

CENTRO PAULA SOUZA
ETEC ALBERTO SANTOS DUMONT
Curso Técnico em Logística

Ellen Carolina Souza dos Santos
Luís Felipe Martins da Silva

PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DE UM ESTACIONAMENTO
ROTATIVO PAGO NA AVENIDA THIAGO FERREIRA

Guarujá
Dezembro / 2015

Ellen Carolina Souza dos Santos

Luís Felipe Martins da Silva

**PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DE UM ESTACIONAMENTO
ROTATIVO PAGO NA AVENIDA THIAGO FERREIRA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso Técnico em
Logística da Etec Alberto Santos Dumont,
orientado pelo Prof. José Carlos Santos da
Silva, como requisito parcial para
obtenção do título de técnico em Logística.

Guarujá

Dezembro / 2015

Dedicamos esse trabalho à Deus, que nos deu a vida, sabedoria, discernimento para entender o tema e paciência para poder concluir esse trabalho na mais absoluta harmonia.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por nos dar saúde, força para superar as dificuldades e nos fazer chegar até aqui.

Ao Coordenador do Curso e professor Marcos Roberto Diniz, por tudo o que fez por nós ao longo do curso.

Ao professor orientador José Carlos Santos da Silva, por toda a paciência, dedicação e suporte ao pouco tempo que lhe coube, pelas correções, incentivos e orientação.

Aos professores que contribuíram de alguma maneira para este trabalho.

Aos nossos familiares, pais, mães e filho, pelo amor, dedicação, incentivo e apoio incondicional para chegar até aqui.

A Companhia de Engenharia de Tráfego e a Prefeitura de Santos pela a atenção e agilidade das informações que nos foi concedida.

Aos consumidores e gerentes das lojas que tiveram paciência e cordialidade para nos atender e responder a pesquisa de campo.

E a todos de contribuíram direta ou indiretamente para a nossa formação, o nosso muito obrigado.

RESUMO

O aumento da demanda da frota de veículos pode ocasionar problemas em certos centros urbanos, principalmente naqueles que se concentram grandes centros comerciais e que não dispõe de tanto espaço para vagas de estacionamento. Na Avenida Thiago Ferreira essa realidade não é diferente, com um centro comercial que abriga 174 lojas de diversos segmentos e apenas 120 vagas para veículos em toda a sua extensão, estacionar se torna uma tarefa difícil a se cumprir. A grande maioria das vagas existentes acaba sendo ocupadas por trabalhadores da própria região e também por aqueles que trabalham em Santos, por conta disso, esses veículos acabam ficando estacionados por todo período comercial. Além da escassez de vagas, outro problema que pode ser bem fácil de ser identificado é a atuação de Flanelinhas nos locais que tem vagas para estacionar. A principal solução para esses problemas seria a criação de uma Zona Azul, pois traria uma rotatividade maior para as vagas e daria oportunidade para as pessoas que trabalham informalmente como Flanelinhas.

Palavras Chaves: Avenida. Estacionamento. Zona Azul.

ABSTRACT

The increased demand of the vehicle fleet can cause problems in certain urban centers, especially those that concentrate large shopping centers and do not have much space for parking spaces. At Avenue Thiago Ferreira this reality is no different, with a shopping mall which houses 174 shops of various segments and only 120 spaces for vehicles in its entire length, parking becomes a difficult task to accomplish. The vast majority of vacancies ends up being occupied by workers from the region and also for those working in Santos, because of that, these vehicles end up being stationed throughout trading period. Besides the shortage of vacancies, another problem that can be easy to be identified is the role of keepers on sites that have parking spaces. The main solution to these problems would be the creation of a Blue Zone, it would bring a higher turnover for the vacancies and would give opportunity for people working informally as parking attendants.

Keywords: Avenue. Parking. Blue Zone.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 – As duas partes da Ilha de Santo Amaro	11
1.1 – A Bocaina	11
1.2 – A Chegada da Base Aérea em Vicente de Carvalho	11
1.3 – Vicente de Carvalho vira Distrito de Paz de Guarujá	12
1.4 – Invasões no Sítio Pae Cará	12
1.5 – O comércio da Avenida Thiago Ferreira	13
2 - Estacionamento Rotativo Pago em Vias Publicas	16
2.1 – Porque Implantar	16
2.2 – Cobranças pelo estacionamento em Via Pública	17
2.3 – A competência administrativa do Município	17
2.4 – Controle de Pagamento – Talões Impressos e Parquímetros	19
2.5 – Fiscalização e o Poder do Agente de Trânsito	21
2.6 – Treinamento das Equipes da Zona Azul	22
2.7 – Comprovação da Infração de Trânsito	22
3 – Implantação do Estacionamento Rotativo Pago em Vias Publicas	24
3.1 – A escassez de vagas de estacionamento na Avenida Thiago Ferreira	24
3.2 – O Comércio sendo diretamente afetado	26
3.3 – Estacionamento Rotativo Regulamentado em via pública “Zona Azul”	28
3.4 – O projeto de Implantação	30
3.4.1 – Demarcação e Sinalização das Vagas	30
3.4.2 – Fiscalização	34

3.4.3 – Aproveitamento dos Flanelinhas	34
3.4.4 – Estacionamento para Trabalhadores da Avenida Thiago Ferreira	35
3.5 – Valores de arrecadação e distribuição.	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
REFERÊNCIAS	39

INTRODUÇÃO

A questão da mobilidade urbana para algumas cidades acaba se tornando um grande desafio, principalmente para aquelas que a frota de veículos cresce de maneira desenfreada, e que possuem grandes centros comerciais em locais que não dispõem de uma área ampla, como é o caso do comércio de Vicente de Carvalho – Guarujá, localizado na Avenida Thiago Ferreira, considerada uma das principais e mais conhecida avenidas da cidade, a Thiago Ferreira tem 850 metros de extensão de comércio, e uma movimentação de 60 mil pessoas por dia, podendo aumentar em épocas festivas.

Por conta da grande movimentação de pessoas, e de se tratar de uma via simples de mão única, a disposição de vagas para estacionamento se torna um grande problema, pois não há muitas vagas de estacionamento e não se tem espaço para a criação de mais. A escassez de vagas talvez seja um dos maiores problemas de infraestrutura que se tem no local.

O trabalho parte do seguinte problema, a dificuldade que os consumidores têm para estacionar na avenida Thiago Ferreira, quais as principais consequências disso, e a necessidade de democratizar o uso das vagas de estacionamento para que todos consigam utilizar as vagas.

Uma forma de sanar esse problema seria a criação de um sistema que trouxesse a rotatividade das vagas para que todos os usuários do estacionamento conseguissem utilizar as vagas de maneira coerente, tendo consciência que por se tratar de uma região com um número limitado de vagas, a vaga que for utilizada precisa ser liberada para que outra pessoa também possa fazer uso.

A relevância do trabalho pode ser considerada evidentemente indispensável, pois esse problema acaba atingindo diretamente o comércio, que tem seus índices de venda afetado, os consumidores, que passam por um desgaste pelo fato de ter que ficar rodando horas para achar uma vaga, e os acessos no entorno que por conta da movimentação de veículos procurando vagas de estacionamento acabam sempre congestionados.

Metodologicamente este trabalho adotou pesquisa de campo, tendo como entrevistados a população entre consumidores e não consumidores, e os comerciantes, ao todo foram 200 pessoas entrevistadas, e a partir daí conseguiu-se identificar os principais problemas causados pela escassez de vagas.

Esse trabalho está dividido em três capítulos que demonstram como se desenvolveu o comércio na região, como deve ocorrer a implantação de um projeto de Estacionamento Rotativo Pago, quais as leis que regulamentam esse tipo de projeto, quem responsável pela implantação, manutenção e operação e fiscalização do estacionamento.

