do exercício financeiro, justamente para que possa se planejar com tranquilidade a sua vida econômica. (CARRAZA, 2006, p.188)

Em 19.12.2003, a Emenda Constitucional nº 42 acrescentou a alínea “c” ao inciso III do art. 150 da CF para abrigar também o princípio da anterioridade especial. A anterioridade nonagesimal já se encontrava disposta no artigo 195, §6º da CF quando este dispunha sobre a instituição de contribuições sociais para a seguridade social. Entretanto, pairava dúvidas quanto à aplicação desse princípio aos tributos em geral. Tal dúvida foi sanada com a criação da mencionada emenda. A partir da aludida modificação, exige-se que a lei tributária tenha um período de vacância de pelo menos 90 (noventa) dias, sem descuidar da anterioridade anual já exposta. Assim, nos dizeres de Machado (2006 p. 59), “*para que o tributo seja devido a partir do primeiro dia do exercício financeiro (1º janeiro), a lei que o*

cria ou aumenta deve ser publicada pelo menos 90 dias antes (02 de outubro do ano anterior) ”.

Cumprido ressaltar que o princípio da anterioridade não se aplica para normas que de algum modo beneficiam o contribuinte, como aquelas que diminuem os tributos ou criam novas espécies de isenção tributária. O princípio da anterioridade é um princípio limitador do poder do Estado de tributar, e milita em favor do contribuinte, nunca em detrimento deste, conforme assevera Carrazza (2006, p. 196).

Não se pode olvidar também que o §1º do art. 150 da CF estabelece taxativamente algumas exceções à incidência deste princípio. Há alguns tributos que por sua natureza de urgência e excepcionalidade não podem aguardar o período disposto em lei para serem exigidos. Outros ainda possuem objetivos claros de extrafiscalidade acima da mera arrecadação, necessitando uma maior flexibilidade para a sua cobrança, uma vez que tem a intenção de, através de rápidas alterações, regular a economia. São exemplos: o imposto de importação, o imposto de exportação, o imposto sobre produtos industrializados e o imposto sobre operações de crédito, câmbio, seguro e operações com títulos de valores imobiliários.

O princípio da legalidade expresso no art. 150, inciso I da CF, dispõe que é vedado exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça. Entretanto, não basta que a lei permita a cobrança do tributo, deve esta mesma “definir todos os aspectos pertinentes ao fato gerador, necessários à quantificação do tributo devida em cada situação concreta que venha a espelhar a situação hipotética descrita em lei”, conforme ensina Amaro (2007, p. 112). Desse modo, a lei deve dispor acerca de todos os elementos que compõe a norma tributária, como a hipótese de incidência do tributo, seus sujeitos ativos e passivos, suas bases de cálculo e alíquotas.

Tal princípio surgiu como um modo de o contribuinte, através de seus representantes, limitar o poder tributário do Estado, que não poderá tributar sem ter lei formal aprovada. De acordo com Carrazza (2006, p. 247), tal garantia é imprescindível aos contribuintes, cujo patrimônio só poderá ser atingido nos casos e modos previstos pela lei, que deve ser geral, abstrata, igual para todos (art. 5º, I, e art. 150, II, ambos da CF), irretroativa (art. 150, III, “a”, da CF), não-confiscatória (art. 150, IV, da CF), além de ter sido editada por pessoa política competente.

Ao contrário do princípio da anterioridade, o princípio da legalidade alcança todos os tributos. Sendo o tributo invasão coercitiva na esfera patrimonial privada, não há que se

estranhar a necessidade de lei para sua devida cobrança. Machado (2006, p. 57) dispõe que o princípio da legalidade constitui o mais importante limite aos governantes na atividade da tributação, porque, não só em certos casos a lei é uma expressão do consentimento popular, como também tem o objetivo de garantir a segurança na relação do particular (contribuinte) com o Estado (fisco).

Em decorrência lógica do princípio da legalidade, do qual se extrai também o **princípio da competência tributária**, Carraza (2006, p. 247) evidencia que *“o Executivo não poderá apontar, nem mesmo por delegação legislativa – nenhum aspecto essencial da norma jurídica tributária –, sob pena de flagrante inconstitucionalidade.”* Com isso o autor quis evidenciar que a competência para a instituição das normas tributárias pertence exclusivamente ao poder legislativo, não sendo possível a delegação de poderes para que o executivo complete o perfil do tributo.

Sob pena de violação ao princípio da legalidade, ainda para o mencionado doutrinador ao executivo restaria *“a faculdade regulamentar que serve apenas para ressaltar alguns conceitos menos claros contidos na lei, mas não para agregar-lhes novos componentes, ou, o que é pior, defini-los do nada.”* (CARRAZA, 2006, p. 247).

Observa-se, portanto, que a criação de tributos é tarefa meramente legislativa, não se confundindo com a arrecadação, esta sim relacionada ao exercício da função administrativa.

A Constituição atribuiu a cada ente tributante uma parcela de poder impositivo para instituição de tributos diversos. Por terem sido delegados esses poderes diretamente pela Carta Magna não podem os titulares das competências tributárias alterar as faculdades tributárias que lhes foram atribuídas, desse modo não podem modificar, alienar ou mesmo renunciar tal competência, podendo simplesmente deixar de exercitá-la caso julgar conveniente, consoante dispõe Carraza (2006, p. 473)

De fato, Amaro (2007, p. 93) ensina que a Constituição atribuiu a cada ente tributante, União, Estados, Municípios e Distrito Federal uma parcela de poder impositivo para instituição de tributos diversos, a fim de que cada qual possa atender a seus respectivos dispêndios, mesmo que o produto da arrecadação de determinados tributos seja partilhado entre os diversos entes políticos.

O mesmo autor cuida da descrição de três modalidades de competência tributária:

Designa-se **privativa** a competência atribuída com exclusividade a este ou àquele ente político; assim, o imposto de importação seria de competência privativa da União; O ICMS pertenceria à competência privativa dos Estados e do Distrito Federal. Diz-se **residual** a competência (atribuída a União) atinente aos outros impostos que podem ser instituídos sobre situações não previstas. Seria **comum** a competência (referente às taxas e às contribuições de melhoria) atribuída a todos os entes políticos: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (AMARO, 2007, p. 95)

As competências tributárias se subdividiriam, portanto, em privativa, quando fossem exclusivas de um ente político em detrimento dos outros; residual, quanto a situações não usuais; ou comum, quando todos os entes possuíssem a capacidade de legislar sobre a criação do tributo. Quanto a esta última competência, cabe uma melhor explicação.

A doutrina tradicional sustenta que a taxa e a contribuição de melhoria são hipóteses de competência tributária comum a todas as pessoas políticas. Entretanto, isso não significa que existe uma área onde todos os entes estão autorizados a criar tributos, sobrepondo-se uns aos outros, conforme exemplifica Amaro (2007, p. 96). Ao contrário, Machado (2006, p. 308) critica a denominação de competência “comum” esclarecendo que competente para instituí-los (taxa e contribuição de melhoria) é a pessoa jurídica que desenvolve a atividade correspondente a qual aquele tributo está vinculado, seja um serviço público, a realização do exercício do poder de polícia ou a valorização de imóveis decorrente de obras públicas:

“Só a pessoa jurídica de Direito Público que exercita a atividade estatal específica pode instituir o tributo vinculado a essa atividade. A competência tributária, assim, é privativa do ente estatal que exercita a atividade respectiva. Indicar-se como de competência comum os tributos vinculados não nos parece adequado. Preferimos dizer que esses tributos são privativos de quem exerce a atividade estatal a que se ligam, sendo a competência para o exercício dessa atividade estatal matéria estranha ao Direito Tributário.” (MACHADO, 2006, p. 291)

Em resumo, esses princípios estabelecem que os tributos somente possam ser instituídos mediante lei editada por autoridade constitucionalmente competente e, em regra, somente terão eficácia após o prazo constitucionalmente estabelecido no art. 150, III, “b” e “c”, da Constituição Federal. Não se olvida que não foram esgotadas com essa explanação rápida todas as limitações ao poder de tributar, entretanto, são estas as mais importantes para se observar as consequências da distinção prática entre tributos e preços públicos.

2.3 Espécies tributárias

A partir desse panorama que define os princípios os quais devem se submeter os tributos, busca-se identificar qual poderia ser a espécie tributária das cobranças realizadas em estacionamento na via pública. Para a investigação, importante distinguir os tributos vinculados daqueles não vinculados. Para Ataliba (1999) o critério jurídico desta classificação se encontra no aspecto material da hipótese de incidência tributária.

O mencionado autor leciona que a norma tributária, como qualquer outra norma jurídica, possui uma hipótese legal que descreve um fato, estabelecendo a quem, o que, quando e onde a norma irá incidir fazendo surgir uma obrigação após a ocorrência do fato concreto. Segundo ele:

A norma tributária assume a seguinte configuração:

Hipótese – Se acontecer o fato Y.

Mandamento – Pague X, em dinheiro, ao estado (ou pessoa designada pela lei)

Sanção – Se não pagar incidirão as seguintes normas...

Posta a norma, se e quando acontecerem os fatos descritos, incide o mandamento. A descrição hipotética, contida na lei, do fato apto a dar nascimento à obrigação – fato jurígeno condicionante- chamamos **de hipótese de incidência tributária**. Ao fato concreto, efetivamente ocorrido, na conformidade da previsão legal, designamos por **fato imponible**. O fato imponible acarreta a incidência do mandamento que, ao determinar que alguém “pague X ao estado”, cria um laço obrigacional ligando este alguém ao estado. (ATALIBA, 1999, p. 50, grifo nosso)

Entretanto, a hipótese de incidência tributária, doravante denominada simplesmente por h.i, apesar de una, possui variados aspectos, segundo os quais têm por objetivo *“determinar hipoteticamente os sujeitos da obrigação tributária, bem como o seu conteúdo substancial, local e momento do nascimento. Daí designamos os aspectos essenciais (...) por: a) aspecto pessoal; b) aspecto material; c) aspecto temporal e d) aspecto espacial”* (ATALIBA, 1999, p.76)

O aspecto material é o mais importante, pois exprime o conteúdo da norma, de modo que este é essencial para a caracterização das diferentes espécies e subespécies tributárias. Tal distinção é de extrema relevância, uma vez que a Constituição Federal estabeleceu diferentes regimes jurídicos, princípios e regras diversas a serem aplicados a cada uma delas.

Ataliba (1999) examinando e comparando todas as legislações existentes quanto à h.i concluiu que todos os tributos podem ser classificados em tributos vinculados ou não vinculados segundo o aspecto material de sua hipótese de incidência consista ou não no

desempenho de uma atividade estatal. Os tributos vinculados seriam aqueles os quais o legislador vincula o surgimento de uma obrigação tributária a partir de uma atividade estatal bem delimitada, já os tributos não vinculados surgiriam a partir da descrição de um fato qualquer que não seja atuação estatal.

Desse modo, é possível esclarecer que os tributos vinculados são ligados pela lei a uma contraprestação do Estado efetivamente prestada ou simplesmente posta à disposição do sujeito passivo, já os tributos não vinculados servem ao custeio geral de despesas do Estado não tendo destinação atrelada a qualquer ação estatal positiva.

Neste ponto, já é possível observar que o imposto é um tributo não vinculado e que as taxas e as contribuições especiais são tributos vinculados à prestação estatal específica. O próprio art. 16 do Código Tributário Nacional cuida de definição de imposto de modo a afastar a possibilidade de vinculação. Observe-se: *“Imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte.”*

Consequentemente, caso se trate mesmo de tributo, não poderia a cobrança realizada nas áreas de estacionamento rotativo em vias públicas ser um tributo não vinculado, como o é o imposto, uma vez que parece existir uma atividade estatal bem delimitada para regulamentação daquela área de modo a tornar o local rotativo.

Ainda, não se assemelha tal cobrança à espécie da contribuição. Nas contribuições não basta a mera atuação estatal, mas é necessário também um efeito específico advindo desta atuação para que nasça o fato oponível. Por exemplo, para que haja a cobrança da contribuição de melhoria não basta a atividade estatal de construção, mas imprescindível também a valorização dos imóveis ao entorno em decorrência dessa nova obra pública. Na contribuição, portanto, a vinculação é indireta. Entretanto, no caso das cobranças em áreas de estacionamento regulamentado somente pode haver uma vinculação direta a uma atividade estatal direcionada ao particular. A princípio, não há necessidade do surgimento de qualquer efeito para que seja possível a referida cobrança, bastando apenas a atuação estatal direta, havendo, portanto, similitude com a espécie das taxas.

Desta feita, não interessa à pesquisa adentrar na minúcia das demais espécies tributárias. Se a cobrança realizada em áreas de Zona Azul for tributo, provavelmente será taxa, de modo que se torna mais valioso apreciar os diversos requisitos para a incidência desta

espécie tributária do que explicar rapidamente sobre outros conceitos que não serão inteiramente úteis à abordagem proposta.

2.4 Taxas

As taxas podem ser vinculadas ao exercício regular do poder de polícia ou à prestação de serviço público específico e divisível ao contribuinte, de acordo com disposição do artigo 145, II, da CF de 1988 e do art. 77 do CTN.

A base de cálculo da taxa deve ser o custo da atuação estatal. Em virtude do princípio constitucional da isonomia, cada usuário pagará sua parcela na proporção de sua utilização. Desse modo, simples perceber que o sujeito passivo da obrigação é aquele quem utiliza serviço público específico e divisível ou, em outro caso, recebe ato de polícia em virtude da realização de atividade que requer controle e fiscalização do poder público.

Com isso em mente, cumpre ressaltar ainda a submissão da taxa ao princípio da retributividade. Diferente do imposto, em regra, a taxa não se sujeita ao princípio da capacidade contributiva, disposto no artigo 145, 1º da CF, de modo que não será graduada segundo a capacidade econômica de cada contribuinte. Esse tipo de tributo investigado nasce em virtude de uma atuação estatal específica e divisível direcionada a um indivíduo, seu valor a cada contribuinte deve ser, portanto, proporcional ao custo necessário para a remuneração daquela atuação particular, sob pena de descaracterização de sua função constitucional, conforme já decidido pelos Tribunais Superiores.²

Paulsen (2003), comentando sobre a temática, consente com tal entendimento:

“Nas taxas, pois, há dupla vinculação: o fato gerador é vinculado à atividade estatal e, também, necessariamente, o produto da arrecadação terá de ser vinculado à atividade que justifica a instituição do tributo.” (PAULSEN, 2003, p. 67)

Ainda, em decorrência lógica da natureza contraprestacional das taxas, conclui-se também que estas não podem ser utilizadas com finalidades outras senão a arrecadação do valor global do custo da atuação estatal específica. Deste modo, inviável a instituição de taxa com caráter intencional e principal de extrafiscalidade cujo objetivo principal seria de

² (RESP 200700334757 , Rel. Min. JOSÉ DELGADO, STJ- Primeira Turma, DJ 18.10.2007); (ADI-MC 1378, Rel. CELSO DE MELO, STF, DJ. Órgão Julgador: Tribunal Pleno - Publicação: DJ 30-05-1997)

incentivar ou de desincentivar a realização de determinada conduta através da diminuição ou da majoração do valor cobrado.

Proceder-se-á agora às especificidades dos tipos de taxas existentes.

2.4.1 Taxas de serviço

A primeira espécie de taxa é aquela advinda da prestação de um serviço público específico e divisível que custeia uma utilidade ou comodidade àqueles que despendem o valor exigido. Para que possa ser cobrada a taxa pelos serviços públicos estes não podem ter caráter genérico (serviços gerais), mas deve ser possível mensurar na prática a parcela do serviço público efetivamente prestado ou posto à disposição do contribuinte. Deve, portanto, ser um serviço mensurável e prestado pelo poder público.

Elucida Machado (2006) que na hipótese de ser prescindível o serviço público oferecido, apenas a sua utilização efetiva justificaria a cobrança das taxas. De fato, nem todos os serviços públicos específicos e divisíveis apenas postos à disposição do contribuinte podem ser fato gerador para a cobrança de taxas, mas apenas aqueles de utilização obrigatória, como o são alguns serviços de prestação indispensável ao bem comum, por exemplo, o serviço de coleta de lixo, o qual, ainda que não utilizado, ensejará a cobrança da respectiva taxa apenas por se encontrar disponível ao contribuinte.

Cumprе ressaltar que o Estado também pode se remunerar pela prestação de serviços públicos através de tarifas, entretanto, tal escolha não é simplesmente facultativa:

A única liberdade que a Constituição dá ao legislador é para decidir se a prestação de dado serviço público divisível e específico (isto é: que possa ter prestação individual e, pois, fruição singular pelos utentes) será remunerada ou não. Com efeito, pode o legislador decidir que os serviços (vacinação, identificação ou profilaxia etc.) sejam prestados sem remuneração. (ATALIBA, 1999, p. 141)

Entretanto, caso o Estado escolha não prestar o serviço gratuitamente, há grande celeuma na doutrina para distinguir quando a remuneração poderá ser paga mediante tarifa, e quando somente poderá ser recebida mediante taxa.

Ataliba (1999) e Carrazza (2006), por exemplo, não concordam com a possibilidade de remuneração de serviços públicos mediante tarifa, admitindo apenas o regime jurídico das taxas ainda que seja realizada a concessão do serviço público a empresa particular, ressalte-se.

Não obstante o entendimento dos doutrinadores, o Supremo Tribunal Federal já fixou entendimento pelo qual a natureza da remuneração deverá ser definida pela compulsoriedade ou não do serviço prestado:

“Preços de serviços públicos e taxas não se confundem porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada a previa autorização orçamentária em relação à lei que o instituiu.” (STF, Súmula 525.)

Apesar de a súmula mencionada ter sido editada no ano de 1969, e, portanto, antes da atual Constituição, o critério distintivo da compulsoriedade/voluntariedade foi mantido pelo STF, quando definiu a contraprestação paga pelo fornecimento de energia elétrica como um preço público:

“TRIBUTÁRIO. ENERGIA ELÉTRICA. ENCARGOS CRIADOS PELA LEI 10.438/02. NATUREZA JURÍDICA CORRESPONDENTE A PREÇO PÚBLICO OU TARIFA. INAPLICABILIDADE DO REGIME TRIBUTÁRIO. AUSÊNCIA DE COMPULSORIEDADE NA FRUIÇÃO DOS SERVIÇOS. RECEITA ORIGINÁRIA E PRIVADA DESTINADA A REMUNERAR CONCESSIONÁRIAS, PERMISSONÁRIAS E AUTORIZADAS INTEGRANTES DO SISTEMA INTERLIGADO NACIONAL. RE IMPROVIDO. I - Os encargos de capacidade emergencial e de aquisição de energia elétrica emergencial, instituídos pela Lei 10.438/02, não possuem natureza tributária
II - Encargos destituídos de compulsoriedade, razão pela qual correspondem a tarifas ou preços públicos. III - Verbas que constituem receita originária e privada, destinada a remunerar concessionárias, permissionárias e autorizadas pelos custos do serviço, incluindo sua manutenção, melhora e expansão, e medidas para prevenir momentos de escassez. IV - O art. 175, III, da CF autoriza a subordinação dos referidos encargos à política tarifária governamental. V - Inocorrência de afronta aos princípios da legalidade, da não-afetação, da moralidade, da isonomia, da proporcionalidade e da razoabilidade. VI - Recurso extraordinário conhecido, ao qual se nega provimento” (grifo nosso)³

Machado (2006) auxilia na contenda ao interpretar o termo compulsório e facultativo para o caso em que o fato gerador da taxa é somente a efetiva utilização do serviço:

Sendo o fato gerador da taxa um serviço daqueles que, no dizer do artigo 79, I, alínea “b”, são de utilização compulsória, então o pagamento da taxa efetivamente é simples decorrência de encontrar-se o contribuinte em condição de poder utilizar o serviço, ainda que não o faça. Se, porém, o fato gerador da taxa for a efetiva utilização do serviço, aí o contribuinte poderá fugir ao respectivo pagamento, bastando que não o utilize. Daí não se pode concluir que a taxa é facultativa [...]. Ocorre que a fuga ao pagamento da taxa, pela não utilização do serviço deixa desatendida a necessidade respectiva, que por outro meio não poderá ser satisfeita. (MACHADO, 2006, p. 441)

³ (RE 576189/RS, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, STF, Órgão julgador: Tribunal do Pleno, j. 22/04/2009, DJe de 26/06/2009).

O autor continua esclarecendo o conceito de forma didática através de um exemplo interessante. Segundo o doutrinador, se o ordenamento jurídico nos permite de algum outro modo atender a nossa necessidade sem que tenhamos que utilizar aquele serviço oferecido pelo Estado, trata-se de um serviço facultativo, podendo ser remunerado mediante tarifa. Por outro lado, se a satisfação ao serviço público se torna impossível sem a violação da ordem jurídica, tem-se que a utilização do serviço, e por isso mesmo sua remuneração, é compulsória, a ser realizada mediante taxa.

Em síntese:

Se a ordem jurídica obriga a utilização de determinado serviço, não permitindo o atendimento da respectiva necessidade por outro meio, então é justo que a remuneração correspondente, cobrada pelo poder público sofra as limitações próprias dos tributos. [...] Por outro lado, se a ordem jurídica não obriga a utilização do serviço público, posto que não proíbe o atendimento das necessidades por outro meio, então a cobrança da remuneração correspondente não fica sujeita às restrições do sistema tributário. Pode ser fixada livremente pelo poder público, pois o seu pagamento resulta de livre conveniência do usuário do serviço. (MACHADO, 2006, p. 442)

Compreende-se, portanto, **que caso se vislumbre prestação de serviços públicos específicos e divisíveis na regulamentação de vagas de estacionamento rotativo em vias públicas, sua contraprestação poderia ser remunerada por simples tarifa**, uma vez que a utilização deste possível serviço não é essencial às funções estatais típicas, sendo também meramente facultativo. Ora, é plenamente viável juridicamente a escolha de outro local para estacionar, seja em áreas públicas não regulamentadas ou até mesmo em áreas privadas, o pagamento, portanto, não decorreria da lei, como ocorre com as taxas, mas seria apenas mera consequência da utilização voluntária de um serviço específico e divisível pelo usuário e, portanto, passível de remuneração mediante tarifas.

Tratar-se-á melhor da figura das tarifas a seguir, antes resta ainda analisar a segunda espécie de taxa.

2.4.2 Taxas de polícia

Como aludido anteriormente, outra hipótese constitucionalmente fixada para a cobrança de taxa é o efetivo exercício do poder de polícia.

O poder de polícia é conceituado no art.78 do Código Tributário Nacional:

Considera-se poder de polícia a atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Quando há atuação discricionária da administração pública como reguladora das atividades particulares, impondo limites, dentro da lei, à propriedade e liberdade da atuação individual em prol do interesse coletivo, tem-se o que se denomina exercício do poder de polícia segundo Cretella Junior (1999).

Em livro inteiramente dedicado à temática exemplifica o mencionado autor a atuação do poder de polícia na sociedade:

“De um lado, procura o cidadão expandir-se ao máximo, pensando, exteriorizando o pensamento, reunindo-se, praticando cultos religiosos, construindo moradias, caminhando de um lado para o outro, dentro do país ou ultrapassando-lhes as fronteiras, exercendo profissão, dedicando-se ao comércio. De outro lado, a Administração analisa cada um dos atos do cidadão, verificando até que ponto tais atividades se harmonizam entre si e com o Poder Público, de tal maneira que a tranquilidade permita aos agrupamentos humanos coexistência de opiniões e de movimentos com o mínimo de prejuízo para a coletividade. Pelo poder de polícia do Estado desenvolve-se uma série de providências que recaem sobre os administrados, garantindo-lhes o bem estar, mediante o policiamento de toda conduta exorbitante e danosa de cada um dos componentes do grupo.” (CRETELLA JUNIOR, 1999, p. 50).

Por vezes, as providências necessárias para a limitação do exercício individual das liberdades geram custos que deverão ser suportados por aqueles que ensejaram a atuação estatal. É o caso do valor cobrado para expedição de licenças para funcionamento de atividade empresarial ou da taxa de licença para construção e edificação. Percebe-se facilmente que nos casos apresentados o particular não auferir qualquer benefício particular com o pagamento da taxa, mas ao contrário, paga-se para possibilitar uma ação concreta de cerceamento da sua liberdade de empreender ou construir. O benefício do particular é auferido apenas socialmente uma vez que sem o controle da administração poderiam surgir empreendimentos ou construções danosas ao meio ambiente e à coletividade.

Sobre o tema, ensina o mestre Ataliba (1999):

“Com base na lei, a administração pública licencia; permite; autoriza; fiscaliza e controla atividades privadas. Os custos desse controle e fiscalização são remunerados pelos interessados cujas atividades o exigem, mediante taxas “de polícia” (ATALIBA, 1999, p. 139)

Todavia, importante a ressalva feita por Carraza (2006) de que nem todo ato de polícia é suficiente para autorizar a tributação por meio desta modalidade de taxa. É necessário um agir concreto e específico da Administração, praticado com base em lei e direcionado a um particular determinado que enseja aquela atuação. No objetivo de facilitar a compreensão, o mencionado autor apresentou oportunas considerações realizadas por antigo trabalho de Oliveira (1980), as quais, pela relevância, merecem reprodução:

“Quando, no entanto, (o Estado) vai levantar um obstáculo erigido ao administrado e vai possibilitar-lhe ou não o desempenho de uma liberdade ou o uso de sua propriedade, tal solicitação implica o desempenho de uma atividade específica do Estado, em relação a determinado administrado, o que importa a movimentação da máquina estatal, para analisar se o obstáculo criado pode ou não ser superado. Para o exercício de tal atividade, que implica a emanação do poder de polícia, é que poderá o Estado exigir a cobrança de taxa.” (OLIVEIRA, 1980, p. 36 *apud* CARRAZA, 2006, P. 507)

Ora, qualquer ato do poder de polícia gera uma limitação, a qual, para ser efetiva, exige a presença de potencial fiscalização, de modo a reduzir a incidência do comportamento o qual se visa inibir. Desse modo, não é todo e qualquer ato de exercício do poder de polícia que cria a possibilidade da cobrança de taxa. Se fosse assim, qualquer atividade de fiscalização já poderia ensejar tal cobrança, inclusive cumulando-a com uma possível pena pecuniária em caso de constatação de infração.

A taxa em virtude do exercício do poder de polícia apenas pode existir quando for necessária uma ação individualizada do poder público que se disponha a verificar previamente a possibilidade de um cidadão específico praticar atividades submetidas ao controle estatal.

Por exemplo: Quem deseja construir deverá arcar com taxa para que a Administração, analisando o projeto básico segundo o interesse coletivo, autorize previamente a determinada construção. Após a licença concedida, o particular fica sujeito a fiscalizações periódicas, as quais, por sua vez, não ensejarão a cobrança de novas taxas a cada ato, mas apenas a cobrança de multa pecuniária, caso se constate alguma divergência entre a execução da obra e os termos da autorização expedida.

Ou mesmo, quem deseja dirigir deverá se submeter ao pagamento de taxa e exames para a expedição da Carteira Nacional de Habilitação para a segurança da população. No entanto, uma vez conferida licença para condução de veículo, ao ser flagrado por um agente de trânsito realizando uma conversão irregular, o particular não pagará nova taxa, apesar de a atuação ser advinda do exercício de um ato típico da polícia administrativa, mas estará sim sujeito a imposição de sanções pela prática do ilícito.

Compreendido que não é a simples existência de manifestação do poder de polícia que possibilitará a cobrança de taxa, basilar no momento tornar ainda mais límpida a distinção entre serviços públicos e atos de polícia, uma vez que no caso concreto da Zona Azul as duas atividades estatais são de difícil distinção prática.

2.4.3 Diferença entre as espécies de taxa

Justen Filho (2010) ajuda-nos na compreensão acerca do tema, estabelecendo a diferenciação entre a natureza da atividade estatal de prestar um serviço público e a atividade de exercer um ato de polícia:

“ Em suma, a essência da distinção está na natureza da atividade estatal. O poder de polícia configura-se **como restrição à autonomia privada**. Trata-se de atuação estatal orientada a reprimir os excessos e os desvios do exercício da autonomia privada. **Já o serviço público consiste na satisfação de necessidades individuais e coletivas por meio do fornecimento de bens materiais e imateriais.**” (JUSTEN FILHO, 2010, p. 568, grifo nosso).

A taxa advinda do poder de polícia surge para viabilizar o cerceamento de um direito do indivíduo, através de uma atuação efetiva e imprescindível do Estado, já a taxa advinda do serviço público efetivo ou potencial nasce para poder ser concedido um benefício, uma comodidade que não poderia usufruir legalmente de outro modo pelo particular.

A fim de tornar ainda mais clara a distinção apontada, Mello (2006) exemplifica os serviços públicos e alguns possíveis atos de polícia:

Com efeito, o que o serviço público visa, o que tem por objeto é algo **material**: fornecer água, iluminação elétrica, comunicação telefônica, telegráfica, recolhimento de lixo, tratamento médico, ministério de aulas, etc. (...) O que a “polícia administrativa” visa, diversamente, é a expedição de **providimentos jurídicos**: atos que habilitam os administrados à prática de determinada atividade (licença para construir, para dirigir automóveis, autorização de porte de armas) ou que, inversamente, a proíbe (denegando os atos referidos) ou a impede (expedindo ordens, como ocorre quando o guarda de trânsito o desvia, obstando a circulação por vias congestionadas por algum acidente) ou, ainda sanciona, se desatendidas as normas pertinentes (expedindo multas, determinando o embargo de atividades), quando constatada sua violação, o que ocorre como resultado de fiscalização do comportamento dos administrados. (MELLO, 2006, p.7, grifo do autor)

Outra distinção relevante entre os dois institutos é a de que, para a exigência de taxas pelo exercício do poder de polícia o desempenho deste deve ser efetivo, não bastando a fiscalização em potencial para ensejar sua cobrança. Diferente é o que ocorre nas taxas de

serviço, nas quais já foram estudadas as possibilidades para remuneração pela utilização em potencial de serviços públicos.

Não se olvida que o Supremo Tribunal Federal tenha acórdãos no sentido de que a existência de aparato fiscalizatório pelo ente instituidor seria forte indício do exercício da polícia administrativa. Entretanto, tais julgados ressalvam a importância de o exercício ser efetivamente realizado, ressaltando que não basta a simples existência do órgão administrativo, devendo este, mediante fiscalização presencial ou remota, efetivamente exercer o poder de polícia:

Recurso Extraordinário 1. Repercussão geral reconhecida. 2. Alegação de inconstitucionalidade da taxa de renovação de localização e de funcionamento do Município de Porto Velho. 3. Suposta violação ao artigo 145, inciso II, da Constituição, ao fundamento de não existir comprovação do efetivo exercício do poder de polícia. 4. O texto constitucional diferencia as taxas decorrentes do exercício do poder de polícia daquelas de utilização de serviços específicos e divisíveis, facultando apenas a estas a prestação potencial do serviço público. **5. A regularidade do exercício do poder de polícia é imprescindível para a cobrança da taxa de localização e fiscalização. 6. À luz da jurisprudência deste Supremo Tribunal Federal, a existência do órgão administrativo não é condição para o reconhecimento da constitucionalidade da cobrança da taxa de localização e fiscalização, mas constitui um dos elementos admitidos para se inferir o efetivo exercício do poder de polícia, exigido constitucionalmente. Precedentes.** 7. O Tribunal de Justiça de Rondônia assentou que o Município de Porto Velho, que criou a taxa objeto do litígio, é dotado de aparato fiscal necessário ao exercício do poder de polícia. 8. Configurada a existência de instrumentos necessários e do efetivo exercício do poder de polícia. 9. É constitucional taxa de renovação de funcionamento e localização municipal, desde que efetivo o exercício do poder de polícia, demonstrado pela existência de órgão e estrutura competentes para o respectivo exercício, tal como verificado na espécie quanto ao Município de Porto Velho/RO 10. Recurso extraordinário ao qual se nega provimento⁴.

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. TAXA DE LOCALIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO. HIPÓTESE DE INCIDÊNCIA. EFETIVO EXERCÍCIO DE PODER DE POLÍCIA. AUSÊNCIA EVENTUAL DE FISCALIZAÇÃO PRESENCIAL. IRRELEVÂNCIA. PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL. 1. A incidência de taxa pelo exercício de poder de polícia pressupõe ao menos (1) competência para fiscalizar a atividade e (2) a existência de órgão ou aparato aptos a exercer a fiscalização. **2. O exercício do poder de polícia não é necessariamente presencial, pois pode ocorrer a partir de local remoto, com o auxílio de instrumentos e técnicas que permitam à administração examinar a conduta do agente fiscalizado** (cf., por semelhança, o RE 416.601, rel. min. Carlos Velloso, Pleno, DJ de 30.09.2005). Matéria debatida no RE 588.332-RG (rel. min. Gilmar Mendes, Pleno, julgado em 16.06.2010. Cf. Informativo STF 591/STF).3. Dizer que a incidência do tributo prescinde de "fiscalização porta a porta" (in loco) não implica reconhecer que o Estado pode permanecer inerte no seu dever de adequar a atividade pública e a privada às balizas estabelecidas pelo

⁴(RE 588322 / RO – RONDÔNIA. Relator(a): Min. GILMAR MENDES Julgamento: 16/06/2010, Órgão Julgador: Tribunal Pleno, grifo nosso).

sistema jurídico. Pelo contrário, apenas reforça sua responsabilidade e a de seus agentes⁵.

Desse modo, **caso se vislumbre a existência de um custo advindo de uma atividade estatal específica inerente ao regular exercício do poder de polícia e voltada ao particular que deseja utilizar áreas regulamentadas de estacionamento nas vias públicas, os valores exigidos no momento do estacionamento poderiam ser considerados taxa de polícia.**

Entretanto, não é possível ainda neste ponto apressar conclusões finais. Conforme mencionado no início, os tributos não constituem a única fonte de receita do Estado. Este também tem a possibilidade de obter receitas de outros modos, por exemplo, mediante a instituição de preços públicos.

