



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**DESPACHO**

**Agravo de Instrumento      Processo nº 2006999-42.2017.8.26.0000**

**Relator(a): FLORA MARIA NESI TOSSI SILVA**

**Órgão Julgador: 13ª CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO**

**Processo n. 2006999-42.2017.8.26.0000**

**Vistos.**

Trata-se de agravo de instrumento interposto pelo **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO** e pela **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET**, em razão de r. decisão judicial, proferida nos autos de Ação Civil Pública, ajuizada por **ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO - CICLOCIDADE**, em que deferida tutela de urgência, para determinar que os réus de referida Ação Civil Pública se abstenham de aumentar as velocidades máximas das marginais Tietê e Pinheiros.

A r. decisão agravada (fls. 56/63 do recurso), proferida pelo MM. Juiz de Direito da 4ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo, concedeu a tutela de urgência, para determinar que os réus se abstenham, ao menos por ora, de aumentar as velocidades máximas nas marginais, como se verifica do seguinte trecho que sintetiza o deliberado em 1º. grau:

*“Vistos*

*...*

*Em síntese, ao se considerar que há sólida política pública de*



## PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

*mobilidade urbana que se desenvolve há tempos, alinhada às funções sociais da cidade e a diretrizes internacionais de segurança no trânsito, políticas públicas que têm alcançado resultados francamente positivos quanto à redução do número de mortes no trânsito, sem comprometimento da circulação dos veículos (i), ao se ponderar que a redução das velocidades nas marginais integra-se a uma sequência de outros atos dentro de um programa de prevenção a acidentes, o que reforça os precedentes administrativos nesta seara, e por isto não podem ser subitamente superados sob pena de caracterização de um retrocesso social (ii), e ainda ao constatar que não há qualquer prejuízo à Administração Pública ao suspender a alteração drástica da política pública existente, **defiro a tutela de urgência** e, por conseguinte, determino que se abstenham os réus, ao menos por ora, de aumentar as velocidades máximas das marginais.*

...”

Agrava o Município de São Paulo, alegando, em síntese, que: a) a gestão administrativa atual não almeja o mero aumento de velocidade no caso concreto, mas sim a implementação de política pública, visando a garantir a segurança conjugada à fluidez no trânsito da capital; b) a r. decisão agravada inverteu a presunção de legalidade dos atos do Poder Público na espécie, não sendo possível admitir que uma associação tenha melhores condições para planejar o trânsito local do que o ente público municipal; c) a redução das velocidades de maneira isolada, não garante a diminuição do número de acidentes podendo até aumentá-los em alguns casos; d) para melhorar a segurança no trânsito, necessária a intensificação da fiscalização nos períodos em que apresentados os maiores índices de acidentes e não a redução da velocidade de pistas expressas; e) somente uma política pública integrada, que contemple intensas ações educativas, melhoria



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

da sinalização, fiscalização eficiente e a adoção de medidas assecuratórias de pronto atendimento ao usuário podem efetivamente garantir a segurança no trânsito. Por tais razões, todas as medidas citadas são contempladas no *Programa Marginal Segura*; f) no que se refere a pedestres e ciclistas, seu trânsito é expressamente proibido nas vias expressa e central das Marginais (CTB, art. 244, §1º), observando que na pista direita das vias locais será mantida a velocidade de 50 km/h, como recomendado nos estudos que balizaram os novos limites que se pretende implementar, ou seja, os ciclistas não devem ocupar a faixa expressa e nem a central. Seu deslocamento, apesar de pouco recomendado quando nas marginais deve se dar na pista local, preferencialmente na faixa da direita, em que o limite de velocidade não está sendo alterado; g) as propostas de alteração das velocidades máximas regulamentadas nas Marginais Tietê e Pinheiros fazem parte de um conjunto maior de ações, cujo objetivo é atingir um padrão operacional moderno e eficiente, como o praticado nas rodovias estaduais, com reforço de sinalização, agilidade na prestação de socorro e monitoramento 24 horas; h) não é possível cogitar que a mudança de velocidade das marginais tem aptidão para ferir a segurança jurídica ou a isonomia; i) o princípio da inafastabilidade do controle judicial não significa a possibilidade de um magistrado substituir o juízo de conveniência e oportunidade do Governo; j) não há retrocesso social decorrente de um ato de governo amparado em estudos técnicos e que representa a vontade da maioria; k) quanto ao conteúdo do efeito *cliquet* (vedação de retrocesso), importa observar que ele não torna uma lei irrevogável por outra, muito menos torna impossíveis mudanças de políticas públicas pela função de Governo, nem veda novas reflexões sobre decisões políticas ou técnicas que devem ser tomadas pela



## PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Administração Pública; l) a majoração nos limites de velocidade em alguns trechos das marginais virá acompanhada da adoção de outras medidas aptas a diminuir os acidentes entre veículos e os atropelamentos, não havendo qualquer retrocesso na tutela de direitos da população paulistana; m) considerando a discricionariedade da Administração Pública e a inexistência de ilegalidade manifesta, capaz de justificar a interferência judicial, é medida de rigor a reversão da r. decisão judicial proferida em primeiro grau. Requer a concessão de efeito suspensivo ao recurso e, ao final, o provimento do agravo de instrumento.

### **É o breve relatório.**

1. Inicialmente, quanto ao cabimento do agravo de instrumento no caso dos autos, de rigor observar o disposto no art. 1.015, I, do CPC, que dispõe:

*“Art. 1.015. Cabe agravo de instrumento contra as decisões interlocutórias que versarem sobre: I – tutelas provisórias; ...”*

Assim, considerando que no caso dos autos o agravo de instrumento refere-se à r. decisão judicial que deferiu tutela de urgência, cabível o recurso interposto pelo Município de São Paulo.

Quanto ao pedido de efeito suspensivo, a um primeiro exame, reputo que convergem os requisitos previstos no art. 995 do CPC/2015, para a concessão do efeito suspensivo, pois entendo que se encontram presentes, na espécie, os requisitos para sua concessão: risco de



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

dano grave e probabilidade de provimento do recurso.

Em primeiro lugar, observo que como bem indicado na r. decisão judicial vergastada, o art. 30, I, da Constituição Federal/1988 confere ao Município a competência sobre assuntos de interesse local, dentre eles, legislar sobre a ordenação no trânsito urbano. Por sua vez, o art. 182 também da Constituição prevê que compete ao Município estabelecer a política de desenvolvimento urbano com o objetivo de ordenar o pleno objetivo das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes.

Em segundo lugar, como bem apontado pela autoridade judiciária de origem, o art. 5º, VI e VII da Lei 12.587/2012 (Lei de mobilidade urbana) prevê que é dever do Poder Público a segurança nos deslocamentos das pessoas e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes dos diferentes modos e serviços.

Contudo, tais fundamentos utilizados pelo nobre Juízo *a quo*, por si só, não permitem que seja aferida a pertinência ou não de implantação de programa de governo referente à segurança e fluidez de trânsito, **apenas com base no elemento denominado 'redução das velocidades nas marginais'**, como realizado pelo magistrado de 1º. Grau.

No caso concreto, verifica-se que a autoridade judiciária de origem deferiu tutela de urgência para que os réus, ora agravantes, se abstivessem de aumentar as velocidades máximas das marginais Tietê e Pinheiros, ao fundamento de que a redução de velocidade nas vias marginais



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

já implementada em gestão administrativa anterior preserva a segurança dos usuários, constituindo sua majoração, pretendida pela atual administração municipal, um retrocesso social. Fundamenta o juízo *a quo*, ainda, o deferimento da tutela de urgência no argumento de que não há qualquer prejuízo à Administração Pública Municipal em se impedir o aumento de velocidade nas referidas vias, neste momento processual.

Observa-se, porém, que, no caso concreto, considerando as características do Município de São Paulo, notadamente seu gigantismo, e dos notórios problemas quanto à mobilidade urbana, o aumento ou diminuição de velocidade nas vias marginais Pinheiros e Tietê **não se refere à medida que diga respeito somente à segurança no trânsito, devendo ser também tratada como providência que reflete na qualidade de vida dos usuários das marginais, de outras vias públicas de São Paulo que a elas se interligam e na fluidez do trânsito no Município de São Paulo e das cidades limítrofes.**

Na espécie, verifica-se que a Administração Pública de São Paulo, ao tratar do tema, após discutir com urbanistas, entidades não governamentais e Ministério Público Estadual, entendeu por bem implantar política urbana, que visa, em princípio, garantir a segurança aliada à fluidez no trânsito.