1 – As duas partes da Ilha de Santo Amaro

1.1 – A Bocaina

O município de Guarujá, localizado na ilha de Santo Amaro, foi fundado em 02 de setembro de 1893 pelo Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão, naquela época era conhecida como Vila de Guarujá e contava apenas com uma igreja, um hotel, um casino e várias residências, no ano de 1926 transformaram em Prefeitura Sanitária.

Já em 1931, Guarujá foi integrado ao município de Santos e anos mais tarde em 1934 o governador Amando Salles de Oliveira fundou a Estancia Balnearia de Guarujá, e cerca de treze anos depois em 1947 teve sua emancipação política.

Por Volta dos anos 30 a Ilha de Santo Amaro se dividia em duas partes: Guarujá, localizado na orla da praia, e a Bocaina e Itapema, localizada na parte da ilha que ladeia o canal de Santos. Foi ali que deu início ao comércio de Vicente de Carvalho na única Praça da Bocaina chamada de Largo do Riacho, esse nome se dava pelo fato de estar na beira do Canal de Santos, lá poderia se achar padaria, quitanda, armazém de secos e molhados, farmácias, açougue, etc.

1.2 – A Chegada da Base Aérea em Vicente de Carvalho

Em 22 de outubro de 1922, foi fundada a Base Aérea de Santos no Sítio Conceiçãozinha, que logo após teve sua mudança para o Bairro da Bocaina, onde foi feita a desapropriação da área por necessidade do serviço público, uma vez desalojados os moradores daquela região foram transferidos para os terrenos enxutos de Itapema, dando origem a parte mais antiga da vila, que ia ao longo dos trilhos (atual Avenida Thiago Ferreira) até as proximidades da Rua Mato Grosso, bem como a Rua Itapema e as imediações das barcas e da estrada de ferro.

Coincidiu com a instalação da Base Aérea um grande surto de desenvolvimento da cidade de Santos pela afirmação da sua função portuária, desenvolvimento de suas atividades comerciais, criação da faixa balneária e aparecimento da função industrial.

A instalação de indústrias de base em outros pontos da baixada santista, por representar um excelente mercado de mão de obra, estimulou o crescimento da população regional, isso valorizou os terrenos da ilha de São Vicente, até mesmo os lugares mais afastados e os que ofereciam más condições de habitabilidade. Desta forma os proprietários daquelas regiões passaram a pedir altos valores por lotes em morros e zonas alagadas. Tais fatos impossibilitaram a instalação de pessoas de baixa renda na área do bloco urbano de Santos e São Vicente. Foi assim que Vicente de Carvalho passou a chamar atenção do operário santista. Data da então invasão geral e desordenada das terras de antigos bananais abandonados e manguezais de Vicente de Carvalho.

1.3 – Vicente de Carvalho vira Distrito de Paz de Guarujá

Em 1953, Vicente de Carvalho teve uma evolução político-administrativa, consequência do grande crescimento demográfico e da expansão urbana do aglomerado, passando a ser distrito de paz de Guarujá. A Pérola do Atlântico não ofereceu resistência a evolução de Vicente de Carvalho a categoria de distrito, ao contrário, o município viu na promoção política uma maneira de melhorar a arrecadação municipal, já que os impostos e taxas no perímetro urbano são mais numerosos e de tributação mais elevada do que na zona rural. Com isso, Guarujá procurou aumentar a receita municipal, aparelhando-se melhor para enfrentar os grandes e graves problemas decorrentes do alargamento do espaço e crescimento da população do distrito.

1.4 – Invasões no Sítio Pae Cará

As invasões no Sítio Pae Cará, que já vinha acontecendo de forma lenta tiveram um crescimento extraordinário em 1956 quando se intensificou a estação chuvosa, onde chuvas torrenciais atingiram os morros de Santos e causaram deslizamentos, centenas de famílias ficaram desabrigadas, umas por medida de segurança e outras por que foram atingidas pela catástrofe.

Assim essas famílias deixaram os morros e transferiram-se para o sítio Pae Cara e deu-se início a outro problema, pois se tratava de uma invasão em massa a uma propriedade privada. Como o número de famílias que invadiram aquela região era muito grande, e retirá-las dali, traria uma calamidade pública, o governo decidiu interferir no caso. Como medida preliminar foi decretado a utilidade pública de uma área de terreno de 2.235.479 m².

1.5 – O comércio da Avenida Thiago Ferreira

Em um levantamento da Avenida Thiago realizado por Luiz Melo Rodrigues autor do livro - “ Vicente de Carvalho” in A Baixada Santista – com a colaboração do estudante de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, Antônio Carlos de Castro, pode-se verificar que haviam 109 estabelecimentos e eles estavam subdivididos da seguinte forma:

Demonstração do Comércio na Avenida Thiago Ferreira	
Tipos de Estabelecimentos	Quantidade de Estabelecimentos
Bares Cafés e Restaurantes	27
Casas de Comércio: Material para de construção lojas, bazares e empórios	27
Mercearias, panificadoras e quitandas	10
Oficinas de Serviço: Marcenarias, sapatarias, barbearias e reparos de rádio	13
Açougues e Peixarias	9
Farmácias	4
Médicos e dentistas	4
Escritórios de contabilidade	3
Institutos de Crédito	3
Repartições públicas e divertimentos	9

Grande parte do comércio era feito por ambulantes, onde caminhões e carroças eram carregados com frutas e outros tipos de mercadorias e comercializados dessa forma, um tanto precário pelas condições que a cidade tinha na época, como pode se notar pela comparação entre as regiões de Guarujá e Vicente de Carvalho feita por Luiz Melo Rodrigues:

“[...] Guarujá debruçada no mar aberto, desenvolve-se ao longo de praias bravas, batidas pelas águas claras do atlântico, em sítio elevado e seco; Vicente de Carvalho, à margem do Estuário, de águas tranquilas e escuras, ocupa sítio raso, encharcado. Guarujá com amplas avenidas arborizadas e ruas largas, dotadas de todo melhoramento público, mostra a requintada urbanização da cidade organizada; Vicente de Carvalho, com ruas maltratadas, pouco equipadas, mostra bem sua condição de núcleo marginal em incipiente estágio de urbanização. Guarujá estende-se ao longo das praias onde se ergue monumentais prédios de apartamentos e residências finas, amplas, ajardinadas e de estilo funcional moderno; Vicente de Carvalhos espraia-se, afastada do canal, com cesário baixo, concentrado, construído sobre estacas, sem estilo definido com mínimas condições de conforto e higiene. Guarujá, de marcada função balneária, abriga, pequena população efetiva de caiçaras e descendentes de imigrantes, sensivelmente aumentadas nos fins-de-semana e durante as elegantes temporadas da “gente bem” do planalto; Vicente de Carvalho, dormitório dos trabalhadores do pôrto, dos empregados nos armazéns de café, dos operários da Cosipa, da Refinaria “Artur Bernardes” e das indústrias santistas-viceentinas, mantém população permanente cinco vezes maior constituída por elevada porcentagem dos nordestinos. Guarujá, para desempenho de sua função maior, possui importante comércio de artigos de praia e turismo, bares e mercearias montados com requintado bom gosto, restaurantes luxuosos, hotéis, “boîtes” e clubes recreativos “fechados”; Vicente de Carvalho, complementando a função de dormitório, apresenta reduzido e modesto comércio de artigos de primeira necessidade, pequenos bares e cafés, pensões familiares, intenso movimento de vendedores ambulantes e sociedades que lutam pelo equacionamento dos múltiplos e complexos problemas locais. [...]” (RODRIGUES, 1965, p.99)

O comércio começou a se expandir no final da década de 60 e início da década de 70, e a partir daí cada vez mais lojas começaram a aparecer, algumas não conseguiram se manter por tanto tempo, e outras continuam até hoje como a Rainha do Norte que se instalou na Avenida Thiago Ferreira em 1969, além da Rainha do Norte outras lojas estão a bastante tempo como o Bazar dos Estudantes e a Ótica Vicente de Carvalho.