2.5 Preços Públicos

As receitas originárias advêm de preços públicos fundados nas vontades das pessoas e na autonomia para a formação do vínculo, conforme leciona (OLIVEIRA, 2010).

Nas ciências das finanças, os preços se confundem com os tributos quando se observa a destinação do bem, qual seja, o ressarcimento de despesas estatais. Entretanto, no âmbito teórico da ciência do direito é possível observar que o preço, diferentemente do tributo, normalmente advém de um relacionamento fundado mais **no direito privado**, enquanto aquele advém de uma relação fundada diretamente no **direito público**.

O preço é regido pelo princípio da autonomia da vontade e da ampla licitude, enquanto o tributo possui o regime de direito tributário, essencialmente formado pelo atendimento da legalidade, igualdade, irretroatividade, anterioridade, vedação de delegações e segurança jurídica.

Em virtude da compulsoriedade do tributo, deve o legislador atentar para todos os princípios que limitam o poder do Estado de constranger o patrimônio do cidadão. Entretanto, o preço não necessita se submeter a regras tão rigorosas, uma vez que o regime de preços apenas será utilizado com base na existência da liberdade do particular com o poder público.

⁵ (RE 361009 AgR / RJ - RIO DE JANEIRO AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO Relator(a): Min. JOAQUIM BARBOSA Julgamento: 31/08/2010 Órgão Julgador: Segunda Turma, grifo nosso)

Nos dizeres de Carraza (2006) o preço, diferentemente do tributo, normalmente deflui de uma relação jurídica contratual sinalagmática, típica do direito privado, onde as partes possuem tanto deveres quanto obrigações:

“(…) o preço deriva de um contrato firmado, num clima de liberdade, pelas partes, com o fito de criarem direitos e deveres recíprocos. Sobremais, as cláusulas desta obrigação convencional não podem ser alteradas unilateralmente por qualquer dos contraentes, que devem observar, com fidelidade o que pactuaram. Destarte, as prestações de cada uma das partes equivalem-se em encargos e vantagens, sendo umas causa e efeito das outras .” (CARRAZA, 2006, p. 514.)

Ressalte-se que a denominação tarifa é comumente utilizada como sinônimo de preço público, entretanto, a tarifa é apenas uma espécie na qual o preço público é o gênero. O termo tarifa é utilizado para fazer alusão a receitas originárias auferidas pela realização de serviços públicos facultativos ou atividades industriais e comerciais prestadas diretamente ou indiretamente pelo poder público. Normalmente, a tarifa é a espécie de preço que é regida prioritariamente pelo direito privado, em razão da maior possibilidade de existência de liberdade na contratação entre as partes interessadas.

Há, entretanto preços que não são tarifas, como aqueles obtidos como contraprestação da utilização de bens públicos por particulares, e o qual possuem características especiais mais voltadas para o regime jurídico de direito público, uma vez que nem sempre haverá a possibilidade do exercício da liberdade contratual no momento da outorga do uso de bem público remunerado por particular, o que, por sua vez, não é o bastante para tornar o valor unilateralmente fixado uma prestação pecuniária compulsória.

Desse modo, pode-se observar que o preço público divide-se: em preços auferidos através de tarifas e de preços pelo uso de bens públicos.

Em razão da liberdade existente de o particular satisfazer sua necessidade de outro modo, a composição dos valores dos preços públicos é mais flexível do que a dos tributos, conforme já mencionado anteriormente. Caso tratasse de uma relação entre particulares, o mercado através da livre concorrência limitaria o valor a ser praticado, de modo que aquele que disponibiliza o bem ou serviço fosse remunerado com o maior lucro possível.

Contudo, o preço público nasce de uma relação de direito privado no qual um dos polos se encontra o próprio Estado ou o direito disponível pertencente ao poder público, no caso das concessionárias e permissionárias de serviços públicos. Neste caso, em geral, não há espaço para preços regulados inteiramente pelo mercado, havendo uma submissão a um regime híbrido de direito público e privado, variando as regras adotadas quanto maior for a

liberdade do particular em acordar com o Estado. Quanto mais liberdade, mais se poderá adotar as regras de direito privado, uma vez que será menos necessária a proteção do Estado consubstanciada nas limitações advindas da aplicação do Direito Público.

Muitas vezes, a liberdade é restringida em virtude de o Estado não possibilitar discussão quanto aos preços. Neste caso, fixa-os unilateralmente, bastando à outra parte a mera submissão pacífica a eles, como ocorrem nos contratos de adesão consoante lição de Oliveira (2011) ou em alguns instrumentos de outorga de uso de bem público. Quais seriam, então, os limites desta atuação estatal?

O mencionado autor sugere que o limite destes preços fixados varie de acordo com a fundamentação para o nascimento de cada cobrança. Por exemplo:

“Se houve concessão, o limite será a justa remuneração do capital empatada, mais o asseguramento do lucro, pelo prazo fixado no contrato. Logo, há restrições palpáveis. Cuidando, de outro lado de estradas públicas, exploradas pelo próprio poder público, o montante será o necessário – para a conservação da estrada ou via pública como, também, a vantagem auferida pelo particular (encurtamento de distâncias).” (OLIVEIRA, 2011, p. 186.)

Portanto, apesar de o preço não possuir necessariamente o caráter totalmente retributivo, a existência de limites fixados no caso concreto consoante os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade é importante para evitar que o poder público lucre demasiadamente em detrimento dos particulares.

Finalizada a análise dos aspectos de Direito Financeiro e Tributário relevantes à pesquisa, proceder-se-á à segunda etapa necessária para a correta elucidação do tema proposto. No capítulo seguinte estudam-se os bens públicos, seus modos de gestão, os requisitos necessários para instituição de remuneração pelo uso desses bens, assim como se procederá à identificação da natureza jurídica desta remuneração pelo uso dos bens públicos e os limites para sua fixação.

3. GESTÃO DOS BENS PÚBLICOS

O Código Civil de 2002, em seu art. 98, conceituou bens públicos como sendo todos aqueles que pertencem ao patrimônio das pessoas jurídicas de direito público interno, sendo particulares todos os outros, independentemente a que pessoa pertencer.

Carvalho Filho (2012, p. 1123) detalha e complementa o conceito trazido no dispositivo legal acrescentando que são bens públicos aqueles que de qualquer natureza e a qualquer título pertençam às pessoas jurídicas de direito público. Com tal acréscimo, o autor quis evidenciar que “*na categoria se inserem todos os bens corpóreos, incorpóreos, móveis, imóveis, moventes, semoventes, créditos, direitos e ações*”, divididos entre aqueles do domínio privado do Estado, na qualidade de proprietário em sentido estrito, e aqueles de utilização pública submetidos à gestão estatal.

Justen Filho (2010) acrescenta ainda alguns requisitos para se identificar um bem como público. Segundo o autor, deve ser atribuída ao Estado a propriedade daqueles bens que sejam necessários ao desempenho das funções públicas, assim como aqueles merecedores de proteção especial, os quais, por seus atributos especiais exigem um regime diferenciado do direito privado. São exemplos destes últimos as nascentes das águas e as terras indígenas, cuja preservação da primeira visa assegurar a perpetuação dos homens e da segunda, a cultura aborígine.

3.1 Classificação

Quanto a sua titularidade, os bens públicos podem ser divididos em “*bens federais, estaduais ou municipais, conforme a entidade política a que pertençam ou o serviço autárquico, fundacional ou paraestatal que se vinculem*” (MEIRELLES, 2013, p. 587)

Os bens federais são aqueles pertencentes à União, conforme dispõe a Constituição Federal em seu artigo 20. Tal enumeração não é taxativa, mas atribui desde logo alguns bens àquela pessoa jurídica como modo de proteger a integridade das fronteiras, a economia do país e o interesse público nacional. São exemplos de bens federais: o mar territorial, os potenciais de energia hidráulica, as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios, dentre outros.

Já os bens estaduais ou distritais são aqueles pertencentes respectivamente aos Estados ou ao Distrito Federal. Estão enumerados no artigo 26 da Constituição Federal e são

escolhidos por possuírem influência regional e não pertencerem à União. Também se trata de rol não taxativo, com o mero fim de exemplificação. As ilhas fluviais e lacustres e as terras devolutas, ambas não federais são consideradas bens públicos estaduais.

Por fim, apesar de a Carta Magna não ter contemplado os bens municipais entre os seus dispositivos, é indubitável que o Município possui a propriedade de várias coisas, especialmente daquelas que possuem interesse local, como as praças, jardins públicos e as vias e logradouros públicos.

A importância de se conhecer a titularidade dos bens públicos é de saber que estes entes públicos serão os responsáveis por disciplinar o uso, gozo e fruição de seu domínio, de modo que não poderá um ente interferir na gestão dos bens públicos do outro, sob pena de macular a autonomia dos entes federativos garantida constitucionalmente.

Além da classificação em virtude da titularidade do bem, o art. 99 do Código Civil de 2002 apresenta três modalidades de bens distintos conforme sua destinação:

São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;

II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias;

III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.

Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado.

Trata-se de classificação que considera a afetação de cada um desses bens ao interesse público. Concedendo apenas exemplos de cada espécie, sem, entretanto, fornecer o conceito de cada um, incumbe aos doutrinadores a definição de cada uma dessas espécies.

Bens de uso comum do povo ou do domínio público são aqueles abertos à utilização pública, à fruição própria do povo. Nesta espécie de bens, poderá o Estado gerir seus bens, mas não pode deles dispor, gozar ou alienar como desejar, pois devem sempre servir à destinação pública pelos membros da coletividade. Entretanto, o Poder Público poderá administrar e proteger esses bens, seja restringindo seu uso, ou até mesmo impedindo-o se tal ação tiver por consequência a proteção do interesse coletivo.

Os bens de uso especial ou do patrimônio administrativo são aqueles destinados especialmente à execução de serviços públicos, constituindo o aparelhamento administrativo do Estado, sendo também denominados de bens patrimoniais indisponíveis. Enquanto na

primeira espécie o bem era destinado ao uso de todos, nesta agora o próprio Poder Público quem irá utilizá-lo para realização de suas atividades administrativas.

Carvalho Filho (2012) acrescenta alguns exemplos à lista de bens de uso especial, como: as escolas e universidades públicas; os hospitais; aeroportos; museus; os veículos oficiais utilizados pelos órgãos públicos, dentre outros.

Conforme se observa, por vezes o particular poderá utilizar bem de uso especial, quando estiver usufruindo de serviço público, por exemplo. Entretanto, tal uso deverá observar as condições previamente fixadas pela pessoa pública interessada, como o horário de funcionamento da repartição ou o acesso restrito a certos locais, visando sempre proteger o interesse público. Imagine-se a situação esdrúxula de ingressarem mil pessoas simultaneamente para atendimento em uma repartição. Claramente a situação exige limitações para que o serviço dos agentes públicos seja exercido da forma mais eficiente possível.

Por fim, os bens dominicais ou do patrimônio disponível são aqueles sem destinação pública definida, nem um fim administrativo específico. Compõe o patrimônio disponível do Estado, permanecendo à disposição da Administração para qualquer uso ou alienação, na forma que a lei autorizar. Nesta categoria se encontram todos aqueles bens que não pertencem às outras acima. Ressalte-se que os bens públicos dominicais, diferentemente dos outros dois, submetem-se a *“um regime jurídico de direito privado parcialmente derogado pelo direito público”*, conforme leciona Di Pietro (2013, p. 740).

Justen Filho atenta que não se pode atualmente vincular o regime jurídico dos bens dominicais ao regime exclusivamente privado, uma vez que o Estado não detém o bem público como um privilégio a ele concedido, mas, a partir do surgimento do Estado de Direito, o bem público deve ser sempre instrumento de efetivação dos direitos fundamentais.

Deste modo que não pode o Estado valer-se de seu bem da forma que lhe aprouver, ainda que componha o seu patrimônio disponível e não esteja voltado à destinação específica. Deve sempre ser considerada a utilidade pública daquele bem, mesmo que seja através de sua exploração econômica para o levantamento de fundos voltados ao custeio da Administração.

3.2 Uso de bem público por particular

Hodiernamente, a utilização dos bens públicos por particulares é a forma mais adequada para expressar o fim social do bem público. Não se deve mais pensar que o domínio estatal deve ser protegido em si mesmo, como ocorria com os bens da coroa real no período da monarquia, mas deve sempre este ser observado como um instrumento de efetivação dos direitos fundamentais do ser humano, garantidos constitucionalmente.

É nessa perspectiva que Justen Filho (2010) afirma que os bens públicos devem ser utilizados no máximo de seu potencial, devendo a Administração apenas regular tal uso para sempre atender ao seu fim geral, qual seja, o bem-estar de toda a comunidade. Não se olvida o autor de que há alguns bens que, para benefício geral, melhor não serem utilizados, ou que o sejam em condições limitadas, mas impedir-lhes o uso não deixa de ser também uma proteção à coletividade. Em suas próprias palavras:

Portanto, pode-se aludir a uma espécie de “função social dos bens públicos” similar àquelas que se reconhece relativamente ao patrimônio privado. A função social dos bens públicos é incompatível com sua ociosidade e implica sua natureza instrumental para a realização dos fins impostos ao Estado. É verdade que, como apontado acima, existem alguns bens cuja fruição é vedada, precisamente porque seu uso conduziria à sua destruição. Excluídos os bens destinados à preservação, todo o restante do patrimônio estatal deve ser explorado de modo mais intenso possível.” (JUSTEN FILHO, 2010, p. 1047)

Em síntese, cabe ao poder público disciplinar o uso de modo que este seja feito da forma mais intensa possível, mantendo compatibilidade com sua destinação pública.

O tema abordado comporta divergências doutrinárias tendo em vista a quantidade de usos variados que são admitidos por cada bem, de modo que cada modalidade de utilização deve ser submetida a regime jurídico diverso, adaptado às características de cada aproveitamento do domínio público.

Essa divergência advinda das possibilidades existentes faz surgir classificações diferentes para cada autor. Entretanto, não será estudada a escolha de cada autor por uma ou outra denominação, mas se focará nos princípios básicos utilizados para a fixação de critérios que permitam a distinção do uso e do regime jurídico aplicado à espécie.

Di Pietro (1983) em sua tese de doutorado já identificou os critérios fundamentais que dão origem às diversas formas de classificação. Segundo a autora, dois são os traços necessários para se distinguir o uso realizado. O primeiro deles é o critério da exclusividade ou não do uso combinado à necessidade ou não de título jurídico para seu exercício, o que

origina a modalidade do uso privativo e do uso comum. O segundo é o critério da conformidade ou não do uso com o destino principal do bem, permitindo a distinção entre uso normal e anormal.

Neste ponto, cabe desde já esclarecer que o modo de utilização do bem não se confunde com a espécie de bem em si. Cada um dos bens, de uso comum, especial ou dominical podem se sujeitar, ao mesmo tempo, a mais de uma forma de utilização. O bem de uso comum do povo, por exemplo, a praça pode ser objeto de uso comum através do cidadão que realiza caminhadas matinais e, simultaneamente, suportar a utilização privativa do dono de uma banca de revistas naquele mesmo espaço público. É importante que a denominação bem de uso comum do povo não leve à errônea interpretação de que estes bens apenas poderiam ser alvo de uso comum.

Caso a utilização privativa não prejudique ou impeça a consecução do fim principal a que o bem está afetado, é plenamente possível a simultaneidade do uso, cada qual sujeito a regime jurídico próprio, em concordância com o entendimento esposado por Di Pietro (1983).

Neste ponto, proceder-se-á a descrição das características dos diferentes tipos de uso, bem como dos instrumentos necessários à outorga daqueles bens sujeitos ao regime jurídico de direito público, qual seja, bem de uso comum do povo e bem especial. Não será pertinente ao presente estudo a análise das modalidades dos títulos constitutivos do uso privativo de bens dominicais no direito brasileiro, uma vez que estes poderão ser objetos de relações jurídicas parcialmente regidas pelo direito privado, como alienação, locação e comodatos.

3.2.1 Uso Comum Ordinário

Meirelles (2013) ensina que o uso comum ordinário permite a utilização do bem indistintamente por todos os membros da coletividade, sem distinção entre os usuários, que permanecem anônimos e indeterminados. A consequência desta ausência de individualização dos sujeitos gera a consequência de que este uso seja exercido sem privilégios. Como ensina o autor:

“Ninguém tem direito ao uso exclusivo ou a privilégio na utilização do bem: o direito de cada um limita-se à igualdade com os demais na fruição do bem ou no suportar dos ônus dele resultantes.” (MEIRELLES, 2013, p. 591)

Mello (2013) ratifica que este uso por todos deve sempre ser possível em concorrência igualitária e harmoniosa com os demais, respeitando-se o destino do bem e sendo realizado em condições que não cause uma sobrecarga da coisa pública de maneira invulgar. Exemplifica-se este uso quando se observa um cidadão que utiliza a praia para banhar-se, que anda na via pública ou que senta em um banco na praça.

Este uso comum ordinário não necessita da expedição de qualquer ato administrativo para ser exercido, nem mesmo precisa ser informado previamente à autoridade qualquer intenção de utilizá-los conforme a destinação principal do bem. Basta que o cidadão se dirija ao bem e exerça seu uso sem maiores formalidades.

A utilização do bem comum de maneira ordinária sequer pode ter frequência limitada ou remunerada. Para esse uso só se admite regulamentações gerais de ordem pública, sem particularização de pessoas ou categorias sociais. Assim, por exemplo, os carros podem trafegar na rua, mas devem obedecer à sinalização de trânsito.

Como forma de síntese, Carvalho Filho (2012, p. 1149) auxilia ao apresentar as variadas características do uso comum ordinário organizadas em quatro tópicos autoexplicativos: “*a) a generalidade da utilização do bem; b) a indiscriminação dos administrados no que toca ao uso do bem; c) a compatibilização do uso com os fins normais a que se destina e d) a inexistência de qualquer gravame para permitir a utilização.*”

Qualquer exceção a cada uma dessas regras ao uso comum ordinário fará surgir um uso comum extraordinário.

3.2.2 *Uso comum extraordinário*

O uso comum extraordinário é uma classificação adotada por Di Pietro (1983) para denominar aquele uso que não é exercido de forma exclusiva pelo particular, mas que depende do preenchimento de certos requisitos para ser exercido, como o pagamento de valor predeterminado ou o consentimento da Administração sob a forma de licença ou autorização de polícia.

Neste momento, cabe uma importante ressalva. Observa-se que a maioria dos autores brasileiros, como Meirelles (2013), Carvalho Filho (2012), Mello (2013) não consideram a existência de tal nomenclatura, incluindo o conceito apontado como “uso comum extraordinário” na definição de uso especial de bens públicos.

Para eles, quando o bem é utilizado de modo a imprimir uma sobrecarga em sua utilização normal ou de maneira a causar transtornos ou impedimentos à concorrência igualitária com terceiros, haverá a especialização do uso dos bens, independentemente do uso ser exercido de maneira exclusiva ou não. Na definição de Meirelles (2013):

“ Uso especial é todo aquele que por um título individual, a Administração atribui a determinada pessoa para fruir de um bem público com exclusividade, nas condições convencionadas. É também uso especial aquele a que a administração impõe restrições ou para o qual exige pagamento; bem como o que ela mesma faz de seus bens para execução de serviços públicos, como é o caso dos edifícios, veículos e equipamentos utilizados por suas repartições. (MEIRELLES, 2013, p. 593)

Entretanto, a noção de uso especial não parece a mais adequada à análise proposta. Isto porque quando o uso especial for executado sem caráter de exclusividade será na realidade um uso comum, ainda que de maneira extraordinária, uma vez que exige requisitos prescindíveis ao simples uso ordinário do bem. Por sua vez, quando for observado o uso especial com exclusividade, tratar-se-á, em verdade, de utilização privativa de bem comum, de modo que se esvazia o conceito de uso especial.

Desta feita, ao invés de se aplicar a expressão “uso especial” de modo genérico para caracterizar a utilização sujeita a regras específicas, se empregará o termo “uso comum extraordinário” ou “uso privativo”, na medida em que a utilização de bem por particular seja exercida de modo exclusivo ou não, mantendo-se o uso especial para denominar apenas a utilização do bem por seu próprio titular, ou seja, pela a entidade pública federativa, estadual, distrital ou municipal que detém seu domínio, como é o caso das repartições públicas.

Esclarecido este ponto essencial, convém continuar a explanação acerca do modo extraordinário como pode ser realizado o uso comum.

Em algumas situações, a utilização do bem por algumas pessoas determinadas impõe uma carga excessiva à conservação do bem, em outras a utilização anormal do bem, ou seja, de modo diverso ao seu objetivo principal, conduz a uma limitação no usufruto geral. Não são essas as únicas formas de uso comum excepcional, entretanto os exemplos a seguir ajudam a elucidar o modo como atualmente o uso extraordinário é disciplinado.

O primeiro caso pode ser observado na necessidade de limitar a veículos de peso elevado o acesso às estradas. Em virtude de uma característica específica, qual seja, seu peso, a circulação de grandes cargas por algumas estradas pode estar condicionada a um ato de autorização, com base no poder de polícia estatal. Ainda, a administração poderá exigir

remuneração diferenciada de modo a amenizar os impactos causados à conservação daquelas estradas, através do pedágio com um valor majorado, por exemplo.

No segundo caso, podemos observar a exceção às características do uso comum ordinário quando o uso comum do bem dificulta, de algum modo, o uso normal pela coletividade. É a situação, por exemplo, da hipótese de realização de protestos, corridas ou festejos nas ruas e praças públicas. Este uso anormal do bem exige especial autorização de polícia, uma vez que, prioritariamente, as ruas e as praças públicas destinam-se à circulação das pessoas, a qual será prejudicada momentaneamente pelo evento excepcional. Neste caso, o uso feito em dissonância com a finalidade precípua do bem, mas compatível com o interesse público deve ser disciplinado pelo poder público competente, que deverá garantir a função social do bem público.

Observe-se que, em nenhum dos casos, o uso é exercido de modo privativo, uma vez que qualquer um que obtenha a autorização ou realize o pagamento exigido poderá utilizar livremente o bem. Neste ponto, cabe a explicação do termo “uso livre” trazido por Mello (2013):

“Ao se dizer que o uso é livre, está-se caracterizando que ele independe de algum ato administrativo reportado a alguma individualização específica de tal ou qual utente. Assim, o pagamento de pedágio, a que se vem aludir, é condição geral inoponível a quaisquer condutores de veículo – e não decisão individual tomada a vista deste ou daquele usuário.” (MELLO, 2013, p. 943, grifo nosso)

Adiante se observará que no uso privativo o particular, em virtude da obrigatória presença de instrumento de outorga estatal, poderá privar outra pessoa do direito de exercer igual utilização sobre a mesma parcela do domínio. Não é o que acontece no presente caso. Atendidas às imposições legais, não pode o usuário obstar o uso comum extraordinário do bem a outro.

3.2.3 Uso privativo

O uso privativo de bem público por particular é aquele realizado de modo exclusivo por alguém, de modo a impedir a utilização geral da própria coletividade ou até do poder público pelo tempo no qual persistir o consentimento expresso pela Administração.

Conforme leciona Meirelles (2013), não há direito natural ao uso privativo de bem público, entretanto qualquer indivíduo ou pessoa jurídica poderá obter o uso mediante contrato ou ato unilateral da administração, na forma autorizada por lei.

Através dos institutos de autorização, permissão e concessão de uso, que em qualquer caso deverá observar a compatibilidade do uso com a destinação pública do bem, será conferido direito subjetivo ao uso do bem privativamente pelo usuário individualmente determinado.

No uso privativo, o usuário sai do anonimato característico do uso comum, e, através de ato positivo da administração, usufrui parcela do bem de modo que nenhum outro consiga retirar o mesmo proveito.

Ao poder público cabe consentir o uso, mediante verificação de que este não conflitará com o interesse público e, posteriormente, fiscalizar a utilização privativa, com base no poder de polícia, com o fito de averiguar se estão sendo cumpridos todos os termos fixados no ato de outorga.

Para haver utilização privativa, portanto, essencial a presença destes dois requisitos, qual seja, a exclusividade no uso do bem, não admitindo a concorrência do uso com outras pessoas, e a existência de outorga estatal expressa, individualizando os sujeitos que utilizarão daquela parcela dominial após averiguação da finalidade a que o bem originalmente se destina.

Por fim, quaisquer bens podem ser objetos de uso privativo. Suponha-se, para exemplificar, o consentimento dado a um dono de uma barraca de praia para utilizar privativamente aquele espaço onde constrói o seu estabelecimento; ou certo espaço de cemitério público utilizado por determinado corpo; ou, ainda, um prédio desativado cujo um uso privativo é autorizado pelo Estado. Estão aí exemplos de bem de uso comum do povo, de uso especial e de uso dominical.

Analisar-se-á adiante os tipos e as características dos instrumentos de outorga. Entretanto, para facilitar a compreensão do motivo pelo qual são adotados diferentes regimes para cada forma de uso privativo, importante conhecer outra classificação relacionada à gestão dos bens públicos.

3.2.4 *Uso normal e anormal*

O critério para se considerar o uso de bem público normal ou anormal é aquele que considera a destinação principal do bem. Um único bem pode atender à demanda pública de diversas formas, entretanto, há aquela finalidade principal a qual dificilmente seria atingiria sem a utilização do bem público.

Por exemplo, a escola do município tem por principal objetivo ser um local onde as crianças dos munícipes possam ser escolarizadas, conseqüentemente, quando uma professora se utiliza do bem para lecionar, exerce uso normal do bem. Entretanto, em alguns casos, a escola é utilizada como zona eleitoral em dia de votação. Neste dia, cessa o funcionamento normal da escola e é exercido um uso anormal da mesma.

Perceba-se que em qualquer das duas formas de uso deve ser respeitado sempre a compatibilidade com aqueles fins que constituem a causa da destinação do bem ao domínio público, sendo que no uso normal se exercita o fim principal do bem, e no uso anormal se atende a finalidades diversas e secundárias, não raro em contraste com o uso principal, conforme classificação do autor italiano Zanobini (1958), adotada por Di Pietro (1983) em sua tese.

É importante ressaltar que esta classificação não é excludente da outra apresentada, mas ao contrário, complementa-a. Tanto o uso comum quanto o uso privativo podem ser exercidos de modo normal ou anormal, conforme exemplificado a seguir:

“Se uma rua está aberta à circulação, tem-se o **uso comum normal**; supondo-se que esta mesma rua seja utilizada, em período determinado, para a realização de festejos, comemorações, desfiles, temos o **uso comum anormal**, pois esses não são os fins a que normalmente se destinam tais bens; a utilização anormal, neste caso, exige especial autorização de polícia. Por outro lado, quando uma pessoa obtém permissão para ocupar um Box em mercado público, tem-se o **uso privativo normal**, já que essa é a finalidade precípua do bem; no entanto, se a permissão visa à instalação de terraço de café sobre a calçada, o **uso privativo passa a ser anormal**. (DI PIETRO, 1983, p. 15, grifo nosso)

O uso anormal sempre depende da manifestação discricionária do poder público, seja ele uso comum, através de atos de polícia, ou uso privativo, através de instrumentos de autorização ou permissão de uso de bem público, uma vez que o Estado deve averiguar se tal uso não impede ou prejudica a afetação principal do bem.

Já o uso normal apenas necessita de consentimento estatal quando se tratar de uso exclusivo de bem público por particular, uma vez que a concordância com a utilização

privativa exclui idêntico benefício para outrem, gerando uma situação de desigualdade no usufruto do bem. Sendo o uso normal, já será feito de acordo com o destino do bem e atenderá necessariamente aos fins públicos, de modo que sua outorga pode ser feita por instrumento mais estável, através de concessão de uso. É o que ocorre nos cemitérios públicos, por exemplo, o uso normal já pressupõe uma exclusividade no uso.

Atualmente, com os diversos tipos de uso que podem ser realizados em cada bem é cada vez mais difícil a distinção do que seria a afetação principal ou acessória do bem. Entretanto, não se deve esquecer de que a finalidade máxima do bem público é ser um instrumento para a efetivação dos direitos fundamentais concedidos através da Carta Magna.

Segundo pensamento de Di Pietro (1983), na medida em que o desempenho da atividade do particular, através da utilização do bem, trazer maiores benefícios à coletividade, ou seja, efetivar de modo mais completo os direitos básicos dos cidadãos, mais desempenhará a sua destinação principal, e, portanto, em caso de uso comum, não será necessário consentimento estatal prévio e, em caso de uso privativo, mais estabilidade lhe poderá ser conferida no ato de outorga.

3.2.5 Instrumentos de outorga

Por estarem sujeitos ao regime de direito público, a autorização, a permissão e a concessão de bem público são regidas por normas que concedem certos atributos em favor da Administração para zelar pelo interesse público. Um desses poderes da Administração é traduzido na capacidade de revogação unilateral que o Poder Público possui para, a qualquer momento, extinguir a outorga antes concedida para uso privativo de bem público por particular.

Sempre será possível a revogação, em razão da supremacia do interesse público. Existindo novo interesse público para transformar a espécie de uso, mesmo nos casos em que o consentimento tenha sido firmado com prazo preestabelecido, ainda assim será possível se desfazer o ato de aprovação anteriormente concedido. A diferença é que, quando for fixado um prazo, a Administração deve respeitá-lo, a fim de evitar o pagamento de indenizações, as quais poderão ser exigidas pelo particular em virtude do fim inesperado do acordo.

Nas hipóteses em que haja possibilidade de indenização em virtude da revogação, o instrumento de outorga reveste-se do caráter de estabilidade. Nos demais casos, em que não há segurança quanto à duração do consentimento estatal, afirma-se que o instrumento é precário.

O deferimento de um instrumento ou outro não depende da escolha aleatória da Administração. Tais características estão relacionadas com o tipo de uso que se faz do bem. Como já aludido anteriormente, se o uso privativo for de interesse público relevante, ele será mais estável, apenas perdendo força apenas frente a outro interesse público superveniente que se sobreponha a este. Entretanto, quanto maior o interesse particular, mais precário e transitório será o ato de consentimento da Administração.

Cumprido ressaltar neste ponto que precariedade não é sinônimo de transitoriedade, conforme trazido por Di Pietro (1983). A autora relembra que muitas vezes o ato precário tem longa duração, como ocorre nas permissões para instalação das bancas de jornal em vias públicas. O tempo que o ato permanecerá será ditado pelo interesse público na continuidade daquele uso privativo. Não é porque o Estado pode revogá-lo a qualquer tempo sem o pagamento de indenização que ele deva fazê-lo. Não deve, portanto, ser admitida revogação discricionária, a bel prazer do administrado, mas apenas quando devidamente justificada pelo interesse coletivo.

O grau de estabilidade de cada instrumento de outorga é a principal distinção de suas três espécies: a autorização de uso, a permissão de uso e a concessão de uso.

Consoante ensina a autora:

No Direito brasileiro, **a autorização de uso** é, em regra, **a forma mais precária de utilização privativa de bem público**, por ser outorgada para atender ao interesse predominantemente particular; **e a concessão é a mais estável**, porque outorgada para que o uso se estabeleça em consonância com a finalidade do bem ou para que sobre ele a concessionária exerça a atividade de utilidade pública. **A permissão é a modalidade intermediária, admitindo, por sua vez, diferentes graus de precariedade, que vão desde a transitoriedade e a instabilidade** que a aproximam a meros atos de tolerância, até a estabilidade, que a aproxima da concessão de uso. Com efeito, em muitos casos, embora a Administração outorgue o seu consentimento mediante permissão precária, o uso se reveste de certa estabilidade relativa, quer pela natureza da atividade a ser desempenhada [...] quer pelo custo elevado das instalações que o uso consentido acarreta ao particular, hipóteses em que normalmente se fixam condições para que a revogação unilateral possa efetivar-se, reduzindo-se, deste modo, a discricionariedade administrativa e, conseqüentemente, a precariedade do uso. (DI PIETRO, 1983, p. 27, grifo nosso)

De modo resumido, pode-se afirmar que a autorização de uso e a permissão de uso são atos administrativos precários emitidos de modo unilateral pela Administração, que,

avaliando a conveniência e a oportunidade, concederá parcela de seu domínio público ao uso privativo por particular determinado. Tanto a autorização quanto a permissão de uso, em geral, são expedidas sem a fixação de prazo certo para o seu fim.

Entretanto, em virtude de a autorização ser utilizada para atender uso primordialmente privado, costuma ser mais precária que a permissão, a qual é emitida quando há uma conjugação do interesse privado com o interesse público. Conforme já registrado na citação acima, a permissão condicionada de uso afasta em parte a precariedade uma vez que limita a discricionariedade administrativa. Em razão desse limite tênue, muitas vezes a permissão se aproxima da concessão de uso.

É exemplo de autorização de uso de bem público o ato necessário para o fechamento de uma área da praia para a realização de casamento fechado, e de permissão de uso o ato que permite o uso da calçada em frente a uma sorveteria para colocação de mesas.

Concessão de uso é um contrato administrativo firmado entre o particular e a Administração, que concederá parcela de seu domínio público ao uso privativo por particular para que este a exerça conforme sua destinação. Por se tratar de contrato de direito público, é ato bilateral, diferenciando-se dos outros dois instrumentos expostos acima, que são atos unilaterais.

Neste tipo de consentimento é atendido prioritariamente o interesse público em detrimento do interesse particular, motivo pelo qual o contrato possui prazo previamente fixado, o que confere maior estabilidade à concessão.

Segundo Di Pietro (2010, p. 698), *“tais circunstâncias afastam a possibilidade de concessão de uso para fins de interesse particular do concessionário, a não ser nas hipóteses em que o uso privativo constitua a própria finalidade do bem”*, como ocorre no caso do uso dos box de mercado ou de cemitérios, por exemplo.

Essa estabilidade adicional aos contratos de concessão é essencial para atrair o particular à utilização privativa do bem, exercendo a atividade pública desejada pela coletividade. Para ter tempo de ressarcir-se e lucrar com os investimentos realizados, não pode a Administração, sem o pagamento da devida indenização, extinguir a concessão antes de finalizado o limite proposto.

É um exemplo de concessão de uso de bem público as áreas aeroportuárias destinadas a serviços auxiliares que interessem diretamente às concessionárias de serviço aéreo.