Conforme demonstram os pareceres técnicos elaborados pela administração, pesquisas e estudos juntados aos autos pelo Município agravante, **o Programa 'Marginal Segura' visa aumentar a fluidez no**



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**trânsito e, simultaneamente, conferir segurança aos usuários das vias marginais, na medida em que tem previsão de implantar: a) ações educativas, b) melhoria da sinalização, c) fiscalização eficiente e d) adoção de medidas assecuratórias de pronto atendimento aos usuários. Assim, observa-se que não se trata apenas de programa criado com a finalidade exclusiva de majorar o aumento de velocidade nas pistas marginais.**

Nesta perspectiva, considerando que o aumento de velocidade nas vias marginais será acompanhado, segundo o *Programa Marginal Segura*, de adoção de medidas educativas, fiscalizatórias e assecuratórias para melhoria da segurança e fluidez no trânsito, não é possível, reconhecer, de plano, que no caso concreto, haverá retrocesso social com sua implantação, como fundamentou o ilustre magistrado *a quo*.

**Ademais, é cediço que a segurança no trânsito não deriva exclusivamente da velocidade imposta para circulação de veículos em vias marginais, mas também e, essencialmente, da educação de seus usuários, bem como da fiscalização exercida pelo Poder Público quanto à observância das normas de trânsito pelos condutores e ainda de outras medidas que sejam necessárias para tanto.**

Assim, considerando a finalidade do denominado *Programa Marginal Segura* noticiado pelos agravantes, bem como as providências que o compõem - indicadas nas razões de agravo e nos documentos que acompanham a peça recursal-, não é possível impedir, neste momento



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

processual, a implantação de referido programa com base **no único argumento de que o aumento de velocidade nas vias marginais** é medida que ocasionará retrocesso social, insegurança no trânsito e aumento de acidentes.

Neste ponto, cumpre salientar que a redução do número de mortes das marginais Tietê e Pinheiros verificada na atualidade e em relação ao passado recente, não pode ser atribuída apenas à redução de velocidade nas vias de circulação, imposta em gestão administrativa anterior do Município de São Paulo.

Com efeito, é cediço que a gestão pública anterior implantou, além da redução da velocidade nas marginais, ampla fiscalização de velocidade por meio de radares móveis e fixos que, por certo, colaboraram e colaboram para coibir que os condutores de veículos automotores superem os limites de velocidade e pratiquem outras infrações de trânsito que possam ensejar acidentes nas vias marginais.

Também é certo que, após a redução da velocidade nas marginais pela administração municipal anterior, houve ampla divulgação e debate quanto à velocidade das vias e segurança no trânsito.

Dessa forma, não é possível atribuir a redução de acidentes e mortes nas marginais única e exclusivamente, à redução da velocidade nas mencionadas vias públicas, implantada durante a gestão pública municipal anterior.





**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Assim, considerando os inúmeros fatores que, conjugados, reduziram o número de acidentes e mortes nas vias marginais, legal e lícito que a gestão pública atual também tente reduzir ainda mais o número de acidentes e mortes, uma vez que assumiu compromisso público de aprimorar as medidas anteriormente adotadas e de adequar a velocidade das vias marginais para garantir também maior fluidez de trânsito, implantando elevação das velocidades máximas nas pistas expressa, central e local simultaneamente a outras melhorias na operação, sinalização, fiscalização dos motoristas e motociclistas (intensificação de fiscalização dos motociclistas com radares pistolas que serão utilizados exclusivamente para fiscalizar os motociclistas) e orientação dos motoristas, motociclistas e pedestres.**

É o que deflui da leitura de fls. 64/103, **127/128** do presente agravo de instrumento, bem como do detalhamento constante do relatório técnico que se encontra às fls. 129/163.