Ao longo dos anos, o comércio foi tomando grandes proporções e chegamos ao que temos hoje, a Avenida Thiago Ferreira abriga atualmente:

- ✓ 174 estabelecimentos;
- ✓ 2 Galerias;

- ✓ 2 camelódromos nas extremidades da Avenida Thiago Ferreira;
- ✓ 6 barracas.

Como antigamente boa parte do comercio era de ambulantes e camelôs, e esse costume se arrastou por décadas, visando a melhoria da Avenida Thiago Ferreira e regularizar esses comerciantes a prefeitura resolve criar o camelódromo, e em 30 de junho de 2003 o prefeito Maurici Mariano entrega duas unidades de camelódromos, sendo uma localizada na saída das Barcas contendo 44 boxes, e outra de frente para a praça 14 Bis contendo 80 boxes.

Assim como os camelódromos a Avenida Thiago Ferreira também dispõe de duas galerias, também nas extremidades da Avenida. A galeria Matriz localizada em frente a Rainha do Norte, atualmente abriga 6 lojas e a Galeria 14 Bis como o próprio nome diz localizada em frente ao camelódromo da praça, é um pouco menor, mas também dispõe de 6 lojas.

As seis barracas estão localizadas próximo à Estação das Barcas, e são barracas de frutas que funcionam 24hrs por dia e algumas que vendem lanches e doces. O comercio de ambulantes, após a criação dos camelódromos teve uma diminuição, porém não foi totalmente extinto ainda hoje é possível localizar diversos carrinhos de lanches, sorvete, churros, além de barracas que vendem roupas, cintos e acessórios e bijuterias.

Por ter concentrado o comercio da cidade na Avenida Thiago Ferreira e seus acessos, a movimentação de pessoas e veículos nesse perímetro é extremamente grande e segundo dados do portal G1, cerca de 60 mil pessoas trafegam naquela área diariamente em épocas normais e esse fluxo aumenta em épocas festivas.

A Avenida Thiago Ferreira dispõe um estacionamento a céu aberto que possui apenas 112 vagas de carros e 8 vagas para motos. Das 112 vagas para carros apenas 4 são destinadas para idosos e 4 para deficientes físicos.

2 - Estacionamento Rotativo Pago em Vias Públicas

2.1 – Porque Implantar

A necessidade de regulamentar um estacionamento rotativo em algumas áreas se dá ao crescimento excessivo da frota de veículos da população e a escassez de vagas para os mesmos, em locais que a movimentação de pessoas e veículos é muito grande isso pode ocorrer, principalmente quando nesses locais concentram-se por exemplo o comércio, esse tipo de ocorrido também pode se dar por um aumento de demanda temporário ou sazonal, que é comum em cidades turísticas.

É justamente esse impasse que obriga o poder público encontrar medidas que viabilizem a mobilidade urbana e o acesso da coletividade nos locais em que ocorre um grande fluxo de pessoas e veículos fazendo a democratização do uso dessas vagas, é o que afirma a Resolução 302 de 18 de dezembro de 2008 do CONTRAN:

“[...]O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que as questões de estacionamento de veículo são de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação dos espaços públicos;

Considerando a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas de estacionamentos específicos de veículos e área de segurança de edificação pública, resolve:

Art.2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

VI - Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.[...]” p.1 e 2, 2008

Além da rotatividade, a legislação prevê que se deve pagar pela vaga utilizada, criando um estímulo negativo para o estacionamento em via pública, diferente do que fazem os estacionamentos particulares, que quanto maior a permanência do veículo no local, menor o valor ele irá pagar, o ideal é que os estacionamentos rotativos em

vias públicas tenham um valor calculado gradativamente e o tempo de permanência máxima estipulado, para possibilitar que todos que necessitam da vaga possam utiliza-las.

2.2 – Cobranças pelo estacionamento em Via Pública

A cobrança pela utilização de um bem público, como por exemplo as vias de acesso, tem respaldo pelo Código Civil Brasileiro, que estabelece que o uso de bens públicos possa ocorrer de maneira gratuita ou onerosa, classificando ruas, estradas e praças como bens de uso comum da população.

E esse respaldo ocorre desde o século passado já que o código civil de 1916 trazia previsão idêntica a atual;

“Código Civil (Lei nº 10.406/02):

Art. 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem. ”

O espaço pode ser administrado pelo próprio município ou por uma empresa privada por meio de concessão, nesse caso a cobrança se justificaria pelo conceito de retribuição dos usuários pela prestação do serviço público pela concessionária.

É importante lembrar que a adoção de um estacionamento rotativo tem como intuito restringir a utilização de espaço público, com objetivos urbanísticos coletivos, seja para incentivar o comércio ou turismo de uma região, melhorar a mobilidade e segurança ou restringir a circulação de veículos, visando questões ambientais, então, podemos dizer que a cobrança não se restringe apenas a remuneração do espaço público.

2.3 – A competência administrativa do Município

Fica a cargo do Município a implantação, manutenção e operação do estacionamento rotativo pago, diretamente ou sob regime de concessão.

Portanto, são essas as três atividades essenciais na gestão do sistema:

- Implantação:

A parte que trata da implantação vai de estudos para analisar a viabilidade da implantação até a implantação de sinalização e equipamentos necessários para o funcionamento, passando pelas tomadas de decisões técnicas e políticas.

Abrangendo desde a determinação do local onde ocorrerá a rotatividade das vagas até colocação em prática do projeto idealizado, determinando a quantidade de vagas e providenciando sua devida demarcação de acordo com a sinalização de trânsito, fixação de tempo máximo permitido em cada vaga, horário de funcionamento, exceções, valores a serem cobrados e formas de pagamentos.

- Manutenção

A manutenção envolve as atividades que estendem a continuidade do serviço, tendo objetivo sua constante eficiência. Assim fica a cargo do órgão responsável pelo serviço verificar constantemente se os interesses sociais pelo o qual foi criado estão sendo atendidos, diminuindo ou aumentando a área de abrangência se necessário, mantendo a sinalização de trânsito visível e legível, e alterando as regras inicialmente impostas se necessário à manutenção do interesse público.

- Operação

Já a operação trata-se do trabalho em campo que vai garantir o funcionamento do sistema implantado. Garantindo o controle e fiscalização das regras determinadas pelo órgão competente, abrangendo desde a venda de bilhetes ou cartões até a identificação de usuários irregulares e a aplicação de sanções legalmente previstas.

Segundo Julyver Modesto de Araujo, Mestre em Direito do Estado:

“Na hipótese de prestação do serviço público pela iniciativa privada, há que se considerar ainda os encargos do poder concedente, estabelecidos no artigo 29 da Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, como regulamentar o serviço concedido, fiscalizar permanentemente a sua execução e aplicar as penalidades regulamentares e contratuais (incisos I e II).” p.04, 2013.

Podendo assim, além de punições pelas sanções previstas em lei, o usuário que utilizar de forma irregular, também pode ser acrescido de encargos.

2.4 – Controle de Pagamento – Talões Impressos e Parquímetros

Existem duas formas para fazer a cobrança do estacionamento rotativo, que seriam os talões impressos e os parquímetros, a seguir conheceremos um pouco mais sobre cada um.

- **Talões Impressos:**

Também denominados como voucher, bilhetes ou cupons os talões impressos são utilizados no controle de estacionamento rotativo pago, esse tipo de sistema de controle tomou as médias e grandes cidades a partir da década de 70. Os talões devem ser adquiridos previamente pelos usuários e preenchidos com placa do veículo, data e horário de estacionamento.