Finalmente, conforme aduz Carvalho Filho (2012), sempre que for possível, deve-se realizar procedimento licitatório para deferimento da permissão de uso, evitando-se favorecimentos pessoais na escolha. No caso da concessão, por se tratar de contrato administrativo, este deve ser sempre precedido de licitação, em virtude da exigência constitucional insculpida no art. 37, inciso XXI. Por sua vez, na situação da autorização de uso, por se tratar de instrumento extremamente precário, o entendimento majoritário entende prescindível o procedimento aludido para utilização do bem.

3.3 Noções acerca da remuneração pelo uso privativo de bens públicos

Tanto para o exercício do uso comum extraordinário quanto do uso privativo é exigível remuneração de acordo com o interesse da Administração, afastando-se a gratuidade no uso dos bens públicos.

Deste modo, cumpre investigar as diversas razões as quais ensejam a possibilidade de cobrança pelo uso de bem público, bem como realizar pesquisa acerca dos limites de tais valores. Para fins didáticos, examinar-se-á separadamente as funções e a natureza da remuneração no caso de uso privativo e no de uso comum extraordinário.

Inicialmente, quanto ao uso privativo, é mais evidente a possibilidade de imposição de contraprestação financeira em virtude do uso exclusivo do bem público, especialmente quando este é exercido de modo diverso à destinação principal do bem, ou seja, de modo anormal.

Justen Filho (2010) afirma que a jurisprudência segue no sentido de admitir que tal valor apenas poderá ser exigido no caso de o uso do bem ser meio para geração de riquezas ao particular, através do exercício de atividade empresarial. Tal remuneração possuiria, então, primordialmente a função de redistribuição de renda, uma vez que não seria justo que o particular obtivesse recursos extras através do uso exclusivo de bem do domínio público estatal sem qualquer contraprestação ao ente público titular do bem, e, conseqüentemente, a todos os cidadãos que este representa.

Segundo o mesmo autor, o fundamento jurídico da cobrança pelo uso privativo seria, portanto, a isonomia, a qual exigiria que o sujeito que obtém um benefício diferenciado seja onerado de modo específico proporcionalmente à intensidade dos privilégios auferidos.

Nos casos em que o uso privativo do bem público seja imprescindível para a prestação de serviços públicos, entretanto, tem entendido o Superior Tribunal de Justiça que seria impossível a realização da referida cobrança. A justificativa adotada pela Corte Superior é da inexistência de serviço público específico e divisível e do exercício do poder de polícia estatal a ensejar a cobrança de taxa e a ausência de serviços públicos de natureza comercial e industrial a resultar na possibilidade de cobrança de tarifas, de modo que a exigência de valores pelo uso privativo de bem público seria impraticável.

Observe-se os acórdãos a seguir para melhor compreensão acerca do tema:

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO TELEFÔNICO. PREÇO PÚBLICO. IMPOSSIBILIDADE DE COBRANÇA. INSTITUIÇÃO POR DECRETO MUNICIPAL. AUSÊNCIA DE PODER DE POLÍCIA OU SERVIÇO PÚBLICO. PREÇO PÚBLICO. USO DE BEM PÚBLICO. CONCESSÃO. INEXISTÊNCIA DE SERVIÇO COMERCIAL OU INDUSTRIAL. VIOLAÇÃO AO ARTIGO 535 DO CPC. INOCORRÊNCIA. 1. **A intitulada "taxa", cobrada pelo uso de vias públicas, inclusive, solo, subsolo e espaço aéreo, para a instalação de equipamentos que permitem a prestação dos serviços de telecomunicações, não pode ser considerada como de natureza tributária porque não há serviço algum do Município, nem o exercício do poder de polícia, além do fato de que somente se justificaria a cobrança como "preço" se tratasse de remuneração por um serviço público de natureza comercial ou industrial, o que não ocorre na espécie.** Precedentes da Corte: Resp 802.428/SP, DJ 25.05.2006; Resp 694.684/RS, DJ 13.03.2006; RMS 12.258/SE, DJ 05.08.2002; RMS 11.910/SE, DJ 03.06.2002; RMS 12081/SE, DJ 10.09.2001. 2. Mandado de segurança preventivo, com pedido de liminar, impetrado por concessionária de serviço público de telefonia fixa, contra ato de Secretário da Fazenda Municipal, consubstanciado na cobrança de retribuição pecuniária mensal, instituída pela Lei Municipal nº 1964/01, editada em 31.12.2001, pelo uso de vias públicas, inclusive, solo, subsolo e espaço aéreo, para a instalação de equipamentos que permitam o cumprimento da prestação dos serviços de telecomunicações. [...] 4. Recurso especial provido.⁶

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. DEFICIÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO. SÚMULA 284/STF. REMUNERAÇÃO MENSAL PELO USO DAS VIAS PÚBLICAS INSTITUÍDA POR LEI MUNICIPAL. NATUREZA JURÍDICA. PREÇO PÚBLICO. IMPOSSIBILIDADE DE COBRANÇA. 1. [...] 2. Cuida-se, originariamente, de Mandado de Segurança impetrado por concessionária de serviço público de telefonia contra ato do Secretário Municipal da Fazenda do Município de Porto Alegre/RS, em razão da exigência, nos termos do art. 4º da Lei Municipal 8.712/2001, de pagamento de remuneração mensal pelo uso das vias públicas para instalação de seus equipamentos de telecomunicações. 3. O Tribunal a quo posicionou-se na compreensão de que a discutida remuneração é destituída da natureza jurídica de taxa, uma vez que não há, por parte do Município, o exercício do poder de polícia, nem a prestação de quaisquer serviços públicos. Concluiu, por outro lado, que, em se tratando "de remuneração pelo uso da propriedade de bens públicos, como é o caso, fica evidente tratar-se de preço público" (fl. 572). **4. Ocorre que, contrariamente ao que decidiu a Corte de origem, tampouco se cogita natureza**

6 (REsp 881937 /RS, Rel. Min. LUIZ FUX, STJ. Primeiro Turma. julgado em 25/03/2008, grifo nosso).

jurídica de preço público, pois a cobrança deste derivaria de serviço de caráter comercial ou industrial prestado pela Administração. Hipótese que não se vislumbra no presente caso, que trata tão-somente de utilização das vias públicas para a prestação de serviço em favor da coletividade, qual seja a telefonia. Precedentes do STJ. 5. Evidente, portanto, a ilegitimidade da cobrança da remuneração prevista na Lei 8.712/2001 do Município de Porto Alegre/RS, por carecer de natureza jurídica de taxa ou de preço público. 6. Recurso Especial parcialmente conhecido e, nessa parte, provido.⁷

Harada (2011) critica o fundamento das decisões do STJ, afirmando que este tribunal adotou uma concepção antiga quanto às receitas originárias. No início dos estudos de direito financeiro, tais receitas apenas eram dividas em tarifas advindas da prestação de serviço público facultativo ou do desenvolvimento de atividade comercial ou industrial pelo poder público. Segundo o autor, os ministros parecem não ter atentado para a possibilidade de percepção de preço público em virtude da exploração de bens públicos, a qual foi legalmente instituída a partir do advento da Lei nº 4.320, de 17-3-1964, que prevê Normas Gerais de Direito Financeiro.

De fato, o §4º do artigo 11 da Lei 4.320/64 explicita a possibilidade de o Estado auferir não apenas receitas industriais, comerciais e de serviços; mas também receitas patrimoniais, podendo ser originadas simplesmente do uso de bem público por particular.

Complementa ainda autor trazendo o conceito dessas receitas:

(...) As receitas patrimoniais, como o próprio nome está indicando, são aquelas geradas pela exploração do patrimônio do Estado. (...) As rendas do patrimônio imobiliário, no âmbito municipal, são as representadas pela exploração econômica do bem público, como as vias públicas e os respectivos subsolos: [...] autorização de uso da calçada para colocação de mesas e cadeiras diante de bares e restaurantes; autorização, permissão e concessão real de uso de bens públicos de natureza dominical, permissão de passagem de pedestres através de túnel executado no subsolo etc. Outrossim, os bens públicos de natureza dominical podem até serem alienados para o fim de obtenção de receita pública originária. (HARADA, 2011, p. 14)

Desse modo, o que se percebe na decisão do Superior Tribunal de Justiça é uma exceção à possibilidade de cobrança de preço pela utilização privativa de bem de uso comum do povo em virtude de este ser essencial para a prestação do serviço público, e não pela impossibilidade legal de fazê-lo. Com este julgado, apenas assume-se que não pode ser imposto um ônus à concessionária que, através de sua atividade, conferirá uma comodidade a toda coletividade.

7(REsp: 897296 RS 2006/0234924-6, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, STJ – Segunda Turma - Data de Julgamento: 18/08/2009, Data de Publicação: DJe 31/08/2009, grifo nosso)

Ainda, considerando que os valores eventualmente cobrados a título de uso do bem público seriam naturalmente repassados aos usuários do serviço, através do acréscimo no valor tarifa, a remuneração com fundamento na redistribuição pública de riquezas perderia seu sentido, tornando-se conseqüentemente inapropriada. Este também é o entendimento apresentado por Alkimin Júnior (2012) em recente artigo publicado que visa elucidar a possibilidade de retribuição pecuniária pelo uso privativo de bem público por concessionária de serviços públicos.

Pelo exposto, pode-se inferir a natureza de preço público que possui remuneração pelo uso privativo de bem público. Em verdade, não poderia ser taxa, uma vez que a Constituição Federal sequer prevê a possibilidade desta espécie tributária para o caso de contraprestação pelo uso de bem público.

Di Pietro (1983, p. 54) acrescenta o argumento de que não poderia se tratar de tributo, pois, apesar de ter regime jurídico de direito público, o preço exigido não é compulsório, mas simplesmente contraprestacional, exigido em decorrência de um uso voluntário e privativo de um bem público. Em suas palavras: *“Ela (a contribuição pecuniária) é não compulsória (e nisto se distingue fundamentalmente da taxa), porque somente imposta aos que efetivamente se utilizam, com exclusividade, de bem público, mediante título jurídico emitido pela Administração”*.

Acrescenta a autora ainda que, às vezes, pode haver a incidência de taxa sobre o uso privativo, entretanto, esta decorre do exercício de atividade do particular sujeita à autorização estatal, e não da retribuição do uso em si, a qual pode ser fixada independentemente de eventual cobrança de taxa. Serio o caso, por exemplo, do pagamento de eventual taxa para expedição de licença com a finalidade de possibilitar a afixação de material publicitário na via pública. Segundo a autora, nestes casos, poderia ser cobrada a taxa de polícia para a expedição da licença e o preço pelo uso privativo da via.

Em síntese, pode ser cobrado preço público pela utilização privativa de bens públicos, especialmente se o uso é feito prioritariamente no interesse privado do particular ou se, mesmo existindo interesses públicos e privados, o uso tiver o condão de se prolongar no tempo, de modo a conferir um benefício financeiro considerável a uma só pessoa determinada. Entretanto, se o uso privativo do bem for condição indispensável para promover a prestação de serviço público por concessionária, o valor é inexigível em prol da modicidade das tarifas.

Finalizadas estas considerações, cumpre ainda ressaltar que o quantum da contraprestação é fixado unilateralmente pelo próprio poder concedente no ato administrativo próprio da outorga ou ajustado entre os contratantes na concessão de uso celebrada entre a administração e particular.

O limite do valor exigido, segundo Justen Filho (2010, p. 1084), deve ser sempre “*o mínimo necessário ao atendimento dos fins buscados pelo Estado*”. Arremata ainda o publicista dispondo que não pode o ente público fixar uma remuneração tão elevada que iniba o livre exercício das atividades econômicas, ferindo o art. 170, parágrafo único da Constituição Federal.

Proceder-se-á agora às considerações acerca da remuneração em virtude do uso comum extraordinário, as quais divergem dos apontamentos ora realizados.

3.4 Considerações sobre a remuneração pelo uso comum extraordinário

Quanto à possibilidade da exigência de remuneração pelo uso comum de bem público, tal hipótese se apresenta legalmente constituída no art. 103 do atual Código Civil, que repetindo o artigo 68 do Código de 1916, dispõe: “*O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem.*” (grifo nosso)

Di Pietro (1983, p. 10), interpretando o artigo, afirma que não deixa o uso de ser comum apenas porque há a exigência de retribuição, a qual deverá ser estabelecida apenas excepcionalmente. Assim, o uso comum, apesar de remunerado, manteria “*a característica de utilização anônima, uti universi, igual para todos e independente de consentimento da administração*”, perdendo apenas a caráter de ordinário, transmutando-se em um uso comum extraordinário, conforme já descrito no tópico 3.2.2.

Carvalho Filho (2012), por sua vez nos lembra que tanto os bens de uso comum como os de uso especial podem estar sujeitos ao uso remunerado do bem:

“O pagamento de pedágios em estradas rodoviárias e em pontes e viadutos é um exemplo de uso especial de bem de uso comum do povo. Um museu de artes

pertencente ao Governo, cujo ingresso seja remunerado, é exemplo de uso especial sujeito a uso especial” (CARVALHO FILHO, 2012, p. 1184)⁸

No caso da remuneração exigida a título de pedágio para aqueles que desejam utilizar as vias conservadas direta ou indiretamente pelo poder público, o valor cobrado dos usuários é destinado ao serviço de aprimoramento das estradas que apresentam condições especiais, quais sejam, vias expressas de alta velocidade e segurança. As rodovias permanecem abertas à utilização de todos, porém, quem decidir utilizá-las, por usufruir de condições mais vantajosas de tráfego, deverá pagar a tarifa como contraprestação do serviço oferecido indiretamente pela Administração, conforme recentemente decidido pelo STF.⁹

Percebe-se que o segundo exemplo concedido pelo autor também apresenta a remuneração como contraprestação a ser paga por aquele que gera despesa necessária à construção ou manutenção do bem público. Na realidade, não se paga para simplesmente utilizar um bem, uma vez que esse uso é feito de modo concorrente com os demais, não se auferindo qualquer vantagem diferenciada, mas se paga porque aquela atuação específica do particular gerará despesas ao Estado, que necessitará, por sua vez, prestar serviços para manter ou conservar os bens utilizados.

No caso do museu público, pode ser cobrado um valor na entrada uma vez que o uso do bem público por particulares gera a necessidade de manutenção e limpeza. O mesmo pensamento pode ser feito com relação ao pedágio. Não se paga pelo simples uso da estrada, mas pelo serviço de conservação prestado.

Justen Filho (2010) afirma que a função da remuneração além de redistributiva, no caso de uso privativo, pode ser ainda compensatória ou regulatória, sendo que uma função não exclui a outra, podendo uma mesma remuneração ter funções diversas.

A função compensatória já foi aludida anteriormente. Visa compensar o Estado pelas despesas necessárias à implantação ou à manutenção dos bens públicos. Os exemplos trazidos pelo autor no caso da remuneração pelo uso extraordinário são: a cobrança de preço em parque público; o pagamento de valores para a recuperação de rodovias e aeroportos pelos usuários dos respectivos bens, e a contraprestação devida pelo motorista de transporte que acarreta desgaste extraordinário ao bem público. Nenhum dos exemplos trazidos, entretanto, é

8 Neste ponto cabe lembrar que o autor citado agrupa como uso especial tanto o uso específico por alguém como o uso exercido mediante remuneração, não utilizando a classificação de uso comum extraordinário, conforme já explicitado no ponto 3.2.4.

9 (ADI 800/RS, Rel. Min. Teori Zavascki, STF. Plenário., julgado em 11/6/2014, Info 750).

capaz de vincular a remuneração pelo uso comum ao uso do bem em si, mas sempre a uma atividade acessória a qual é indispensável para amenizar a atuação diferenciada que o particular exerce sobre este bem ou mesmo a atuação comum que o particular exerce sobre um bem situado em condições diferenciadas.

No primeiro caso dos exemplos citados acima, o valor pago será destinado aos mesmos serviços apontados no caso do museu; no segundo, será realizado o pagamento para o serviço de recuperação dos bens, e no terceiro, o valor será pago para possibilitar serviço de manutenção da via. Em nenhum deles, entretanto, se visualiza a remuneração apenas pelo próprio uso comum de bem público. Apesar da disposição legal do Código Civil parecer atribuir tal possibilidade de remuneração pelo simples uso, na prática a cobrança nestes moldes parece ser inexigível, uma vez que limitaria o usufruto do bem comum sem qualquer justificativa para tanto, diferentemente do que ocorre no uso privativo de bem público quando o princípio da isonomia exige tal retribuição pelo simples benefício de se usar privativamente um bem.

Com isto não se quer dizer que os ingressos aos parques públicos e museus devam ser todos gratuitos ou mesmo que é impossível a cobrança de pedágios. Apenas se quer ressaltar a justificativa dessas remunerações. Elas surgem não em razão da simples utilização comum do bem, mas sim da necessidade que a Administração tem de se remunerar pela prestação de atividades essenciais a possibilitar o uso do bem público conforme o interesse coletivo.

Em outras palavras, se o uso comum de bem público por particular puder ocorrer conforme demanda o interesse público mesmo sem a necessidade de uma atuação estatal, o uso apenas poderá ser ordinário, e, portanto, livre e gratuito. O uso extraordinário remunerado pressupõe essa atuação ativa do Estado para cobrar os valores essenciais aos serviços necessários para o uso do bem.

Justen Filho (2010) afirma que há ainda outra função para a remuneração pelo uso do bem público, qual seja, a função regulatória, que visa controlar a utilização de bens públicos por particulares através do valor exigido. Nas palavras do publicista:

“Trata-se de adoção de mecanismos econômicos para promover o acesso dos interessados a utilidades limitadas. Ao fixar um preço, a Administração desincentiva um consumo desnecessário. Nesse caso, a finalidade buscada com a fixação de uma remuneração é restringir os excessos” (JUSTEN, 2010, p. 1083)

Tal função, todavia, é meramente acessória. Certo que quando se cobra pedágio pelo uso das vias, há um desincentivo ao tráfego desnecessário de veículos por aquela região. Entretanto, se não houvesse a prestação do serviço de conservação das estradas, a cobrança de tais valores seria impossível, pois não haveria qualquer justificativa para a remuneração pelo uso não exclusivo de bem público.

Desse modo, defende-se que o valor instituído eventualmente pelo uso comum de bem público deverão ser calculados pela Administração proporcionalmente aos serviços prestados para possibilitar a utilização do bem conforme o interesse público, considerando-se apenas acessoriamente os efeitos regulatórios que tais valores poderão ter sobre a intensidade do uso do bem.

Como não há necessidade de ato de outorga para o uso comum, o artigo 103 do Código Civil cuidou de disciplinar que a entidade a cuja administração pertencer o bem deve fixar unilateralmente, mediante lei, as condições para a exigência de valores originados em virtude de encargos especiais provenientes do uso comum por alguns particulares. A estes últimos cabe apenas aderir às condições dispostas ou recusá-las, buscando sanar suas necessidades de outra forma que não seja utilizando aquele bem.

Também nesse caso os valores cobrados a título de uso comum extraordinário de bem público possuem a natureza jurídica de preço público, pois a Constituição Federal de 1988 não admite a existência de taxa pelo uso de bem público, reservando-a ao ressarcimento de serviços públicos específicos e divisíveis ou ao efetivo exercício do poder de polícia, apenas.

4. ASPECTOS TÉCNICOS DOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS EM VIAS PÚBLICAS, COM ÊNFASE NO SISTEMA ADOTADO NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA

Após a análise da matéria de Direito Tributário e Administrativo que embasam o tema em estudo, impossível atingir os objetivos finais desse trabalho sem antes compreender o modo como deveria funcionar o sistema de estacionamento rotativo pago em vias públicas (SERP).

Consequentemente, proceder-se-á ao detalhamento dos seus aspectos técnicos, bem como das justificativas que antecedem a sua implantação, manutenção e operação, para, cientificando-se das atividades e dos propósitos do sistema de estacionamento rotativo, especialmente aquele adotado no município de Fortaleza, identificar-se corretamente a natureza jurídica das remunerações exigidas aos condutores que utilizam essas áreas.

4.1. Contextualização da implantação do sistema de estacionamento rotativa em vias públicas

Com o desenvolvimento das cidades, a necessidade de deslocamento dentro do espaço urbano intensificou-se. Os automóveis foram eleitos por boa parcela da população como o meio hábil mais confortável para se locomover ao destino desejado a fim de satisfazer suas necessidades. Entretanto, o crescimento do número de pistas de rolamentos, bem como o acréscimo das frotas dos veículos não é acompanhado pelo número de espaços públicos onde seja possível o estacionamento, o que geram diversos problemas, conforme já indicado pelo engenheiro Elias (2001).

Em virtude da escassez de áreas vizinhas às vias públicas que permitam o estacionamento dos veículos, muitos condutores, por não encontrarem lugar para parar, circulam o mesmo espaço diversas vezes na esperança de encontrarem uma vaga livre, o que inevitavelmente causa congestionamento naquelas importantes vias cuja densidade de carro já é grande.

Segundo um estudo realizado pelo professor Donald Shoup (2005), da Universidade da Califórnia, já no ano de 2005, motoristas procurando algum lugar para estacionar seriam os responsáveis por até 74% dos congestionamentos nas grandes cidades, considerando o trânsito em suas condições normais.

Com o acréscimo do congestionamento, surgem diversos outros problemas, como a insegurança causada pela pouca agilidade com a qual os veículos se locomovem; a poluição, em virtude do prolongamento do tempo em que os veículos permanecem em funcionamento; bem como a intensificação do estresse causado aos motoristas, o que inclusive pode influenciar negativamente para o surgimento de diversas doenças.

Ao visualizar esse cenário, os engenheiros de tráfego propuseram uma solução. Criaram então uma técnica que visa restringir ou democratizar o acesso dos motoristas aos escassos espaços de estacionamentos em meio-fio através da limitação do tempo de uso daqueles espaços por um só particular, mediante pagamento.

Surge assim o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago em Vias Públicas (SERP), inicialmente em cidades fora do Brasil, e, atualmente, em diversas cidades brasileiras, como Salvador, Belo Horizonte, Manaus, Vitória, Florianópolis, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Fortaleza.

Conforme pesquisa de Araújo (2013), o primeiro relato de cobrança pelo uso de estacionamentos em via pública remonta a data de 1913, em Oklahoma, nos Estados Unidos. Diversos motoristas não conseguiam mais acesso ao centro comercial daquela localidade uma vez que os funcionários daqueles comércios estacionavam o dia inteiro seus veículos nas vias públicas próximas aos seus locais de trabalho, o que desestimulava a presença dos clientes, bem como gerava congestionamento.

Diante do problema, a polícia de tráfego passou a riscar os pneus de carros com giz, de modo a marcar o tempo de parada de cada veículo. Posteriormente, criou-se o parquímetro, instrumento o qual facilitou o controle do tempo e a arrecadação dos valores exigidos, resolvendo o problema de estacionamentos do centro daquela cidade. Com o sucesso, esses medidores de tempo de estacionamento se espalharam pelos Estados Unidos, que atualmente utilizam uma versão moderna e digital do antigo parquímetro.

Dentre as vantagens, o estacionamento regulamentado trouxe rotatividade a Oklahoma, o que movimentou o comércio, bem como gerou acréscimo na arrecadação do Estado, tanto em virtude dos valores advindos da aplicação de multas, dos valores pagos em impostos pelos comerciantes e daquelas remunerações pagas pelos motoristas para estacionar.

Segundo Felder M.; Maciel, L.B (2007), é preciso ter atenção ao objetivo da política de estacionamento, que deverá variar dependendo dos hábitos e dos recursos da sociedade. Enquanto que em cidades europeias, como na Inglaterra, em Barcelona e em

Zurique, as restrições de estacionamento público são mais intensas e visam colaborar ao máximo com a política de incentivo ao transporte público e da preservação da qualidade ambiental, em cidades do Brasil a restrição ao uso permanente da vaga por um só particular tem o objetivo de facilitar a utilização dos estacionamentos públicos existentes pelos demais condutores, tornando mais cômodo o uso do transporte individual.

“Enquanto a primeira abrange um conjunto de ações visando dificultar e aumentar o esforço requerido para se conseguir uma vaga disponível para estacionamento, a outra considera um leque de ações visando facilitar e minimizar o esforço requerido para o estacionamento.” (FEDER *apud* FELDER, M; MACIEL, L.B, 2007, p. 8)

No Brasil, a implantação do estacionamento rotativo pago não significa uma política de restrição ao uso de automóveis nos moldes como é realizada, em razão do rigoroso critério de escolha da localização das vagas oferecidas, bem como do elástico limite de tempo máximo permitido, e, ainda, em razão do valor abaixo de mercado cobrado na maioria das cidades pelo uso das vagas.

Desse modo, a zona regulamentada nas cidades brasileiras se transforma em um incentivo para aumentar a acessibilidade às vagas daqueles que escolhem o transporte individual para realizar suas atividades em áreas de grande interesse público, ou seja, áreas de comércios, hospitais, bancos, dentre outros.

Em outras palavras, o SERP no Brasil visa que o máximo de condutores possa, sem grandes dificuldades, estacionar e satisfazer rapidamente suas necessidades no local. Tanto é assim que, em entrevista recente ao jornal cearense Diário do Nordeste, em 20 de setembro de 2014, a arquiteta e urbanista, Lara Lima, afirmou que o sistema de vagas rotativas funcionando efetivamente possibilita que 80% das vagas estejam ocupadas e 20% livres, o que diminui o fluxo de carros e democratiza o acesso a via.¹⁰

O legislador, atento às necessidades públicas, cuidou de disciplinar explicitamente, no atual Código de Trânsito, de 1997, a possibilidade de implantação deste sistema através dos órgãos e entidades executivas de trânsitos do Município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, *in verbis*:

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

¹⁰ Notícia veiculada na página do Diário do Nordeste no dia 20 de setembro de 2014, através do link: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/fiscalizacao-intensificada-no-centro-1.1105515>

[...]

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

[...]

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

Entretanto, ainda antes da regulamentação pelo CTB, o município de São Paulo de maneira pioneira, em 30.12.1974, criou por meio do Decreto nº 11.661/74 a chamada “Zona Azul”, denominação à brasileira daquilo que se denominava SERP. Isto ocorreu porque, nos locais onde as placas com a cor azul indicavam a existência dessa zona, haveria a limitação de tempo para estacionamento pelo particular, com a respectiva cobrança pelas horas utilizadas dentro do limite máximo.

O nome ganhou popularidade e em Fortaleza a história não foi muito diferente. Também havia grave disputa dos carros por locais onde se pudesse estacionar pagando o mínimo possível. Desse modo, desde os anos 70, pouco após a capital paulista, foram testadas diversas políticas de estacionamento com vista a ampliar o acesso dos cidadãos às atividades do comércio e serviços públicos, como hospitais, sem necessariamente gerar grande crescimento no uso de transportes públicos, os quais não tem capacidade, ainda hoje, para atender dignamente a toda a população.

Das tentativas, a Zona Azul gerenciada por empresas particulares mostrou-se a maneira mais adequada para a democratização do espaço público, não só pelo bom resultado que apresentou quando funcionou segundo o planejamento, mas também pela facilidade e pelo baixo custo de implantação, operação e manutenção do sistema, o qual será estudado após breve relato histórico do SERP na cidade de Fortaleza.

4.2. Histórico da Zona Azul em Fortaleza

Inicialmente, cumpre destacar a dificuldade do acesso a tais informações. Entre pesquisas oficiais e não oficiais, grande parte dos dados disponíveis nesta seção foram encontrados com o auxílio pessoal do agente da AMC, Matos (2013), o qual redigiu monografia sobre o funcionamento desse sistema em sua especialização em engenharia de tráfego. Concedidos os devidos créditos quanto aos dados históricos mais antigos da regulamentação da Zona Azul da cidade de Fortaleza, passa-se ao detalhamento.

Por volta de 1979, o comércio da capital cearense concentrava-se basicamente no centro da cidade, de modo que este foi o primeiro local a receber regulamentação em suas áreas públicas de estacionamento, com a implantação da Zona Azul mediante gerenciamento do Estado, através do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-CE) e de fiscalização pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito (Bptran).

A partir do advento da Lei nº 9.503 de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, a regulamentação dessas áreas passou a ser competência do Município, conforme artigo 24, X, mencionado no item anterior. Com a integração do Município de Fortaleza como parte do Sistema Nacional de Trânsito, a gestão do trânsito da capital ficou a cargo da empresa de economia mista denominada Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – Ettusa, a qual era a responsável por operacionalizar novamente o sistema de Zona Azul, adequando-o à nova legislação do CTB.

Todas as modificações, inclusive a extensão do sistema para a região do recém-inaugurado Shopping Aldeota, foram feitas a partir da expedição de simples portarias¹¹.

Ainda em 1999, a Ettusa é demandada em diversos processos judiciais tendo em vista atuar irregularmente utilizando o poder de polícia administrativa de trânsito. Ocorre que, por se tratar de pessoa jurídica de direito privado, não poderia exercer competência essencial ao poder público. Surge assim a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza (AMC), no ano de 2000, em sua substituição à Ettusa para gerir o trânsito na cidade.

Após a retirada definitiva da sociedade de economia mista do controle do tráfego, a AMC emitiu também uma Portaria Nº 127/2002, de 04 de julho de 2002¹², que revogou os atos anteriores e disciplinou o SERP na capital, limitando o uso do estacionamento público em no máximo duas horas, com a utilização de um cartão por hora no valor de R\$ 1,00 (hum real) cada.

A partir de então foram editadas portarias que visavam corrigir algum aspecto do sistema, como ajuste de valores, ou mesmo ampliação das áreas das Zonas Azul, até a criação de faixas de horários diferenciados para funcionamento da regulamentação, ou mesmo a

¹¹ Portaria da Ettusa nº 17-A, de 01 de março de 1999 e da nº 24 de março de 1999.

¹² Vide anexo A.

concessão de isenções a determinadas pessoas, como por exemplos, veículos de oficiais de justiça em exercício¹³.

Até 2003, a venda dos cartões para controle do tempo de estacionamento era feita na própria sede da AMC, ou através da compra em um posto comercial credenciado, o qual poderia revender o cartão lucrado até 10% do seu valor tabelado.

Em fevereiro de 2004, a empresa de Minas Gerais, Estacionatec Ltda, formalizou o Contrato de Nº 05/2004 com a Prefeitura de Fortaleza para oferecer as atividades de operação, comercialização e manutenção preventiva da sinalização nas áreas de SERP.

A empresa terceirizada era responsável por imprimir, distribuir e comercializar o cartão; coletar e fornecer dados e informações com o objetivo de acompanhar a eficácia do sistema e facilitar a fiscalização pelo Município, assim como implantar e manter a sinalização vertical e horizontal do Sistema.

Durante o período do contrato, o sistema se desenvolveu, apesar da deficitária fiscalização realizada pela AMC no período, em virtude do baixo efetivo de agentes voltados à constatação da infração em todas as mais de 1.000 vagas implantadas.

A terceirização foi finalizada oficialmente, em meio a contestações judiciais, em junho de 2009, depois de várias prorrogações, retornando à AMC a responsabilidade pela operação do Sistema.

Atualmente a portaria que rege as áreas de Zona Azul na cidade é a da AMC, de nº 137/2009, de 22 de julho de 2009¹⁴, a qual prevê a possibilidade de regulação de áreas de estacionamento público com limite de permanência de 02 ou de 05 horas com até um cartão, cujo valor unitário é preestabelecido por R\$1,00 (hum real) cada. A portaria também destinou os recursos auferidos exclusivamente para a sinalização do trânsito, e ressaltou que o estacionamento em desacordo com a regulamentação ensejará a penalidade da aplicação de uma multa leve, três pontos na carteira e a possibilidade de remoção do veículo, conforme previsto no artigo 181, XVII do CTB, bem como cuidou também de afastar a responsabilidade civil do Estado por danos ocorridos nestas áreas.

Com a retomada pela gestão do sistema pela AMC, alguns problemas antigos ressurgem. Hoje, as placas de sinalização encontram-se muitas vezes sucateadas e os

¹³Por exemplo: Portaria nº 128/2002, de 04 de julho de 2002; Portaria nº 038/2003, de 03 de fevereiro de 2003; Portaria nº 125/2003, de 15 de abril de 2003; Portaria 281-A/2003, de 17 de outubro de 2003; Portaria nº 104/2004, de 15 de março de 2004. (Vide anexo A)

¹⁴ Vide anexo A.

comerciantes não tem interesse pelo credenciamento para a venda dos cartões, dificultando o acesso dos motoristas a sua venda, conforme notícia veiculada pelo jornal O Povo, em 03 de outubro de 2013.¹⁵ Tudo isso afeta diretamente a eficácia da fiscalização, uma vez que a aplicação da multa apenas é possível quando há indicação clara das regras de regulamentação bem como possibilidade de compra do cartão de controle próximo ao local das vagas, em atenção ao princípio constitucional da publicidade.

Entretanto, nos locais onde é viável, a fiscalização é lenta e quase sempre inoperante, o que gera alta taxa de infração, tornando o sistema ineficiente. Além disso, a situação agrava-se com a presença de “flanelinhas”, os quais exigem valores até o dobro do fixado para permitir o estacionamento naquelas áreas regulamentadas, realizando verdadeira privatização, sem qualquer outorga, do espaço público.

Por fim, cabe ressaltar que após a finalização do contrato com a Estacionatec Ltda., inexistem hoje também qualquer modo de controle e de coleta de dados mais sofisticado sobre as características dos usuários do sistema, retardando a redistribuição das vagas para áreas com os perfis adequados, bem como dificultando a escolha dos critérios de limites de horários e preços a ser adotado em cada região.

De acordo com a última pesquisa realizada pela Divisão de Operação e Fiscalização, e exposta por Matos (2013), desde abril de 2009 até abril de 2013, apesar do grande desenvolvimento da frota de veículos na cidade, as áreas regulamentadas cresceram apenas 4,34%, percentual este insuficiente para gerar o efeito que a regulamentação se propõe a oferecer: facilidade para o motorista encontrar mais facilmente uma vaga livre em via pública dependendo menos do que se escolhesse estacionamentos privados na mesma região.

