

A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO SOCIAL: CONTRIBUIÇÕES DO AGENTE DE TRÂNSITO

URBAN MOBILITY AS A SOCIAL RIGHT: CONTRIBUTIONS OF THE TRAFFIC
AGENT

Ciências Sociais Aplicadas • 25/07/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/784690665](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/784690665)

Esequiel Alves dos Santos¹

Márcio dos Santos Rabelo²

Rossana Barros³

RESUMO

Introdução: O tema mobilidade urbana enquanto direito social é o objeto desta pesquisa, destacando-se o agente municipal de trânsito como profissional capacitado para facilitar a garantia do direito social dos cidadãos no seu ir e vir. A importância do tema insere – se em um problema atual, que faz parte dos debates sociais haja vista que, a mobilidade urbana, tornou – se um desafio para a gestão pública.

Objetivo: Analisar a mobilidade urbana como um direito social, destacando a atuação do agente de trânsito como instrumento de efetivação desse direito. **Materiais e Método:** Trata – se de uma

revisão bibliográfica do tipo narrativa, cuja coleta de dados deu-se a partir de consulta em bases de dados eletrônicas: *PubMed*, *Scielo*, Google Acadêmico, dentre outros. A busca foi realizada por meio dos seguintes descritores: mobilidade urbana, desafios, agente de trânsito. **Resultados:** Os resultados destacaram a mobilidade urbana como direito social e sua evolução normativa no Brasil, identificou-se os principais desafios enfrentados pela administração pública municipal para garantir a mobilidade urbana nas metrópoles; avaliou – se a contribuição dos agentes de trânsito na efetivação desse direito. A contribuição científica sobre a temática, trouxe os agentes de trânsito como profissionais de fundamental importância no contexto do ordenamento territorial urbano e sua forte ligação com o bom funcionamento da mobilidade favorecendo o deslocamento da população. **Conclusão:** Concluiu – se que o presente estudo, respondeu aos objetivos traçados, uma vez que trouxe contribuição para o reconhecimento do agente de trânsito, cuja contribuição é extremamente valiosa na garantia da mobilidade urbana enquanto direito social.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Agente de trânsito; Direito Social; Legislação.

ABSTRACT

Introduction: The theme of urban mobility as a social right is the subject of this research, highlighting the municipal traffic agent as a professional trained to facilitate the guarantee of citizens' social right to freedom of movement. The importance of the topic lies in a current problem that is part of social debates, given that urban mobility has become a challenge for public management.

Objective: To analyze urban mobility as a social right, highlighting the role of traffic officers as instruments for realizing this right.

Materials and Methods: This is a narrative literature review, whose data collection was carried out through consultation of electronic databases: PubMed, Scielo, Google Scholar, among others. The search was conducted using the following descriptors: urban mobility, challenges, traffic officer. **Results:** The results highlighted urban mobility as a social right and its normative evolution in Brazil; the main challenges faced by municipal public administration in guaranteeing urban mobility in metropolitan areas were identified; the contribution of traffic agents in the realization of this right was evaluated. The scientific contribution on the subject presented traffic agents as professionals of fundamental importance in the context of urban territorial planning and their strong connection with the proper functioning of mobility, favoring the movement of the population. **Conclusion:** It was concluded that the present study met the objectives set, since it contributed to the recognition of the traffic officer, whose contribution is extremely valuable in guaranteeing urban mobility as a social right.

Keywords: Urban mobility; Traffic officer; Social right; Legislation.

1. INTRODUÇÃO

O tema da mobilidade urbana, objeto deste estudo, representa uma questão de extrema relevância nos dias de hoje, considerando a urgência de discutir o crescimento urbano e sua relação com a qualidade de vida das pessoas. A sociedade atual demanda que todos os indivíduos, tanto em áreas urbanas quanto rurais, realizem deslocamentos diários, seja para acessar serviços ou movimentar mercadorias, o que gera impactos significativos, especialmente para as camadas mais pobres.

A mobilidade urbana, constitui uma questão de grande importância na contemporaneidade, tendo em vista a necessidade de debater o crescimento das cidades e sua conexão com a qualidade de vida da população. Nos dias de hoje, a sociedade exige que todas as pessoas, tanto nas cidades quanto nas zonas rurais, façam deslocamentos diários, seja para obter serviços ou transportar produtos, o que provoca efeitos consideráveis, principalmente entre as classes menos favorecidas.

Para facilitar o deslocamento, as pessoas estão investindo mais em veículos, como motos, carros populares, bicicletas e patins, que acabam sendo priorizados em relação ao transporte coletivo. Como se deslocar é uma necessidade básica, é importante que os órgãos responsáveis (município e estado) organizem a infraestrutura: transporte público eficiente, ruas sinalizadas e iluminadas, faixas, placas e agentes de trânsito para garantir segurança e fluidez no ir e vir.

O caos na mobilidade urbana é uma realidade que faz parte do cotidiano da capital São Luís, no Maranhão, que hoje é uma grande metrópole, cuja população sofre com os desafios da mobilidade urbana, uma vez que “a zona metropolitana de São Luís é peculiar

neste sentido, pois sofreu o impacto da urbanização tardia, mas acelerada” (Pereira; Alcantara Júnior, 2017).

Nesse contexto, um dos grandes desafios do órgão municipal de trânsito – a Secretaria Municipal de Transito e Transportes (SMT) de São Luís, é satisfazer à grande demanda da população que depende de transporte público e também atender requisitos como abrir novas ruas, avenidas, alargar trechos, estabelecer vias de acesso aos diversos tipos de mobilidade como ciclovias para bicicletas, rapas para cadeirantes, sinalização, e, agentes de trânsito nas principais ruas e avenidas que detém grande fluxo de veículos e pedestres.