A fiscalização da utilização correta dos talões pode ser feita pelos fiscais da concessionária quando se tratar de administração por empresa privada, ou pelos servidores públicos, emitindo auto de infração ou acionando agentes de trânsito para fazê-los.

Esse sistema foi muito utilizado e atualmente migra para sistemas eletrônicos mais precisos e ligeiros. Porém, algumas cidades ainda assim preferem o uso de

talões impressos, tanto pela questão de investimento quanto por acreditar que esse sistema consegue atender as necessidades de seus usuários.

- Parquímetros

Os parquímetros são equipamentos de controle de horário nos estacionamentos em vias públicas, eles surgiram na cidade de Oklahoma, nos Estados Unidos, em 1913 a cidade havia registrado cerca de 3 mil veículos, em 1930 esse número chegara a 500 mil.

Nesta época a disputa por espaço reduzia a qualidade de vida dos cidadãos americanos. Já que as pessoas que trabalhavam no centro da cidade ocupavam todas as vagas disponíveis todo o dia, obrigando os clientes a estacionar distante das lojas.

Então os administradores da cidade estipularam limite de tempo para o estacionamento, sendo feita a fiscalização pela polícia de tráfego, que riscavam os pneus dos veículos, marcando o tempo.

Com o passar do tempo tal sistema não se mostrou tão eficiente pelo aumento da frota, e então em 1935, foram instalados 175 medidores.

Os medidores eram totalmente mecânicos e podiam ser automáticos ou manuais, o automático necessitava da presença de um funcionário para “enrolar” o dispositivo de tempo, e os manuais era girado pelo próprio usuário após inserir uma moeda.

A implantação dos parquímetros resolve o problema de estacionamento em Oklahoma, trazendo um rendimento aos cofres da cidade com a arrecadação das tarifas de estacionamento e das multas, como o estímulo ao comércio e a consequente valorização dos imóveis.

2.5 – Fiscalização e o Poder do Agente de Trânsito

O Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97), determinou a competência dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios para a implantação, manutenção e operação do sistema de estacionamento rotativo pago em vias (artigo 24, inciso X), previsão legislativa que conclui que se trata de um serviço público de titularidade dos Municípios junto com o Sistema Nacional de Trânsito, podendo ou não ser objeto de concessão a empresas privadas, nos termos dos artigos 30, inciso V e 175 da Constituição Federal de 88 e regidos por regra de Direito público.

A fiscalização do estacionamento regulamentado, pode ser feita por qualquer pessoa previamente treinada e designada para a função, porém quando tratamos da infração do sistema de estacionamento rotativo, a autuação só poderá ser realizada por um Agente de Trânsito ou Autoridade de Trânsito local.

Não existe uma lei específica para estacionamento rotativo, por isso o mesmo se enquadra no artigo 181, inciso XVII do CTB:

“Art. 181. Estacionar o veículo: ...

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa “Estacionamento Regulamentado”):

Infração: leve.

Penalidade: multa.

Medida administrativa: remoção do veículo. ”

Para fazer valer uma infração, é necessário verificar o que consta na sinalização vertical implantada, tendo a vinculação do sistema de estacionamento rotativo às condições imposta pela placa de regulamentação (R-6b – Estacionamento regulamentado) contendo informação “obrigatório pagamento de tarifa” com a devida informação, de como o pagamento deve ser efetuado.

2.6 – Treinamento das Equipes da Zona Azul

Como determinado pelo CTB, que é de competência do Município implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago, a fiscalização da zona azul deve ser realizada pelo órgão de Trânsito da cidade, para a correta atuação dos agentes de trânsito nas áreas de estacionamento rotativo pago, é necessário que estes tenham um treinamento prévio.

A Cidade de Santos foi utilizada como base, para a criação deste projeto, o órgão competente que administra as áreas de zona azul lá é a CET Santos – Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos, em entrevista com a setor de imprensa deles, foram apuradas informações sobre a preparação dos agentes de trânsito, todos os agentes de trânsito da CET passa por um treinamento para atuar em vias públicas, além disso é criada uma equipe específica para atuar somente em áreas de Zona Azul, e essa equipe além do treinamento de Atuação em Vias Públicas também é feito um treinamento específico a Zona Azul.

Em Santos o Estacionamento Rotativo Pago funciona desde 1974, e foi criado através da Lei Municipal nº 3.904, de 30 de outubro de 1974, atendendo reivindicações dos para garantir a rotatividade das vagas de estacionamento nas áreas comerciais, a implantação teve boa aceitação por parte dos comerciantes que eram os reclamantes da baixa rotatividade, mas também por parte dos usuários, afinal o intuito era a democratização das vagas e maior comodidade para os clientes do comércio.

Em Santos há cartões para uso das vagas por até duas horas, não sendo permitido permanecer no local mesmo com renovação dos cartões, e sendo proibido reutilizar, rasurar, assinalar a lápis, fazer o preenchimento de forma incompleta ou incorreta os cartões.

2.7 – Comprovação da Infração de Trânsito

Será comprovada infração de Trânsito do Artigo 181, Inciso XVII do CTB para que se possa registrar infração os seguintes casos:

1. Quando não efetuado o pagamento da tarifa devida;
2. Quando não obedecida a rotatividade de vagas, de acordo com o tempo máximo de permanência estabelecido na placa de regulamentação;
3. Quando o veículo não obedecer à posição determinada pela placa de regulamentação, se for determinada uma posição diferente do veículo, em relação à regra geral (que é a posição paralela, no sentido do fluxo e junto à guia da calçada), como, por exemplo, estacionamento a 45º; e
4. Quando ocorrer o estacionamento de veículo expressamente proibido no local de regulamentação, como, por exemplo, motocicletas.

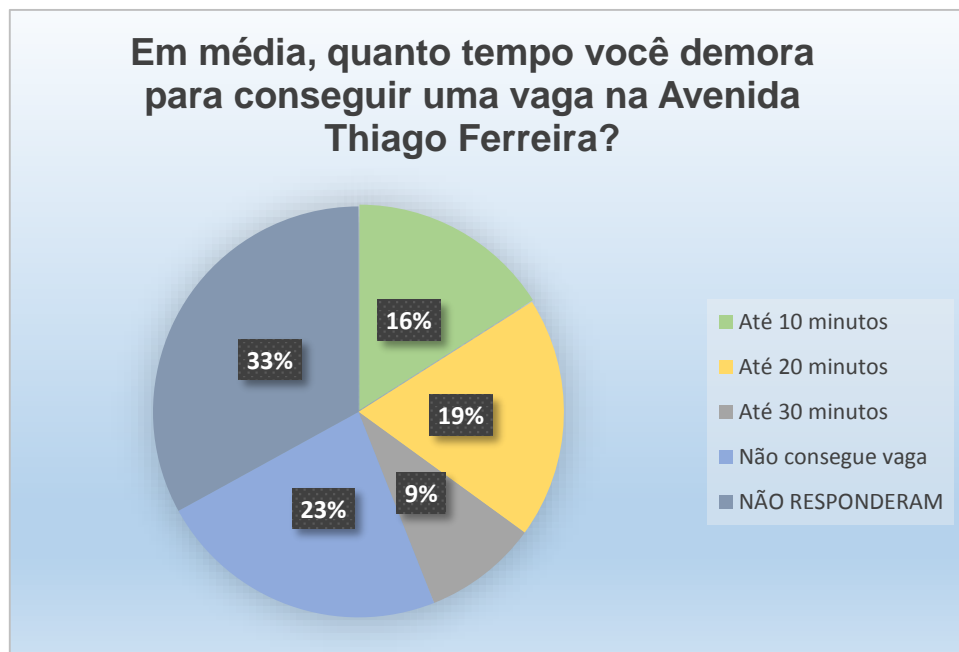
Sendo nos 3 últimos casos, a comprovação da infração somente poderá ocorrer com verificação no local de estacionamento, pela própria autoridade, pelo agente de trânsito ou com equipamento regulamentado.