Fortaleza contava, em abril de 2013 com 2.258 vagas ativas, entre os bairros da Aldeota (1.201), Centro (822) e Monsenhor Tabosa (186), conforme pesquisa de campo acostada a monografia de Matos (2013).

Em virtude dessas características atuais, há um projeto em andamento para possibilitar uma grande revitalização na Zona Azul da cidade, a qual será abordada no último tópico ainda deste capítulo.

¹⁵Notícia veiculada na página virtual do jornal O Povo no dia 10 de março de 2013, através do link: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2013/10/03/noticiasjornalcotidiano,3140283/esta-dificil-comprar-bilhete-para-vaga-em-zona-azul-na-aldeota.shtml>

4.3 Características Operacionais: modo de implantação, manutenção e operação do Sistema de Estacionamento Rotativo em vias públicas

Os estacionamentos em vias públicas podem ser livres, onde não haja qualquer espécie de restrição; de uso privativo, que são reservadas pela autoridade de trânsito de modo permanente para determinados tipos de veículos que prestam serviços à comunidade, como ponto de taxi ou ponto de ônibus, por exemplo; e ainda, de uso regulamentado, como a Zona Azul.

A regulamentação poderá ser realizada em razão de limitações de ordem temporal, financeira ou em função do tipo de veículo, consoante leciona Elias (2001). A escolha de gradação de cada uma das restrições dependerá do perfil de ocupação de uso do solo da área escolhida. Permitir a utilização por 05 horas em locais com grande densidade de comércio bem como elevar o valor da cobrança em limites superiores aos cobrados em estacionamento privados seria mais prejudicial do que benéfico para proporcionar a rotatividade.

No município de Fortaleza, há diversos cálculos de engenharia que levam em consideração a escolha de áreas em virtude da presença de forte vocação comercial e de serviços, combinado com locais onde haja alta taxa de infração por estacionamento irregular, e, ainda considerando o tipo de veículo que normalmente se utiliza dessas áreas para, então fixar-se o horário de funcionamento da regulamentação, bem como o limite de tempo máximo permitido, dentre outras restrições, como o valor da cobrança e o tipo de veículo o qual poderá estacionar. Ressalte-se que lotes residenciais não são considerados para efeitos de implantação das áreas regulamentadas.

De modo exemplificativo, o Procedimento para a Adoção de Estacionamento Rotativo em Fortaleza em 2004 estabelecia que, após a consideração de todas as variáveis, deveria ser adotada uma estratégia para ajustar as limitações de modo que sempre pudesse ser atendido no mínimo 75% dos usuários do trecho.

Com relação à limitação temporal, a restrição é feita tanto em virtude da existência de períodos de regulamentação quanto de prazo máximo de estacionamento durante esses períodos prefixados em placas sinalizadoras.

Normalmente, o período de funcionamento da regulamentação é o horário comercial, de segunda a sexta de 7h às 19h e sábados de 7h às 14h. Entretanto, tal período poderá variar, dependendo de qual seja o horário de maior demanda daquele local. Durante

esse período de regulamentação, é exigido um valor para se permanecer com o veículo estacionado pelo prazo máximo fixado. Não pagar o valor, ou pagá-lo e permanecer após o tempo máximo de limite estabelecido são motivos para aplicação de multa por estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização.

A limitação, portanto, é dupla: Estacionando-se em horários regulamentados, deve-se cumprir o horário máximo delimitado. Em horários fora da hora de regulamentação, o estacionamento é livre, pois não há demanda que justifique a necessidade de sistema para impor a rotatividade.

Em relação à limitação advinda do tipo de veículo, muitas vezes há restrição expressa da utilização dessas vagas para uso de bicicletas ou motocicletas, uma vez que por serem meios de locomoção compactos conseguem ser alocados mais facilmente em outras áreas, de modo que, normalmente, a Zona Azul é destinada para veículos automotores de uso cotidiano do cidadão. Também, algumas vagas regulamentadas são destinadas a pessoas com deficiência ou idosos, como modo de facilitar ainda mais o acesso desses cidadãos mais debilitados a um estacionamento rápido.

Por fim, outra limitação que rege as áreas regulamentadas é o valor que será cobrado do particular. Esse valor é de suma importância e interferirá de maneira direta na taxa de ocupação das vagas livres. O preço deverá se adequar dependendo do perfil de cada área para que possa atender a oferta, e ainda manter um pequeno número de vagas sempre livres.

Conforme ensina Felder M; Maciel, L.B (2007):

Se o preço do estacionamento é muito alto, muitas vagas permanecerão desocupadas, e um valioso recurso será desperdiçado. Por outro lado, se o preço for baixo, a ocupação será de 100% e haverá uma demora maior para se encontrar vaga disponível, o que gera desperdício de tempo, interferência na fluidez e poluição atmosférica. [...] Os engenheiros de tráfego recomendam que pelo menos 15% das vagas permaneçam ociosas para garantir estacionamento fácil e rápido (FELDER M.; MACIEL, L.B, 2007, p. 6)

Além de ser um mecanismo de controle, o valor arrecadado será utilizado para possibilitar a expansão do sistema para outras áreas com perfil condizente à necessidade de rotatividade, para a conservação das placas sinalizadoras, a modernização de técnicas que permitiam uma fiscalização mais eficiente, bem como para fomentar os investimentos em educação e conscientização no uso correto dessas áreas regulamentadas.

4.4 A fiscalização nas áreas regulamentadas

A fiscalização é a única parcela das atividades em áreas regulamentadas as quais não podem ser transferida a empresas contratadas, por se tratar do efetivo exercício do poder de polícia estatal ao aplicar sanções àqueles que praticam infrações.

Nas áreas de Zona Azul, a fiscalização é imprescindível, pois possibilita a rotatividade do sistema uma vez que os usuários se sentirão compelidos a atuar conforme a regulamentação ao tomarem ciência da efetiva vigilância do poder público estatal, ao qual caberá constatar a conduta ilegal do particular, seja pessoalmente, *in loco*, através dos dados contidos nos cartões da Zona Azul, seja mediante a utilização de instrumentos mecânicos, os parquímetros.

No Brasil, os métodos mais comuns para controle do sistema são os cartões de estacionamento e os parquímetros, mecânicos ou digitais, inclusive com a utilização de comunicação via celular. Cada um dos métodos de controle do tempo traz consigo vantagens e desvantagens.

Segundo Matos (2013), enquanto a utilização de simples cartões preenchidos pelo próprio usuário é o meio mais simples, é também o menos seguro, possibilitando fraudes no preenchimento do cartão, o aparecimento de intermediadores que cobram irregularmente acima dos valores fixados, os “flanelinhas”, bem como depende de uma boa rede de distribuição de vendas dos cartões e impossibilita o pagamento da cobrança fracionada.

Continua o autor alertando que os parquímetros, por sua vez, possuem um custo mais alto de operação, no entanto, permitem o fracionamento do tempo, de modo a ser possível o pagamento apenas do período utilizado minuto a minuto, assim como permitem o armazenamento de dados da taxa de ocupação do local e o monitoramento em tempo real de toda a operação.

A desvantagem é que a tecnologia dos parquímetros muitas vezes requisita o uso de aplicativos de celulares dos motoristas, ou outras vezes exige o uso de manuseio de moedas na rua, assim como impõe a existência de uma máquina próxima a cada número adequado de vagas, gerando um alto custo de instalação para que haja aparelhos suficientes, bem como sejam estes conservados em caso de atuação de vândalos.

No Município de Fortaleza a fiscalização cabe genericamente aos agentes de trânsito da AMC, mediante o sistema de controle de cartões de estacionamento, os quais são

confeccionados pela AMC e vendidos na própria sede da autarquia e em postos devidamente credenciados, ou, durante o período da terceirização, confeccionados, distribuídos e vendidos pela empresa contratada Estacionatec Ltda. Entretanto, por não ter possibilitado um controle tão eficiente quanto o esperado, o teste de novas tecnologias foi marcado para ser realizado ainda em Outubro deste ano de 2014.¹⁶

4.5 Perspectivas para a Zona Azul na capital cearense

Sob a desconfiança dos cearenses, foi proposto um novo projeto para a revitalização das áreas de Zona Azul. Em enquete online proposta no Diário do Nordeste no dia 19.09.2014, 52% dos participantes responderam negativamente à pergunta: “A revitalização da Zona Azul vai reordenar o estacionamento?”¹⁷

Ainda em março de 2014, o jornal O Povo¹⁸ divulgou o aumento de 55% das áreas de Zona Azul, elevando o total das 2.580 existentes para 4.000 mil vagas rotativas. A implantação foi prometida através do aumento do número de vagas existentes nos locais onde o sistema já existe, bem como a ampliação da Zona Azul para áreas diagnosticadas como de elevada taxa de ocupação, como por exemplo: Meireles, Messejana, Praia de Iracema e Avenida Beira Mar.

Para que essas medidas sejam efetivas, necessário o oferecimento de novos recursos para a população, como a melhoria nos sistemas de monitoramento remoto das vagas e o incentivo à promoção da educação no trânsito.

De acordo com uma compilação das reportagens publicadas no O Povo e no Diário do Nordeste nos meses de setembro e outubro de 2014¹⁹, o Plano de Ações Imediatas

¹⁶Notícia veiculada na página eletrônica do jornal O Povo, no dia 02 de outubro de 2014, através do link: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/10/02/noticiasjornalcotidiano,3324130/parquimetros-eletronicos-devem-funcionar-a-partir-do-dia-10.shtml>

¹⁷Resultado de enquete realizada na página eletrônica do jornal Diário do Nordeste, no dia 14 de setembro de 2014, através do link: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/opiniao/resultado-da-enquete-1.1100862>

¹⁸Notícia veiculada na página eletrônica do jornal O Povo, no dia 28 de março de 2014, através do link: <http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/03/28/noticiasjornalcotidiano,3227489/capital-ganhara-1-420-vagas-de-zona-azul.shtml>

¹⁹Notícias veiculadas na página eletrônica do jornal O Povo, no dia 12 e dia 20 de setembro de 2014, e na página eletrônica do Diário do Nordeste, no dia 13 de setembro de 2014, respectivamente através dos links: <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/09/12/noticiafortaleza,3313876/zona-azul-da-capital-tera-parquimetro-e-controle-por-smartphone.shtml> - 12/09/2014 e <http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/09/20/noticiasjornalcotidiano,3317727/amc-testara-tres->

de Transporte e Trânsito (Paitt) realizou um levantamento no centro da cidade que revelou que 30% das vagas regulamentadas possuíam sinalização ineficiente e uma média de 53% dos veículos não utilizavam cartão. Assim como, dos 169 estabelecimentos cadastrados no Centro para revenda do cartão, apenas 59 ainda estavam ativos.

Com o objetivo de redemocratizar o acesso às vagas públicas, foi proposta o reforço imediato na sinalização das vagas existentes no centro da cidade; a alteração do modelo dos cartões para a inserção de itens de segurança adicionais para evitar fraudes; o aumento dos postos de vendas, distantes no máximo 50 metros das vagas; a implantação de vagas rotativas para idosos e deficientes e o reforço da proibição do uso das vagas por motocicletas.

Para fiscalizar de modo mais eficiente as alterações, foi criado o Núcleo de Gestão de Estacionamento Regulamentado (Nuger), ligado a AMC, o qual atuará prioritariamente no controle das vagas rotativas no centro da cidade, expandindo aos poucos sua atuação.

Além do reforço na utilização dos cartões, novas tecnologias também serão testadas por seis meses, com previsão de início a partir de outubro de 2014.

Na Aldeota, a proposta é de implantação de parquímetros digitais a cada dez vagas, os quais recolheram o pagamento em moeda e no uso do *smartcard*, cartão recarregável. O equipamento permitiria a cobrança dos valores fracionados, o que diminuiria o custo do motorista que não utilizasse o tempo máximo permitido.

Na Beira-Mar, o teste será feito com a possibilidade de pagamento mediante aplicativo de celular. O próprio usuário informará o início e o fim da ocupação da vaga, enquanto remotamente o agente de trânsito controlará a regularidade do estacionamento.

É previsto também a instalação de sensores de presença, os quais informarão aos aplicativos de smartphone a disponibilidade da vaga. Uma vez ocupadas, os sensores informam aos outros usuários que o local encontra-se indisponível evitando deslocamento desnecessário de outros motoristas.

Até o momento, a Zona Azul de Fortaleza segue regulamentada apenas por Portaria, sendo a sua gestão de responsabilidade da AMC, muito embora, em razão do dispendioso serviço proposto existam planos para a realização de um contrato de concessão de

serviços públicos nos moldes dos quais são realizados hoje em diversos outros municípios brasileiros, como Florianópolis-SC, Rio de Janeiro-RJ, Belém-PA, Umuarama-PR e São Paulo-SP.

5. ASPECTOS JURÍDICOS DAS COBRANÇAS REALIZADAS EM ÁREA DE ZONA AZUL

Finalmente, compreendido o modo como funciona o sistema de Zona Azul, é possível o enfrentamento da questão principal proposta neste trabalho. A dificuldade da definição com segurança da natureza jurídica da cobrança realizada nestas áreas encontra-se tanto em virtude dos poucos doutrinadores que se debruçaram sobre esse tema, quanto porque aqueles que o fizeram encontraram naturezas diferentes.

Para fins didáticos, dividir-se-ão os posicionamentos mais comumente adotados, explanando-os, e posteriormente oferecendo uma abordagem crítica ao confrontá-los com todo o conteúdo que já fora apresentado nos capítulos antecedentes, de modo a possibilitar a escolha da tese mais plausível para a natureza das mencionadas remunerações.

5.1. Natureza jurídica dos estacionamentos em via pública

No início deste capítulo cumpre esclarecer desde já a natureza jurídica dos próprios espaços de estacionamentos em vias públicas, o qual, diferentemente da natureza das cobranças, encontra entendimento uníssono: As vagas nas ruas são bens públicos municipais quando, localizadas dentro dos limites do município, não forem incorporadas aos bens federais, estaduais ou distritais.

Cabe, portanto, ao município administrá-las nos limites do regime de direito público, regulamentando seu uso sem a interferência dos demais entes, sob pena de ferir a autonomia conferida pela Constituição Federal de 1988.

Em síntese, Meirelles (2006) leciona que:

“O patrimônio público municipal é, assim, formado por bens de toda natureza e espécie que tenham interesse para a Administração e para os administrados. Esses bens recebem conceituação, classificação e destinação legal para sua correta utilização e alienação.” (MEIRELLES, 2006, p. 289)

Conclui-se, portanto, que as vias públicas, onde se situam os estacionamentos rotativos, são bens públicos municipais inseridos na classificação dos bens de uso comum do povo, não só pela própria dicção legal do art. 99 do CC/2002, como também por terem como destinação própria a utilização por todos os cidadãos, indistintamente.

Desse modo, qualquer limitação estabelecida ao uso desses bens deve constituir exceções às quais devem necessariamente se coadunar com o interesse da coletividade, conforme dispõe Meirelles (2013). É sobre estes bens de uso comum do povo que concentraremos, a partir de agora, a análise.

5.2. É taxa pelo exercício do poder de polícia?

Em virtude das vias públicas serem prioritariamente utilizadas na modalidade de uso comum ordinário, e, portanto, em caráter geral, indiscriminado e gratuito, a cobrança realizada naquelas áreas parece ser voltada para o ressarcimento necessário ao efetivo exercício do poder de polícia estatal que, limitando a liberdade, regula o ato de estacionar em benefício do interesse coletivo.

Paulsen (2009, p. 56) é adepto a tal entendimento, considerando que se o estacionamento rotativo é um bem de uso comum do povo, e os motoristas têm o direito de estacionar nos locais permitidos, então qualquer valor cobrado em face disso não poderia ser considerado como preço público, mas, sim, tributo, pois revestiria as características do art. 3º do CTN, caracterizando verdadeira **taxa de polícia**, compulsoriamente exigida daqueles que ensejam a fiscalização específica dos agentes públicos para a verificação da regularidade de seus estacionamentos.

Julgando também a natureza da cobrança em área de Zona Azul originada como contraprestação da manifestação do poder de polícia municipal, uma vez que limitaria a liberdade do particular de estacionar em prol da rotatividade dos veículos em locais de maior circulação, e, portanto, beneficiaria toda a população, Ataliba (1984) conclui igualmente que a natureza jurídica da retribuição paga pelo usuário pela utilização da Zona Azul é taxa de polícia. Consequentemente, conclui tratar-se de um tributo, não podendo ser alterado unilateralmente, em qualquer época do ano, pelo Poder Público, nem podendo a cobrança ser realizada no mesmo exercício financeiro, uma vez que a taxa tem imposição compulsória, dependendo de vigência de lei anterior para ser arrecadadas (CF, art. 150,III, “b”). Em suas palavras:

Quanto às zonas azuis, é lícita a taxa cobrada, p. ex., a cada duas horas de estacionamento em via pública, a título de taxa de polícia. É que se todos são iguais perante a lei, todos tem o direito de estacionar seus veículos nas vias públicas. Para que isto seja possível, é mister que, no uso do poder de polícia, o Município

regulamente tal estacionamento e o limite, de modo a permitir o exercício de igual direito, por todos os cidadãos, e para assegurar sua disciplina, deverá fiscalizar sua observância. Essa atividade de fiscalização configura exercício do poder de polícia” (ATALIBA, 1984, p. 288)

Com a devida vênia, ousa-se discordar parcialmente dos posicionamentos apresentados. De fato, existe manifestação do poder de polícia na limitação ao uso indiscriminado do estacionamento em via pública pelo particular, entretanto, tal restrição não ensejará a possibilidade de remuneração mediante taxas de polícia, por não existir o desempenho efetivo de atividade dirigida ao administrado, mas simples limitação de ordem geral necessária à organização do trânsito, conforme será demonstrado.

O poder de polícia se manifesta a partir do momento em que a pessoa jurídica de direito público responsável pela ordenação do trânsito escolhe limitar a liberdade do particular de estacionar em uma área com vistas à promoção da ordem social. Não poderia um particular ordenar e organizar o trânsito em sua municipalidade, mas o próprio Município, diretamente ou através de autarquia delegada, tem competência, segundo o artigo 30, VIII, da CF/88 para promover, no que couber, o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

É mediante a utilização desta prerrogativa que o poder público municipal estabelece áreas nos quais os estacionamentos serão totalmente proibidos, institui vagas reservadas para idosos, destina faixas exclusivas para ônibus, ou mesmo limita o estacionamento por período de tempo máximo.

Essas delimitações, todavia, não são feitas de modo aleatório. A discricionariedade com a qual o poder público atuará dependerá da análise da conveniência e oportunidade da Administração, e, em qualquer caso, devem estar sob a égide da lei, atendendo aos princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade esperada.

No caso da Zona Azul, a escolha das áreas de implantação tem critérios bem definidos. A limitação, conforme estudado detalhadamente no capítulo anterior, dependerá do perfil de ocupação de uso do solo da área escolhida. A presença de forte vocação comercial e de serviços nas áreas de entorno cria um polo atrativo para a presença de consumidores, de modo que o acesso às escassas vagas em vias públicas precisa ser restringido, como forma de proteger a finalidade principal daquele bem, qual seja, a de proporcionar a máxima efetividade possível ao direito de locomoção de todos aqueles que possuem veículos particulares.

Não se pode olvidar que o direito de estacionar em via pública é importante ao cidadão na medida em que ninguém poderá se locomover utilizando veículos automotores próprios se não existirem espaços para o estacionamento quando o particular atingir o seu destino. Para que seja ampliada, então, a liberdade de ir e vir, necessário o aumento das ofertas de estacionamento concomitantemente ao investimento nos meios alternativos de transporte.

Para isso, o município tem duas opções:

A) Ou oferece o serviço de estacionamento fora da via, de modo semelhante ao que é disponibilizado por empresas particulares, aumentando de fato o número de vagas para estacionar, mas imiscuindo-se em atividade da iniciativa privada;

B) Ou regulamenta o uso das vagas de estacionamento em via pública, limitando o tempo que cada particular pode permanecer na vaga, o que também aumenta a oferta de espaços vagos, sem, no entanto, aumentar o número desses espaços em si.

Por mais que se deseje, não há um modo de se criar vagas ilimitadas em logradouro público. As vagas que existem nas vias, principalmente em alguns lugares de maior densidade comercial, simplesmente são insuficientes para atender a todos. Isto é um fato que precisa ser contornado. A solução mais simples e eficaz visualizada desde o início do Século XX em todo o mundo é a implantação de sistema de rotatividade naquelas regiões de maior densidade de veículos.

Presente, portanto, indubitavelmente o exercício do poder de polícia no momento em que a Administração disciplina regras para o estacionamento em determinadas vias, bem como, quando a fiscalização impõe multa ao particular que descumprir com tais restrições.

Entretanto, o poder de polícia, nos moldes nos quais é exercido na disciplina e fiscalização das áreas de Zona Azul pode ser considerado fato gerador para a taxa?

Retoma-se, agora, aos ensinamentos do segundo capítulo desta monografia. A taxa, para ser exigida, requer que seja prestada uma atuação estatal concreta, específica e divisível, voltada a um particular que, para prática de ato, ou abstenção de fato exige a manifestação estatal.

É nestes termos que é possível a cobrança de taxa para a expedição de passaporte, por exemplo. O particular deseja viajar para o exterior. No entanto, o Estado entende que tal conduta deva ser regulada, de modo que estabelece que apenas poderão viajar para fora do país aqueles que se submeterem a controle da Administração. O particular, então, para exercer

sua liberdade de locomoção, provoca a Administração que exercerá atos direcionados ao contribuinte de modo a emitir o passaporte. Tais custos poderão, então, ser repassados ao particular mediante a cobrança de taxas de polícias. É o mesmo que ocorre com a taxa de inspeção veicular, ou com a taxa de renovação de localização e funcionamento.

Em qualquer dos casos acima, a taxa é devida porque a pessoa política competente atua, mediante o exercício de atividades e diligências direcionadas à pessoa interessada, com o objetivo de *“remover obstáculo criado pela norma geral, mantê-lo ou fiscalizar a autorização ou licença expedida”*. (OLIVEIRA, 1980, p. 56 *apud* CARRAZA, 2012, p. 606)

No entanto, observe-se agora este outro caso. A Administração fixa uma limitação geral e abstrata dispondo que qualquer um que deseje estacionar naquela via pública específica deve pagar um valor para permanecer por um tempo máximo predeterminado. Um particular, querendo estacionar naquelas vagas não precisa procurar qualquer agente para comprovar preencher os requisitos que o habilitem a utilizar aquele local. Ele simplesmente estaciona. Não há qualquer ato da Administração voltado àquele particular específico para possibilitar-lhe ou não o estacionamento em via pública. Não é expedido qualquer tipo de autorização ou licença permitindo o estacionamento do particular, nem sequer é verificada a adequação prévia do motorista à norma geral.

O valor que possibilita tal estacionamento, inclusive, pode ser pago na compra de carnê de controle de estacionamento, contendo 10 (dez) cartões simultaneamente. Não há a necessidade de demonstração de qualquer requisito para a compra destes cartões, os quais, muitas vezes são revendidos por comerciantes credenciados. Ou mesmo, o valor pode ser pago diretamente pelo motorista aos parquímetros, aparelhos programados para a contagem do tempo de estacionamento.

Na Zona Azul, não há, portanto, atuação direta do poder público municipal direcionada ao contribuinte, de modo que os valores cobrados não são retribuições pela expedição individualizada de atos de polícia.

O ato que regulamenta o estacionamento é ato geral e abstrato de ordem pública. Em absolutamente nada difere a atuação da Administração municipal quando esta proíbe a conversão de caminhões à esquerda, ou quando estabelece tempo máximo de estacionamento. Ora, todos são livres para trafegar ou estacionar, mas deverão fazê-lo nos limites gerais fixados por aqueles que têm competência para regulamentar o uso de seus próprios bens.

O poder público tem o dever de manter seus bens em normal condição de utilização dependendo de que espécies pertençam. Desse modo, os bens públicos estarão sujeitos ao poder de polícia estatal que, segundo Di Pietro (1983), compreende:

“... a regulamentação do uso, a fiscalização e a aplicação de medidas coercitivas, tudo com duplo objetivo de conservação da coisa pública (coibindo e punindo qualquer espécie de ação danosa por partes dos administrados) e de proteção do usuário (garantindo-lhe a fruição do bem público de acordo com sua destinação.” (DI PIETRO, 1983, p. 11)

A fiscalização a que estará submetido os veículos estacionados em áreas de Zona Azul, portanto, não é uma especificamente voltada para a atuação daquele particular que estacionou em área regulamentada, pois nunca lhe fora imposta a necessidade de se submeter à Administração para a expedição de qualquer autorização ou licença de polícia que tivesse o condão de viabilizar o início de sua atividade.

Conforme estudado no capítulo dois²⁰, o STF possui entendimento de que é possível a cobrança de taxa de polícia desde que demonstrada a simples existência de 1) competência para fiscalizar a atividade e 2) a existência de órgão e estruturas competentes para tanto, de modo que o exercício regular do poder de polícia se presumiria. Entretanto, nem sequer este entendimento autorizaria uma possível cobrança de taxa de polícia em áreas de Zona Azul.

Os casos analisados que geraram esta compreensão por parte do Supremo Tribunal Federal eram de questionamento acerca da constitucionalidade da taxa de localização e funcionamento mesmo quando não houvesse a fiscalização presencial de cada um dos estabelecimentos.

Esta taxa questionada é devida em alguns municípios pelos estabelecimentos comerciais, industriais ou de prestação de serviço e similar, de modo a possibilitar que o poder público conceda ou renove o alvará para o funcionamento de tais atividades naqueles locais mediante a constatação da adequação destes ao uso e ocupação do solo urbano, à higiene, à saúde, à segurança e ao meio ambiente.

As fiscalizações exercidas após a concessão do alvará são, portanto, específicas, voltadas para constatar se aquele estabelecimento permanece com as características adequadas para a manutenção do ato de polícia que o permitiu funcionar regularmente. Neste caso, há a

²⁰ Vide ementas dispostas na explicação final do ponto 2.4.3

possibilidade da taxa de polícia no momento da renovação do alvará ainda que não tenha ocorrido a prévia fiscalização presencial, pois, em algum momento, haverá um agir específico da Administração pública voltada àquele particular determinado a fim de averiguar o fiel cumprimento dos termos definidos anteriormente no alvará.

Nas áreas de Zona Azul, entretanto, a fiscalização é genérica, pois visa identificar qualquer um que age em desacordo com os parâmetros gerais estabelecidos, aplicando-lhes as penalidades devidas. Não há a individualização do usuário daquela área, que permanece anônimo até uma possível autuação, uma vez que não é necessária a expedição de qualquer ato de polícia prévio que o autorize a estacionar tornando, conseqüentemente, impossível a fiscalização específica de ato inexistente.

De maneira ainda mais límpida. Se um particular estacionou em área de Zona Azul sem pagar o valor exigido; se outro pagou o valor exigido, mas permaneceu acima do número de horas permitidas e, ainda; se outro decidiu estacionar na calçada, em fila dupla ou em vaga exclusiva para deficiente, todos serão igualmente fiscalizados de modo genérico.

Constatadas as infrações, não lhes será cobrada taxa, mas multa, pois tributo não pode ser sanção de ato ilícito pelo próprio conceito estabelecido pelo art. 3º do CTN.

Ademais, a multa imposta a todos terá como base um mesmo dispositivo legal, o artigo 181, do Código de Trânsito Brasileiro, o qual descreve todos os tipos de estacionamentos proibidos, dentre eles o estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado), no inciso XVII.

Não há, portanto, um agir específico da Administração voltado à fiscalização de modo a permitir ou não o estacionamento nas áreas regulamentadas conforme o preenchimento de requisitos prévios, mas simplesmente uma fiscalização genérica a qual não poderá ser custeada mediante taxa, mas deverá ser feita através dos recursos arrecadados com impostos.

Desse modo, é possível afirmar que o custeio às atividades de fiscalização cotidianas necessárias à observação do cumprimento ou não das limitações gerais impostas deve ser realizado mediante impostos, e não taxas. São os impostos quem sustentarão genericamente a remuneração dos agentes fiscalizadores, os quais tem a função, por exemplo, de aplicar penalidades aos veículos estacionados de modo irregular, seja em áreas regulamentadas, ou não, ou mesmo aos motoristas que dirigem sob o efeito de álcool, dentre

outras atuações que visem conceder efetividade às limitações impostas indiscriminadamente a todas as pessoas com base no poder de polícia estatal.

Ademais, não poderia ser instituída taxa com a finalidade de incentivar ou desincentivar a conduta lícita de estacionar, em decorrência lógica do caráter contraprestacional destes tributos. O total do valor arrecadado com as taxas deve ser voltado ao ressarcimento do valor global do custo da atuação estatal específica.

De acordo com Coêlho (2012, p. 396), ainda que a destinação do tributo não componha a norma jurídica de tributação, não se pode olvidar que “... *a instituição de uma contribuição [ou uma taxa] que não vai ao exaurimento no fim constitucionalmente determinado torna-se desnecessária no exercício seguinte, na ocasião do orçamento*”.

No município de Fortaleza, a desvinculação da cobrança com o custo da atividade estatal de polícia em prol do obrigado é latente. A Portaria nº 137/2009 da AMC, que institui o valor de R\$ 1,00 por duas horas de estacionamento na via, destina a integralidade dos recursos auferidos para viabilizar a sinalização do trânsito municipal. Há cinco anos nenhuma parcela do valor é destinada aos órgãos fiscalizadores, no entanto, a Zona Azul continua existindo. Reforça-se assim a ausência do caráter de retributividade dos valores exigidos para remuneração dos atos de fiscalização.

Do exposto, comprova-se que inexistente fato gerador a ensejar a cobrança por meio de taxa de polícia. Entretanto, ainda não é possível concluir que tal cobrança seja completamente ilegal. Adentremos, portanto, à próxima teoria que pretende justificar a natureza de tal cobrança efetivamente realizada por quase todos os grandes municípios brasileiros.

5.3. É preço público pelo uso de bem municipal?

Outros autores, por sua vez, defendem a possibilidade de os entes públicos explorarem economicamente seus próprios bens, de modo a ser possível a remuneração em virtude da simples utilização de bem público por particular.

Oliveira (2010) compreende que os valores adquiridos nas áreas de estacionamento regulamentado compõe a receita pública originária, pois não advém de constrangimento do patrimônio dos particulares, mas são resultados diretos da escolha pela exploração dos bens públicos, afastando o caráter compulsório da cobrança.

Também concordando com a ausência de fato gerador a ensejar a incidência de taxa de polícia e defendendo a tese de preço pelo uso da Zona Azul, o autor dispõe:

“Simplesmente, explora seu próprio bem possibilitando que os indivíduos, durante certo tempo, usem-no em seu prol, mediante pagamento de um preço. O exercício do poder de polícia estará na fiscalização de trânsito, que é de competência do Município (inciso V do art. 30 da CF), e não no liso do espaço físico de estacionamento. Nada impede que o Poder Público utilize seus bens para a exploração econômica, ao contrário, deve fazê-lo, diante dos problemas financeiros que pode encontrar.” (OLIVEIRA, 2010, p. 203)

Entretanto, para o professor de direito financeiro não importa se há uso privativo ou uso comum remunerado. Em qualquer caso de usufruto de bem estatal por particular, o titular legal deste bem poderá explorá-lo economicamente, fixando unilateralmente preços públicos no instante em que outorgar o uso.

Este também é o entendimento do tributarista Harada (2013), o qual defende o poder-dever de o Município explorar economicamente seus próprios bens, ainda que se trate de bem de uso comum do povo, conforme interpretação do artigo 103 do Código Civil²¹. O autor afirma ainda que, mesmo na ausência total de serviços públicos prestados, a exigência unilateral de preço pela simples outorga de uso da via pública, por meio da Zona Azul, é possível.

Não obstante o entendimento dos autores, a interpretação conferida por estes ao artigo 103 do Código Civil, que cuida da possibilidade de exigência de retribuição pelo uso comum de bens públicos, é deveras abrangente. O pagamento mencionado no artigo, conforme já defendido no item 3.4, apenas poderá ser exigido quando o uso comum ensejar uma atuação estatal voltada a possibilitar o uso do bem público conforme o interesse coletivo.

A Constituição de 1988 conferiu titularidade dos bens públicos aos entes federativos para que estes pudessem geri-los de modo a conferir máxima efetividade à proteção dos direitos fundamentais. É neste contexto que o Município não é proprietário em sentido estrito de seus bens, não podendo dispor destes do modo como bem entender, mas devendo sempre atuar de modo a proteger prioritariamente o interesse de todos.

²¹ Art. 103 do Código Civil de 2002: “O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem.”

A via pública constitui parcela do bem que se encontra em seu patrimônio indisponível, de modo que esta é inalienável, imprescritível, não onerável e impenhorável, características que visam à proteção da afetação do bem ao interesse geral.

Tratando-se, portanto, de bem de uso comum do povo, cuja natureza pressupõe um uso indiscriminado por toda a coletividade, não é possível a cobrança de preço pelo uso deste bem sem que isto esteja fundamentado na supremacia do interesse público.

De fato, um bem de uso comum do povo pode ser concedido para utilização privativa por particular de modo que é suspenso, provisoriamente, o uso livre daquela parcela outorgada. Entretanto, apenas poderá ser concedido tal bem ao uso exclusivo quando este for compatível com a finalidade do bem, assim, como, quando for conferido um maior benefício à coletividade com o uso privativo do com a permanência do uso geral. Nestes casos, a remuneração é admitida especialmente se o particular auferir lucros com o uso de bem público, uma vez que tal cobrança tem a função de promover a redistribuição de riquezas, conforme jurisprudência dominante²².