Estudos indicam que, quando o sistema de mobilidade é insuficiente, traz impactos negativos piorando as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais dependentes socioeconomicamente, dificulta o acesso a serviços, educação, lazer e saúde, piorando também o equilíbrio ambiental no espaço urbano (Rodrigues, 2016).

A mobilidade urbana é reconhecida como direito social no ordenamento jurídico brasileiro, conforme dispõe o artigo 6º da Constituição Federal de 1988, especialmente após a promulgação da Emenda Constitucional n 90/2015, que incluiu expressamente esse direito no rol dos direitos sociais. Essa inclusão demonstra o reconhecimento da mobilidade como essencial para o exercício da cidadania, pois garante o acesso a serviços públicos, educação, saúde e trabalho (Carvalho, 2018).

Em cidades como São Luís do Maranhão, essa garantia constitucional ganha importância prática em face do aumento das demandas da população urbana por um transporte digno e eficaz.

Para garantir esse direito, é fundamental o trabalho de órgãos públicos de trânsito, como a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT). A fiscalização e organização do trânsito, respaldadas pela Lei n.º 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), desempenham um papel crucial na promoção da segurança viária e no aprimoramento da qualidade de vida nas cidades.

Nesse cenário o agente de trânsito se mostra uma figura imprescindível no setor de trânsito e transporte, por serem agentes públicos, cuja função se debruça em funções de regular e fiscalizar, orientar, operar, e zelar pelo cumprimento das normas de circulação e conduta de trânsito e transporte no ambiente municipal, conforme estipulado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Lei 9.503\1957).

A escolha para abordar o tema veio da vivência prática como agente de trânsito há 20 anos evidenciando os desafios enfrentados diariamente para equilibrar a fluidez do tráfego com os direitos dos usuários, especialmente em áreas periféricas de São Luís onde o transporte público é precário. Dessa forma, este estudo justifica – se pela necessidade de compreender a mobilidade urbana como políticas públicas e direito social, apontando a sua importância para a inclusão social e o desenvolvimento urbano sustentável.

O estudo tem como objetivo analisar a mobilidade urbana como um direito social, destacando a atuação do agente de trânsito como instrumento de efetivação desse direito.

O contexto do estudo debruça-se sobre: compreender a mobilidade urbana como direito social e sua evolução normativa no Brasil; identificar os principais desafios enfrentados pela administração pública municipal para garantir a mobilidade urbana nas

metrópoles; avaliar a contribuição dos agentes de trânsito na efetivação desse direito.

Não pretendemos encerrar o assunto, mas sim propor uma continuidade sobre o tema, já que ele é atual diante do desenvolvimento urbano acelerado e desordenado em todo o país, principalmente em São Luís.

2. MATERIAL E METODOS

O estudo se enquadra na linha de pesquisa da revisão bibliográfica do tipo narrativa. De acordo com Gil (2012), esse tipo de abordagem é desenvolvido com base em material já elaborado, como livros, ebooks, e publicações científicas, o que proporciona ao pesquisador um aprofundamento teórico sobre o tema.

A revisão narrativa caracteriza-se pela articulação de ideias na forma holística não contemplando uma estrutura rígida metodológica, cujos procedimentos adotados para busca e seleção de publicações científica, obedece a análise de conteúdo, seguindo etapas da revisão bibliográfica como, seleção, leitura e análise dos textos, síntese dos achados e, por fim, transcrição do texto (Ogassavara *et al.*, 2025).

Por sua natureza, este trabalho é de caráter qualitativo e descritivo cuja finalidade é o aprimoramento das ideias e a descoberta de novas perspectivas a partir do material consultado, não incluindo a formulação de hipóteses ou proposição de intervenção. Tem – se na mobilidade urbana o objeto deste estudo e sua relação com o agente de trânsito enquanto agente público, e sua contribuição na melhora da mobilidade urbana.

Procedeu-se com a coleta de dados utilizados na revisão de literatura, a partir de consulta nas seguintes bases de dados eletrônicas: *PubMed*, *Scientific Electronic Library Online (Scielo)*, Google Acadêmico, Periódicos. A busca nessas bases de dados foi realizada por meio de combinações entre os seguintes descritores: mobilidade urbana, desafios, agente de trânsito.

Como critérios de inclusão escolheu-se: trabalhos completos publicados de 2016 a 2026, disponíveis em português e em inglês (estes devidamente traduzidos), que abordavam diretamente sobre a temática. Já os critérios de exclusão adotados foram: trabalhos incompletos, publicações anteriores a 2016 (salvo alguns estudos relevantes), os repetidos nas bases de dados e materiais que não contemplaram o objetivo do estudo.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesta seção do estudo, apresenta-se o contexto do tema, onde se buscou responder aos objetivos estabelecidos para esta pesquisa, abordando a mobilidade urbana como um direito social. Para facilitar a compreensão do tema, o presente capítulo é dividido em tópicos.

3.1. A Mobilidade Urbana Como Direito Social e Sua Evolução Normativa no Brasil

3.1.1. Breve Histórico da Mobilidade Urbana

Embora seja um termo recente, a mobilidade urbana sempre foi essencial e empregada por todos, uma vez que se refere ao deslocamento de pessoas e veículos. Essa questão já preocupava os governos desde os tempos antigos. Registros antigos mostram que

as pessoas se deslocavam em animais, carruagens (para os mais ricos), coches, carroças, até a chegada de veículos mais modernos, como os carros de aluguel e de passeio, além do transporte coletivo. (Carvalho, 2016).

No Brasil, a mobilidade urbana teve impulsão nos anos de 1920 a partir da iniciativa dos governantes, cuja finalidade era fazer o elo entre as regiões brasileiras, no período em que a política de valorização do café no país movimentava a economia e, por isso, necessitava da construção de vias para interligar pessoas e mercadorias por todo o país (Barcelona; Silva, 2018).