3 – Implantação do Estacionamento Rotativo Pago em Vias Públicas

3.1 – A escassez de vagas de estacionamento na Avenida Thiago Ferreira

A Avenida Thiago Ferreira é a principal área de comércio de Vicente de Carvalho, por conta disso é uma das áreas movimentadas da Cidade, embora seja a maior área de comércio da cidade, é uma via simples de sentido único e não dispõe de muitas vagas de estacionamento público em toda sua extensão, segundo pesquisa de campo realizada, foi constatado que a Avenida Thiago Ferreira possui somente 112 vagas de carros e 8 para motos, para um local que tem a movimentação diária de 60 mil pessoas segundo dados do portal de notícias G1.

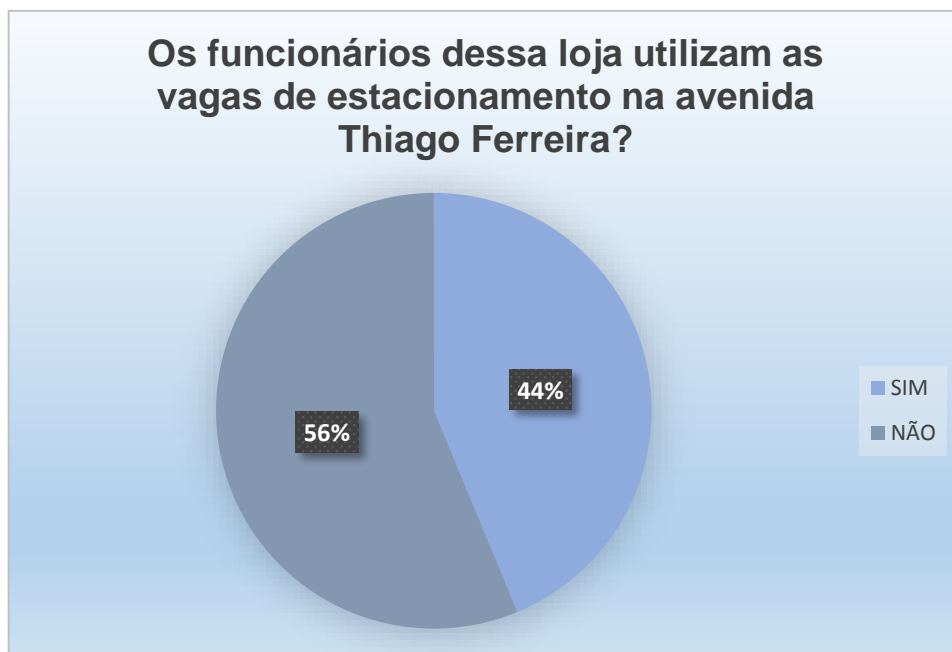
Com essa movimentação de pessoas e poucas vagas disponíveis, o resultado não poderia ser diferente da atual situação que encontramos hoje na avenida Thiago Ferreira.



Fonte: (Do próprio autor, 2015)

Segundo consumidores da Thiago Ferreira, para realizar suas compras, 16% dos entrevistados alegaram demorar até 10 minutos para conseguir uma vaga, 19% até 20 minutos, 9% até 30 minutos e 23% simplesmente não conseguem vaga, 33% dos entrevistados não responderam por não possuírem veículo.

Outro grande fator que contribui para esse problema, é que muitas dessas vagas acabam sendo ocupadas por pessoas que trabalham na região, ou em Santos. Durante entrevista com gerentes ou responsáveis das lojas na avenida, quase metade deles responderam que os funcionários acabam utilizando alguma vaga da Thiago Ferreira para deixar seu carro ou moto, em lojas localizadas próximas a Estação das Barcas, os gerentes ou responsáveis informaram que as vagas muitas vezes são ocupadas por pessoas que trabalham em Santos.



Fonte: (Do próprio autor, 2015)



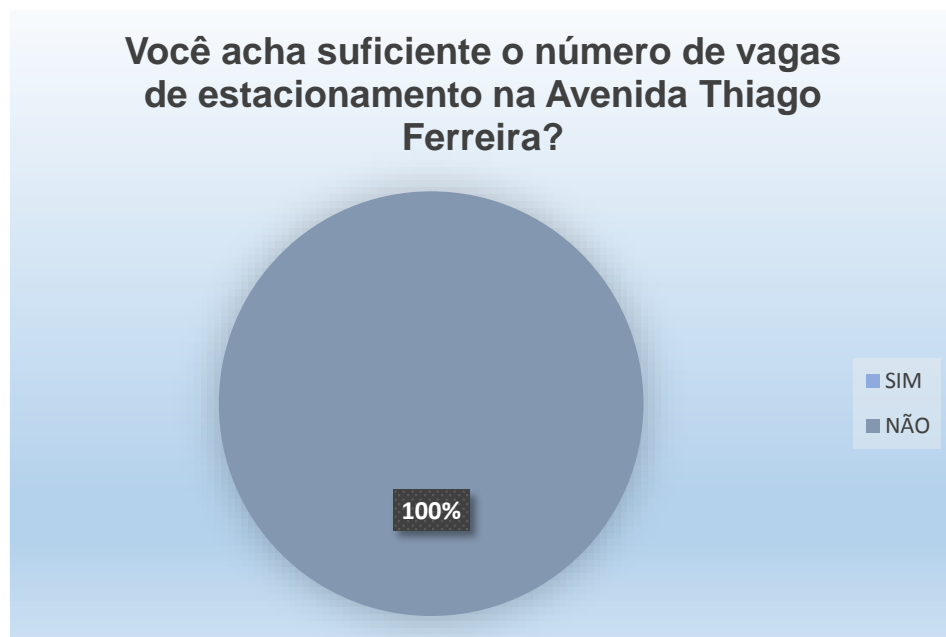
Fonte: (Do próprio autor, 2015)

Os gráficos ilustram bem o que foi dito anteriormente, 44% das lojas entrevistadas tem funcionários que utilizam as vagas de estacionamento da avenida, sendo que 100% deles utilizam por mais de 4 horas a vaga, ou seja, durante todo o período de trabalho, o mesmo acontece com as pessoas que trabalham em Santos.

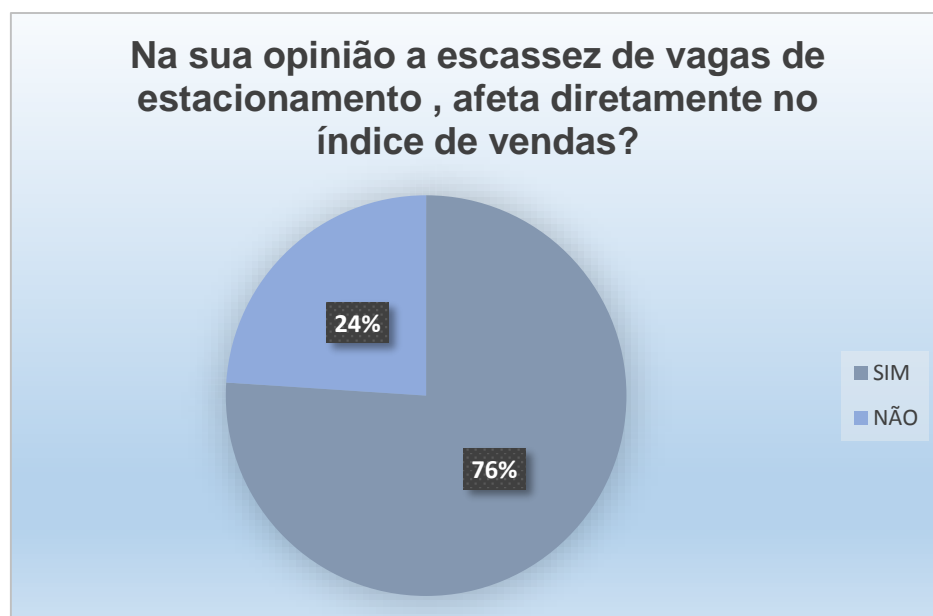
3.2 – O Comércio sendo diretamente afetado

A escassez de vagas na avenida acaba afetando diretamente o comércio. Por conta da dificuldade de estacionar, os consumidores muitas vezes acabam optando por outro local, com maior facilidade de estacionamento ou com estacionamento próprio.