De modo exemplificativo, se a Administração, mediante permissão de estacionamento, outorga o uso privativo de vagas em logradouros públicos a uma frota específica de táxis, nenhum outro particular poderá estacionar ali ainda que o local esteja temporariamente vago. Isonômico, portanto, que sejam cobrados valores pelos benefícios exclusivamente auferidos pelos motoristas que obtiveram o direito privilegiado de estacionar em área pública. Tal remuneração será estabelecida no instrumento de outorga em valores proporcionais aos benefícios auferidos pelos particulares, sempre tendo a cautela de o montante não se tornar requisito limitador do livre desenvolvimento da atividade empresarial, assegurado pelo artigo 170, §único da CF.

Impossível, no entanto, como defendido pelos autores, a exigência da cobrança pelo uso do bem público com o fim eminentemente arrecadatório. Mesmo que o município sofra problemas financeiros, uma cobrança indiscriminada pelo uso normal e não exclusivo de bens de uso comum do povo somente poderia ser realizada mediante a instituição de um novo imposto, cujo fato gerador fosse: “utilizar um bem X”, uma vez que não há a presença de qualquer vinculação a uma atividade estatal específica e divisível.

²² Para relembrar o assunto vide o ponto 3.3, que trata sobre a possibilidade de cobrança pelo uso privativo de bens públicos.

No caso da Zona Azul, a cobrança realizada não é também remuneração pelo uso privativo de bem público. Para que haja o uso privativo, é necessário não só o uso exclusivo, mas também a atuação do Estado direcionada à concessão de outorga ao particular mediante autorização, permissão ou concessão de uso. É imprescindível ao uso privativo a existência de outorga mediante título jurídico individual, de modo a identificar o sujeito que utilizará exclusivamente aquele bem.

No uso de espaço público para estacionar, em regra, não há o uso exclusivo, uma vez que não há a expedição do ato de outorga do espaço público para um particular. Se houver uma vaga livre, não apenas um motorista identificado poderá utilizá-la, mas qualquer um que ali chegue. E se alguém realizar a ocupação dentro dos parâmetros preestabelecidos ninguém poderá legalmente forçar uma desocupação daquele espaço.

Diversa é a situação quando há o uso privativo. Observe-se o exemplo utilizado do estacionamento exclusivo para táxis. Neste caso, a utilização é feita de modo prolongado no tempo por um só grupo de pessoas determinadas que, em razão de possuir permissão de uso, poderão legalmente impedir que outros estacionem naquele local ainda quando desocupam as vagas.

A esse respeito, Di Pietro (1983) cita o autor francês Waline (1946), que afirma:

“Assim, um veículo que estaciona alguns minutos, ou mesmo uma hora, diante de uma loja, não realiza ocupação privativa; a ocupação é, sem dúvida, momentânea e não se renova muito frequentemente e nem regularmente, ao contrário dos veículos que estacionam em um ponto de táxi, os quais realizam uma ocupação quase constante desta parte da via pública: a ocupação é privativa e supõe a obtenção preliminar de uma permissão de estacionamento.” (WALLINE *apud* DI PIETRO, 1983, p. 78)

Na Zona Azul existe apenas, portanto, uso comum limitado por normas gerais em decorrência do poder de polícia do Estado, ou seja, uso comum extraordinário, conforme defendido por Di Pietro em sua tese (1983):

“Extraíndo-se um exemplo do Direito brasileiro, pode-se afirmar que o estacionamento nas chamadas “zonas azuis”, no município de São Paulo, não configura uso privativo, mas uso comum remunerado, regulamentado e limitado pelo poder de polícia do Estado. A remuneração, no caso, encontra-se fundamento no artigo 68 do Código Civil (1916, atual artigo 103). **Não se pode falar, tecnicamente, em permissão de uso, porque não há exigência de prévio consentimento da Administração, manifestado por ato formal; o uso é anônimo, aberto a todos, sob a condição de pagamento e do prazo estabelecido.**” (DI PIETRO, 1983, p.78, grifo nosso)

Com a finalidade de fundamentar a cobrança pelo uso comum (não privativo), necessária a existência da prestação de um serviço para manter o bem público acessível a todos, de modo a resguardar o caráter geral do uso do bem.

Não se justifica o pagamento por um bem público (especialmente se este pertencer à categoria de bem uso comum do povo) simplesmente para a sua utilização sem exclusividade, mas para ressarcir o Estado da despesa extra que a presença do particular impõe àquele bem público de características especiais.

A pergunta a ser respondida deve ser: o estacionamento prolongado de automóvel nas vias públicas próximas a centros comerciais e locais de prestação de serviços causa alguma sobrecarga ao bem ou aos demais cidadãos?

A resposta é sim. Há grande possibilidade de que aquela vaga seja utilizada de modo contrário ao interesse público pelo particular que ali estaciona. Não se trataria sequer de uso anormal, pois este pressupõe a compatibilidade do uso com o interesse público, mas de uso verdadeiramente prejudicial à coletividade, uma vez que limita indefinidamente o uso de bem comum do povo, o qual deveria, por sua natureza, ser acessível ao máximo de pessoas possíveis.

Nas áreas específicas de grande fluxo, se constatado o uso individual dos espaços públicos sem a devida outorga, o trânsito daquela região restará prejudicado, pois os outros condutores tendem a ficar buscando vagas, o que causa congestionamento, aumentando a poluição e a insegurança. Assim como também os lojistas estarão prejudicados, uma vez que terão menos acesso dos seus clientes.

De modo a evitar que veículos utilizem a rua como uma garagem particular, necessária se faz a prestação de um serviço que vise implantar, operacionalizar e manter rotativas as áreas públicas, conforme estabelecido pelo art. 24, inciso X do CTB.

Exige-se, portanto, uma remuneração daquele que estaciona, não em qualquer via pública, mas apenas naquelas vias que têm, em seu entorno, estabelecimentos com características específicas, de modo a possibilitar a regulamentação daqueles espaços, evitando o dano futuro pela ausência de rotatividade nos horários de pico.

A limitação geral proporciona uma comodidade a todos, os quais saberão previamente que naqueles locais é maior a probabilidade de se encontrar uma vaga livre para estacionar.

Os serviços ficam ocultos até se conhecer melhor o necessário para a estruturação das áreas rotativas. É necessário pesquisa e coleta de dados de modo a identificar os locais que necessitam da instalação da rotatividade. São realizados cálculos de modo a adaptar o limite máximo de tempo permitido e o preço necessário para que se tenha em média 15% das áreas de estacionamentos sempre livres.

Também é importante a cobrança dos valores, não só para custear o próprio sistema, como também ser um instrumento de desincentivo à permanência naquele disputado local por tempo superior ao estritamente necessário.

Ainda, imprescindível à confecção e implantação das placas, bem como da sinalização horizontal, e a disponibilização de sistemas modernos que permitam o controle do tempo e evitem fraudes, como os cartões com marca d'água e a manutenção de parquímetro digital e de sensores de estacionamento.

Quando prestados diretamente pelo próprio ente público, o custeio desses serviços, de caráter geral, deverá ser financiado, no limite do possível, pelos próprios valores recebidos a título de remunerações pelo uso comum de bem público, e, se tais valores forem insuficientes, custeados com os recursos gerais do orçamento público municipal, advindo dos impostos.

Não é possível a cobrança de taxa por serviços públicos de natureza universal, consoante estudado no ponto 2.4.1. E, apesar de ser possível averiguar, em tese, quem efetivamente utilizou o espaço público regulamentado, e por quanto tempo, impossível aferir quanto foi utilizado do serviço de regulamentação por cada particular.

A manutenção das placas e sinalizações horizontais, a coleta dos dados necessários à implantação do sistema e a manutenção de parquímetros não são serviços públicos específicos e divisíveis. Estes serviços conferem comodidade tanto àquele que encontrou vaga livre para estacionar, quanto a toda a população, uma vez que a regulamentação da Zona Azul nasce como forma de solucionar parte do problema de congestionamento das vias e de dificuldade do acesso dos consumidores aos comércios.

A natureza jurídica, portanto, das cobranças realizadas em estacionamentos rotativos em vias públicas explorados pelo próprio ente público titular do bem é o preço público pelo uso comum extraordinário de estacionamento rotativo em via pública, com base no artigo 103 do Código Civil, o qual deverá ser proporcional ao custo para a regulamentação daquelas áreas. Mas não só. Deve ser considerado também acessoriamente o efeito de

incentivo/desincentivo que aquela cobrança terá na taxa de ocupação do local. Defende-se, portanto, que dependendo do local do estacionamento, o valor pelo uso da via pública deve ser variável, de modo a manter sempre a rotatividade daquele trecho.

Com tal posicionamento se gostaria de explicitar que caso a Zona Azul seja instalada em rua onde o tráfego não é suficientemente intenso para exigir serviços de regulamentação deste tipo, haverá a criação de novo imposto disfarçado, uma vez que o Município instituirá a cobrança simplesmente com o único objetivo de auferir receitas com o uso comum dos logradouros públicos.

A seguir, observar-se-ão os requisitos legais para a instituição de preço público pelo uso da Zona Azul, especialmente com relação ao município de Fortaleza, uma vez que este regulamentou todos os seus estacionamentos rotativos desde o ano 1979 apenas mediante a expedição de portarias de seus órgãos competentes pela ordenação do trânsito.

5.4. Requisitos legais para a implantação do sistema de estacionamento em vias públicas pago no Município de Fortaleza.

A retribuição pelo uso comum de bem público deverá ser legalmente fixada pela entidade a cuja administração pertencerem, conforme expressamente estabelecido no art. 103 do Código Civil de 2002.

Ademais, a imposição de uma restrição à liberdade individual de usufruto livre das vias públicas configura limitação baseada no poder de polícia estatal, de modo que *“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”*. (Artigo 5º, II, da CF/88)

Entretanto, por se tratar de preço público não há necessidade de se submeter tal cobrança aos princípios constitucionais limitadores do poder de tributar, como a legalidade estrita, a anterioridade e a competência tributária, verificados no item 2.2.

O preço cobrado pelo uso de bem público é uma figura anômala de difícil caracterização, pois não é estabelecido contratualmente, como as tarifas, afastando-se do regime de direito privado; mas também não é taxa, por vedação implícita do artigo 145, II da CF/88, desobrigando-se de uma submissão total ao regime de direito público.

O preço público, no caso da Zona Azul, é fixado de maneira unilateral por aquele que tem a titularidade para a administração de seus bens. É por esse motivo que Di Pietro

(1983) defende que o preço público deve ser regido por um regime híbrido, mais de características de direito público, do que de direito privado, em virtude da impossibilidade de negociação do valor exigido.

Todavia, apesar de serem estabelecidas unilateralmente as condições para o estacionamento em vias públicas, não há a característica da compulsoriedade própria dos tributos. Para que a cobrança seja efetivamente realizada é necessária a existência de dois atos jurídicos distintos e inconfundíveis: o ato da administração, que fixa as condições para o uso do bem, e o do particular, que manifesta a vontade de submeter-se às condições estabelecidas, sem que, entretanto, tais vontades se fundam em um contrato, conforme análise do professor Justen Filho (2010).

O autor continua estabelecendo que, caso o particular não deseje aceitar o montante fixado, poderá questionar a proporcionalidade deste valor judicialmente, mas também poderá valer-se de outros tipos de estacionamentos privados ou gratuitos para ter sua necessidade satisfeita. Não há, portanto, a obrigatoriedade do pagamento de tal valor, afastando-se o caráter tributário.

O Supremo Tribunal Federal em posicionamento acerca da matéria decidiu que é imprescindível a edição de lei municipal para o início da cobrança pelo uso de bem público.

“Não se nega, por igual, aos Municípios, o direito de fixarem o local de estacionamento de seus veículos, de acordo com o Código Nacional de Trânsito (art. 46), porque diz respeito à administração de seu peculiar interesse, nem que o faça por intermédio de uma sociedade de economia mista. Porém, **para que se exija do indivíduo uma contraprestação pelo estacionamento em bens de uso comum do povo, é necessário que uma lei expressamente o autorize, estabelecendo os critérios para a fixação e a alteração das tarifas.** De outro modo, entregaríamos o cidadão ao puro alvedrio das administrações públicas.”²³

A remuneração deve, portanto, observar o princípio da legalidade, entretanto, conforme lecionado por Justen Filho (2011, p. 1084), não significa que todos os valores devam ser necessariamente fixados por meio de atos legislativos. *“O que se exige é que uma lei tenha autorizado a instituição da remuneração, fixando os parâmetros genéricos para a determinação de seu valor.”*

Outrossim, o Superior Tribunal Federal já se posicionou mais de uma vez pela competência do Executivo para a propositura de lei que vise regulamentar os estacionamentos

²³ (RE Nº 105.201-5/RJ, Relator Ministro Cordeiro Guerra, STF- 2ª Turma, julgado em 27/8/1985, grifo nosso).

rotativos em vias públicas, declarando a inconstitucionalidade por vício de iniciativa daquelas leis propostas pelos membros do legislativo municipal para o controlar o uso do espaço municipal.

Um dos fundamentos apontados é de que a norma que dispõe sobre a rotatividade de estacionamentos em vias públicas tem caráter regulamentar, tratando-se de atos relativos à organização e ao funcionamento da Administração Pública, inserida na competência do Chefe do Poder Executivo por aplicação por simetria do art. 84, IV, a, da CF/88.

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. REPRESENTAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI MUNICIPAL PAULISTA N. 12.614/1998. ISENÇÃO PARCIAL. “ZONA AZUL”. ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO. MATÉRIA DE INICIATIVA DO PODER EXECUTIVO. VÍCIO FORMAL. PRECEDENTES. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO.²⁴

TRIBUTÁRIO. FINANCEIRO. ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE “ZONA AZUL” CONCEDIDA AOS AGENTES FISCAIS DA UNIÃO, DO ESTADO DE SÃO PAULO E DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. CARACTERIZAÇÃO COMO PREÇO PÚBLICO PELO ACÓRDÃO RECORRIDO. VÍCIO DE INICIATIVA. COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. ARGUMENTO PELA CARACTERIZAÇÃO COMO TRIBUTO. INICIATIVA DE LEI COMPARTILHADA COM O PODER LEGISLATIVO. IRRELEVÂNCIA NO CASO CONCRETO. AGRAVO REGIMENTAL. 1. Segundo a orientação firmada por esta Suprema Corte, a iniciativa do Chefe do Poder Executivo em matéria tributária é aplicável somente aos Territórios (art. 61, § 2º, b da Constituição). 2. Contudo, ainda que o valor cobrado com o objetivo de ordenar o estacionamento de veículos em locais públicos (“zona azul”) fosse classificado como tributo, seria necessário justificar a necessidade e a adequação do benefício concedido, em razão de a Constituição não tolerar a quebra da isonomia (“concessão de benefícios odiosos”), bem como exigir a adoção de cautelas orçamentárias (estimativa da renúncia e eventuais medidas destinadas a contrabalancear a perda de arrecadação). 3. A parte-agravante não demonstrou o atendimento desses requisitos constitucionais imprescindíveis para validar a exoneração tributária. 4. Ademais, a exoneração em exame afeta diretamente a competência dos Chefes dos Poderes Executivos federal, estadual e municipal de organizar a atividade de fiscalização.²⁵

A Zona Azul do município de Fortaleza, portanto, carece de definição legal, uma vez que sempre foi editada e alterada por portarias. Tal lei, cuja iniciativa compete exclusivamente ao prefeito, deverá estabelecer as balizas gerais para a remuneração pelo uso

²⁴ (AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 508.827 SP, Órgão Julgador: STF, Relatora: Min Carmen Lúcia, Data do julgamento: 25.09.2012 Dj: 19.10.2012, grifo nosso)

²⁵ (AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 492.816 SP, Relator: Min. Joaquim Barbosa, Órgão Julgador: STF, Data do Julgamento: 06/02/2012, Dj: 21.03.2012, grifo nosso)

das vias públicas, definindo os critérios objetivos para a fixação das restrições, as quais poderão ser detalhadas, a qualquer tempo, por meio da edição de decretos municipais.

Apenas os decretos municipais são destinados a prover situações abstratamente previstas pela legislação. As portarias não têm o condão de ser meio para o detalhamento das leis, possuindo exclusivamente eficácia interna para os agentes do órgão que a expediu. O decreto é uma das espécies de ato normativo, o qual possui como característica viabilizar à correta aplicação da lei. Já a portaria compõe um tipo de ato ordinatório, os quais visam disciplinar o comportamento dos agentes públicos e disciplinar o funcionamento da Administração, conforme lição de Meirelles (2013).

Em suas palavras:

“Portarias são atos administrativos internos pelos quais os chefes de órgãos e repartições ou serviços expedem determinações gerais ou especiais a seus subordinados, ou designam servidores para funções e cargos secundários. Por portarias também se iniciam sindicâncias e processos administrativos. [...] **As portarias, como os demais atos administrativos internos, não atingem nem obrigam os particulares, pela manifesta razão de que os cidadãos não estão sujeitos ao poder hierárquico da Administração Pública.** Neste sentido vem decidindo o STF.²⁶” (MEIRELLES, 2013, p. 195, grifo nosso)

Neste sentido, a competência conferida aos Municípios pelo Código de Trânsito Brasileiro para implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago em via pública apenas poderá ser exercida depois de superada a restrição legal imposta pelo art. 103, do Código Civil. Este, por sua vez, estabelece que é imprescindível a edição de lei para a fixação dos parâmetros gerais que estabeleçam a possibilidade de cobrança pelo uso comum de bens públicos, em atenção ao princípio constitucional da legalidade, evitando-se a sujeição do particular ao bel-prazer das imposições muitas vezes injustificáveis dos administradores públicos.

Deste modo, apesar de ter sido instituída em 1979, nunca houve qualquer lei que obrigasse os cidadãos de Fortaleza a pagar pelo uso das vias públicas, de modo que a ausência do pagamento do valor cobrado não pode ser motivo para autuação dos particulares, os quais não se subordinam às portarias da AMC. Assim, mesmo reconhecendo a importância de um eficaz sistema de regulamentação dos estacionamentos públicos da cidade, ainda não há o

²⁶ STF, RF 107/65, 112/202, conforme indicado no livro do autor citado.

preenchimento dos devidos requisitos legais que autorizem a cobrança pelo uso comum das vias públicas no município de Fortaleza.

5.5. Questão adicional: Pode ser tarifa devida à concessionária de serviço público?

Quando os serviços de administração de estacionamento rotativo são prestados diretamente pela Administração municipal, não há dúvida de que a natureza da remuneração é um preço cobrado pelo uso comum de bem público. Entretanto, quando estes serviços são concedidos a empresas particulares, surge uma mais uma polêmica.

Em diversos municípios brasileiros, os valores cobrados dos usuários das áreas de Zona Azul são auferidos diretamente pelas concessionárias de serviço público. Nos locais onde o sistema não é gerido diretamente pela própria Administração já existem decisões judiciais definindo a natureza jurídica dos valores como tarifas de serviço.^{27,28}

De 2004 a 2009, a empresa Estacionatec Ltda foi a responsável por realizar o serviço de administração das áreas de estacionamento rotativo em Fortaleza.

Entretanto, em 2007, o Ministério Público do Estado do Ceará questionou a privatização do espaço público por meio da empresa Estacionatec Ltda, bem como, acusou-a de exercer irregularmente o poder de polícia estatal, defendendo, por fim, ainda a ausência de regulamentação legal para a implantação de cobrança nessas áreas.

Como resultado, no ano seguinte, fora deferida liminar cessando temporariamente o sistema de Zona Azul em Fortaleza, tendo sido esta suspensa posteriormente pelo Tribunal de Justiça do Ceará, por ter se considerado o risco de dano à ordem pública. Veja-se:

PROCESSUAL CIVIL. SUSPENSÃO DE LIMINAR. DEFERIMENTO. AGRAVO REGIMENTAL. INSUBSISTÊNCIA DAS ALEGAÇÕES. DESPROVIMENTO. 1. É de se manter a decisão suspensiva de liminar, quando os argumentos do agravante forem insuficientes para rechaçar a ocorrência de lesão aos interesses públicos legalmente protegidos. 2. Sob pena de fazer letra morta ao princípio da tripartição dos Poderes, expressamente disposto no art. 2º da Constituição, incabível ao Judiciário obstar o Município de Fortaleza de, por meio de sua Administração Indireta, gerir o trânsito naquilo que lhe compete, a fim de propiciar segurança e

²⁷Sentença proferida no processo nº 0022304-82.2010.8.14.0301 julgado pela 2ª Vara da Fazenda Pública de Belém do Tribunal de Justiça do Pará no dia 23.06.2012, DjPA: 03.07.2012, página 322/323.

²⁸Decisão liminar de Ação civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal do Paraná em face do Município de Umuarama e de CAIUA ASSESSORIA, CONSULTORIA E PLANEJAMENTO LTDA, cuja íntegra encontra-se disponível no blog do magistrado que proferiu a decisão em 22 de julho de 2011. Disponível em : <https://mpbertasso.wordpress.com/2011/07/>, acessado às 13:40, do dia 17/10/2014.

comodidade à população. 3. **O estacionamento rotativo tem como função precípua oferecer a todo cidadão, de forma equânime, as mesmas oportunidades de fruição de um bem público de uso comum do povo - a via pública. Desta forma, fere a ordem pública e, por conseqüência, a segurança no trânsito a medida judicial que impede essa democratização do uso do espaço coletivo.** 4. Agravo conhecido e desprovido.²⁹

O Processo de nº 2007.0025.1192-2/0, que tramita na 6ª Vara da Fazenda Pública, foi julgado totalmente improcedente, em 27 de abril de 2011, sob o fundamento de que a atividade fiscalizadora não compunha o contrato firmado com a Estacionatec Ltda, bem como o município poderia prestar o serviço público de implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo diretamente ou sob o regime de concessão e permissão, conforme as regras estabelecidas no artigo 30, V³⁰ e art. 175, caput³¹, ambos da Constituição Federal de 1988.

Segundo o magistrado:

“Ao analisarmos tais disposições constitucionais, verificando-se, em especial, a possibilidade de concessão do serviço público, **é possível atribuir outra característica ao valor cobrado pelo estacionamento na “zona azul”, que é o de caráter retributivo, pois a tarifa estabelecida passa a ser a contraprestação pelo serviço público**, devida à concessionária e custeada diretamente pelo Estado”(grifo nosso)³²

O contrato de Nº 05/2004 foi firmado pela Estacionatec Ltda com a Prefeitura de Fortaleza como prestação de serviços públicos a Administração, e regido inteiramente pela Lei 8.666/90, de modo que a empresa nunca foi remunerada pelo usuário do serviço, mas pela própria administração mensalmente em percentuais calculados com base em cada venda de cartão realizada, cada placa de sinalização implantada, e cada dado fornecido, como imagens dos veículos autuados, por exemplo, ou informações que auxiliassem a aferir a eficácia do sistema.³³

²⁹(AGR 2008000962950 CE 2008.0009.6295-0/1, Relator: Fernando Luis Ximenes Rocha, Órgão julgador: Gabinete da Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, julgado em 05 de junho de 2008).

³⁰ **Art. 30.** Compete aos Municípios: (...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

³¹ **Art. 175, caput** - Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

³² Informações obtidas a partir do acesso eletrônico ao processo na página <http://esaj.tjce.jus.br/cpopg/show.do?processo.codigo=ZZ0000RME0000&processo.foro=1>, acessado em 10 de outubro de 2014.

³³ O contrato analisado encontra-se anexo à petição inicial do Processo judicial eletrônico de nº de **2007.0025.1192-2/0**, que tramita na 6ª Vara da Fazenda Pública da comarca de Fortaleza-Ce, acima identificado.

Em razão de disso, o valor auferido não poderia ter sido considerado tarifa de serviço, mas, conforme já exposto em item anterior, preço público pago pelo uso comum de bem de características especiais. O fato de o Estado destinar parcela dos recursos auferidos pelo uso de seus bens ao pagamento de empresa contratada para a realização de serviços administrativos não altera a natureza do pagamento realizado pelo particular.

As partes ainda aguardam decisão final em primeira instância dos embargos de declaração interpostos pelo MPE-CE, que defende a necessidade de posicionamento quanto ao argumento da imprescindibilidade da edição de lei para possibilitar a mencionada cobrança.

Em 2008, foi aberto um novo edital, a Concorrência nº 004/2008, para a contratação de nova empresa para prestação do mesmo serviço, entretanto, desta vez, a empresa Estacionatec Ltda impugnou-o perante o TCE, em processo de tomada de prestação de contas especiais Nº 2008.FOR.TCE.04161/09. A alegação da empresa era de que deveria ser realizada uma concessão de serviço público regido pela Lei 8.987/95, e não uma contratação de serviços baseado unicamente na Lei 8.666/90. A fim de provar sua tese, apresentou documentação de diversos municípios do Brasil, como de Atibaia/SP, Contagem/MG, São Caetano do Sul/SP, São Paulo/SP e Goiânia/GO demonstrando que estes utilizavam o contrato de concessão para gerenciamento das vagas públicas, de modo que deveria ser alterado o edital para permitir que a empresa vencedora se remunerasse mediante tarifas pagas diretamente pelo usuário também em Fortaleza. Entretanto, apesar da contestação da Estacionatec Ltda, até hoje não foi firmado mais qualquer tipo de contrato para a administração dessas áreas.

Fortaleza hoje administra diretamente, através de sua Autarquia Municipal de Trânsito, todos os seus estacionamentos rotativos, oferecendo o direito de utilização dos logradouros públicos com condições especiais de vizinhança através de pagamento de preço público, o qual poderá ser feito diretamente nos parquímetros instalados, através de aplicativos de *smartphone* e mediante a compra de cartões nos postos cadastrados.

Caso deseje realizar contrato de concessão de serviço público para a administração de suas vagas regulamentadas, necessitaria pesquisa aprofundada acerca da legalidade de tal contrato, uma vez que os serviços prestados são de caráter geral. O valor cobrado é averiguado pelo tempo de utilização do espaço público, e não pela quantidade de atos realizados para manter a rotatividade, os quais são impossíveis de serem mensurados

individualmente. Poderia a empresa concessionária receber valores pelo uso do espaço público? É possível a concessão de serviços de utilidade universal a gerar a cobrança de tarifas, se estes, quando prestados pelo Estado apenas poderiam ser custeados por impostos? Em quais casos devem ser firmados contratos baseados na Lei 8.987/95, e quais apenas podem ser regulados pela Lei 8.666/90? Apesar de ser o modelo da concessão de serviços aquele adotado normalmente hoje no Brasil, imprescindível um trabalho mais acurado especificamente sobre essa nova temática.

No momento, pode-se apenas admitir que o contrato de serviços regidos pela Lei 8.666/90, com o pagamento dos serviços administrativos diretamente realizados pela Prefeitura Municipal de Fortaleza à empresa Estacionatec Ltda., foi mais benéfico para a eficácia da rotatividade dos estacionamentos públicos do que todos os outros períodos administrados diretamente pela AMC, pelo menos até o início da modernização do sistema em outubro deste ano, após quase 05 anos de intenso sucateamento do sistema, com ausência da conservação das sinalizações, fraca fiscalização e grande dificuldade de distribuição dos cartões de controle.

6. CONCLUSÕES

O Município, utilizando-se de seu poder de polícia, pode regulamentar os estacionamentos em vias públicas, fixando limites genéricos, com a finalidade de democratizar o uso do escasso recurso público.

Para possibilitar a eficácia desta regulamentação geral, realiza atividades de fiscalização, as quais são responsáveis por aplicar penalidades àqueles que agem em desacordo com os parâmetros estabelecidos.

Qualquer ato baseado no poder de polícia gera uma limitação, a qual, para ser efetiva, exige a presença de potencial fiscalização, de modo a diminuir a incidência do comportamento ao qual se visa inibir. Consequentemente, não é todo e qualquer ato do poder de polícia que cria a possibilidade da cobrança de taxa. Observa-se que cobrança de taxa só é possível uma vez que o particular visa à realização de atividade submetida a controle estatal, devendo por isso ressarcir o Estado por tal atuação específica de controle.

Impossível a incidência de taxa de polícia, portanto, nas áreas de Zona Azul pois não há a realização de qualquer ato voltado especificamente àquele particular em virtude de sua característica peculiar ou atividade que deseja desenvolver. Ocorre apenas a fiscalização genérica de trânsito, a qual deverá ser custeada mediante impostos.

A cobrança realizada não é também remuneração pelo uso privativo de bem público, uma vez que não há uso exclusivo e sequer há atuação do Estado voltada a concessão de outorga para o uso privativo do bem. Existe apenas uso comum extraordinário pago.

Exige-se, portanto, uma remuneração daquele que estaciona, não em qualquer via pública, mas apenas naquelas vias que têm, em seu entorno, estabelecimentos com características específicas, de modo a possibilitar a democratização daqueles espaços. A limitação geral proporciona uma comodidade a todos, diminuindo-se o congestionamento causado pela busca constante de vagas nos grandes centros comerciais.

A natureza jurídica, portanto, das cobranças realizadas em estacionamentos rotativos em vias públicas explorados pelo próprio ente público titular do bem é o preço público pelo uso comum extraordinário de bem público, com base no artigo 103 do Código Civil, o qual deverá ser proporcional ao custo para os serviços gerais que permitem fluidez da área, considerando-se acessoriamente o efeito de incentivo/desincentivo que aquela cobrança terá na rotatividade da via.

Constatou-se também que o bem público de uso comum do povo não poderá ser explorado simplesmente para ser fonte de receitas públicas, mas é necessário um agir da Administração de modo a possibilitar a proteção do interesse coletivo, no caso da Zona Azul isto é feito através da administração do sistema de rotatividade nas áreas de intensa procura por estacionamento.

Por se tratar de preço público, e não de taxa, não há a compulsoriedade em sua cobrança. Apesar de o preço pelo uso do estacionamento rotativo ser estabelecido unilateralmente pelo Poder Público, o cidadão é livre para escolher se deseja estacionar em área regulamentada ou em qualquer outra área, ainda que não lhe seja tão cômodo. A obrigação decorre da vontade do particular, e não da lei, de modo que a fixação do preço poderá ser feito sem a incidência das regras constitucionais de limitação ao poder de tributar, baseando-se apenas na razoabilidade do quantum necessário à efetiva regulamentação da área, a qual inclui serviços de ordem geral, como a conservação das placas sinalizadoras.

Hoje, no Município de Fortaleza, a Zona Azul encontra-se em processo de revitalização, com a implantação de novas vagas e a criação de lei para a regulamentação das áreas e valores cobrados com posterior projeto para a concessão do serviço público.

A criação de nova lei de iniciativa exclusiva do Prefeito é imprescindível para a regularização da área de Zona Azul em Fortaleza, uma vez que a importância de um eficaz sistema de regulamentação para a cidade não é razão para a mencionada cobrança sem o preenchimento dos devidos requisitos legais mínimos.

Deverá, portanto, ser atendido o princípio da legalidade na fixação legal dos parâmetros gerais para a cobrança pelo uso comum das vias públicas, conforme dicção do mencionado artigo do Código Civil e entendimento do STF, de maneira a evitar arbitrariedades por parte da Administração.

REFERÊNCIAS

- ALKIMIM JÚNIOR, Washington Cardoso. **Retribuição pecuniária pelo uso privativo de bem público por concessionárias**. Artigo. Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,retribuicao-pecuniaria-pelo-uso-privativo-de-bem-publico-por-concessionarias,47492.html>, acessado em 11.10.2014.
- AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro**. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2007.
- AMC testará três tecnologias para gerenciamento de vagas. **O Povo**, Fortaleza, 20 de setembro de 2014. Disponível em <http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/09/20/noticiasjornalcotidiano,3317727/amc-testara-tres-tecnologias-para-gerenciamento-de-vagas.shtml>. Acessado em 10 de outubro de 2014.
- ARAUJO, Julyver Modesto de. **Estacionamento regulamentado rotativo**. Artigo. São Paulo, 2013, disponível em: http://www.ctbdigital.com.br/artigos/jaraujo_estacionamento_rotativo.pdf.> Acessado em 11 de outubro de 2014.
- AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E CIDADANIA DE FORTALEZA. **Procedimento para adoção de estacionamento rotativo nas vias de Fortaleza**, 2004.
- ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. 6ª ed. São Paulo: Malheiros, 2005.
- ATALIBA, Geraldo. **Taxa de Estacionamento em Via Pública**. Cadernos de Direito Municipal. RDP 69, 1984, p. 285/ 288.
- BALEEIRO, Aliomar. **Uma introdução à ciência das finanças**. 18 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010.
- BRASIL. **Código Civil, Código de Processo Civil, Código Comercial, Legislação civil, processual civil e empresarial, Constituição Federal**. Organização Yussef Said Cahali. 11. ed. rev., ampl., e atual.. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.
- BRASIL. **Lei 4.320, de 17 de março de 1964**. Normas Gerais de Direito Financeiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm. Acessado em 18 de outubro de 2014.
- BRASIL. **Lei nº 5.172/66, de 25 de outubro de 1966**. Código Tributário Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm. Acessado em 18 de outubro de 2014.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acessado em 18 de outubro de 2014.

BRASÍLIA. Superior Tribunal de Justiça. **RESP 200700334757**, Rel. Min. JOSÉ DELGADO. DJ: 18.10.2007.

BRASÍLIA. Superior Tribunal de Justiça. Primeira Turma. **REsp 881937 /RS**, Rel. Min. LUIZ FUX. Data do Julgamento: 25.03.2008.

BRASÍLIA. Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. **REsp: 897296 RS 2006/0234924-6**, Relator: min. HERMAN BENJAMIN, *DJ* 31.08.2009.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. **ADI-MC 1378**, Relator: min. CELSO DE MELO, DJ 30.05.1997.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. **RE 588322 – RO**. Relator: Min. GILMAR MENDES, DJ: 16.06.2010.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. **RE 361009 AgR / RJ**. Relator: Min. JOAQUIM BARBOSA. Data do Julgamento: 31.08.2010.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. **AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 508.827 SP**, Relatora: Min Carmen Lúcia, Data do julgamento: 25.09.2012 Dje: 19.10.2012.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. **AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 492.816 SP**, Relator: Min. Joaquim Barbosa, Data do Julgamento: 06/02/2012, DJe: 21.03.2012.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal Plenário. **ADI 800/RS**, Rel. Min. Teori Zavascki, julgado em 11.6.2014. (Informativo 750).