Ora, tais medidas se coadunam ao que determina a Constituição Federal quando trata da competência do Município, já anteriormente descritos nesta decisão, bem como se coadunam ao que prevê o Código de Trânsito Brasileiro, na medida em que tal diploma legal dispõe expressamente que cabe ao Município e aos órgãos a ela vinculados:

*Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [\(Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015\)](#)*

*I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*trânsito, no âmbito de suas atribuições;*

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

*III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;*

*IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;*

*V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;*

*VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)*

*VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;*

*VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;*

*IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;*

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

*XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;*

*XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;*

*XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;*

***XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;***

*XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;*

*XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; [\(Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015\)](#)*

*XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;*

*XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;*

*XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;*

*XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.*

*§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

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

Em razão de todo o apresentado, entendo que não é possível impedir a implantação integral do "Programa Marginal Segura" pela Administração Pública Municipal, que noticia ser destinado à melhoria na segurança e fluidez de trânsito, pois não há demonstração inequívoca quanto à violação de princípios constitucionais no seu projeto, nem tampouco demonstração, de plano, de ilegalidades.

Acerca do controle judiciário dos atos administrativos, bem como da análise do mérito administrativo, caso haja alteração de fato com o passar do tempo, válido, no caso concreto, citar o escólio de José dos Santos Carvalho Filho, *verbis*:

*“A valoração da conduta que configura o mérito administrativo pode alterar-se, bastando para tanto imaginar a mudança dos fatores de conveniência e oportunidade sopesados pelo agente da administração. Na verdade, o que foi conveniente e oportuno hoje para o agente que praticar o ato pode não sê-lo amanhã. O tempo, como sabemos provoca alteração das linhas que definem esses critérios.*

*Com tal natureza, vemos que o agente pode mudar sua concepção quanto à conveniência e oportunidade da conduta. Desse modo, é a ele que cabe exercer esse controle, de índole eminentemente administrativa. Como exemplo, o caso de uma autorização para fechamento de rua com vistas à realização de festa junina. Pode a alteração ter sido dada pelo período de uma semana seguida, porque no momento de decidir o agente encontrou conveniência e oportunidade. Se por acaso, se alterarem essas condições no meio do período, compete ao mesmo agente desfazer o ato e cancelar a autorização. Pertenceu-lhe, assim, o controle.*

***O judiciário, entretanto, não pode imiscuir-se nessa apreciação,***



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*sendo-lhe vedado exercer controle judicial sobre o mérito administrativo. Como bem aponta SEABRA FAGUNDES, com apoio de RANELLETTI, se pudesse o juiz fazê-lo, 'faria obra de administrador, violando, dessarte, o princípio da separação e independência dos poderes'. E está de todo acertado esse fundamento: se ao juiz cabe a função jurisdicional, na qual afere aspectos de legalidade, não se lhe pode permitir que proceda a um tipo de avaliação peculiar à função administrativa e que, na verdade, decorre da própria lei. No mesmo sentido, várias decisões de Tribunais já foram proferidas.*

(...)

*O STJ deixou a questão em termos claros, assentando que 'é defeso ao Poder Judiciário apreciar o mérito do ato administrativo, cabendo-lhe unicamente examiná-lo sob o aspecto de sua legalidade, isto é, se foi praticado conforme ou contrariamente à Lei. Esta solução se funda no princípio da separação dos poderes, de sorte que a verificação das razões de conveniência ou de oportunidade dos atos administrativos escapa ao controle jurisdicional do Estado'" (Manual de Direito Administrativo, 28ª Edição, São Paulo, Atlas, 2015. P. 126-127).*

No mesmo sentido são os ensinamentos do doutrinador

Marcio Pestana, *verbis*:

*"(...) o ato administrativo possui dupla face: a conveniência e a oportunidade. Trata-se, como já se observou, do que se convencionou designar mérito administrativo.*

*Pressupõe, para sua adequada juridicidade, que o juízo de valor que o preceda conforme-se, à justa, aos limites jurídicos que lhes são impostos, como obsequioso respeito aos princípios da legalidade, moralidade, publicidade e de todos os demais princípios e enunciados jurídicos constitucionais e legais aos quais deve guardar obediência.*