Na década de 1950, o presidente Juscelino implementou o Modelo Rodoviarista, com o objetivo de melhorar e expandir a construção de rodovias. Durante o governo militar, em 1964, houve uma retomada das ações relacionadas ao transporte no Brasil. Foram criadas leis e decretos que garantiram a mobilidade entre cidades e estados, tanto no meio urbano quanto no rural. Com a criação do Ministério dos Transportes (MT), foram criados dois (02) ramos dentro do Ministério sendo um “direcionado para operacionalizar as obras de infraestruturas e o outro que cuidaria da parte de prestação de serviços prestados tanto pelos setores públicos como o privado” (Carvalho, 2020, p. 3).

A literatura mostra que mobilidade urbana, a princípio, era voltada quase que exclusivamente para fazer circular as riquezas dentro do país, porém, com o aumento da população e, a melhoria da infraestrutura das cidades, fez-se necessário repensar os deslocamentos de pessoas, abrindo novas vias de acesso e trazendo novas formas de transporte, como o coletivo, uma vez que indústrias

e comércio cresciam em diversos pontos, e era preciso que as pessoas se deslocassem para longas distâncias (Milesi *et al.*, 2025).

O acesso à cidade se mede pela forma como as pessoas se deslocam e, por isso, a mobilidade deve ser vista como essencial [...] A prioridade dada ao transporte individual, em vez do coletivo, a falta de estrutura em áreas afastadas e a má qualidade do transporte público geram grandes desigualdades, afetando principalmente quem tem menos dinheiro e as pessoas com deficiência, sejam elas aparentes ou não aparentes (Oliveira; Lima, 2025, p. 3).

A partir desse contexto, a mobilidade urbana passou a ser reconhecida como direito social, sendo uma evolução dos direitos civis no país como o direito ao lazer, trabalho e moradia, e esse reconhecimento trouxe um novo olhar aos governantes no tocante a prevê orçamentos destinados à mobilidade (Barcelos; Silva, 2018).

Referir-se à mobilidade logo associa – se a transporte – seja individual ou coletivo – porém, trata-se de uma necessidade que apresenta grandes desafios, pois, a locomoção ou traslado de pessoas e mercadorias, exigem qualidade e sustentabilidade, e aqui volta-se para os meios coletivos de transporte, aliado aos acessos como ruas, avenidas, estradas, rodovias, que necessitam cotidianamente de ajustes para que possam fluir (Barros, 2012 apud Barcelos; Silva, 2025).

Com base nesse contexto, a Lei Federal 12.587\2012 criou o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, instituindo as diretrizes de políticas públicas federais aonde o definiu como: “conjunto organizado coordenado dos modos de transporte, de serviços e infraestrutura, que garante o deslocamento das pessoas e cargas do território do município”. Ainda segundo a Lei 12.587\2012, em seu § 3º estipula:

São infraestruturas da mobilidade urbana: I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metrô, ferrovias, hidrovias e ciclovias; II - estacionamentos; III - terminais, estações e demais conexões; IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; V – sinalização viária e de trânsito; VI – equipamentos e instalações; e VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (BRASIL, 2012, s\p).

A mobilidade urbana está ainda consolidada na Constituição Federal em seu artigo 5º, Inciso XV aonde preconiza: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens” (Constituição Federal, 1988, p.8).

3.1.2. Mobilidade Urbana Como Direito Social

O direito social de ir e vir está respaldado pela articulação e união das políticas de transporte a partir do uso e ocupação do solo dentre outros, aonde a forma de locomoção deve ser inserida nas cidades de forma rápida, segura e eficiente.

O direito social de ir e vir depende da articulação das políticas de transporte com o uso e ocupação do solo, entre outros fatores. A locomoção nas cidades deve ser rápida, segura e eficiente. Nesse sentido, cabe aos Municípios a responsabilidade de disponibilizar estrutura e recursos adequados para que haja o traslado de pessoas e veículos de forma segura e inteligente (Milesi *et al.*, 2025).

No Brasil, a mobilidade foi reconhecida como direito social pela Emenda Constitucional nº 90/2015, consolidando seu lugar ao lado de pilares como a saúde, a educação e a moradia. Entretanto, a distância entre o texto constitucional e a vida cotidiana revela um desafio que vem se perpetuando ao longo dos anos: como transformar essa garantia formal em uma realidade concreta, especialmente em um país cujas cidades foram planejadas, em grande medida, para servir ao automóvel e não aos indivíduos (Oliveira; Lima, 2025).

A Constituição Federal de 1988 abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira tanto no campo do ordenamento territorial e desenvolvimento urbano, na qual o Estatuto da Cidade foi o grande marco inovador – Lei 10.257/2001, quanto no campo da mobilidade urbana, com a aprovação da Lei da Mobilidade (Lei nº 12.587/2012).

O Estatuto da Cidade veio regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, reconhecendo a função social da cidade e da propriedade como fundamentos para o planejamento urbano, cuja finalidade é orientar o desenvolvimento das cidades cumprindo-se os princípios sociais, sustentabilidade e inclusão (Machado *et al.*, 2023).

A princípio, a legislação do Estatuto da Cidade estabeleceu que estados e municípios devem favorecer o uso do solo de forma compatível com a infraestrutura urbana e as demandas da população, buscando melhorar os sistemas de mobilidade de forma mais eficiente e sustentável. Em cidades com mais de 20.000 habitantes ou em regiões metropolitanas (RMs), estados e municípios devem desenvolver um Plano Diretor, que visa direcionar o crescimento do município para um planejamento integrado entre mobilidade e ordenamento urbano (Matteo; Carvalho, 2011).