CAPITAL ganhará 1420 vagas de zona azul. **O Povo**, Fortaleza, 28 de março de 2014. Disponível em:

<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/03/28/noticiasjornalcotidiano,3227489/capital-ganhara-1-420-vagas-de-zona-azul.shtml>. Acessado em 18 de outubro de 2014.

CARRAZA, Roque Antônio. **Curso de Direito Constitucional Tributário**. 22ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

CARRAZA, Roque Antônio. **Curso de Direito Constitucional Tributário**, 28ª Ed., São Paulo: Malheiros, 2012.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 25ª Edição. São Paulo: Atlas, 2012.

CEARÁ. Tribunal de Justiça. **Extrato eletrônico do Processo Judicial de nº 2007.0025.1192-2/0**. Disponível em

<http://esaj.tjce.jus.br/cpopg/show.do?processo.codigo=ZZ0000RME0000&processo.foro=1A>. Acessado em 10 de outubro de 2014.

CRETELLA JUNIOR, José. **Poder de Polícia**. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

CÔELHO, Sasha Calmon Navarro. **Curso de Direito Tributário Brasileiro**. 12 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 23 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 26 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Uso Privado de Bem Público Por Particular**. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1983.

ELIAS, Antônio Carlos Cardoso. **Estacionamento rotativo pago em via pública : racionalização do uso da via x disposição do usuário em pagar pelo serviço**. Dissertação. Mestrado profissionalizante em Engenharia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001.

ESTÁ difícil comprar bilhete para vaga em zona azul na aldeota. **O Povo**, Fortaleza, 03 de outubro de 2013. Disponível em <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2013/10/03/noticiasjornalcotidiano,3140283/esta-dificil-comprar-bilhete-para-vaga-em-zona-azul-na-aldeota.shtml>>. Acessado em 10 de outubro de 2014.

FISCALIZAÇÃO intensificada no centro. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 20 de setembro de 2014. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/fiscalizacao-intensificada-no-centro-1.1105515>>. Acessado em: 18 de outubro de 2014.

FELDER, Marcos.; MACIEL, Lucia de Borba. **Panorama da Zona Azul no Brasil**, ANTP, 2007.

FORTALEZA. Tribunal de Justiça do Ceará. Gabinete da Presidência. **AGR 2008000962950 CE 2008.0009.6295-0/1**, Relator: Des. Presidente do TJ-Ce: Fernando Luis Ximenes Rocha. Julgado em 05 de junho de 2008. Disponível em: <http://tj-ce.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/4707811/agravo-regimental-agr-20080009629501/inteiro-teor-11356820>, acessado no dia 17.10.2014.

FORTALEZA. **Extrato da movimentação judicial da Ação Civil Pública nº 0077570-76.2007.8.06.000**, disponível em <<http://esaj.tjce.jus.br/cpopg/show.doprocesso.codigo=ZZ0000RME0000&processo.foro=1&dadosConsulta.localPesquisa.cdLocal=1&cbPesquisa=NMPARTE&dadosConsulta.tipoNuProcesso=UNIFICADO&dadosConsulta.valorConsulta=ESTACIOTECLTDA&paginaConsulta=1>>. Acessado em: 08 de junho de 2014.

FORTALEZA. **Portaria 127/2002**, de 04 de julho de 2002. Regulamenta a zona azul no município de Fortaleza. **Diário Oficial [do Município]**, Fortaleza, n.12.381, p.18,23 de julho. 2002.

MATOS, André Luis Barcelos. **A caracterização do sistema de estacionamento rotativo em Fortaleza.** Monografia. Pós-graduação em gestão de trânsito e transporte urbano. Universidade Federal do Ceará, 2013.

HARADA, Kiyoshy. **Direito Financeiro e Tributário.** 14ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2013.

HARADA, Kiyoshy. **Utilização de subsolo municipal para abertura de túnel interligando os prédios situados ao longo das vias públicas. Viabilidade Jurídica.** Parecer. São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/pdf/cj031754.pdf>, acessado em 11.10.2014.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de Direito Administrativo.** São Paulo, Revista dos Tribunais, 2013.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de Direito Administrativo.** São Paulo, Revista dos Tribunais, 2010.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário,** 27ª ed. São Paulo: Editora Malheiros, 2006.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro.** 39 ed. São Paulo. Malheiros, 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro.** 15ª ed. Malheiros: São Paulo, 2006.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de Direito Administrativo.** 30 ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Serviço Público e Poder de Polícia: concessão e delegação.** Revista Eletrônica de Direito do Estado, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, no. 7, julho/agosto/setembro, 2006. Disponível na Internet: <<http://www.direitodoestado.com.br>>. Acesso em: 15 de setembro de 2014

OLIVEIRA, Regis Fernandes de. **Curso de Direito Financeiro.** 3ª ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

OLIVEIRA, Regis Fernandes de. **Curso de Direito Financeiro.** 4ª ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

PAULSEN, Leandro. **Direito Tributário: Constituição e Código Tributário à luz da doutrina e da jurisprudência.** 5ª Ed. Ver. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2003.

PAULSEN, Leandro. **Direito Tributário: Constituição e Código Tributário à luz da doutrina e da jurisprudência.** 11ª Ed. Ver. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.

PARQUIMENTROS eletrônicos devem funcionar a partir do dia 10. **O Povo**, Fortaleza, 2 de outubro de 2014. Disponível em <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/10/02/noticiasjornalcotidiano,3324130/parquímetros-eletronicos-devem-funcionar-a-partir-do-dia-10.shtml>>. Acessado em 10 de outubro de 2014.

RESULTADO da enquete. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 14 de setembro de 2014. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/opiniao/resultado-da-enquete-1.1100862>. Acessado em 10 de outubro de 2014.

SHOUP, Donald C. **The high cost of free parking**. California: Journal of Planning Education and Research, v.17, pp. 3-20, 2005.

VAGAS de estacionamento rotativo de Fortaleza serão reorganizadas. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 13 de setembro de 2014. Disponível em <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/vagas-de-estacionamentos-rotativos-de-fortaleza-serao-reorganizadas-1.1100501>>. Acessado em 18 de outubro de 2014.

ZONA azul da capital terá parquímetro e controle por smartphone. **O Povo**, Fortaleza, 12 de setembro de 2014. Disponível em <<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/09/12/noticiafortaleza,3313876/zona-azul-da-capital-tera-parquímetro-e-controle-por-smartphone.shtml> - 12/09/2014>. Acessado em 10 de outubro de 2014.

ANEXO A – COLETÂNEA DE PORTARIAS DA AMC SOBRE ZONA AZUL

"Bem aventurada é a nação cujo DEUS é o Senhor"

Geral do Município, favorável à celebração do convênio entre a FUNCI, com a intervenção do Conselho de Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente – COMDICA, e a Associação Elos da Vida. Fortaleza, 23 de junho de 2002. **Ana Eugênia Sousa Campos – PRESIDENTE DA FUNCI.** VISTO: **André Barroso de Melo – PROCURADORIA JURÍDICA – COORDENADOR.**

*** **

TERMO DE RATIFICAÇÃO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO – A PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ, no uso de suas atribuições legais, com fundamento na Lei nº 8.666/93, art. 26, Ratifica a dispensa de licitação, cujo procedimento deu-se através do Processo nº 272/2001, acolhendo o parecer exarado pela Procuradoria Geral do Município, favorável à celebração do convênio entre a FUNCI, com a intervenção do Conselho de Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente – COMDICA, e a Comunicação e Cultura. Fortaleza, 23 de junho de 2002. **Ana Eugênia Sousa Campos – PRESIDENTE DA FUNCI.** VISTO: **André Barroso de Melo – PROCURADORIA JURÍDICA – COORDENADOR.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA

PORTARIA Nº 127/2002 – Dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC, autoridade de trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/2001 – DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito; CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza – AMC, órgão executivo de trânsito deste município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no Inciso X do Art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB; CONSIDERANDO a necessidade de reestruturar o estacionamento de veículos nas vias urbanas do Município de Fortaleza; CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Regulamentar o Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul pago nas vias do sistema viário do perímetro urbano do Município de Fortaleza devidamente sinalizadas para tal finalidade, nas seguintes condições: I – O cartão Zona Azul deve ser utilizado exclusivamente por automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, de qualquer das categorias relacionadas no inc. III do art. 96 do CTB; II – O período de permanência do veículo é de 01 (uma) hora por cartão, possibilitando a utilização de, no máximo, 02 (dois) cartões por veículo/vaga/dia, elastecendo a permanência máxima, nesta hipótese, para 02 (duas) horas; III – O valor unitário de venda do cartão Zona Azul na sede desta Autarquia é de R\$ 0,70 (setenta centavos) e o valor unitário máximo de venda ao usuário final é de R\$ 1,00 (um real). Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente as Portarias nº 17-A, de 01 de março de 1999, e nº 24, de 24 de março de 1999; ambas do Diretor-Presidente da Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – ETTUSA. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC, aos 04 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 134/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais que lhe confere o Decreto nº 10.850, de 15 de

agosto de 2000, que regulamenta o art. 12 da Lei nº 8.419, de 31 de março de 2000, publicada no DOM de 26 de abril de 2000. RESOLVE, conceder a Gratificação de Aumento de Produtividade Variável, a incidir sobre o vencimento-base dos servidores constantes da relação anexa, ocupantes do cargo de Agente Municipal de Fiscalização de Trânsito, do Quadro Permanente desta Autarquia, a partir de 01.07.2002. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 05 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE.** VISTO: **Francisco José Pierre Barreto Lima – SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

ADRIANO TORRES GUIMARÃES;
DANIEL DA SILVA SOBRAL;
FRANCISCO MARCONDES FRANÇA DE SOUSA;
JACÉLIO DA SILVA GOMIS;
JOEL FERREIRA FAÇANHA;
LUCIANO DA SILVA ALVES;
MILENE COLARES CAVALCANTE;
RODRIGO GUIMARÃES DE CARVALHO;

*** **

PORTARIA 135/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº 9.077, de 13 de maio de 1993, alterado pelo Decreto nº 10.156 de 29 de agosto de 1997 e o que consta do Decreto nº 11.168, de 28 de março de 2002 e, CONSIDERANDO que esta Autarquia desenvolverá ações especiais de operação e fiscalização de trânsito durante o evento FORTAL 2002, que se realizará no período de 25 a 28 de julho de 2002, através dos ocupantes do cargo de Agente Municipal de Fiscalização de Trânsito e, CONSIDERANDO que a carga horária normal desses servidores é insuficiente para suprir a carência da demanda oriunda desse evento. RESOLVE, conceder a Gratificação pela Prestação de Serviço Extraordinário, nos termos dos artigos 114 e 115 do Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza, combinados com o artigo 7º, XVI da Constituição Federal, aos servidores do Quadro de Pessoal Permanente desta Autarquia constantes no Anexo, no valor correspondente a 20 (vinte) horas, acrescidas de 50% (cinquenta por cento), no mês de julho do corrente. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 08 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AMC.** VISTO: **Francisco José Pierre Barreto Lima – SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

MATRICULA	NOME DO SERVIDOR
25136.2	Sandro Gomes Moura
25334.2	Daniela Silva de Queiroz
40072.2	João André Loiola Bastos
45516.1	Francisco Carlos Ferreira
45518.1	Francisco Elimar Secundino Pinto Júnior
45520.1	José Flávio da Costa Vieira
45521.1	Francisco Alexandro Diniz França
45524.1	Dulce de Paula Vieira
45525.1	Fabiano Bezerra Araújo
45528.1	Antônio Siqueira Julião Júnior
45531.1	Francisco Edvan Magalhães Fontenele
45534.1	João Hélon Carvalho Franklin
45575.1	Ilton Aparecido de Paiva
45576.1	Arlton da Silva Barbosa
45577.1	Aderbal Carvalho Santiago
45580.1	Gleudson Henrique de Mesquita Martins
45586.1	Rubens de Sousa Cunha
45590.1	Augusto César Malaquias do Nascimento
45591.1	Alcesanir Saraiva Maia
45592.1	Reginaldo Nunes de Aquino
45593.1	Euclides Nunes Rodrigues Filho
45596.1	Francisco da Costa Vasconcelos
45597.1	Bernadete Amorim de Matos
45598.1	Fernando Antônio Rocha Costa
45600.1	Geanna Alves de Araújo
45604.1	Edísio Salomão Costa Cavalcante
45605.1	Francisco Carlos Lima de Oliveira

za, 10 de junho de 2002. **Dra. Marta Batista Landim – COORDENADORA DA PJ/IJF.**

*** **

EXTRATO AO CONTRATO DE FORNECIMENTO – CONTRATO Nº 038/2002. FUNDAMENTO LEGAL: Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. Concorrência Pública nº 003/2002. Processo de Licitação nº 00827/2002 – IJF. CONTRATANTE: Instituto Dr. José Frota – IJF. CONTRATADA: ANAVENTEC Comércio e Representação de Materiais Farmacêuticos e Hospitalares Ltda. OBJETO: Fornecimento de anestésicos. VALOR GLOBAL: R\$ 43.856,00 (quarenta e três mil, oitocentos e cinquenta e seis reais). VALOR DA GARANTIA: R\$ 1.315,68 (um mil, trezentos e quinze reais e sessenta e oito centavos). VIGÊNCIA: 210 (duzentos e dez) dias, ajustado ao exercício financeiro. CRÉDITO ORÇAMENTÁRIO: Previsto sob o nº 3.3.90.30, Fonte de Recurso 280 – Código 10.302.0031.2058.0001 do orçamento do Instituto Dr. José Frota. FORO: Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 10.06.2002. SIGNATÁRIOS: **Dr. Marcos Antônio Alves – SUPERINTENDENTE DO IJF. José Eduardo Correia – REPRESENTANTE DA CONTRATADA.** TESTEMUNHAS: 01. Rose Mary Jaques da Silva Perdigão. 02. Alexandra Alves da Silva Costa. Extraído do Contrato acima referenciado. Fortaleza, 10 de junho de 2002. **Dra. Marta Batista Landim – COORDENADORA DA PJ/IJF.**

FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ

EMENTA – ESPÉCIE: Contrato que entre si celebram a Fundação da Criança e da Família Cidadã – FUNCI e LUIZ OTACÍLIO CORREIA, para os fins que nele se declararam. OBJETO: O contrato tem por objeto a locação de um imóvel urbano situado na Rua Teodorico Barroso, 50, destinando-se ao funcionamento de uma Agência da Cidadania. DATA: 28.02.2002. FUNDAMENTAÇÃO: O presente contrato se fundamenta na Lei nº 8.666/93, art. 24, X e no laudo de avaliação técnica elaborado pela Comissão de Avaliação de Bens Imóveis da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente – SMDT. ASSINATURAS: **Ana Eugênia Sousa Campos – PRESIDENTE DA FUNCI e Luiz Otacilio Correia. VISTO: André Barroso de Melo – PROCURADORIA JURÍDICA – COORDENADOR.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA

PORTARIA Nº 124/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 4546.4, Membro e ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Secretária, para comporem Comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem ao Processo nº 4281/02. A Sindicância a que se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 03 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

PORTARIA Nº 125/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 4546.4, Membro e ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Secretária, para comporem Comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem ao Processo nº 4302/02. A Sindicância a que se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 03 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

PORTARIA Nº 126/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Membro e DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 4546.4, Secretária, para comporem comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem ao Processo nº 4369/02. A Sindicância a que se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 03 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

PORTARIA Nº 128/2002 – Dispõe sobre a isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul aos membros da Associação dos Auditores e Fiscais do Tesouro do Estado do Ceará – AUDITECE e dá outras providências. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC, autoridade de trânsito do município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/2001 – DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito, considerando que compete ao poder público municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza – AMC, órgão executivo de trânsito deste município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X do art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB; considerando que os veículos prestadores de serviços de utilidade pública necessitam de livre parada e estacionamento no local da prestação do serviço; considerando, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Isentar da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul os veículos prestadores de serviços de utilidade pública dos membros da Associação dos Auditores e Fiscais do Tesouro do Estado do Ceará – AUDITECE devidamente cadastrados

“Bem aventurada é a nação cujo DEUS é o Senhor”

no banco de dados da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza – AMC. Parágrafo único – O período de permanência do veículo não poderá exceder a 02 (duas) horas/vaga/dia, para que seja mantida a rotatividade do sistema. Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC, aos 04 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 129/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE, designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Membro e DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45464.1, Secretária, para comporem Comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem aos Processos nºs 4089/2002, 4090/2002, 4091/2002. A Sindicância a que se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 08 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

PORTARIA Nº 130/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE, designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Membro e DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45464.1, Secretária, para comporem Comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem ao Processo nº 4391/2002. A Sindicância a que se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 08 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

PORTARIA Nº 131/2002 – O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, nos termos do artigo 186 e seguintes da Lei nº 6.794, de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza. RESOLVE, designar os servidores ALYSON HELNE DE CASTRO SALES, Agente Especial de Serviços Públicos, matrícula nº 45.545.1, Presidente, DANIELLI LIMA DE SOUSA, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45464.1, Membro e ISABEL DE LIZANDRA PENHA ALVES, Agente Municipal de Serviços Públicos e de Cidadania, matrícula nº 45.450.1, Secretária, para comporem Comissão de Sindicância Administrativa, a fim de promover a apuração sumária dos fatos que deram origem ao Processo nº 4392/2002. A Sindicância a que

se refere a presente Portaria deverá ser concluída no prazo de 30 dias, a partir da sua instalação. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 08 de julho de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA.**

*** **

RATIFICAÇÃO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC, no uso das atribuições da Lei nº 8.419 de 31 de março de 2000, que criou a AMC, na forma do Decreto nº 9321/94 e o art. 24, IV, da Lei nº 8.666/93, observando a conveniência e a oportunidade, Ratifica o Parecer nº 035/2002 – P.A., Processo nº 01232/2002 – PGM, a fim de ser efetuada nova contratação, por 180 dias em favor da empresa VTI – Tecnologia Ltda., no valor de R\$ 164.101,33 (cento e sessenta e quatro mil, cento e um reais e trinta e três centavos) mensais. Fortaleza, 20 de maio de 2002. **Francisco José Matos Nogueira – PRESIDENTE DA AMC.**

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A

EXTRATO DA CARTA CONTRATO Nº 001-B/2002 – CONTRATANTES: Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – ETTUSA e Empresa DSI Locações Ltda. FUNDAMENTO: Lei nº 8.666/93 com suas alterações posteriores e na proposta da Contratada. OBJETO: A presente Carta Contrato tem por objeto a locação de 30 (trinta) placas adaptadoras para 02 (dois) seriais PCI. DO REGIME DE EXECUÇÃO: O objeto desta Carta Contrato será executado em regime de empreitada por preço global. VALOR MENSAL: R\$ 630,00 (seiscentos e trinta reais). VALOR GLOBAL: R\$ 3.780,00 (três mil, setecentos e oitenta reais). PRAZO DE VIGÊNCIA: Esta Carta Contrato terá prazo de vigência de 180 (cento e oitenta) dias. DOTAÇÃO DA DESPESA: Orçamento próprio da ETTUSA. FORO: Comarca de Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 04 de abril de 2002. VISTO: **Leônidas Bezerra Sobrinho – ASSESSOR JURÍDICO – ETTUSA. Milena Marques Gonçalves – ACESSORIA JURÍDICA – ETTUSA.**

*** **

EXTRATO DO CONTRATO Nº 012-A/2002 – CONTRATANTES: Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – ETTUSA e Empresa DSI Locações Ltda. FUNDAMENTO: Lei nº 8.666/93 com suas alterações posteriores e na proposta da Contratada. OBJETO: Este Contrato tem por objeto a locação, com manutenção corretiva e preventiva de equipamentos de informática, incluindo a substituição de peças, de 30 (trinta) microcomputadores com as seguintes especificações: AMD K6 II 500, 64 MB, HD 10 GB, CD Room, Fax Modem, Placa de Rede, Monitor de 14”, Teclado, Mouse e Estabilizador. DO REGIME DE EXECUÇÃO: O objeto desta Carta Contrato será executado em regime de empreitada por preço global. VALOR MENSAL: R\$ 4.470,00 (quatro mil, quatrocentos e setenta reais). VALOR GLOBAL: R\$ 26.820,00 (vinte e seis mil, oitocentos e vinte reais). PRAZO DE VIGÊNCIA: Este Contrato terá prazo de vigência de 180 (cento e oitenta) dias. DOTAÇÃO DA DESPESA: Orçamento próprio da ETTUSA. FORO: Comarca de Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 04 de abril de 2002. VISTO: **Leônidas Bezerra Sobrinho – ASSESSOR JURÍDICO – ETTUSA. Milena Marques Gonçalves – ACESSORIA JURÍDICA – ETTUSA.**

*** **

EXTRATO DO CONTRATO Nº 012-B/2002 – CONTRATANTES: Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – ETTUSA e Empresa LANLINK Informática Ltda. FUN-

PORTARIA Nº 037/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE nos termos dos arts. 103, IX, 119 e seu § 2º (alterado pela Lei nº 7.442 de 04.11.93), da Lei nº 6794 de 27 de dezembro de 1990, Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza, conceder a Gratificação de Adicional Noturno, no percentual de 20% (vinte por cento) sobre as horas efetivamente trabalhadas, assim compreendidas, as prestadas entre às 19 horas de um dia e às 07 horas do dia seguinte, ao servidor VALDEVAN ARAÚJO DE ANDRADE, Agente Administrativo, lotado no Núcleo SOS Fortaleza, no período de janeiro a dezembro do corrente. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 29 de janeiro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.** VISTO: **Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** **

PORTARIA Nº 038/2003

Dispõe sobre o credenciamento de postos de venda de cartões do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/01 - DENATRAM, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito, CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste Município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X do Art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB; CONSIDERANDO a necessidade de credenciar postos de venda de cartões do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul para dar mais comodidade aos seus usuários; CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Regular o credenciamento de pessoas jurídicas como postos de venda de cartões do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul que se localizem nos logradouros do sistema viário do perímetro urbano do Município de Fortaleza a no máximo 100m (cem metros) das áreas devidamente sinalizadas para tal finalidade. Art. 2º - As pessoas jurídicas interessadas devem requerer o credenciamento com a seguinte documentação: I - Ficha Cadastral da AMC preenchida e assinada; II - Certificado de Registro Cadastral - CRC da Secretaria de Administração do Município de Fortaleza - SAM ou, na falta deste, cópias do CNPJ - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica e do Alvará de Funcionamento do estabelecimento; III - Certidão Negativa de Débitos emitida pela Secretaria de Finanças do Município de Fortaleza - SEFIN atualizada; IV - Cópia do CPF - Cadastro de Pessoa Física e da Carteira de Identidade do responsável pelo estabelecimento e documento que o identifique como tal. Art. 3º - Fica estabelecido que o credenciamento de pessoas jurídicas que tenham frota de veículos própria ou locada para a compra de cartões Zona Azul diretamente da sede da AMC segue o disposto no Art. 2º desta Portaria, limitando-se a aquisição ao número de cartões necessário para uso próprio, considerando a quantidade da frota. Art. 4º - Fica estabelecido que não há necessidade de credenciamento de pessoas físicas para a compra de cartões Zona Azul diretamente na sede da AMC, limitando-se ao máximo de 20 (vinte) cartões por semana, exclusivamente para uso próprio. Art. 5º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂN-

SITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 03 de fevereiro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 039/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE tornar nula e sem efeito a Errata datada de 20 de janeiro de 2003, publicada no DOM de 29 de janeiro do corrente, que retificava a Portaria nº 010/2003. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 04 de fevereiro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 41/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o que determina Decreto 11.321/03 de 03/02/2003. RESOLVE, reconhecer a dívida em favor das produtividades dos profissionais do SOS Fortaleza abaixo relacionados, referentes ao exercício anterior de 2002.

MÊS	CREDOR	VALOR - R\$
Nov/02	Produtividade	38.838,55
Dez/02	Produtividade	33.448,20
TOTAL		72.286,79

No valor total de R\$ 72.286,79 (setenta e dois mil, duzentos e oitenta e seis reais e setenta e nove centavos), cuja despesa será assim classificada: 10.302.0035.2014.001 - Remuneração de Pessoal Ativo do Município e Encargos Sociais - Fonte de Recursos 283, Elemento de Despesas 3.1.90-11 - Vencimentos e Vantagens Fixas Pessoal Civil, do vigente orçamento desta Autarquia. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 06 de fevereiro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

*** **

ERRATA - Na Portaria nº 010/2003, que designa JORGE ALBERTO BARRETO REBOUÇAS, para compor a Comissão de Análise do Projeto Controle Integrado de Transporte de Fortaleza, ONDE SE LÊ: a partir de 02 de janeiro de 2003, LEIA-SE: a partir de 14 de janeiro de 2003. GABINETE DO PRESIDENTE, em 04 de fevereiro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE DA AMC.**

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A

EXTRATO DO TERMO DE COMPROMISSO DE ESTÁGIO - A Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A - ETTUSA, o Centro Federal de Educação Tecnológica do Ceará - CEFET e LÚCIO FLÁVIO COSTA SILVEIRA, aluno regularmente matriculado no 4º semestre do curso de Telecomunicações, matrícula nº 08658-4, celebram entre si este Termo de Compromisso de Estágio. Período: 06 (seis) meses, início em 20/01/03 e término em 19/07/03. VISTO: **Leônidas Bezerra Sobrinho - ASSESSOR JURÍDICO - ETTUSA.** **Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

*** **

EXTRATO DO TERMO DE COMPROMISSO DE ESTÁGIO - A Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A - ETTUSA, a Sociedade de Ensino Superior do Ceará - SESCE (Faculdade Integrada do Ceará) e THIAGO GOMES BRÍGIDO, aluno regularmente matriculado no 4º semestre do curso de Educação Física, matrícula nº 2001200336, celebram entre si este Termo de Renovação de Compromisso de Estágio. Período: 06 (seis) meses, início em 08/01/03 e término em 07/07/03.

Nacional do Seguro Social - INSS, expedida em 13.03.2003. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 09 de abril de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** **

PORTARIA Nº 120/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE, nomear em substituição, de acordo com o artigo 43, parágrafo único, da Lei nº 6794, de 27.12.90 (Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza), DOM nº 9526 - Suplemento de 02.01.91, LAERCIA MARIA DE QUEIROZ, matrícula nº 11724.1, para responder pelo cargo de Encarregado de Atividades Técnicas (Atividades Auxiliares), símbolo DNI-1, integrante da estrutura desta Autarquia, no impedimento temporário de sua titular FRANCISCA FRANCIRENE LIMA MAIA, que se afastará em gozo de férias, pelo período de 02 a 31 de maio de 2003. GABINETE DO PRESIDENTE, em 11 de abril de 2003. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** **

PORTARIA Nº 121/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE, nomear em substituição, de acordo com o artigo 43, parágrafo único, da Lei nº 6794, de 27.12.90 (Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza), DOM nº 9526 - Suplemento de 02.01.91, AELDO EVANGELISTA, matrícula nº 02528.1, para responder pelo cargo de Encarregado de Atividades Técnicas (Registros Funcionais), símbolo DNI-1, integrante da estrutura desta Autarquia, no impedimento temporário de seu titular, que se afastará em gozo de férias, pelo período de 02 a 31 de maio de 2003. GABINETE DO PRESIDENTE, em 11 de abril de 2003. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** **

PORTARIA Nº 125/2003

Dispõe sobre a isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, no exercício de suas atribuições legais concedidas pela Lei nº 8419/2000, e CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X do Art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB; CONSIDERANDO que os veículos prestadores de serviços de utilidade pública necessitam de livre parada e estacionamento no local da prestação do serviço; CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Isentar da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul os veículos prestadores de serviços de utilidade pública dos Oficiais de Justiça Avaliadores filiados ao Sindicato dos Oficiais de Justiça no Estado do Ceará - SINCOJUST devidamente cadastrados no Banco de Dados da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC. Parágrafo Único - O período de permanência do veículo não deverá exceder 02 (duas) horas/vaga/dia, mantendo assim a rotatividade do Sistema. Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC,

em 15 de abril de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

*** **

TERMO DE ANULAÇÃO

CONVITE Nº 007/2003 - Comissão Especial de Licitação da AMC.

ABERTURA DIA: 04.04.2003.

OBJETO: A contratação de pessoa jurídica para executar os serviços de confecção impressos, panfletos, folde-res, cartazes, adesivos brilhosos e banners em vinil, para a AMC, de acordo com as especificações contidas no Anexo I do Convite, cujo fornecimento será parcelado.

O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, através do presente instrumento, em observância aos requisitos da Lei nº 8.666/93 e nos termos da análise realizada pela Comissão Especial de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza, sobre o Convite nº 007/2003-C.E.L., referente à contratação de pessoa jurídica para executar serviços de confecção de impressos, panfletos, folde-res, cartazes, adesivos brilhosos e banners em vinil, para a AMC; CONSIDERANDO, o fato de que a especificação e execução do objeto da licitação estabelecida no ato convocatório, não expressam a real necessidade da AMC, tendo em vista que o edital não deixou claro na especificação do objeto que o serviço seria executado de forma fragmentada, em modelos diversos; CONSIDERANDO, a obrigação que a administração pública tem de rever seus próprios atos, o que se coaduna com o princípio da autotutela. RESOLVE ANULAR, em virtude de vício material insanável, o Convite nº 007/2003 - C.E.L., assim como determinar ao setor competente o lançamento de novo Convite, com a especificação e execução do objeto com as devidas retificações. Publique-se e cumpra-se. Fortaleza, 15 de abril de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE DA AMC.**

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S.A

PORTARIA Nº 045, de 1º de abril de 2003. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S.A. - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32 do Estatuto Social. RESOLVE: Substituir, pelo período de 01.04.03 a 30.04.03, o Sr. ÂNGELO JÚNIOR FERREIRA DA SILVA, matrícula nº 95, Coordenador, pelo Sr. ARISTÓBOLO RODRIGUES SOARES, matrícula nº 527, Supervisor de Terminal desta empresa. Registre-se, publique e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA. Erica Bezzato de Magalhães - ASSISTENTE TÉCNICO JURÍDICO.**

*** **

PORTARIA Nº 046, de 1º de abril de 2003. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S.A. - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32 do Estatuto Social. RESOLVE: Substituir, pelo período de 01.04.03 a 30.04.03, o Sr. ARISTÓBOLO RODRIGUES SOARES, matrícula nº 527, Supervisor de Terminal, pelo Sr. JORGE JACKSON CARVALHO BARBOSA, matrícula nº 004, Auxiliar Técnico Administrativo desta empresa. Registre-se, publique e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA. Erica Bezzato de Magalhães - ASSISTENTE TÉCNICO JURÍDICO.**

*** **

NOGUEIRA BORGES, matrícula nº 08076, Encarregado de Atividades Técnicas, símbolo DNI-01, para responder cumulativamente, pelo cargo em comissão Auxiliar Técnico, símbolo DAS-03, integrante da estrutura administrativa da Fundação de Cultura, Esporte e Turismo de Fortaleza, no impedimento temporário de seu titular VICENTE EURIZAR MATIAS, que se encontra de férias, pelo período de 03 de novembro a 02 de dezembro de 2003. Publique-se, registre-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DE CULTURA, ESPORTE E TURISMO DE FORTALEZA, 28 de outubro de 2003. **José Maria Barros de Pinho - PRESIDENTE DA FUNCET. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ

EMENTA - ESPÉCIE: Termo de Contrato de Serviço Discriminado no Edital Pregão Presencial nº 024/2003, que fazem entre si a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e a empresa WAGNER RODRIGUES DA SILVA - EPP, vencedora da licitação (Processo nº 4080/2003). **OBJETO:** Este contrato tem por objeto Contratação de pessoa jurídica para prestação do serviço de equipamentos, confecção de roupas, fantasias, acessórios, animadores, etc, para o Projeto Semana da Criança, referente aos itens nºs 01 a 19 e 21 a 25 do Pregão Presencial nº 24/03. **DATA:** 10.10.2003. **FUNDAMENTAÇÃO:** As partes acima mencionadas e qualificadas pactuam o presente contrato que se regerá pela Lei Federal nº 8.666/93, de 21 de junho de 1993, com as modificações posteriores, pelo estabelecido no instrumento convocatório e seus anexos, partes integrantes deste Contrato, pelos termos da proposta de preços da Contratada, com base no Processo nº 4080/03 e atendidas as cláusulas e condições que se enunciam a seguir. **VIGÊNCIA:** Este contrato terá prazo de 10 (dez) dias, contados a partir da sua assinatura e publicação, sendo considerado concluído com a entrega definitiva do seu objeto. **ASSINATURAS: Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI e Henrique Jorge Lima da Silva - REPRESENTANTE DA CONTRATADA. VISTO: André Barreto de Melo - PROCURADORIA JURÍDICA - COORDENADOR.**

*** **

EMENTA - ESPÉCIE: Contrato de aquisição de material de consumo entre a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e TARCÍSIO EUDES MONTEIRO NASCIMENTO COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES LTDA., para os fins que nele declara. **OBJETO:** O objeto do presente contrato é aquisição de material de consumo para que seja utilizada na execução do Projeto Semana da Criança. **DATA:** 21.10.2003. **FUNDAMENTAÇÃO:** Fundamenta-se o presente Contrato nas disposições contidas na Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, publicada no Diário Oficial da União no dia 22 de junho de 1993 e demais alterações. **VIGÊNCIA:** O prazo de vigência do presente Contrato é de 10 dias contados a partir de sua assinatura e publicação, sendo considerado concluído com a entrega e recebimento definitivo do seu objeto. **ASSINATURAS: Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI e Viviane Lima Alves - REPRESENTANTE DA TARCÍSIO EUDES MONTEIRO DO NASCIMENTO - EPP. VISTO: André Barreto de Melo - PROCURADORIA JURÍDICA - COORDENADOR.**