Em nossa pesquisa de campo, 100% dos gerentes ou responsáveis das lojas entrevistadas, acharam insuficiente a quantidade de vagas que tem na avenida e 76% deles alegam que isso afeta diretamente no índice de vendas da loja.



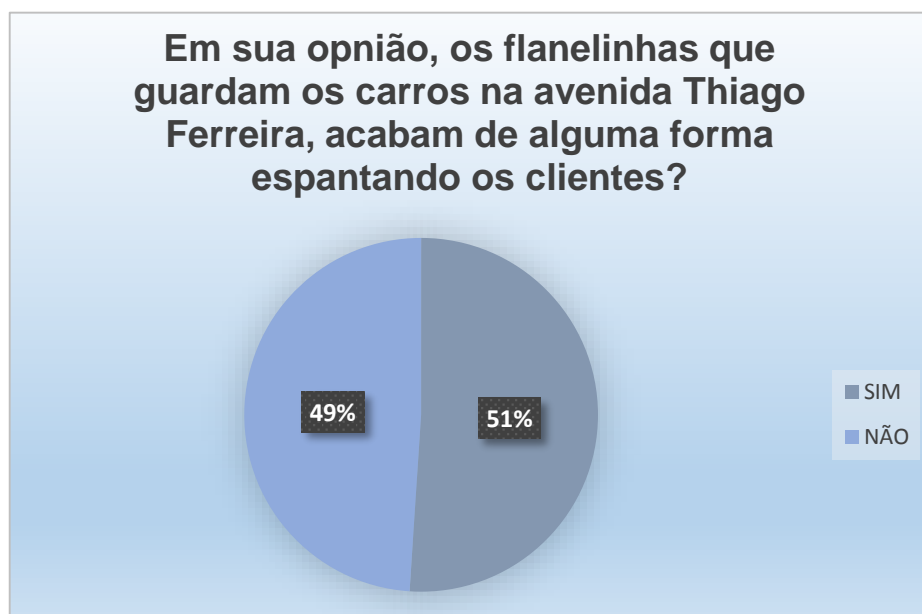
Fonte: (Do próprio autor, 2015)



Fonte: (Do próprio autor, 2015)

Fica claro que a falta de vagas afeta diretamente o comércio, uma lógica simples seria, quanto mais vagas, mais pessoas circulando, porém não é tão simples criar mais espaços que possam ser utilizados como estacionamentos públicos, isso obriga os consumidores se adaptarem ao grande problema, ou simplesmente escolherem outro local de compra. Portanto a única solução possível para esse problema seria a rotatividade das vagas na Avenida Thiago Ferreira.

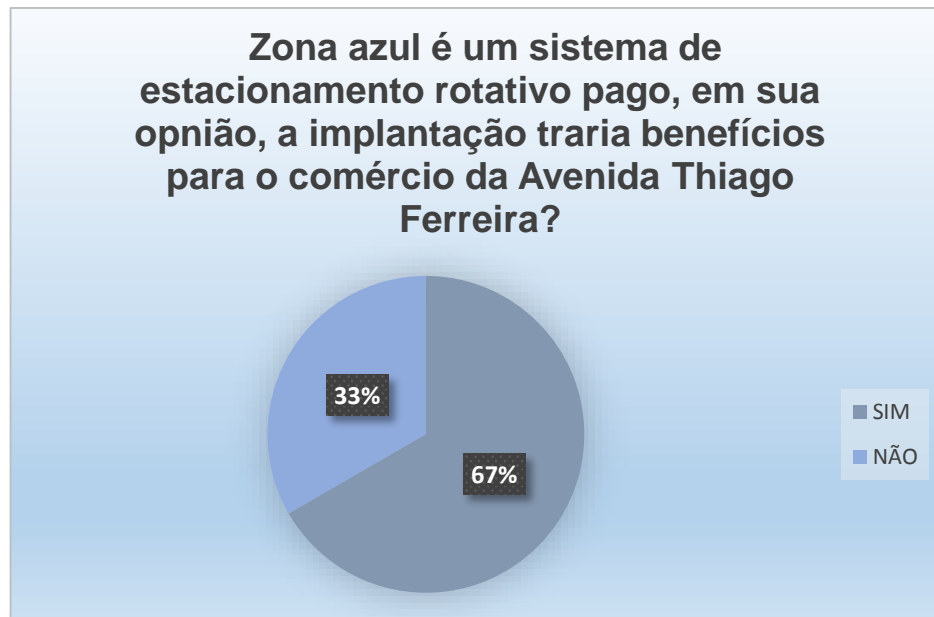
Além disso, hoje, todos os estacionamentos públicos da Avenida Thiago Ferreira, são dominados por Flanelinhas, isso acaba sendo outro fator que de certa forma acaba influenciando nas vendas do comércio. De acordo com a pesquisa de campo realizada 51% dos responsáveis das lojas acreditam que os Flanelinhas acabam coagindo os clientes, embora seja praticamente metade dos entrevistados que tenham essa opinião, quando se trata de vendas esse número pode fazer uma grande diferença. O gráfico a seguir ilustra o fato acima citado.



Fonte: (Do próprio autor, 2015)

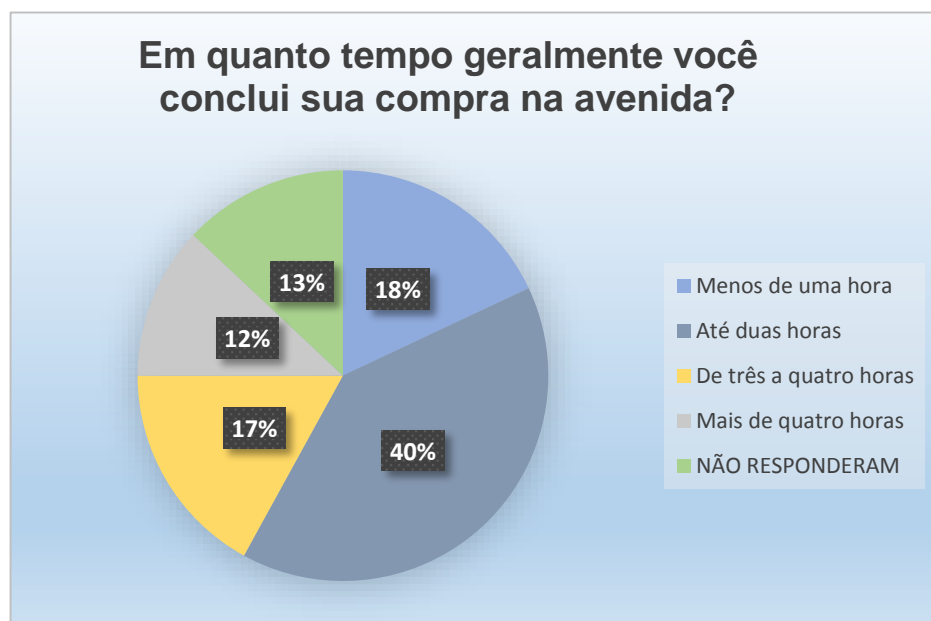
3.3 – Estacionamento Rotativo Regulamentado em via pública “Zona Azul”

Zona Azul é o termo utilizado para denominar um local em que se tem estacionamento rotativo regulamentado, 76% dos comerciantes consideram que a implantação da zona azul na região traria benefícios ao comércio, pois com a rotatividade, o consumidor teria mais facilidade de localizar vagas, sendo assim um atrativo a mais para o comércio, diminuindo o problema referente a consumidores que deixam de fazer compras no local por não haver vagas, impossibilitando que elas sejam utilizadas por grandes períodos.