Entretanto, com a reformulação da legislação do Ministério das Cidades, o número de municípios obrigados a ter um plano de mobilidade passou para 1.663. O prazo para desenvolver esse plano era 2015, mas a instituição revela que apenas 5% dos municípios com esse perfil cumpriram a lei. Ou seja, 67% das capitais brasileiras ainda não têm um Plano de Mobilidade. (Carvalho; Pinto, 2020).

A mobilidade urbana constitui-se um direito – meio, ou seja, “trata – se de uma ferramenta essencial para que outros direitos possam ser exercidos de maneira eficaz”. (Oliveira; Lima, 2025, p. 6). O direito social da mobilidade urbana se traduz em condições adequadas como locomoção facilitada para que o cidadão tenha acesso aos demais direitos como saúde, educação, trânsito, lazer, cultura, dentre outros, aonde as políticas públicas devem estar voltadas para a inclusão de todos (Souza, 2019).

Ainda segundo Souza (2019), o planejamento da mobilidade de uma cidade deve primar pelo deslocamento rápido, seguro e acessível a todos, sem distinção, de forma que todos tenham acesso a transporte digno e trânsito e tráfego seguros. Corroborando, Rolnik (2015), atenta a que a segregação espacial e a precariedade da

mobilidade tendem a agravar as desigualdades, afetando a população socioeconomicamente vulnerável, no que tange ao acesso a trabalho e serviços, contribuindo para o caos no deslocamento desses cidadãos.

Falar de mobilidade urbana logo inclui o transporte público, aonde este torna-se o centro da discussão sobre o tema, pois é ele o núcleo central dos direitos sociais da população mais vulnerável. Some-se a isto, a infraestrutura viária a qual define-se como instrumento fundamental para a efetivação da cidadania e para o pleno exercício do direito à cidade, conforme preconiza a Constituição Federal de 1988 (Frey, 2018).



Entender a mobilidade como um meio de acesso a outros direitos é admitir que ela está no centro da dignidade humana. Uma cidade que não proporciona um transporte público acessível, seguro e eficiente impede que seus cidadãos vivam plenamente. Assegurar a mobilidade é, acima de tudo, fomentar a igualdade, diminuir as disparidades sociais e restituir às pessoas o que é mais valioso: o direito de viver de forma livre e digna (Oliveira; Lima, 2025, p. 5).

Apesar do aparato legal, Costa (2020) observa que existem muitos entraves decorrentes de falhas na administração pública referentes à mobilidade urbana, ampliando as desigualdades locais e regionais, contribuindo para a baixa interação da população nas políticas públicas, deficiências na infraestrutura urbana das cidades, dentre

outras. É preciso conhecer esses entraves que contribuem para a baixa qualidade desse direito social assegurado à população.

3.2. Identificar os Principais Desafios Enfrentados Pela Administração Pública Municipal para Garantir a Mobilidade Urbana nas Metrôpoles

Como vimos, no Brasil, a mobilidade foi reconhecida como direito social pela Emenda Constitucional nº 90/2015, ganhando lugar prioritário ao lado de pilares como saúde, educação e moradia. Porém, é notória a distância entre o texto constitucional e a vida cotidiana, revelando um desafio que se arrastra há anos e dificulta a mobilidade como direito social dos cidadãos. A literatura observa que a grande maioria das cidades foram planejadas para garantir mobilidade individual esquecendo-se de melhorar a mobilidade no âmbito coletivo, como o transporte público (Oliveira; Lima, 2025).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, a responsabilidade de operar o sistema viário urbano é dos municípios, cabendo a ele a competência na fiscalização de todo o sistema de transporte, circulação, estacionamento, vias para ônibus, carros de pequeno e grande porte, horários, criação de linhas, dentre outras. Para gerenciar toda essa estrutura faz-se necessário que o município tenha um aparato administrativo com condições de se integrar ao que preconiza o Sistema Nacional de trânsito e às diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, de forma a implantarem planos diretores que atendam a contento a população, ao mesmo tempo, garantindo transporte e crescimento organizado e sustentável (Ziulkoski *et al*, 2012 apud Oliveira; Lima, 2025).

Os desafios da mobilidade nos centros urbanos no Brasil, iniciou com o acelerado crescimento populacional ocorrido na segunda metade do século XX, aonde aconteceu o grande êxodo da população rural para os centros urbanos, o que impactou diretamente na mobilidade da população como um todo (Oliveira; Lima, 2025; Rodrigues, 2017).

Atualmente, cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500.000 habitantes na rede urbana brasileira, além de quarenta RMs ou regiões integradas de desenvolvimento econômico (Rides) instituídas, nas quais vivem cerca de 80 milhões de brasileiros (mais de 40% da população) (Carvalho, 2020, p. 8).

Um dos desafios da administração pública municipal é garantir o direito de locomoção da população periférica, que é a mais afetada. Por residir em áreas afastadas dos centros urbanos, essa população enfrenta longos deslocamentos diários, levando de três a quatro horas por dia no ir e vir. (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2019).

Essa parcela da população necessita de transporte digno para sua locomoção, incluindo-se aí vias desobstruídas, sinalização adequada e suficiente nos trechos, de forma a facilitar seu acesso a emprego, serviço, sair com a família, o que acaba sendo um grande desafio para a gestão pública e a população (Oliveira; Lima, 2025).

A diminuição do tempo e distância entre o ir e vir, mostra-se como desafio para a administração pública, pois estudos comprovam que as pessoas demoram aproximadamente, 3 a 4 horas para deslocarem-se de casa para o trabalho e vice-versa. Estudos sobre transporte coletivo, revelam que um usuário chega a passar de 20 a 50 minutos em ponto de ônibus e, nos horários de pico, esse tempo pode chegar a 120 minutos. “O transporte ainda é visto de forma isolada, sem uma verdadeira integração com moradia, emprego e espaços públicos” (Oliveira; Lima, 2025, p. 10).