*** **

EMENTA - ESPÉCIE: Convênio que entre si celebram a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e a ASSOCIAÇÃO SHALOM DE PROMOÇÃO HUMANA. **OBJETO:** O presente Convênio tem por objeto assegurar parte dos recursos financeiros a serem disponibilizados ao "Projeto Volta Israel", estipulado no valor de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) a serem pagas em 12 (doze) parcelas de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) cada, projeto este que tem como objetivo trabalhar na prevenção e recuperação do uso indevido de álcool e

outras drogas, buscando resgatar a dignidade da pessoa humana. **DATA:** 03.11.2003. **FUNDAMENTAÇÃO:** Fundamenta-se o presente Convênio no art. 116 da Lei nº 8.666/93. **VIGÊNCIA:** O presente Convênio entrará em vigor na data de sua assinatura e terá a vigência de 12 (doze) meses sendo possível a sua prorrogação se assim determinarem as partes, mediante termo justificado. **ASSINATURAS: Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI e REPRESENTANTE DA CONTRATADA. VISTO: Maria Helena Cândido Silva.**

*** **

EMENTA - ESPÉCIE: Aditivo ao Contrato nº 07/2000, que entre si celebram a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e a ALFA SERVIÇOS E TRANSPORTES LTDA., para os fins que nele indicam. **OBJETO:** O Contrato nº 07/2000, celebrado entre a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e a Alfa Serviços e Transportes, passa a ter sua vigência prorrogada por mais 12 (doze) meses. **DATA:** 30.10.2003. **ASSINATURAS: Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI e Auricélio Leite e Silva - ALFA SERVIÇOS E TRANSPORTES LTDA. VISTO: André Barroso de Melo - PROCURADORIA JURÍDICA - COORDENADOR.**

*** **

EMENTA - ESPÉCIE: Primeiro Aditivo ao Contrato nº 06/02, que entre si celebram a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e RICARDO LOPES GOYANNA. **OBJETO:** O valor do aluguel, conforme o disposto na Cláusula Quarta, fica reajustado em R\$ 200,00 (duzentos reais), passando a ter o valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais). A dotação orçamentária do Contrato nº 06/2002, passa a ser a seguinte: Projeto/Atividade: 08.243.0071.2109.0007. Elemento de Despesa 3.3.90.39. Fonte de Recurso nº 100. **DATA:** 20.02.2003. **ASSINATURAS: Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI e Ricardo Lopes Goyanna. VISTO: André Barroso de Melo - PROCURADORIA JURÍDICA - COORDENADOR.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 281-A/2003

- Dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/01 - DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito, CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste Município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no Inciso X do Art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB; CONSIDERANDO a necessidade de manter a reestruturação dos estacionamentos de veículos nas vias urbanas do Município de Fortaleza; CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. **RESOLVE:** Art. 1º - Regulamentar o Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul pago nas vias do sistema viário do perímetro urbano do Município de Fortaleza devidamente sinalizadas para tal finalidade, nas seguintes condições: I - O cartão Zona Azul deve ser utilizado exclusivamente por automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, de qualquer das categorias relacionadas no inc. III do art. 96 do CTB; II - O período de permanência do veículo é de 01 (uma) hora por cartão, possibilitando a utilização de, no máximo, 02 (dois) cartões por veículo/vaga/dia, elastecendo a permanência máxima, nesta hipótese, para 02 (duas) horas; III - O valor unitário de venda do

DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO

FORTALEZA, 07 DE NOVEMBRO DE 2003

SEXTA-FEIRA - PÁGINA 13

cartão Zona Azul na sede desta Autarquia é de R\$ 0,85 (oitenta e cinco centavos) e o valor unitário máximo de venda ao usuário final é de R\$ 1,20 (um real e vinte centavos). Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Portaria nº 127/02, de 04 de julho de 2002, dessa AMC. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 17 de outubro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 287/2003 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº 9.077, de 13 de maio de 1993, alterado pelo Decreto nº 10.156 de 29 de agosto de 1997 e o que consta do Decreto nº 11.168, de 28 de março de 2002 e, CONSIDERANDO que esta Autarquia desenvolverá ações especiais de operação e fiscalização de trânsito durante a realização de eventos no final de 2003, como o Dia de Finados (01 e 02 de novembro), as comemorações da Proclamação da República (15 e 16 de novembro) e as festividades de Natal (22 a 25 de dezembro), entre outros, através dos ocupantes do cargo de Agente Municipal de Fiscalização de Trânsito, CONSIDERANDO a necessidade de operacionalizar o Plano Estratégico de Operação e Fiscalização de Trânsito na Alta Estação (férias) 2003/2004, e CONSIDERANDO que a carga horária normal desses servidores é insuficiente para suprir a carência da demanda existente. RESOLVE, conceder a Gratificação pela Prestação de Serviço Extraordinário, nos termos dos artigos 114 e 115 do Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza, combinados com o artigo 7º, XVI da Constituição Federal, aos servidores do Quadro de Pessoal Permanente desta Autarquia constantes no Anexo, no valor correspondente a 20 (vinte) horas mensais, acrescidas de 50% (cinquenta por cento), no período de novembro de 2003 a janeiro de 2004. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE, em 21 de outubro de 2003. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE DA AMC. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

ANEXO

MAT.	NOME DO SERVIDOR
24803.2	BARREIRA - Cláudio Roberto Barreira
25136.2	SANDRO - Sandro Gomes Moura
25334.2	DANIELA - Daniela Silva de Queiroz
25494.3	GÓES - Paulo Maria Góes Melo
40072.2	JOÃO ANDRÉ - João André Loiola Bastos
40721.2	JANCEY - Jancey de Oliveira
41270.2	M. COSTA - Rubens Marques Silva Costa
41836.2	KARINY - Luciana Kariny Alves Silva
43116.2	C. CUNHA - Cleiton Vasconcelos da Cunha
44441.3	DANIELLI PAZ - Danielli da Paz Alencar
45305.3	CONCEIÇÃO - Maria da Conceição Ribeiro Cunha
45516.1	FERREIRA - Francisco Carlos Ferreira
45520.1	COSTA - José Flávio da Costa Vieira
45525.1	ARAÚJO - Fabiano Bezerra Araújo
45531.1	FONTENELE - Francisco Edvan M. Fontenele
45533.1	GERCIONE - José Gercione Pinheiro
45535.1	EDNARDO - Ednardo Araújo Nogueira
45575.1	ILTON - Ilton Aparecido de Paiva
45576.1	ARILTON - Arilton da Silva Barbosa
45577.1	ADERBAL - Aderbal Carvalho Santiago
45580.1	GLEUDSON - Gleudson Henrique de M. Martins
45586.1	RUBENS - Rubens de Sousa Cunha
45590.1	CÉSAR - Augusto César Malaquias do Nascimento
45592.1	AQUINO - Reginaldo Nunes de Aquino
45593.1	EUCLIDES - Euclides Nunes Rodrigues Filho

45596.1	VASCONCELOS - Francisco da C. Vasconcelos
45597.1	BERNADETE - Bernadete Amorim de Matos
45598.1	FERNANDO - Fernando Antônio Rocha Costa
45599.1	NEIVA - Antônio Neiva Agostinho G. de Vasconcelos
45600.1	GEANNA - Geanna Alves de Araújo
45604.1	CAVALCANTE - Edísio Salomão C. Cavalcante
45607.1	EDIVANDRO - Fcº Edivandro do Nascimento
45608.1	André Oliveira - André Oliveira H. Cavalcanti
45611.1	ALBERTO - Jorge Alberto Santos Braga
45613.1	PORTELA - Francisco Josemar Portela Melo
45614.1	NAZARENO - Francisco Nazareno de Macedo
45754.1	MARCELO - João Marcelo Carneiro
45763.1	RODRIGO - Rodrigo Oliveira Vasconcelos
45764.1	NUNES - Ricardo Augusto Nunes Pereira
46069.2	MARCÍLIO - Marcílio Cezar Coelho Soares Filho
46112.1	CÍCERO - Cícero Wagner Feitosa
46119.1	RÉGIS - Cláudio Régis Araújo de Figueiredo
47022.2	R. GUIMARÃES - Rodrigo Guimarães de Carvalho
48505.2	FLAVIANA - Flaviana Lima Maciel
51677.1	GASPAR - Alessandro Fernandes Gaspar
51678.1	ALEX - Alex Santiago Leal
51681.1	PRADO - Alexandro Prado do Nascimento
51686.1	ANDRÉ LUIS - André Luis Barcelos Matos
51687.1	BARBOSA - Antônio Barbosa de Araújo
51688.1	JÚNIOR - Antônio Barbosa Lima Júnior
51689.1	DANILO - Antônio Danilo Lima Lourenço
51691.1	ARNALDO - Arnaldo Alves Feitosa
51693.1	EVANDRO - Augusto Evandro Moreira
51694.1	AUGUSTO JÚNIOR - Augusto Monteiro Júnior
51697.1	LIMA - Cláudio Pereira Lima
51698.1	CLÉBIO - Clébio Lima de Santana
51699.1	CLECIANO - Cleciano Lopes de Lima
51706.1	EDVANDO NUNES - Edvando Paula Nunes
51707.1	ELISEU - Eliseu Ribeiro de Pontes Filho
51708.1	ELÍSIO - Elísio José de Oliveira Accioly
51709.1	EMERSON - Emerson Carneiro Aguiar
51713.1	FLÁVIO ANTÔNIO - Flávio Antônio Cavalcante
51714.1	FRANCINETE - Francinete N. de Queiroz Pereira
51715.1	ACENIO - Francisco Acenio V. do Nascimento
51716.1	MEDEIROS - Francisco Alailton de Medeiros Alaim
51717.1	FCO. ANTÔNIO - Francisco Antônio Cavalcante
51719.1	BERNARDO - Fcº. Bernardo de Araújo Júnior
51720.1	ALVES - Francisco César Alves
51723.1	DANTAS - Francisco José Alves Dantas
51725.1	FCO. JOSÉ - Francisco José de Paula Júnior
51727.1	VIANA NETO - Francisco Marques Viana Neto
51728.1	GÁLBERE - Gálbere Lobo Mourão
51730.1	GEOVANE - Geovane Moreira Brandão
51731.1	GERALDO BORGES - Geraldo Borges Filho
51737.1	IZABEL - Izabel Cristina Moreira Hardi
51739.1	GOMES - Jardel Barreira Gomes
51742.1	JOÃO FILHO - João Cavalcante da Assunção Filho
51745.1	JOÃO GOMES - João Francisco Cunha Gomes
51747.1	JOÃO PAULO - João Paulo Ponciano Gonçalves
51749.1	JOCELI - Joceli Stenio dos Santos
51753.1	NARCÉLIO - José Narcélio Sales Rocha Júnior
51758.1	KLEBER - Kleber Oliveira Rocha
51760.1	FIGUEIREDO - Leonardo Figueiredo de Oliveira
51763.1	GIRÃO - Luiz Carneiro Girão Neto
51765.1	HELANO - Luiz Helano Saraiva Barros
51767.1	LUIZ TELES - Luiz Sérgio Ferreira Teles
51768.1	BALBUENA - Marcelo Albuquerque Balbuena
51771.1	GALVÃO - Marcus Vinícius Austregésilo Galvão
51778.1	RADSON - Radson Nobre Brasileiro
51780.1	ALENCAR - Rodrigo Alencar Sales
51781.1	SABÓIA - Rogério Sabóia Duarte

quinze reais e oitenta e cinco centavos). VIGÊNCIA: 12 (doze) meses, ajustado ao exercício financeiro. CRÉDITO ORÇAMENTÁRIO: Previsto sob o nº 4.4.90.52, Fonte de Recurso 281 - Código 10.302.0031.1025.0001 do orçamento do Instituto Dr. José Frota. FORO: Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 17.02.2004. SIGNATÁRIOS: **Dr. Marcos Antônio Alves - SUPERINTENDENTE DO IJF. Aristeu Holanda Silva - REPRESENTANTE DA CONTRATADA.** Extraído do Contrato acima referenciado. Fortaleza, 17 de fevereiro de 2004. **Drª Marta Batista Landim - COORDENADORA DA PJJ/JF.**

*** ** *

TERMO DE HOMOLOGAÇÃO - HOMOLOGO o resultado do Procedimento Licitatório nº 08317/03, na modalidade Pregão Presencial, Edital nº 09/2004, a fim de contratar pessoa jurídica para o fornecimento de frutas e verduras, para um período de 12 (doze) meses, no valor global de R\$ 163.220,40 (cento e sessenta e três mil e duzentos e vinte reais e quarenta centavos), aos proponentes vencedores: NUTRINE - Nutrimentos Nordeste Ltda., para os itens 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07. FORTRIX - Comércio e Representações Ltda., para o item 08. Cientifique-se os interessados, atentando sejam observadas as prescrições legais pertinentes. Fortaleza/Ce, 08 de março de 2004. **Dr. Marcos Antônio Alves - SUPERINTENDENTE DO IJF.**

FUNDAÇÃO DE CULTURA ESPORTE E TURISMO

PORTARIA Nº 026/2004 - O PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DE CULTURA ESPORTE E TURISMO DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE, tomar sem efeito a Portaria de nº 53/97, publicada no Diário Oficial de 17 de setembro de 1997, da servidora LÚCIA MARIA LEITÃO MESQUITA, matrícula nº 09892.1, que concede a pedido a Licença Prêmio referente ao 2º (segundo) quinquênio do período de 25.03.87 a 22.03.92. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DE CULTURA ESPORTE E TURISMO DE FORTALEZA, em 08 de março de 2004. **José Maria Barros de Pinho - PRESIDENTE. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO DO MUNICÍPIO.**

*** ** *

PORTARIA Nº 037/2004 - A PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ - FUNCI, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o Decreto nº 9.077. RESOLVE conceder a Gratificação pela prestação de Serviços Extraordinários, nos termos dos artigos 114 e 115 do Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza, combinados com o artigo 7º, XVI da Constituição Federal e Decreto nº 10.160, de 05.09.97, no valor correspondente a remuneração de (40) horas trabalhadas no período de 01.04.04 à 30.04.04, (42) horas trabalhadas no período de 01.05.04 à 31.05.04, (42) horas trabalhadas no período de 01.06.04 à 30.06.04, acrescidas 50% (cinquenta por cento) aos servidores da Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI abaixo relacionados:

SERVIDOR	MAT.	CARGO
Manoel Almeida de Carvalho Filho	11270.1	Motorista
José Manuel Reinaldo de França	14297.1	Motorista

GABINETE DA PRESIDÊNCIA DA FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ - FUNCI, 09 de março de 2004. **Ana Eugênia Sousa Campos - PRESIDENTE DA FUNCI. VISTO: Francisco José Pierre Barreto Lima - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** ** *

DÉCIMO QUINTO ADITIVO AO CONTRATO, firmado entre a Fundação de Cultura, Esporte e Turismo de Fortaleza e a empresa VESPA CONSÓRCIO DE SERVIÇOS

LTDA., para o fim que indica. A FUNDAÇÃO DE CULTURA, ESPORTE E TURISMO DE FORTALEZA, pessoa jurídica de direito público, com sede na Rua - Pereira Filgueiras, nº 04 - Centro, nesta Capital, aqui denominada Contratante, neste ato representada por seu Presidente, Dr. José Maria Barros de Pinho, e a empresa VESPA Consórcio de Serviços Ltda., pessoa jurídica de direito privado, CNPJ nº 07.223.02/0001-81, localizada na Rua Professora Francisca Almeida de Sousa, nº 100 - Bl/A, Praia do Futuro, Fortaleza-Ce, aqui denominada Contratada, neste ato representada por sua Diretora, Srª Maria Alice Mousinho de Sampaio, brasileira, solteira, Contadora, CPF nº 061.152.683-20, RG nº 98002530300, residente e domiciliada nesta Cidade, vêm firmar este décimo terceiro aditivo ao contrato firmado no dia 15.01.01, com fulcro no Art. 65, inciso II, alínea "a" da Lei nº 8.666/93, sujeitando-se à cláusula e condições seguintes: CLÁUSULA PRIMEIRA - O contrato ora aditado passa a ter o valor global de R\$ 5.354,20 (cinco mil, trezentos e cinquenta e quatro reais e vinte centavos), por força da Lei Complementar nº 14, de 26.12.2003, que alterou a alíquota do ISS para 5,00% (cinco por cento), ante a justificativa do Presidente da Contratante acostada aos autos do Processo nº 662/00. CLÁUSULA SEGUNDA - Permanecem inalteradas e em vigor as demais cláusulas do contrato mencionado. E por estarem as partes justas e acertadas, assinam o presente aditivo em 2 (duas) vias de igual teor e forma, para um só efeito legal, na presença das testemunhas abaixo. Este aditivo tem seus efeitos retroativos a 1º de janeiro de 2004. Fortaleza, 05 de fevereiro de 2004. **José Maria Barros de Pinho - PRESIDENTE DA CONTRATANTE. Maria Alice Mousinho de Sampaio - REPRESENTANTE DA CONTRATADA.**

*** ** *

ERRATA - Na Portaria nº 012/04, de reconhecimento de dívida, publicada no Diário Oficial do Município nº 12.759, de 28.01.2004, fica excluída a FEDERAÇÃO CEARENSE DE JUDÔ - R\$ 6.000,00 (seis mil reais), bem como alterado o valor de Maria Nunes Leal Sobreira-ME para R\$ 459,81 (quatrocentos e cinquenta e nove reais e oitenta e um centavos), ficando o total da dívida reconhecida pela referida portaria em R\$ 390.757,97 (trezentos e noventa mil, setecentos e cinquenta e sete reais e noventa e sete centavos). Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO DE CULTURA, ESPORTE E TURISMO DE FORTALEZA, em 15 de março de 2004. **José Maria Barros de Pinho - PRESIDENTE DA FUNCET.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 104/2004 - Dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de Trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/01 - DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito; CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no Inciso X do Art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB; CONSIDERANDO a necessidade de manter a reestruturação dos estacionamentos de veículos nas vias urbanas do Município de Fortaleza; CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Regular o Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul pago nas vias do sistema viário do perímetro urbano do Município de Fortaleza devidamente sinalizadas para tal finali-

dade, nas seguintes condições: I - O cartão Zona Azul deve ser utilizado exclusivamente por automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, de qualquer das categorias relacionadas no inc. III do art. 96 do CTB. II - O período de permanência do veículo é de 01 (uma) hora por cartão, possibilitando a utilização de, no máximo, 02 (dois) cartões por veículo/vaga/dia, elastecendo a permanência máxima, nessa hipótese, para 02 (duas) horas; III - A venda do cartão Zona Azul será feita nos postos de venda credenciados pela empresa vencedora da licitação de modalidade Concorrência Pública nº 09/03 de acordo com o Contrato nº 005/04 (Estaciotec Ltda). O valor unitário máximo de venda ao usuário final por cartão será de R\$ 1,20 (um real e vinte centavos). Art. 2º - O novo modelo do talão Zona Azul está no anexo I. Art. 3º - Esta portaria entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Portaria nº 281-A/03, de 17 de outubro de 2003, dessa AMC. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 15 de março de 2004. **Francisco José Matos Nogueira - PRESIDENTE.**

RÍDICO. Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.

*** **

PORTARIA Nº 020, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Nomear, a partir de 01 de março de 2004, o Sr. PAULO JORGE GOMES DURAND, para o cargo de Desenhista desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Cícero Roger Macedo Gonçalves - ASSESSOR JURÍDICO. Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

*** **

PORTARIA Nº 020-B, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Exonerar, a partir de 01 de março de 2004, o Sr. CARLOS HENRIQUE ALVES DE SOUSA, matrícula nº 20302, do cargo de Auxiliar de Manutenção III desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

*** **

PORTARIA Nº 020-C, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Nomear, a partir de 01 de março de 2004, o Sr. CARLOS HENRIQUE ALVES DE SOUSA para o cargo de Analista Administrativo Financeiro III desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

*** **

PORTARIA Nº 020-D, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Exonerar, a partir de 01 de março de 2004, o Sr. FÁBIO SOARES MOREIRA, matrícula nº 20256, do cargo de Analista Administrativo Financeiro III desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

*** **

PORTARIA Nº 020-E, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Nomear, a partir de 01 de março de 2004, o Sr. FÁBIO SOARES MOREIRA, matrícula nº 20.256, para o cargo de Chefe de Unidade desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Milena Marques Gonçalves - ASSESSORIA JURÍDICA - ETTUSA.**

COLOQUE NO RETROVISOR INTERNO OU SOBRE O PAINEL COM ESTE LADO PARA FORA

ZONA AZUL ESTACIONAMENTO ROTATIVO

VÁLIDO SOMENTE NO INTERIOR DO VEÍCULO, SEM CORTES, EMENDAS, RASURAS, PERFURAÇÕES OU QUALQUER ALTERAÇÃO EM SUAS CARACTERÍSTICAS ORIGINAIS.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PLACA DO VEÍCULO _____ PREÇO DO CARTÃO AVULSO **R\$ 1,20**

DIA DA UTILIZAÇÃO

12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

HORA DA CHEGADA

MINUTOS Nº 000013

SÉRIE A



ZONA AZUL ESTACIONAMENTO ROTATIVO

INSTRUÇÕES DE USO

- 1 - Obter o CARTÃO antes de sair do veículo e marcar com um X o MES, DIA, HORA e MINUTOS de sua chegada.
- 2 - Colocação do CARTÃO: prender o CARTÃO no espelho RETROVISOR INTERNO, com a frente voltada para fora; ou colar o CARTÃO sobre o painel do veículo, em local visível, com a frente voltada para fora.
- 3 - O TEMPO PERMITIDO de estacionamento numa mesma vaga é o indicado na PLACA DE REGULAMENTAÇÃO, fixada no local OBSERVÁVEL.
 - O cartão é válido por 1 (uma) hora, em todas as áreas.
 - O estacionamento em áreas de 2 (dois) horas por período superior a 1 (uma) hora, depende da utilização de dois cartões consecutivos em horas sucessivas.
- 4 - Estar sujeito a MULTA e REBOQUE do veículo, o usuário que:
 - estacionar sem usar o CARTÃO ou deixá-lo sem prender;
 - usar o CARTÃO com cortes, emendas, rasuras, perfurações ou com qualquer alteração em suas características originais;
 - reaver o CARTÃO com qualquer tipo de material;
 - prender o CARTÃO em local não autorizado;
 - falsificar ou adulterar o CARTÃO;
 - não prender o CARTÃO no espelho;
 - prender o CARTÃO de forma incorreta ou incompleta;
 - colar o CARTÃO no vidro do veículo;
 - colar o CARTÃO em local sem visibilidade para a fiscalização;
 - ultrapassar o tempo permitido de estacionamento.
- 5 - O horário de funcionamento da ZONA AZUL, estará indicado nas placas de sinalização e poderá ser de SEGUNDA à SEXTA-FEIRA, de 07:00 às 19:00 horas ou de 07:00 às 18:00 horas em áreas específicas.
- 6 - A Prefeitura Municipal de Fortaleza e a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC não caberão, em nenhuma hipótese, responsabilidades indenizatórias por acidentes, danos, furtos ou prejuízos que os veículos ou seus usuários possam vir a sofrer nas áreas delimitadas pela ZONA AZUL.

INFORMAÇÕES E RECLAMAÇÕES - DISQUE 0800 85 15 17

ATENÇÃO

Para sua segurança, economia e comodidade, mantenha em seu poder o Cartão da ZONA AZUL, adquirindo-o somente nos POSTOS DE VENDA AUTORIZADOS. Não compre CARTÕES ou CARTÕES da ZONA AZUL fora dos postos de venda credenciados. Ao adquirir CARTÕES ou CARTÕES da ZONA AZUL, assegure-se de estar pagando somente o preço impresso na capa do cartão e de que não haja cortes, emendas, rasuras, perfurações ou qualquer alteração nas características originais.

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S.A.

PORTARIA Nº 019, de 01 de março de 2004. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S/A - ETTUSA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 32, do Estatuto Social. RESOLVE: Nomear, a partir de 01 de março de 2004, a Sra. SUELI NOGUEIRA RODRIGUES, para o cargo de Técnico de Trânsito desta empresa. Registre-se, publique-se e cumpra-se. **Flávio Aragão Ximenes - DIRETOR PRESIDENTE DA ETTUSA. VISTO: Cícero Roger Macedo Gonçalves - ASSESSOR JU-**

EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO

PORTARIA Nº 045/2004 - O PRESIDENTE DA EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO - EMLURB, no uso de suas atribuições legais e de conformidade ao art. 11 do Decreto nº 7.810, de 05.08.1988. RESOLVE: I - Conceder ao empregado público abaixo relacionado a Promoção do Nível do Plano de Cargos e Salários:

Nº	FOL.	MAT.	NOME	CARGO	PROCESSO	NIV. ATUAL	PROMOÇÃO NIVEL
01	45	12660	Valdemir Cabral da Silva	Aux. de Pessoal II	0761/03	13	14



AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA

PORTARIA N° 375-A/2004

Dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei n° 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício n° 936/01 - DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito.

CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X do art. 24 da Lei Federal n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

CONSIDERANDO que o Código de Trânsito Brasileiro - CTB em seu art. 181, X, estabelece que estacionar veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - estacionamento regulamentado): Infração - leve; Penalidade - multa; Medida Administrativa - remoção do veículo;

CONSIDERANDO a necessidade de manter os estacionamentos de veículos nas vias urbanas do Município de Fortaleza;

CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público.

RESOLVE:

Art. 1° - Regular o Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul pago nas vias do sistema viário do perímetro urbano do Município de Fortaleza devidamente sinalizadas para tal finalidade, nas seguintes condições:

I - O cartão Zona Azul deverá obrigatoriamente ser preenchido de caneta, constando a anotação da placa do veículo, do mês, dia, hora e minutos da chegada do veículo;

II - O cartão deverá ser pendurado no espelho retrovisor interno do veículo, com a frente voltada para fora, ou colocado no painel do veículo, em local visível, com a frente voltada para fora;

III - O cartão Zona Azul deve ser utilizado exclusivamente por automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, de qualquer das categorias relacionadas no inc. III do art. 96 do CTB;

IV - O tempo permitido de estacionamento numa mesma vaga é o indicado na Placa de Regulamentação, fixada no local;

V - O cartão é válido nas áreas de permanência de 1, 2 e 5 horas, sendo necessários um cartão para a permanência de 1 (uma) hora, dois cartões para o estacionamento de permanência de 2 (duas) horas, um cartão para o estacionamento de permanência de 5 (cinco) horas;

VI - O estacionamento em áreas de permanência de 2 (duas) horas por período superior a 1 (uma) hora, dependente da utilização de dois cartões preenchidos com horários sucessivos;

VII - Será considerado estacionamento irregular, estando sujeito a Multa e Remoção do veículo, o usuário que:

- a) Estacionar sem usar o cartão ou deixá-lo sem preencher;
- b) Usar o cartão com cortes, emendas, rasuras, perfurações ou com qualquer alteração em suas características originais;
- c) Revestir o cartão com qualquer tipo de material;
- d) Preencher o mesmo cartão por mais de uma vez;
- e) Falsificar ou adulterar o cartão;
- f) Preencher o cartão a lápis;
- g) Preencher o cartão de forma incorreta ou incompleta;
- h) Colocar o cartão do lado de fora do veículo;
- i) Colocar o cartão em local sem visibilidade para a fiscalização;
- j) Ultrapassar o tempo permitido de estacionamento.

VIII - O horário de funcionamento dos estacionamentos Zona Azul, salvo indicação em contrário nas placas de sinalização, serão: de segunda à sexta-feira, de 07 às 18 horas.

Art. 2° - A venda do cartão Zona Azul será feita nos postos de venda credenciados pela empresa vencedora da licitação de modalidade concorrência 09/03, de acordo com o Contrato n° 005/04 - Estaciotec Ltda. O valor unitário máximo de venda ao usuário final por cartão será de R\$ 1,20 (um real e vinte).

Art. 3° - O novo modelo do talão Zona Azul está no Anexo I.

Art. 4° - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Portaria n° 104/04, de 15 de março de 2004, dessa AMC.

Registre-se, publique-se, cumpra-se.

GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 18 de novembro de 2004. Francisco José Matos Nogueira-PRESIDENTE

dos em função deste convênio. CLÁUSULA OITAVA: Fica eleito o foro da cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, para dirimir quaisquer dúvidas oriundas deste convênio. E, por estarem acordadas, as partes convenientes e as intervenientes, firmam este instrumento em 03 (três) vias de igual teor e forma para um único efeito. Fortaleza, 13 de junho de 2005. **Vicente de Paulo Pinto da Costa - INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DO MUNICÍPIO - IPM. Rogers Marcelo Oliveira Azevedo - FANOR - FACULDADES NORDESTE.**

INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DE FORTALEZA

PORTARIA Nº 54/2005 - O SUPERINTENDENTE DO INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais, e tendo em vista o que consta do MEMO/PROJU nº 06/2005, subscrito pelo Advogado Carlos Helvécio Teixeira Bezerra. RESOLVE: Revogar a Portaria nº 39/2005, de 12 de maio do corrente ano, publicada no Diário Oficial do Município de 19 (dezenove) de maio do ano em curso, até deliberação posterior sobre a matéria ali versada. SUPERINTENDÊNCIA DO INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DE FORTALEZA, em 14 de junho de 2005. **Antônio Almir de Sousa - SUPERINTENDENTE DO IPM/FORT. VISTO: Ana Maria de Carvalho Fontenele - SECRETÁRIA DE ADMINISTRAÇÃO.**

*** **

PORTARIA Nº 55/2005 - O SUPERINTENDENTE DO INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais e com fulcro no art. 88 da Lei nº 6.794 (Estatuto dos Servidores do Município de Fortaleza) e; CONSIDERANDO: As informações contidas no Processo Administrativo nº 1529/2003 - IPM/FORT., cujo interessado é o servidor GLADSTONE FONTGALLAND. RESOLVE: Autorizar a redução da carga horária de trabalho do servidor GLADSTONE FONTGALLAND, matrícula nº 0335, lotado no Posto de Aferição de Caminhões e Vagões do IPM/Fortaleza, em 01 hora/dia que passará a ser das 7:00h à 12:00h. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. SUPERINTENDÊNCIA DO INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DE FORTALEZA, em 16 de junho de 2005. **Antônio Almir de Sousa - SUPERINTENDENTE. VISTO: Ana Maria de Carvalho Fontenele - SECRETÁRIA DE ADMINISTRAÇÃO DO MUNICÍPIO.**

INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA

PORTARIA Nº 436/1985 - O PRESIDENTE DO INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o art. 28, item X, do Decreto nº 4218 de 07.05.85. RESOLVE: Determinar, que de acordo com o art. 121, item 81 do Estatuto dos Funcionários Públicos do Município de Fortaleza, aprovado pela Lei nº 4058 de 02 de outubro de 1972, combinado com o art. 1º da Lei nº 5399 de 06.05.81, publicado no Diário Oficial do Município em 15.07.77, seja averbado a fé de ofício de MARIA ZILMAR DOS SANTOS, matrícula nº 2058, lotada na Unidade Central, exercendo a função de Atendente de Enfermagem, integrante do Quadro de Servidores desta Autarquia Municipal, o tempo de serviço prestado ao Instituto Dr. José Frota no período de 01.05.76 a 01.04.78, conforme Processo nº 1.062/85. Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DA PRESIDÊNCIA DO INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA, em 18 de julho de 1985. **Dr. Antônio de Oliveira - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 456/1985 - O PRESIDENTE DO INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o art. 28, item X, do Decreto nº 4218 de

21.12.73, combinado com o Processo nº 1875/85, de 21.08.85. RESOLVE: Conceder aos servidores abaixo relacionados, integrantes do Quadro de Servidores desta Autarquia Municipal, a Gratificação de 40% (quarenta por cento) de Raio X, sobre seus salários, a partir de 01.09.85.