*Se assim o fizer, não ferirá bem estará prestes a ferir direitos de outrem, quer individuais, quer coletivos. Sim, pois estará sendo praticado em estrita obediência a todas as exigências normativas que lhe são impostas.*

*Vai daí que o núcleo do mérito administrativo, próprio dos atos discricionários, desde que observadas as condições precedentes que lhes são impostas pelo ordenamento, não deve se submeter à*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*revisibilidade do Poder Judiciário, sob pena de o Juiz passar a substituir o administrador público, o que não se compagina com a ordem constitucional vigente no País.” (Direito Administrativo Brasileiro, 2ª Edição, Elsevier, Rio de Janeiro, 2010, P. 657)*

Com efeito, em consonância com os ensinamentos supramencionados, não é admissível que o controle jurisdicional do ato administrativo em questão ultrapasse a análise da legalidade do ato e passe a se prestar a analisar eventual eficácia da política pública em questão, **antes mesmo de implantada**, como é o caso em relação à suposta correlação entre a diminuição do número de mortes no trânsito paulista com a redução da velocidade das vias marginais.

Isto porque não é papel do Poder Judiciário aferir acerca do mérito administrativo, nesta fase de implantação do programa Marginal Segura, mas tão somente analisar o ato em questão no que diz respeito à observância do que dispõe a Constituição Federal e legislação pertinente, notadamente a legalidade.

Neste giro, observa-se que a Municipalidade Agravante procurou demonstrar que está tomando uma miríade de atitudes voltadas a proporcionar a segurança no trânsito da Cidade de São Paulo, especificamente no que tange às marginais, pretendendo implantar o que denomina *Programa Marginal Segura* (fls. 71/103), ressaltando dentre as medidas previstas, a manutenção da velocidade reduzida (50 Km/h) somente na faixa da direita da pista local.

Nesta perspectiva, reputo que não cabe ao Judiciário, ao menos na presente fase de implantação do Programa denominado “Marginal



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Segura”, adentrar na análise do mérito administrativo, a fim de avaliar previamente, se a política pública da atual Gestão Municipal é mais ou menos eficiente do que a política adotada pela Gestão Municipal anterior, pois assim estaria o Poder Judiciário indo além do exame de legalidade que constitucionalmente lhe compete.

Com efeito, nada impede que se opere a reanálise da eficácia ou não das medidas trazidas pelo "Programa Marginal Segura" após sua implantação e aferição de dados.

Afinal, é certo que a verificação do êxito da nova política pública incumbe, num primeiro momento, ao gestor público municipal, que tem por função precípua servir a sociedade e ao interesse público.

Se o próprio gestor público municipal verificar, ao longo do tempo, que serão necessárias implantações de novas medidas ou efetivação de novas alterações além das que foram implantadas, caberá a ele diligenciar para modificar o que já foi implantado, garantindo, antes de mais nada, a segurança, a vida e a mobilidade dos usuários das vias marginais. Isto sem prejuízo de nova análise do assunto por parte do Poder Judiciário, se instado a tanto e dentro dos limites pertinentes.

Enfim, **saliento que o efeito suspensivo ora concedido e que reforma a r. decisão agravada, refere-se tão somente à implantação de ato de governo municipal** e nada impede que seja reanalisada a matéria pelo Poder Judiciário, oportunamente, após a implantação do referido programa e verificação dos efeitos positivos ou não das medidas que serão implementadas pelo poder público local.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Diante do exposto:

**1) CONCEDO O EFEITO SUSPENSIVO** ao presente recurso, ou seja, para que fique suspensa a r. decisão agravada, que havia determinado que os réus da demanda se abstivessem de aumentar as velocidades máximas nas marginais.

O efeito suspensivo é concedido até reexame do tema por esta Relatora ou Turma Julgadora.

**2) Comunique-se ao Juízo de 1º. Grau, por ofício, a ser expedido pelo cartório desta Colenda Câmara.**

3) Intime-se o agravado para contraminuta.

4) Oportunamente, encaminhem-se os autos à Procuradoria de Justiça.

5) Após, tornem conclusos.

Int.

São Paulo, 24 de janeiro de 2017.

**Flora Maria Nesi Tossi Silva**  
**Relatora**