Uma característica que compartilham as principais regiões metropolitanas brasileiras é o aumento nos tempos e nos tipos de deslocamentos diários, que decorrem, sobretudo, do aumento nas distâncias (residência-trabalho). No entanto, não é só o aumento nas distâncias que provocou o aumento no tempo que as pessoas levam nos trajetos cotidianos, já que os congestionamentos são cada vez mais presentes em um número crescente de lugares. Nesse caso, outra vez é necessário destacar a explosão da motorização individual e a falta de investimentos em sistemas de transporte coletivo de massa (Rodrigues, 2017, p. 10).

Entende-se que a infraestrutura da mobilidade urbana deve estar voltada para vencer os efeitos da desagregação espacial no que tange ao desenvolvimento das cidades. Faz-se necessário compreender o uso dos meios de transporte de forma responsável e bem planejado, a partir do estudo da infraestrutura social e

econômica. As políticas públicas nesse contexto se mostram insuficientes pois os meios de transportes se configuram como o principal impacto na vida da população que os utiliza, em face de suas próprias necessidades cotidianas (Pereira; Alcantara Junior, 2017).

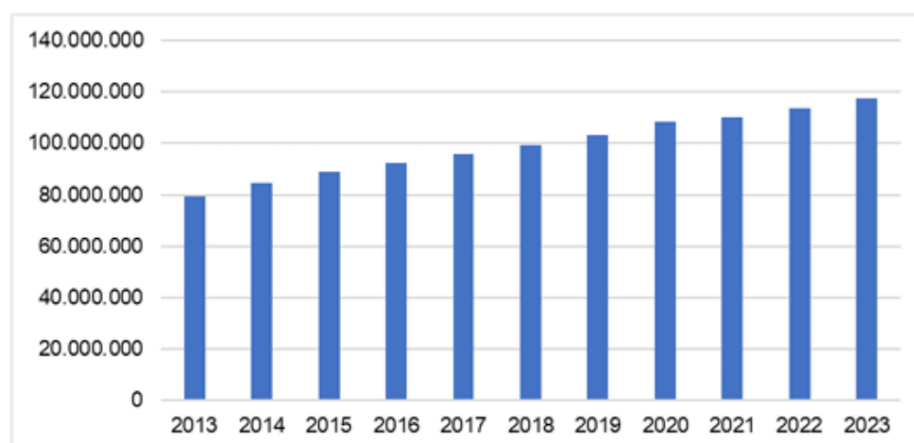
A metropolização contemporânea vem provocando transformações expressivas na configuração espacial e na natureza das metrópoles brasileiras. Não só características metropolitanas permeiam espaços cada vez mais extensos e dispersos do território nacional como as próprias aglomerações se expandem, tornam-se ainda mais concentradoras e se consolidam como localizações privilegiadas à confluência de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias e informações (Moura, 2013 apud Rodrigues, 2017, p. 4).

O crescimento acelerado de veículos motorizados nas grandes cidades provoca congestionamentos diários, principalmente nos horários de pico, aumenta o tempo de deslocamento e o risco de acidentes. O transporte coletivo, muitas vezes precário e inseguro, causa desconforto e pode levar a problemas físicos e mentais nos usuários. Esse conjunto de efeitos se manifestam em diferentes graus e variam segundo as características próprias de cada cidade, provocando o agravamento da “crise da mobilidade urbana” (Rodrigues, 2017).

Essa crescente demanda de veículos nas cidades, principalmente nas capitais metropolitanas, contribui para impactos econômicos aos usuários do transporte coletivo, como também contribui para a sinistralidade. O grande desafio da gestão municipal volta-se para a infraestrutura viária precária, e todo esse transtorno no trânsito traz problemas para a saúde da população como estresse, poluição sonora e ambiental, sendo este último o fator responsável pela emissão de material particulado, gases do efeito estufa, calor extremo, dentre vários outros problemas, que exigem da gestão municipal a solução com estratégias eficazes (Pereira; Alcantara, 2017).

Segundo dados da Confederação Nacional dos Municípios (2023), em 2023, o Brasil fechou com uma frota circulante de aproximadamente 120 milhões, registrando um crescimento de 35% em relação a 2013 (incluindo automóveis comerciais leves, motocicletas, ônibus e caminhões) (Figura 1).

Figura 1. Aumento da frota de veículos motorizados no Brasil – 2013 a 2023.



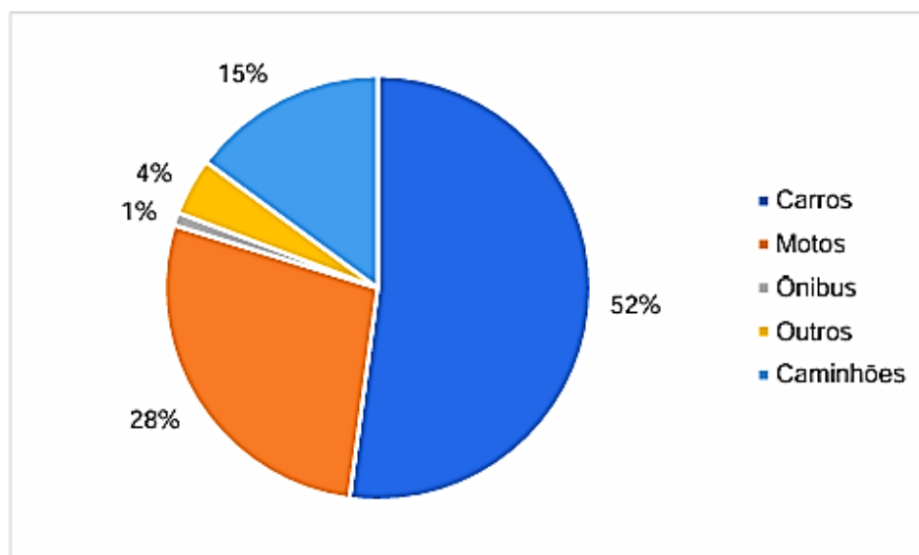
Fonte: SENATRAN, elaboração CNM (2023)