01 - Absalão de Almeida Filho	Mat. 0510
02 - Osiel de Sousa Lima	" 6028
03 - Núbia Martins	" 0732
04 - Fco. de Assis C. Ferreira	" 0506
05 - Maria Eugênia L. Ferreira	" 0505
06 - Maria Eveline P. Lima	" 6007
07 - Roberto José P. Bezerra	" 5009
08 - José Ricardo de Figueiredo	" 2497
09 - Edmar Bastos Gonçalves	" 1309

Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DA PRESIDÊNCIA DO INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA, em 27 de agosto de 1985. **Dr. Antônio de Oliveira - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 310/2005 - O SUPERINTENDENTE DO INSTITUTO DR. JOSÉ FROTA, usando das atribuições que lhe conferem os artigos 211 e 212, da Lei nº 6.794 de 27.12.1990, e tendo em vista as conclusões do relatório da CPAD referentes ao Processo nº 0087/04 - CPAD, instituído pela Portaria nº 059/05 - PGM, de 08.03.2005, publicada em 09.03.05, D.O.M. RESOLVE: Absolver o servidor RICARDO ANTÔNIO GÊNVOA DE CASTRO, Médico, lotado no Instituto Dr. José Frota - IJF, matrícula nº 10455.1-2, em virtude da ausência de prova quanto ao fato apurado. Fortaleza(Ce), 14 de junho de 2005. **Francisco Wandemberg R. dos Santos - SUPERINTENDENTE/IJF.**

*** **

EXTRATO AO CONTRATO DE FORNECIMENTO - CONTRATO Nº 053/2005. FUNDAMENTO LEGAL: Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. Pregão Eletrônico nº 01/2005. Processo de Licitação nº 02718/2005-IJF CONTRATANTE: Instituto Dr. José Frota - IJF. CONTRATADA: PRODIET Farmacêutica Ltda. OBJETO: Fornecimento de antimicrobianos. VALOR GLOBAL: R\$ 88.200,00 (oitenta e oito mil, duzentos reais). GARANTIA: R\$ 2.646,00 (dois mil, seiscentos e quarenta e seis reais). VIGÊNCIA: 12 (doze) meses. CRÉDITO ORÇAMENTÁRIO: Previsto sob o nº 3.3.90.30, Fonte de Recurso 0283 - Código 10.302.0031.2.058.0001 do orçamento do Instituto Dr. José Frota. FORO: Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 15.06.2005. SIGNATÁRIOS: **Dr. Francisco Wandemberg Rodrigues dos Santos - SUPERINTENDENTE DO IJF. Vanda Ferreira de Sousa - REPRESENTANTE DA CONTRATADA. VISTO: Marta Batista Landim - COORDENADORA DA PROJUR-IJF.**

FUNDAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO HABITACIONAL DE FORTALEZA

ERRATA - Na Portaria nº 44/2005 da Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza - HABITAFOR, de 18 de abril de 2005, publicada no Diário Oficial do Município de 26 de abril de 2005, página 12, ONDE SE LÊ: "Assistente Técnico", LEIA-SE: "Assistente Técnico de Informações Georreferenciadas". Fortaleza, 16 de junho de 2005. **Olinda Maria dos Santos - PRESIDENTE DA HABITAFOR. VISTO: Ana Maria de Carvalho Fontenele - SECRETÁRIA DA SAM.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 159/2005 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLI-

COS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de Trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000, bem como de acordo com o Ofício nº 936/01 - DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito; CONSIDERANDO a faculdade que a Administração Pública tem de rever seus próprios atos, inerente ao princípio da autotutela; CONSIDERANDO a conveniência e a oportunidade. RESOLVE: Art. 1º - Revogar a Portaria nº 128/2002, de 04 de julho de 2002, que dispõe sobre a isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul aos membros da Associação dos Auditores e Fiscais do Tesouro do Estado do Ceará - AUDITECE. Art. 2º - Essa Portaria entra em vigor na data de sua publicação. Registre-se, publique-se, cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 21 de junho de 2005. **José Ademar Gondim Vasconcelos - PRESIDENTE DA AMC.**

*** **

EXTRATO DO CONTRATO Nº 09/2005 - CONTRATANTE: Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. CONTRATADO: SM Cavalcante Oliveira - ME. FUNDAMENTO: Pregão Presencial nº 01/2005, Processo Administrativo nº 1825/2005, Lei nº 10.520 de 17 de julho de 2002, Decreto Municipal nº 11.251 de 10 de setembro de 2002 e Lei Federal nº 8.666/93 de 21 de junho de 1993, com as modificações posteriores. OBJETO: O contrato tem por objeto a contratação de pessoa jurídica para execução dos serviços de reboque/remoção de veículos pequenos, médios e grandes das vias públicas, dentro do perímetro urbano do Município de Fortaleza. VALOR: Dá-se a este contrato o preço global de R\$ 100.999,92 (cem mil, novecentos e noventa e nove reais e noventa e dois centavos), sendo os seguintes preços unitários:

Item	Modalidade I - Viagem (Remoção)	Quant. Anual de Remoções	Preço Unitário Máximo R\$	Preço total Máximo Anual R\$
01	Caminhão reboque com plataforma hidráulica, mínimo de 5,5m de comprimento, para remoção de veículo pequeno e médio	1200	55,00	66.000,00
02	Caminhão reboque tração com lança, para remoção de caminhões truck e ônibus	36	147,22	5.299,92
-	Valor Total por Viagem R\$	-	-	71.299,92
-	Modalidade II - Hora Trabalhada (à Disposição)	Quant. de Hora Trab./Ano	Preço Unitário Máximo da Hora Trabalhada R\$	Preço total Máximo da Hora Trabalhada R\$
03	Caminhão reboque com plataforma hidráulica, mínimo de 5,5m de comprimento, para remoção de veículo pequeno e médio	600	40,00	24.000,00
04	Caminhão reboque tração com lança para remoção de caminhões truck e ônibus	60	195,00	5.700,00
-	Valor total da Hora Trabalhada R\$	-	-	29.700,00
-	Valor Global (Modalidade I Remoções + Modalidade II Horas Trabalhadas) R\$	-	-	100.999,92

RECURSO FINANCEIRO: Projeto/Atividade 06.181.0036.2055.0001, Elemento de Despesa 3.3.90.39, Fonte de Recurso 280 do orçamento da AMC. PRAZO DE VIGÊNCIA: Este contrato terá vigência de 12 meses contados a partir da sua assinatura e publicação, podendo ser prorrogado nos limites da lei e mediante justificativa do interesse público. DATA DA ASSINATURA: 10 de junho de 2005. SIGNATÁRIOS: Pela

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, Sr. José Ademar Gondim Vasconcelos. Pela CONTRATADA, SM CAVALCANTE OLIVEIRA - ME., Sr. Sérgio Murilo Cavalcante Oliveira.

*** **

EXTRATO DO QUINTO ADITIVO AO CONTRATO Nº 006/2003 - CONTRATANTE: Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. CONTRATADO: TRAPÉZIO Locadora de Veículos e Serviços Ltda. OBJETO: O presente aditivo tem por objeto reajustar os valores estabelecidos na Cláusula Quarta do contrato acima epigrafado, decorrente de atualização monetária, concernente ao período de 12 (meses) já transcorridos, de abril de 2004 a março de 2005, considerando o índice INPC-IBGE para o período que é de 6,08% (seis vírgula, oito por cento), cujos valores serão respectivamente: • Preço unitário mensal da franquia do veículo de passeio tipo Uno Mille Fire: R\$ 1.690,88 (um mil, seiscentos e noventa reais e oitenta e oito centavos); • Preço unitário mensal da franquia do veículo utilitário tipo Kombi: R\$ 2.024,54 (dois mil e vinte e quatro reais e cinquenta e quatro centavos); Preço unitário do km excedente do veículo de passeio (Tipo I): R\$ 0,84 (oitenta e quatro centavos); Preço unitário do km excedente do veículo utilitário (Tipo II): R\$ 1,05 (um real e cinco centavos). Ao final da vigência contratual, o valor global reajustado (preço mensal da franquia acrescido dos valores correspondentes à quantidade de quilômetros excedentes efetivamente rodados) não poderá ultrapassar o limite de R\$ 98.053,41 (noventa e oito mil e cinquenta e três reais e quarenta e um centavos) para o lote 01, e de R\$ 203.588,57 (duzentos e três mil, quinhentos e oitenta e oito reais e cinquenta e sete centavos) para o lote 02. DO FUNDAMENTO: O presente aditivo fundamenta-se no Processo Administrativo nº 2630/05, bem como na Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. DATA DA ASSINATURA: 14 de junho de 2005. SIGNATÁRIOS: Pela CONTRATANTE, **AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, Sr. José Ademar Gondim Vasconcelos.** Pela CONTRATADA, **TRAPÉZIO LOCADORA DE VEÍCULOS E SERVIÇOS LTDA., Sr. José Adail Carneiro Silva.**

*** **

EXTRATO DO PRIMEIRO ADITIVO A CARTA CONTRATO Nº 002/2005 - CONTRATANTE: Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. CONTRATADO: João Nogueira Neto - ME. OBJETO: Fica acertado entre ambas que, em razão da mudança de razão social, a parte Contratada passa a ser denominada EL SHADAY SERVIÇOS DE PESQUISA LTDA - ME., com CNPJ nº 07.327.099/0001-80. DO FUNDAMENTO: O presente termo se fundamenta na solicitação do Departamento Administrativo Financeiro da AMC, e na Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. SIGNATÁRIOS: Pela **AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, Sr. José Ademar Gondim Vasconcelos.** Pela CONTRATADA, **EL SHADAY SERVIÇOS DE PESQUISA LTDA - ME.,** representado, o **Sr. João Nogueira Neto.** DATA DE ASSINATURA: 16 de junho de 2005. VISTO: **Marisley Pereira Brito - COORDENADORA DA PROCURADORIA JURÍDICA DA AMC.**

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO S.A.

TERMO DE COMPROMISSO DE ESTÁGIO. A Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A. - ETTUSA, a Universidade Estadual do Vale do Acaraú - UVA e ELIZABETE PEREIRA DOS SANTOS OLIVEIRA, aluna regularmente matriculada no 4º semestre do curso de Gestão de Pequenas e Médias Empresas, matrícula nº 2003202122, celebram entre si

Programa Habitar Brasil/BID, tudo de acordo com os anexos deste edital, distribuído no primeiro momento com elaboração do Projeto de Participação Comunitária Reformulando/Reprogramando o PPC e no segundo momento na execução das Atividades/Ações do Projeto de Participação Comunitária PPC Reformulado/Reprogramado nos Eixo I - Mobilização e Organização Comunitária - MOC - Eixo II - Educação Sanitária e Ambiental - ESA e Eixo III - Geração de Trabalho e Renda, devendo todo o trabalho ter a aprovação da Caixa Econômica Federal, pelo valor global de R\$ 345.500,00 (trezentos e quarenta e cinco mil e quinhentos reais), HOMOLOGANDO a presente licitação e ADJUDICANDO seu objeto em favor da PEC - Polar Empreendimentos e Consultoria Ltda, CNPJ nº 04.245.430/0001-24, vencedora do certame, tudo com fundamento nas justificativas fáticas e na Lei nº 8.666/93 nos termos expostos na decisão da Comissão Permanente de Execução das Licitações da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 10 de outubro de 2006. **Olinda Maria dos Santos - PRESIDENTA DA HABITAFOR.**

*** **

TERMO DE HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO - Acolho a decisão em todos seus termos da Comissão Permanente de Execução das Licitações da Prefeitura Municipal de Fortaleza, pertinente ao procedimento licitatório realizado nos termos do edital e seus anexos de fls. 42/119, acolhendo, por via de consequência, as decisões que analisaram as habilitações e a regularidade quanto à apresentação das propostas de preços das concorrentes, cujo objeto foi licitado através da Licitação na modalidade Convite nº 05/2006, Processo Administrativo nº 0729/2006, referente à contratação de pessoa jurídica para a construção de três unidades habitacionais unifamiliares, situadas no Bairro do Autran Nunes, no âmbito da Secretaria Executiva Regional III - SER III, em face do incêndio e explosão dos imóveis objeto deste edital, conforme as especificações contidas nos anexos que fazem parte do presente instrumento convocatório, pelo valor global de R\$ 37.556,57 (trinta e sete mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e cinquenta e sete centavos), HOMOLOGANDO a presente licitação e ADJUDICANDO seu objeto em favor da empresa CHRIS Construções Ltda inscrita no CNPJ nº 06.101.942/0001-42 com sede na Cidade de Fortaleza, na Rua Francisca Clotilde, nº 98, sala A, Bairro Parque Araxá, representada pela sua Sócia Gerente Anna Christinna Alves de Souza, nacionalidade brasileira, estado civil casada, CPF nº 486.351.463-87, vencedora do certame, tudo com fundamento nas justificativas fáticas, na Lei 8.666/93 e nos termos expostos na decisão da Comissão Permanente de Execução das Licitações da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 16 de outubro de 2006. **Olinda Maria dos Santos - PRESIDENTA DA HABITAFOR.**

*** **

DESPACHO:

HOMOLOGAÇÃO

01. Ciente;

02. HOMOLOGO a licitação, cujo objeto é a aquisição de veículo automotor terrestre, com potência de mil (1.000) cilindradas, tipo popular, na cor branca, com cinco portas e equipado com ar condicionado, para uso da Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza - HABITAFOR, em favor da empresa RENAULT DO BRASIL S.A., CNPJ nº 00.913.443/0001-73, vencedora do item 01 no valor global de 27.500,00 (vinte e sete mil e quinhentos reais) de acordo com o Relatório do Pregão Eletrônico nº 01/2006 do Gabinete da HABITAFOR, às fls. 152 e 153, dos respectivos autos. A despesa decorrente desta licitação correrá à conta de dotações consignadas ao: Projeto/Atividade 16.122.0002.2002.026, Elemento de Despesa 44.90.52, Fonte de Recurso 100 do orçamento da HABITAFOR. Fortaleza, 27 de setembro de 2006. **Olinda Maria dos Santos - PRESIDENTA DA HABITAFOR.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 303/2006 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE reconhecer a dívida, tendo em vista o que determina o Decreto nº 11976, 12.01.2006, art. 8º III, em favor da Empresa HS TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO LTDA - CNPJ 04.841.072/0001-12, referente ao serviço de digitalização dos documentos não pagos no período: novembro/01 a janeiro/05, conforme Contratos nºs 04/2005 e 09/2004 (2º e 4º aditivos), no valor global de R\$ 426.524,47 (quatrocentos e vinte e seis mil, quinhentos e vinte e quatro reais e quarenta e sete centavos), cuja despesa deverá ser classificada na Dotação Orçamentária 06.181.0036.2055.0001 - Operacionalização do Trânsito, Elemento de Despesa 3.3.90.92 - Despesas do Exercício Anterior, Fonte 280, do vigente orçamento desta Autarquia. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 16 de outubro de 2006. **Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Júnior - PRESIDENTE.**

*** **

PORTARIA Nº 310/2006 - Dispõe sobre a isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul e dá outras providências. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, no exercício das atribuições conferidas pela Lei nº 8.419/2000. CONSIDERANDO que compete o Poder Público Municipal através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste Município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X, do artigo 24 da Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. CONSIDERANDO que os veículos prestadores de serviço de utilidade pública necessitam de livre parada e estacionamento no local da prestação do serviço. CONSIDERANDO que os oficiais de justiça cumprem determinações judiciais fora da sede dos Tribunais e dos Fóruns, de modo a garantir o efetivo cumprimento do interesse público, mormente a aplicação legal ao caso concreto, conforme o art. 143 do Código de Processo Civil. CONSIDERANDO a necessidade de ampliar os efeitos da Portaria nº 125, de 15 de abril de 2003, a todos os Oficiais de Justiça que efetuam diligências no âmbito de circunscrição do Município de Fortaleza, em virtude da portaria referenciada restringir a regulamentação de isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul somente para os oficiais de justiça avaliadores filiados ao Sindicato dos Oficiais de Justiça no Estado do Ceará - SINCOJUST. CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Isentar da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul, no âmbito circunscricional de competência da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, os veículos particulares dos oficiais de justiça, em diligência para o Poder Judiciário, quando devidamente cadastrados no banco de dados da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC. Parágrafo Único - O período de permanência do veículo não deverá exceder 02 (duas) horas/vaga/dia, preservando a rotatividade do sistema. Art. 2º - As solicitações de credenciamento dos veículos deverão ser protocolizadas na sede desta Autarquia, nos dias úteis, entre as 8h e 17h, não havendo qualquer ônus para o requerente, sendo necessária a apresentação dos seguintes documentos: a) RG (Cédula de Identidade); b) CPF (Cadastro de Pessoa Física); c) CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) do veículo a ser credenciado; d) Declaração do órgão ao qual está vinculado constando o nome do Oficial de Justiça, matrícula e lotação; e) Com-

provante de endereço atualizado. Parágrafo Único: O veículo não necessariamente deverá estar em nome do Oficial de Justiça, podendo estar em nome de terceiro, no entanto, se este for o caso, o interessado deverá comprovar laço consanguíneo ou de afinidade com o proprietário do veículo. Art. 3º - Em caso de transferência da posse do veículo credenciado fica o beneficiário obrigado a informar a esta Autarquia imediatamente. Parágrafo Único: O não cumprimento deste artigo acarretará em anulação do credenciamento e conseqüente possibilidade de autuação. Art. 4º - Respeitar-se-á o limite de credenciamento de no máximo um veículo para cada Oficial de Justiça. Art. 5º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 125, de 15 de abril de 2003. Registre-se, publique-se, cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 19 de outubro de 2006. **Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Júnior - PRESIDENTE.**
*** **

EXTRATO DO SEGUNDO ADITIVO AO CONTRATO Nº 008/2004 - CONTRATANTE: Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. CONTRATADO: Empresa NOVAKOASIN Equipamentos e Sistemas Ltda. OBJETO: O Presente aditivo tem por objeto prorrogar o prazo de vigência do contrato acima epigrafado por mais 15 (quinze) meses, a contar da data da assinatura deste instrumento. DO FUNDAMENTO: O Presente aditivo fundamenta-se na cláusula terceira do contrato em referência, bem como no art. 57, II da Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. DATA DA ASSINATURA: 16 de outubro de 2006. SIGNATÁRIOS: Pela CONTRATANTE: **AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - Sr. Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Júnior.** Pela CONTRATADA: **EMPRESA NOVAKOASIN EQUIPAMENTOS E SISTEMAS LTDA - Sr. Valdir Roberto dos Santos.** VISTO: **Ana Bárbara Rolim de Barros - COORD. DA PROCURADORIA JURÍDICA.**
*** **

EXTRATO DO PRIMEIRO ADITIVO AO CONTRATO Nº 17/2006 - CONTRATANTE: Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza. CONTRATADO: STENCIL - Comércio de Móveis e Equipamentos para Escritório Ltda. OBJETO: O Presente aditivo tem por objeto promover o primeiro acréscimo quantitativo no objeto original do contrato, dentro dos limites previstos na Lei de Contratos e Licitações em decorrência do artigo 65, I, "b". O acréscimo financeiro decorrente desse ajuste corresponde a R\$ 348,00 (trezentos e quarenta e oito reais), o que equivale a 21,77% (vinte e uma vírgula setenta e sete por cento) do valor inicial do contrato.

IT	QTD	UD	DESCRIÇÃO	VL UNIT.	VL TOTAL
01	01	PÇ	Birô com três gavetas em melamina na cor cinza, estrutura em aço reforçado, acabamento em PVC rígido na cor preta, medindo: 1,50 x 0,60 x 0,74 - Mr. Teixeira Móveis	R\$ 230,00	R\$ 230,00
02	01	PÇ	Mesa pra micro com duas gavetas e suporte pra CPU e teclado na cor cinza, estrutura metálica em aço reforçado medindo 1400 x 680 x 780 mm - Mr. Teixeira Móveis	R\$ 118,00	R\$ 118,00

DO FUNDAMENTO: O Presente aditivo fundamenta-se na Lei nº 8.666/93 e suas alterações posteriores. DATA DA ASSINATURA: 25 de setembro de 2006. SIGNATÁRIOS: Pela CONTRATANTE: **AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - Sr. Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Júnior.** Pela CONTRATADA: **STENCIL - COMÉRCIO DE MÓVEIS E EQUIPAMENTOS PARA ESCRITÓRIO LTDA - Sr. Gildenan Gonçalves Rodrigues.** VISTO: **Ana Bárbara Rolim de Barros - COORD. DA PROCURADORIA JURÍDICA.**

EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO

PORTARIA Nº 367/2006 - O PRESIDENTE DA EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO - EMLURB, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE: I - Conceder a Gratificação pela prestação de Serviços Extraordinários, nos termos do artigo 1º, item I do Decreto nº 11.937, de 27.12.2005, aos servidores abaixo:

MAT.	SERVIDORES	T. HORAS	MESES	CARGO	LOTAÇÃO
02.843	JOSIMAR BRINDEIRO DA SILVA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
06.529	ADENILDO PEREIRA FREITAS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
06.692	PAULO ALVES DE LIMA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
07.703	EDGAR PATRICIO DOS SANTOS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
10.129	JOSÉ SOMBRA CAVALCANTE	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
10.213	EDGAR ELIAS NOGUEIRA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
10.371	FCO. VANDERLINO RODRIGUES	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
11.069	FCO. DE ASSIS NASCIMENTO	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
12.544	JOÃO JERÔNIMO ALVES	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
12.707	JOSÉ VALDEMIR DE SALES	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
12.768	PEDRO ALVES DA SILVA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
20.997	OSVALDO AGUIAR DE FREITAS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
00.584	RAIMUNDO RODRIGUES BEZERRA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
03.543	FCO. SINÉSIO DA SILVEIRA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
08.988	LUZARDO VIANA DOS SANTOS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
12.295	FCO. CARLOS MOTA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
10.193	FCO. ALVES DA SILVA	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
06.761	FCO. MARQUES DOS SANTOS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.
01.392	ANTONIO MILTON R. PASSOS	122	Out/Nov e Dezembro/2006	Motorista	S. Transp.

Cientifique-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DA PRESIDÊNCIA DA EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO - EMLURB, em 28 de setembro de 2006. **Antônio Ronivaldo da Silva Maia - PRESIDENTE DA EMLURB.** VISTO: **Alfredo José Pessoa de Oliveira - SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO.**
*** **

FUNDAÇÃO DE CULTURA, ESPORTE E TURISMO

EXTRATO DE PREMIAÇÃO Nº 15/2006 - CONCEDENTE: Fundação de Cultura, Esporte e Turismo - FUNCET, com sede na Rua Pereira Filgueiras, nº 04 - Centro na cidade de Fortaleza, Ceará, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 11.333.218/0001-84, neste ato representada por sua Presidente Interina: Sílvia Leite Bessa e Premiada: MUSIMANIA ESCOLA DE MÚSICA LTDA, sociedade civil empresarial limitada, situada à Avenida Viena Weyne, nº 1035, cidade dos Funcionários, Fortaleza - Ce, inscrita no CNPJ sob o nº 07.352.929/0001-29, representada pelo seu sócio Tarcísio Achiles Falcão, brasileiro, portador de RG nº 196398 SSP-CE e CPF 134.527.463-72, residente a Avenida Viena Weyne, nº 1072, Cidade dos Funcionários, Fortaleza - Ce. PRAZO DE VIGÊNCIA: Seis meses a contar da data de assinatura. VALOR: R\$ 15.000,00 (quinze mil reais). DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA: Programa 13.392.0054.1272.0004, Elemento de Despesa 339031, Fonte 0100 do orçamento da FUNCET. DO FORO: Comarca de Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 24 de novembro de 2006. ASSINAM O TERMO: **Sílvia Leite Bessa - PRESIDENTA INTERINA DA FUNCET - CONCEDENTE. Tarcísio Achiles Falcão - PREMIADO PELO 1º EDITAL DAS ARTES DO ANO DE 2006 - PREMIADO. VISTO: Márcia Sucupira Viana - PROCURADORA JURÍDICA DA FUNCET.** DATA: 24.11.2006.

*** **

EXTRATO DE PREMIAÇÃO Nº 16/2006 - CONCEDENTE: Fundação de Cultura, Esporte e Turismo - FUNCET, com sede na Rua Pereira Filgueiras, nº 04 - Centro na cidade de Fortaleza, Ceará, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 11.333.218/0001-84, neste ato representada por sua Presidente Interina: Sílvia Leite Bessa e Premiada CENTRAL ÚNICA DAS FAVELAS, entidade civil sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 07.467.183/0001-07, situada à Rua da Alegria, nº 26, Comunidade da Quadra Aldeota, Fortaleza-Ce., representada pelo seu Coordenador Geral Francisco José Pereira de Lima, portador de RG nº 9100102001 SSP-CE e CPF 441.684.033-00. PRAZO DE VIGÊNCIA: Seis meses a contar da data de assinatura. VALOR: R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA: Programa: 13.392.0054.1272.0003, Elemento de Despesa 339031, Fonte: 100 do orçamento da FUNCET. DO FORO: Comarca de Fortaleza. DATA DA ASSINATURA: 24 de agosto de 2006. ASSINAM O TERMO: **Sílvia Leite Bessa - PRESIDENTE INTERINA DA FUNCET - CONCEDENTE. Francisco José Pereira de Lima - PREMIADO PELO 1º EDITAL DAS ARTES DO ANO DE 2006 - PREMIADO. VISTO: Márcia Sucupira Viana - PROCURADORA JURÍDICA DA FUNCET.** DATA: 24.11.2006.

FUNDAÇÃO DA CRIANÇA E DA FAMÍLIA CIDADÃ

EXTRATO DO TERMO DE CESSÃO DE BENS MÓVEIS - NATUREZA DO ATO: Termo de Cessão de Bens Móveis, que entre si celebram a Fundação da Criança e da Família Cidadã - FUNCI e o Município de Fortaleza. OBJETO: O presente termo tem por objeto a cessão de bens móveis ao cessionário, quais sejam: 03 (três) aparelhos condicionadores de ar, inscritos nos tombamentos de nº 5535; nº 5599; e nº 5600. Os referidos bens serão destinados ao Projeto Casa Brasil, sendo este de responsabilidade do Município de Fortaleza e estando localizado nesta capital à Rua Pio Saraiva, s/n, Quintino Cunha - Complexo da Cidadania José Carlos Ribeiro. DATA: 29.11.2006. VIGÊNCIA: O presente instrumento terá início na data de sua assinatura e vigorá por prazo indeterminado, devendo-se observar o disposto no item "2.2, B" do presente termo de cessão. ASSINATURAS: **Glória Maria dos Santos Diógenes - PRESIDENTE DA FUNCI. Luizianne de Oliveira Lins - MUNICÍPIO DE FORTALEZA.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 358/2006 - Dispõe sobre a isenção da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul, por veículos a serviço da Secretaria Extraordinária do Município de Fortaleza. O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, no exercício de suas atribuições legais concedidas pela Lei nº 8.419/2000, e CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste Município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o dispositivo no inciso X do art. 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. CONSIDERANDO que os veículos prestadores de serviços de utilidade pública necessitam de livre parada e estacionamento no local da prestação do serviço. CONSIDERANDO, finalmente, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Isentar da utilização do cartão nas vias do Sistema de Estacionamento Rotativo Zona Azul do Município de Fortaleza, nos veículos de placas HWJ 9904, modelo Astra Sedan, de uso do Secretário da Secretaria Extraordinária situada no Bairro Centro, nesta urbe, HYG-9659, modelo Gol, de uso do Assessor do Secretário da referida Secretaria e HYZ-7170, modelo Celta de uso da Secretaria nas demais áreas, visto que os mencionados veículos estão a serviço oficial da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Art. 2º - Fica determinado que a Secretaria Extraordinária deverá oficial imediatamente esta Autarquia, caso ocorram alterações supervenientes que possam ensejar a revogação deste ato, antes do término de sua vigência. Art. 3º - Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação, assim permanecendo pelo prazo de 06 (seis) meses. Registre-se, publique-se e cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, em 05 de dezembro de 2006. **Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Júnior - PRESIDENTE DA AMC.**

*** **

PORTARIA Nº 359/2006 - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, no uso de suas atribuições legais. RESOLVE reconhecer a dívida, tendo em vista o que determina o Decreto nº 11976, de 12.01.2006, art. 8º, III, em favor da empresa MOTA COMUNICAÇÃO LTDA, CNPJ 05.156.040/0001-40, referente ao Contrato nº 010/2005, no valor de R\$ 741,50 (setecentos e quarenta e um reais e cinquenta centavos), cuja despesa deverá ser classificada na Dotação Orçamentária 06.122.0006.2008.0004 - Comunicação de Governo, Elemento de Despesa 3.3.90.92 - Despesas do Exercício Anterior, Fonte 280, do vigente orçamento desta Autarquia.

PROCESSO	MÊS / MANUTENÇÃO	VR. MEDIDO
15753/06	Dezembro/05	741,50

GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA, em 05 de dezembro de 2006. **Flávio Eduardo de Patrício Ribeiro Jr. - PRESIDENTE DA AMC.**

EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO

PORTARIA Nº 300/2006 - O PRESIDENTE DA EMPRESA MUNICIPAL DE LIMPEZA E URBANIZAÇÃO - EMLURB, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista o

ções posteriores. Processo Administrativo nº 68738/2009 - IJF. CONTRATANTE: Instituto Dr. José Frota - IJF. CONTRATADA: Empresa BRASILEIRA de Correios e Telégrafos. OBJETO: Prorrogar por mais 12 (doze) meses o prazo de duração do contrato em referência, com início em 03.08.2009 e término em 02.08.2010 e exclusão da alínea "a", subitem 1.1.1 do item 1.1 da cláusula primeira do contrato em referência. VIGÊNCIA: 12 (doze) meses, com início em 03.08.2009 e término em 02.08.2010. FORO: Fortaleza/Ceará. DATA DA ASSINATURA: 13.07.2009. SIGNATÁRIOS: Dr. **Messias Barbosa Lima - SUPERINTENDENTE INTERINO DO IJF. Fernando Antônio Coelho Lima - REPRESENTANTE DA CONTRATADA.** VISTO: **Marta Batista Landim - COORDENADORA DA PROJUR - IJF.**

AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA

PORTARIA Nº 137/2009 - Dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago em vias públicas no Município de Fortaleza, denominado Zona Azul; revoga a Portaria nº 375-A de 1º de dezembro de 2004 e dá outras providências - O PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, autoridade de trânsito do Município de Fortaleza, no exercício das atribuições estabelecidas pela Lei nº 8.419/2000 e de acordo com o Ofício nº 936/01 - DENATRAN, que integrou a AMC ao Sistema Nacional de Trânsito, bem como exercendo a competência para regulamentar o trânsito de veículos, no âmbito da sua circunscrição, conforme estabelecido no inciso II do art. 24 da Lei Federal nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal, através da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza - AMC, órgão executivo de trânsito deste Município, implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, de acordo com o disposto no inciso X do art. 24 da referida Lei Federal nº 9.503/1997. CONSIDERANDO que também faz parte das competências do órgão executivo de trânsito do município estabelecidas nos incisos VI e VII do art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito, executar a fiscalização do trânsito; autuar; aplicar as medidas administrativas cabíveis; aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de estacionamento previstas no CTB. CONSIDERANDO ainda a função imperativa de propiciar de forma equânime, idênticas oportunidades de fruição da via pública com vistas a garantir a segurança do trânsito e o melhor fluxo de veículos. CONSIDERANDO o que estabelecem as Resoluções nº 302, 303 e 304 - CONTRAN de 18.12.2008, acerca de áreas de estacionamentos específicos para veículos; reserva de vagas destinadas exclusivamente às pessoas idosas e para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção. CONSIDERANDO, por fim, que a matéria é de relevante interesse público. RESOLVE: Art. 1º - Implantar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, que será denominado Zona Azul, dentro do perímetro urbano do Município de Fortaleza, para veículos automotores, devidamente sinalizado para tal finalidade, segundo as diretrizes impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro. § 1º - O sistema aqui instituído objetiva a racionalização e a universalização do uso das vagas de estacionamento nas vias públicas, permitindo, dentro do perímetro urbano do Município de Fortaleza, uma grande rotatividade pelos seus usuários. § 2º - Este sistema será mantido, operado e fiscalizado pela Autarquia Municipal de Trânsito, Serviço Público e de Cidadania de Fortaleza - AMC. Art. 2º - A identificação da área de estacionamento rotativo pago será realizada através da sinalização viária vertical e horizontal específica que regulamentará os dias, os horários para o estacionamento dos veículos e o uso obrigatório do cartão Zona Azul, obedecidas as seguintes condições: I -

O cartão Zona Azul deverá obrigatoriamente ser preenchido a caneta, constando a anotação da placa do veículo, do mês, dia, hora e minutos da chegada do veículo, segundo as orientações contidas no verso do cartão; II - Após o preenchimento correto do cartão, este deverá ser pendurado no espelho retrovisor interno do veículo, com a frente voltada para fora, ou colocado no painel do veículo, em local visível, com a frente voltada para fora; III - O cartão Zona Azul deve ser utilizado exclusivamente por automóveis, caminhonetes, caminhonetes e utilitários, de qualquer das categorias relacionadas no inc. III do art. 96 do CTB; IV - O tempo permitido de estacionamento numa mesma vaga é o indicado na placa de regulamentação, fixada no local; V - O cartão é válido nas áreas de permanência de 2 (duas) e 5 (cinco) horas, sendo necessário um cartão para o estabelecimento de permanência de 2 (duas) horas e um cartão para o estacionamento de permanência de 5 (cinco) horas; VI - Será considerado estacionamento irregular, estando sujeito a multa e remoção do veículo, o usuário que: a) Estacionar sem usar o cartão ou deixá-lo sem preencher; b) Usar o cartão com cortes, emendas, rasuras, perfurações ou com qualquer alteração em suas características originais; c) Revestir o cartão com qualquer tipo de material; d) Preencher o mesmo cartão por mais de uma vez; e) Falsificar ou adulterar o cartão; f) Preencher o cartão a lápis; g) Preencher o cartão de forma incorreta ou incompleta; h) Colocar o cartão do lado de fora do veículo; i) Colocar o cartão em local sem visibilidade para a fiscalização; j) Ultrapassar o tempo permitido de estacionamento. VII - O horário de funcionamento dos estacionamentos Zona Azul é aquele indicado nas placas de sinalização; VIII - O usuário poderá, durante o período previsto no cartão Zona Azul, estacionar o seu veículo em qualquer uma das vagas existentes; IX - A permanência do condutor ou de outra pessoa no veículo não sobriga o uso do cartão Zona Azul; Parágrafo Único - A não utilização do cartão Zona Azul ou seu uso indevido nas áreas em que é obrigatória a sua utilização implicará na aplicação das sanções previstas no CTB. Art. 3º - Nas áreas de estacionamento rotativo deverão ser reservadas vagas para idosos e para pessoas portadoras de deficiência com dificuldades de locomoção obedecidas as resoluções 303 e 304 do CONTRAN de 18 de dezembro de 2008. Parágrafo Único - A reserva de vagas para estacionamento não exime os beneficiários acima descritos: I - do pagamento do cartão Zona Azul em área para ele reservada em estacionamento rotativo pago; II - das penalidades aplicadas por infrações de trânsito em conformidade com o CTB. Art. 4º - O valor do cartão será de R\$ 1,00 (um real) para os usuários, permitidos seu reajuste. Art. 5º - A AMC disponibilizará o cartão Zona Azul para os pontos de vendas credenciados ao preço de R\$ 0,90 (noventa centavos), valor que pode ser reajustado. Parágrafo Único - Os recursos auferidos com a comercialização dos cartões da Zona Azul serão empregados exclusivamente na sinalização de trânsito no Município de Fortaleza. Art. 6º - A implantação do sistema de estacionamento rotativo pago, denominado de Zona Azul, não implica na guarda e vigilância do veículo estacionado mas tão somente viabiliza o acesso igualitário às vagas de estacionamento em áreas urbanas do Município de Fortaleza com intenso fluxo de veículos, comércio, serviços dentre outros. Art. 7º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Portaria nº 375-A, de 1º de dezembro de 2004. Registre-se, publique-se, cumpra-se. GABINETE DO PRESIDENTE DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E DE CIDADANIA DE FORTALEZA - AMC, aos 22 de julho de 2009. **Fernando Faria Bezerra - PRESIDENTE.**

EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO DE FORTALEZA S.A

PORTARIA Nº 067-A - de 13 de julho de 2009. O DIRETOR PRESIDENTE DA EMPRESA DE TRANSPORTE URBANO DE FORTALEZA S/A - ETUFOR, no uso das atribui-