Fonte: (Do próprio auto, 2015)

De acordo com pesquisa de campo realizada, apenas 12% dos consumidores entrevistados concluem suas compras em mais de 4 horas, 17% concluem de 3 a 4 horas, 40% concluem em até 2 horas, 18% em menos de 1 hora e 13% não responderam, o que demonstra que a maioria dos consumidores não utiliza uma vaga por mais de 4 horas. O que comprova que a maior parte das vagas de estacionamento não são utilizadas por consumidores e sim por trabalhadores da região e de Santos.



Fonte: (Do próprio autor, 2015)

3.4 – O projeto de Implantação

Ficou provado que a escassez de vagas atrapalha diretamente o comércio na Avenida Thiago Ferreira, como o número de vagas não é proporcional ao número de lojas que existem em toda a avenida, a solução é a implantação do sistema de rotatividade de vagas públicas.

O projeto visa demarcar, sinalizar e fiscalizar todas as vagas que existem na extensão da Avenida Thiago Ferreira, atendendo todas as normas do Código de Transito Brasileiro.

3.4.1 – Demarcação e Sinalização das Vagas

Em toda a extensão da avenida, existem 112 vagas para carros e somente 8 para motos, por falta de demarcação, muitas motos ocupam as vagas de carros e todos eles acabam sendo estacionados de qualquer forma, ocupando um espaço que tranquilamente poderia ser usado por mais um carro. Portanto a solução é a demarcação de todas as vagas, deixando bem claro a quantidade que contem em cada espaço de estacionamento, bem como toda a sinalização mostrando onde é estacionamento exclusivo para motos, sinalizar também os espaços exclusivos para idosos e deficientes. De todas as vagas de estacionamento da Avenida Thiago Ferreira, 5% delas serão destinadas aos Idosos e mais 5% serão destinadas aos deficientes, é importante para a aplicação das normas do estacionamento rotativo que todas as demarcações e sinalizações estejam no padrão do Código de Transito Brasileiro.

Demarcação HORIZONTAL

- Vagas de Estacionamento para carros.

Deve ser em ângulo de 45° graus, utilizando tinta na cor branca para fazer as marcações com largura de 0,10m/0,20m na linha.

A marcação de área de estacionamento em ângulo dever ser feita em áreas projetadas para esse fim ou em vias com largura ou fluxo de veículos que justifiquem esta sinalização, determinadas por estudos específicos de engenharia.

- Vagas de Estacionamento para motos.

Deve ser utilizada marcação de área de estacionamento regulamentado composta por uma linha continua branca de 0.20 metros de largura, paralela e afastada de 2.20 metros do meio fio, com extensão (D), determinada em função do número de vagas destinadas ao estacionamento de motocicletas, complementadas em ambas as extremidades por uma linha continua branca de 0,20 metros perpendicular à guia. Deve sempre ser acompanhada do sinal R-6b com as informações complementares “NA LINHA BRANCA” e “MOTO”.

- Vagas para Deficientes Físicos.

As vagas destinadas ao estacionamento para Deficientes Físicos têm a obrigatoriedade do uso de cartão DeFis-DSV e devem ser demarcadas por marca delimitadora de estacionamento regulamentado, composta de linhas continuas brancas de 0,20 metros de largura, conter o Símbolo Internacional de Acesso, ser acompanhadas de rebaixamento de calçada, junto a faixa de travessia de pedestres ou junto a marca de canalização.

O Símbolo utilizado deve ser posicionado frontalmente ao fluxo de veículos, para estacionamento ao longo do meio fio, devendo ter fundo azul e o desenho em branco tendo o dimensionamento de 130 cm x 130 cm

- Vagas para idosos.

As vagas destinadas ao estacionamento para idosos têm obrigatoriedade do uso do Cartão Idoso, as vagas devem ser locadas de forma a proporcionar melhores condições de segurança para o embarque e desembarque dos ocupantes do veículo pela pista ou pela calçada.

A linha branca continua delimitadora de estacionamento regulamentado deve distar 0.20 metros das demais marcas viárias, tais como faixa de travessia de pedestres, linha de retenção, linha amarela continua delimitadora de parada, marca de canalização. Devendo a legenda “IDOSO” na cor branca e seguindo o seguinte padrão;

Escala 1:10

Medidas em centímetros

Dimensões: 40.0 X 175,0

Área: 5632 cm²

Altura da letra: 40,0 cm

Demarcação VERTICAL

- Vagas de estacionamento para carros

A sinalização a ser utilizada em locais com permanência de 4 horas, a placa deve ser de escala aproximada 1:20 nas dimensões de 50 cm x 75 cm, contendo o seguinte texto;

ROTATIVO

SIMBOLO DE ESTACIONAMENTO

PROIBIDO MOTOS

MÁXIMO DE 4 HORAS

USO OBRIGATÓRIO DO TALÃO NOS DIAS (DIAS DETERMINADOS)

HORÁRIO (HORÁRIO DETERMINADO)

- Vagas de estacionamento para Motos

A sinalização a ser utilizada em locais para a permanência de motocicletas, indicando início e termino da faixa de estacionamento, a placa deve ser de escala aproximada 1:20 nas dimensões de 50 cm x 75 cm, contendo o seguinte texto:

Para início da faixa:

SIMBOLO DE ESTACIONAMENTO

INÍCIO

MOTOCICLETA

Para término da faixa:

SIMBOLO DE ESTACIONAMENTO

TÉRMINO

MOTOCICLETA

- Vagas de estacionamento para Deficientes Físico

A sinalização a ser utilizada em locais com permanência de 4 horas, a placa deve ser de escala aproximada 1:20 nas dimensões de 50 cm x 75 cm, contendo o seguinte texto;

ROTATIVO

SIMBOLO DE ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTE FÍSICO

VAGA EXCLUSIVA PARA VEÍCULO CREDENCIADO

MÁXIMO DE 4 HORAS

USO OBRIGATÓRIO DO TALÃO NOS DIAS (DIAS DETERMINADOS)

HORÁRIO (HORÁRIO DETERMINADO)

- Vagas de estacionamento para Idosos

A sinalização a ser utilizada em locais com permanência de 4 horas, a placa deve ser de escala aproximada 1x20 nas dimensões de 50 cm x 75 cm, contendo o seguinte texto;

- ROTATIVO
- SIMBOLO DE ESTACIONAMENTO PARA IDOSO
- EXCLUSIVO PARA IDOSO
- OBRIGATORIO CARTÃO IDOSO
- MÁXIMO DE 4 HORAS
- USO OBRIGATÓRIO DO TALÃO NOS DIAS (DIAS DETERMINADOS)
- HORÁRIO (HORÁRIO DETERMINADO)

As demarcações e sinalizações acima citadas foram feitas de acordo com as necessidades locais, sem que seja necessário mexer na estrutura já existente, assim como seria feito em qualquer outra região, por isso para a regulamentação de um Estacionamento Rotativo Pago em Vias Públicas, é necessário a criação de um decreto municipal para atender as necessidades de cada município.

3.4.2 – Fiscalização

Para garantir a efetividade da Zona Azul, é necessária uma fiscalização, que pode tanto ser feita pelo órgão competente do Município ou por uma empresa por meio de concessão. Como o Guarujá dispõe do Ditran (Diretoria de Trânsito e Transporte Público) como órgão responsável, não será necessário dar concessão para uma empresa.