A Figura 1 nos mostra que a evolução da frota de automóveis e motocicletas em todas as cidades brasileiras, trouxe forte impacto no

ambiente urbano, e isso, não diminuiu a deficiência no transporte da grande massa da população. Pelo contrário, o aumento da frota de veículos nas cidades, trouxe mais congestionamento, altos níveis de poluição, necessitando demais investimentos na infraestrutura viária, no sentido de melhorar o deslocamento das pessoas para suas atividades diárias (Costa, 2020).

Comparando com Censo Demográfico de 2022, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Brasil possui um carro para cada 3,32 habitantes em relação ao número de carros por pessoa no Brasil, o Maranhão ocupa 10º lugar com 528.724 carros para uma população de 6.775.152, aproximadamente 12,81. Segundo esse mesmo levantamento, o carro individual de pequeno porte, foi o tipo mais vendido, numa porcentagem de 52% da frota (Figura 2). (Confederação Nacional dos Municípios, 2023).

Figura 2. Descrição do tipo e aumento da frota no Brasil - 2023



Fonte: SENATRAN - Elaboração CNM (2023).

Analisando os vários sentidos de mobilidade, deve-se examinar as mais variadas consequências para diferentes pessoas e lugares que

podem interferir de formas variadas na vida social (Pereira; Alcântara Júnior, 2017).

Os municípios fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) cujas ações definem-se pelo princípio da jurídica da via, ou seja, significa que é o responsável pela administração da malha viária urbana e dentro de suas competências, está a aplicação de penalidades e medidas administrativas de forma a garantir a fluidez do trânsito e, também, coibir atos infracionais urbanos (Perotto, 2012).

O CTB, em seu artigo 24, disponibiliza as obrigações referentes às vias públicas municipais urbanas e rurais, lembrando que, as rodovias que cortam a região rural são de competência da União e dos estados. O CTB, no art. 1º, § 3º, estabelece que

Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (Código de trânsito brasileiro apud Perotto, 2012, p. 20).

É importante ressaltar que cabe a gestão municipal o papel de autorizar e credenciar todos os serviços de veículos, sejam eles, transporte público, individual, aluguel (aplicativos), passageiros, táxi, mototáxi e transporte escolar, assim como tem competência para

gerenciar os pedestres assegurando um ir e vir seguro, por meio de infraestrutura adequada como faixas de pedestres, sinalização, calçadas estruturadas, meio fio e canteiros adequados. No caso dos veículos, a regularização deve ser realizada pelo Departamento de Trânsito (DETRAN), que fará o registro das respectivas categorias, de forma que se cumpram as normas municipais envolvendo alvarás, autorização ou permissão, conforme cada caso (Perotto, 2012).

A gestão pública da mobilidade engloba mais que o transporte público e o trânsito: contempla o planejamento, a execução, o monitoramento e a participação social em todo o processo. Com os grandes problemas gerados pelo crescimento desordenado das cidades e a dispersão urbana, os impactos à população interferem no acesso a outros direitos e tornam os custos dos serviços urbanos maiores (Costa, 2020, p. 10).

Nesse contexto, o agente de trânsito é um profissional da autoridade municipal de trânsito, integrado ao Sistema Nacional de Trânsito. É o profissional com formação, conhecimento e habilidades para garantir a mobilidade urbana como direito social dos cidadãos. (Marques, 2017).

3.3. Contribuição dos Agentes de Trânsito na Efetivação da Mobilidade Urbana Como Direito Social

3.3.1. Perfil e Atribuições do Agente Municipal de Trânsito

Os agentes de trânsito ou Agente Público de trânsito tem sua função respaldada pela Lei 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa), que em seu art. 2º o define como: “aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função pública”.

O § 2º, do art. 511 da Consolidação das Leis do Trabalho define a categoria profissional como uma decorrência da “[...] similitude de condições de vida oriundas da profissão ou trabalho em comum, em situação de emprego na mesma atividade econômica ou em atividades econômicas similares ou conexas”. Por sua vez, a Classificação Brasileira de Ocupações contém menção expressa à profissão de Agente de Trânsito, tornando, seus titulares aptos ao exercício da competência referida (Costa, 2020).

Quanto as atribuições e competências o § 4º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro (1997 *apud* Marques, 2017, p. 19) afirma que:

[...] o agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração de trânsito (AIT) poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito, com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Com base no que foi citado, as atribuições de agente de trânsito estão embasadas com as diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro

(1997), como pode ser observado na descrição a seguir:

- *Operar trânsito zelando pela fluidez e segurança na circulação de veículos e pedestres;*
- *Exercer orientação e fiscalização do cumprimento da regulamentação das vias, da circulação e transporte fazendo cumprir o CTB e a legislação vigente dentro do município;*
- *Verificar e preencher documentação pertinente ao exercício da fiscalização; prestar informações;*
- *Receber reclamações e sugestões relativas ao sistema de trânsito e transportes municipais;*
- *Auxiliar no planejamento e execução de trabalhos técnicos na área de trânsito e transporte; conduzir veículos de fiscalização;*
- *Providenciar a segurança e o atendimento nas situações de acidente e de riscos ao trânsito em via pública; operar sistema de comunicação e informações utilizadas no exercício da função.*
(Marques, 2017, p. 77).

Cabe, portanto, ao município regularizar a função do agente municipal de trânsito, conforme o que determina o CTB, podendo a esse profissional fiscalizar a parada e circulação de veículo, e fazer cumprir o respeito aos locais de estacionamentos, mão e contramão

de direção. O agente municipal de trânsito pode autuar o motorista infrator e a aplicação de multa que fizer terá validade, desde que relativa aos quesitos parada e circulação, não podendo multar por falta de uso de equipamentos obrigatórios, documentos vencidos, entre outros, já que tal tarefa compete aos órgãos estaduais e federais, a depender de onde a infração ocorre (Silva, 2013).

3.3.2. O Agente Municipal de Trânsito e o Cumprimento da Mobilidade Urbana Como Direito Social

O agente municipal de trânsito exerce o poder de polícia administrativa para garantir segurança, fluidez e organização do tráfego. Suas competências vão além de aplicar multas: incluem fiscalização, orientação e educação para o trânsito, garantindo direitos do cidadão à mobilidade urbana (Laurindo Filho; Seixas, 2023).

A função do agente municipal de trânsito dentro da garantia do direito social do cidadão, tem importância fundamental pois cabe a ele agir de forma a defender os interesses coletivos para o trânsito seguro em detrimento dos atos individuais ilícitos, aonde este é descrito pelo CTB como agente da preservação da ordem pública, responsável pela paz social (Código de Trânsito Brasileiro, 2023).

Complementando, Fernandes (2020) destaca sobre a interferência no exercício do poder de polícia sobre a liberdade dos indivíduos e alerta para que os mesmos sejam resguardados:

A aplicação do poder de polícia administrativa recai sobre o exercício da liberdade dos indivíduos assim como sobre a propriedade, no que se refere ao uso, gozo e disposição. Ou seja, o objeto do poder de polícia enseja o agir diante de bens, direitos ou atividades que configurem perigo à convivência harmônica da coletividade. Contudo a atividade policial deve resguardar da intromissão nos direitos fundamentais assegurados aos administrados pelo ordenamento jurídico (Fernandes, 2020, p. 64).

Outra contribuição do agente de trânsito para a garantia do direito do cidadão à mobilidade urbana, é sua atuação em programas e projetos de educação para o trânsito, que pode ser realizada em escolas, empresas, ONGS, autoescolas, dentre outras, constituindo-se dever prioritário segundo o Sistema Nacional de trânsito, conforme disposto no artigo 74 do CTB. (Araújo, 2018).

A participação do agente de trânsito em campanhas deve ser realizada conforme orientações Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução n. 314/09, segundo a qual “entende-se por campanha educativa toda a ação que tem por objetivo informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito” (Conselho Nacional de trânsito *apud* Araujo, 2018, p. 67).

Segundo a Constituição Federal de 1988, o agente de trânsito tem responsabilidade na condução de um trânsito seguro como direito

fundamental, portanto, é dever de estados e municípios garantir a proteção de todos no trânsito, e, o agente municipal de trânsito é peça inerente a esse sistema, assegurando uma vida em condições dignas (Constituição Federal, 1988).

Especificamente no inciso II, do § 10, do art. 144, da CF/1988 há expresso reconhecimento do agente de trânsito enquanto profissional no cumprimento efetivo de suas ações na condição de servidor público incumbido das atividades de segurança viária e mobilidade urbana. Nesse contexto, uma das ações adotadas para garantir a segurança e a fluidez no trânsito é o policiamento e a fiscalização, definidos no Anexo I do CTB, aquele:

[...] prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes”, esta, o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências estabelecidas no Código (Associação dos Agentes de trânsito do Brasil, 2022, p. 5).

Diante do aqui exposto, compreende-se que as ações do agente municipal de trânsito, influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, assim como contribuem especificamente para a mudança de hábitos negativos de condutores e pedestres no

trânsito, de forma a facilitar a mobilidade urbana, garantindo que todos exerçam esse direito social previsto em lei (Marrara, 2015).

4. CONCLUSÃO

Considerando os autores analisados, os estudos mostram a importância da mobilidade urbana como direito social garantido por diretrizes, normas e leis. O estudo trouxe entendimento sobre a complexidade do tema, já que inclui a gestão municipal como principal responsável por garantir esse direito.

Os textos mostraram aspectos legais e marcos regulatórios que garantem o direito à mobilidade urbana, como a Constituição Federal, o Código de Trânsito Brasileiro, o Sistema Nacional de Trânsito e o Estatuto das Cidades. Esses instrumentos definem condições para um trânsito seguro, considerando o desenvolvimento urbano acelerado e desordenado no país e as dificuldades de planejamento da mobilidade nesse contexto.

Os agentes de trânsito mostraram-se de fundamental importância no contexto do ordenamento territorial urbano e sua forte ligação com o bom funcionamento da mobilidade de forma a favorecer o deslocamento da população, seja por veículo ou por meio do caminhar de pedestres. Respalçado por legislação específica, o agente municipal de trânsito atua à luz dos princípios constitucionais que norteiam os atos da administração pública municipal, configurando-se como titular do poder fiscalizador e organizador do trânsito.

Concluiu-se que o presente estudo, respondeu aos objetivos traçados, uma vez que trouxe contribuição para o reconhecimento do agente de trânsito como profissional cuja contribuição é

extremamente valiosa na garantia da mobilidade urbana enquanto direito social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, J M. de. **Art. 315** - No trânsito, educação e fiscalização caminham juntas. [Artigo Digital] Brasília, 2018: Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/607>. Acesso em: Fev. 2023.