Assim como na cidade de Santos, onde os agentes da CET são responsáveis pela Zona Azul, para a Avenida Thiago Ferreira será criado uma equipe específica, sendo ela responsável por qualquer autuação e controle da rotatividade do local, o projeto também visa dar oportunidades aos Flanelinhas locais, dando treinamento e capacitando-os para a função, onde atuarão ajudando os agentes de trânsito a controlar o local.

3.4.3 – Aproveitamento dos Flanelinhas

Como acontece em muitas cidades, pessoas desempregadas trabalham como Flanelinhas para ter algum tipo de renda, muitas vezes são pais de família onde o seu sustento sai desse tipo de trabalho, como citado anteriormente, o projeto visa dar oportunidade a eles, tornando-os responsáveis pela venda dos talões da Zona Azul, auxiliar os usuários do sistema e também os agentes de trânsito. Para isso se tornar possível, será necessário um treinamento e capacitação dos Flanelinhas locais, para adquirirem conhecimento de como se fiscalizar em vias públicas. O treinamento deve ser de competência da prefeitura juntamente com o Ditran, onde um dos tópicos

abordados no treinamento será a Zona Azul. Além de fomentar a organização do local na questão das vagas, será um meio de aproveitar e ajudar esses trabalhadores dando oportunidade de saírem do trabalho informal e garantirem o sustento de suas famílias.

3.4.4 – Estacionamento para Trabalhadores da Avenida Thiago Ferreira

O principal problema na questão da rotatividade das vagas, como citado anteriormente, são as pessoas que utilizam elas durante o período de trabalho, nem todos os trabalhadores da avenida, utilizam carro ou moto para ir trabalhar, mas eles também precisam de um local seguro para deixar seu veículo, pensando nessa questão, o projeto também visa incentivar um convênio entre os estacionamentos particulares locais, para que os trabalhadores da avenida possam deixar seu veículo de forma gratuita durante o período de trabalho.

Os trabalhadores que utilizarão o estacionamento durante o período de trabalho, precisarão fazer um cadastro, onde deverá constar em qual estabelecimento ele trabalha, comprovante na carteira de trabalho, Cadastro de Pessoa Física (CPF), número do Registro Geral (RG) e foto 3x4, com esses documentos será criado um cartão pessoal, através desse cartão, o trabalhador poderá procurar os estacionamentos conveniados e utilizar uma das vagas durante o período de trabalho. O custo desse projeto, deverá ser pago através da arrecadação com a venda dos talões da Zona Azul.

3.5 – Valores de arrecadação e distribuição.

O projeto, conta com o investimento inicial da prefeitura, isso engloba todo o treinamento dos fiscais, demarcações, sinalizações em toda a área de Zona Azul da Avenida Thiago Ferreira, bem como a confecção dos talões da zona azul e cadastro dos trabalhadores que utilizarão estacionamentos privados. Após investimento inicial, o projeto deverá se auto sustentar e retornar todo o investimento à prefeitura.

Tirando como exemplo a cidade de Santos, que em 2014, segundo informações da CET em entrevista com o jornal ATRIBUNA, arrecadou com a venda dos talões de Zona Azul, o valor de R\$ 3.242.132,00. Santos possui uma área bem mais ampla de Zona Azul que este projeto, porém a Avenida Thiago Ferreira, tem um potencial enorme e apesar da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) não informar o índice de vendas do local, dados mostram que em média 60 mil pessoas circulam por lá todos os dias, o que confirma o potencial e justifica qualquer investimento inicial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo principal identificar os problemas trazidos pela escassez de vagas na Avenida Thiago Ferreira, e a partir deles propor uma solução que conseguisse atender da melhor forma a demanda de usuários do estacionamento público na avenida. Por ser uma via simples de mão única a Thiago Ferreira não dispõe de muitas vagas de estacionamento, pois não há espaço físico para se criar mais vagas, esse fato acaba ocasionando talvez o maior problema de infraestrutura do local.

Através de pesquisa de campo realizada com os comerciantes, trabalhadores e consumidores da Avenida Thiago Ferreira, foi possível identificar a dificuldade que os consumidores têm para estacionar seus veículos no horário comercial, e que essa dificuldade muitas vezes acontece porque os próprios trabalhadores que atuam na região, assim como os que atuam na região de Santos acabam estacionando seus veículos por todo o período comercial, além da utilização de grande parte das vagas pelos trabalhadores da região e de Santos, outro fator que contribui para esse problema e que também foi identificado durante a pesquisa é a falta de vagas destinada a motocicletas, o que faz com que usuários desse tipo de veículo acabe utilizando uma vaga destinada a carro, a falta de fiscalização no local também acaba influenciando, pois uma vez que o usuário sabe que não há fiscalização, não se preocupará em fazer a utilização incorreta da vaga.

Toda essa problemática acaba afetando o comércio, e isso também foi possível identificar na pesquisa de campo, onde 100% dos comerciantes entrevistados afirmaram que, o número de vagas existentes na Avenida Thiago Ferreira não é suficiente, e mais 75% que a escassez das vagas acaba afetando diretamente no índice de vendas.

Tomando a cidade de Santos como parâmetro, e mais especificamente a avenida João Pessoa onde se concentra grande parte do comércio da cidade, assim como acontece com a avenida Thiago Ferreira no Guarujá, percebe-se que eles dispõem de um sistema de Estacionamento Rotativo Pago conhecido em Santos como Zona Azul que consegue atender a demanda de consumidores da região,

democratizando a utilização das vagas com a rotatividade das mesmas por conta do sistema implantado.

Essa foi a solução proposta por esse projeto, pois além de conseguir sanar o problema sobre a questão das vagas, necessitará fiscalização na avenida Thiago Ferreira, o que criará novos empregos, dando oportunidade as pessoas que já atuam como guardadores de carros na região, assim como também trará benefícios para o comércio.

REFERÊNCIAS

RODRIGUES, Luiz Melo. Vicente de Carvalho, em vol III de **“A Baixada Santista – aspectos geográficos”**. Editora da Universidade de São Paulo, 1965.

VAZ, Angela Omati Aguiar. **Guarujá, três momentos de uma mesma história**. 1.ed. Santos-SP. Editora Espaço do Autor, 2003.

Acervo da Biblioteca Municipal Geraldo Ferraz. PASSOS, Ruth – **Síntese da 2ª Parte do Livro Fortaleza do Itapema – Patrimônio de Vicente de Carvalho**.

DESCONHECIDO, **V. de Carvalho luta pela sua autonomia**. A Tribuna. Santos, 26 mar. 1994.

ARAUJO, Julyver Modesto. **Estacionamento regulamentado rotativo, por Julyver Modesto de Araujo** [Internet]. São Paulo. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/artigos/jaraujo_estacionamento_rotativo.pdf>. Acesso em: 20 de agosto de 2015.

Centro comercial de Vicente de Carvalho recebe reforço policial [Internet] Santos: Portal de Notícias G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/12/centro-comercial-de-vicente-de-carvalho-recebe-reforco-policia.html>>. Acesso em: 17 de julho de 2015.

BRASIL. CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução 302 de 18 de dezembro de 2008** [Internet]. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_302.pdf>. Acesso em: 07 de outubro de 2015

BRASIL. CTB – Código de Trânsito Brasileiro. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997** [Internet]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 17 de julho de 2015.

BRASIL. Constituição Federal. **Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995** [Internet]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 17 de julho de 2015.

BRASIL. Código Civil. **Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002** [Internet]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 17 de julho de 2015.

BRASIL. CTB – Código de Trânsito Brasileiro. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, Art. 181, inc. XVII** [Internet]. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10605342/inciso-xvii-do-artigo-181-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>>. Acesso em: 17 de julho de 2015.

DEGASPARI, Fernando. Cartão de estacionamento já está mais caro em Santos. **A Tribuna**, Santos, 14 de out. 2015. Caderno cidades, p. A-4.