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE TRÂNSITO DO BRASIL (AGT Brasil). O exercício das atividades de polícia de trânsito por Agente de Trânsito de carreira. Periódico. Edição de 05 de January de 2022. Disponível em: [Artigo: O exercício das atividades de polícia de trânsito por Agente de Trânsito de carreira - AGT Brasil - Associação dos Agentes de Trânsito do Brasil](#). Acesso em: 23 mai.2026.

BARCELOS, Leonardo Rocha; SILVA, Nayara Ribeiro da. Mobilidade urbana no brasil: um direito social. **Virtual Jus**, Belo Horizonte, v. 3, n. 5, p. 133-152, 2º sem. 2018. Disponível em: [www.admin.+Gerente+da+revista.+mobilidade\(3\).pdf](#). Acesso em: 18 abr. 2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 out. 1988. Diário Oficial, Brasília, 05 out. 1988. Disponível em: [Constituição](#). Acesso em: 18 abr. 2026.

BRASIL. **Lei 8.429/1992**. Dispõe sobre as sanções aplicáveis em virtude da prática de atos de improbidade administrativa, de que trata o § 4º do art. 37 da Constituição Federal; e dá outras providências. ([Redação dada pela Lei nº 14.230, de 2021](#)). Disponível

em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8429.htm. Acesso em: 12 abr. 2026.

BRASIL. **Lei n. 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 2001.

BRASIL. **Lei n. 12.597**, de 21 de março de 2012. Dispõe sobre a prestação de auxílio financeiro pela União aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, no exercício de 2011, com o objetivo de fomentar as exportações do país; altera o Lei 9.503\1957. Artigo 4o da Lei no 12.409, de 25 de maio de 2011; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 2012. Acesso em: Carvalho mobilidade urbana.pdf. Acesso em 13 de maio de 2026.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em março de 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: mar. 2021.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil. **Emenda Constitucional nº 90/2015**. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: [Emenda Constitucional nº 90](#). Acesso em 19. Mai.2026.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. IPEA, Repositório Institucional. In: Costa, Marco Aurélio. **O estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana.** Brasília, IPEA, 2016. Disponível em: [Mobilidade urbana : avanços, desafios e perspectivas](#). Acesso em 13 de maio. 2026.

CARVALHO, Maria do Carmo; PINTO, Carla. Gênero e mobilidade urbana: desafios para a equidade. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 22, 2020.

CNN. Confederação Nacional dos Municípios. **Estudos técnicos.** Análise do impacto da frota de veículos nos Municípios brasileiros. Edição 2023. Disponível em: www.CNM.ORG. Acesso em 20. Abr. 2026.

COSTA, Luma Cordeiro. **Mobilidade e trânsito:** Gestão e competências municipais. Brasília: CNM, 2020.

FERNANDES, J. K. G. **O Poder do Agente de Trânsito.** Fortaleza: Clube de Autores, 2020.

FREY, H. **Mobilidade Urbana:** questões sociais e ambientais. Elsevier, 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2012.

LAURINDO FILHO, Pedro Pereira; SEIXAS, Henrique Francisco. A atuação dos agentes de trânsito: uma análise sob os princípios da veracidade e legalidade. **Universitas**, ano 17, n. 33, julho/dezembro, 2023.

MACHADO, Laura *et al.* **Contribuições dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável na França e no Brasil para a inclusão social.** 2023.

MARQUES, Cristiane Alves da Silva. **O trabalho do agente de trânsito no contexto de crise da mobilidade urbana:** o caso de Salvador, BA. Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania, da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Políticas Sociais e Cidadania, Salvador, 2017.

MARRARA, Thiago. O exercício do poder de polícia por particulares. RDA – **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 269, p. 255-278, maio/ago. 2015.

MATTEO, M.; CARVALHO, C. H. R. **Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras.** Brasília: Ipea, 2011. (Comunicados do Ipea, n. 102).

MILESI, Pâmela Calliari *et al.* Avaliação das infraestruturas sociais de mobilidade urbana: uma revisão sistemática de literatura (Mobilidade urbana e direito à cidade), **Anais ... XXI Encontro Nacional do ANPUR, Ideias Políticas e práticas em territorialidades do Sul global**, de 19 a 23 de maio de 2025. Disponíveis em: [6896352e2c77f_08082025143438.pdf](#). Acesso em: 18 abr. 2026.

OGASSAVARA, Dante *et al.* Trilhas metodológicas para a revisão narrativa: orientações pragmáticas para sua elaboração; **Ensino & Pesquisa, União da Vitória**, v. 23, n. 03, p. 308-318. Ago./dez. 2025.

OLIVEIRA, Ericka Luany Silva de; LIMA, Larissa Cavalcante Mendes. Mobilidade urbana como direito fundamental: desafios e políticas

públicas para a inclusão social nas cidades. **Revista Foco**, v.18, n.10, e10132, p.01-18, 2025.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; ALCÂNTARA JUNIOR, José O. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Cad. Metrop.** São Paulo, v. 19, n. 40, pp. 977-998, set/dez 2017.

PEROTTO, Sérgio Luiz *et al.* **Trânsito e Mobilidade:** os desafios da organização urbana. Coletânea Gestão Pública Municipal, Gestão 2013-2016, Brasília: CNM, 2012.

RODRIGUES, Juciano Martins. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **Revista TCEMG**, v. 34, n3, 2017.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos Lugares:** a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SILVA, F. N. *et al.* Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, jul/dez. 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019.

Artigo apresentado ao Curso de Direito do Centro Universitário Santa Terezinha – CEST, para obtenção do grau de Bacharel em Direito.
Orientador: Prof. Márcio dos Santos Rabelo

¹ Acadêmico de Direito. Centro Universitário Santa Terezinha (CEST).
São Luís, Maranhão, Brasil.

² Orientador.

³ Coorientador.