

Universidade do Sul de Santa Catarina

Administração de Trânsito em Conglomerados Urbanos

Disciplina na modalidade a distância

UnisulVirtual

A sua universidade a distância

Universidade do Sul de Santa Catarina

Administração de trânsito em conglomerados urbanos

Disciplina na modalidade a distância

Palhoça
UnisulVirtual
2012

Créditos

Universidade do Sul de Santa Catarina | Campus UnisulVirtual | Educação Superior a Distância

Avenida dos Lagos, 41 – Cidade Universitária Pedra Branca | Palhoça – SC | 88137-900 | Fone/fax: (48) 3279-1242 e 3279-1271 | E-mail: cursovirtual@unisul.br | Site: www.unisul.br/unisulvirtual

Reitor Ailton Nazareno Soares	Coordenadores Graduação Aloisio José Rodrigues Ana Luísa Mülbner Ana Paula R. Pacheco Artur Beck Neto Bernardino José da Silva Charles Odair Cesconetto da Silva Dilsa Mondardo Diva Marília Flemming Horácio Dutra Mello Itamar Pedro Bevilacqua Jairo Afonso Henkes Janaína Baeta Neves Jorge Alexandre Nogaredo Cardoso José Carlos da Silva Junior José Gabriel da Silva José Humberto Dias de Toledo Joseane Borges de Miranda Luiz G. Buchmann Figueiredo Marciel Evangelista Catâneo Maria Cristina Schweitzer Veit Maria da Graça Poyer Mauro Faccioni Filho Moacir Fogaça Nélio Herzmann Onei Tadeu Dutra Patrícia Fontanella Roberto Iunskovski Rose Clér Estivaleta Beche	Marilene de Fátima Capeleto Patrícia A. Pereira de Carvalho Paulo Lisboa Cordeiro Paulo Maurício Silveira Bubalo Rosângela Mara Siegel Simone Torres de Oliveira Vanessa Pereira Santos Metzker Vanilda Liordina Heerdt	Patrícia de Souza Amorim Poliana Simao Schenon Souza Preto	Karine Augusta Zanoni Marcia Luz de Oliveira Mayara Pereira Rosa Luciana Tomadão Borguetti
Vice-Reitor Sebastião Salésio Heerdt		Gestão Documental Lamuniê Souza (Coord.) Clair Maria Cardoso Daniel Lucas de Medeiros Jaliza Thizon de Bona Guilherme Henrique Koerich Josiane Leal Marília Locks Fernandes	Gerência de Desenho e Desenvolvimento de Materiais Didáticos Márcia Loch (Gerente)	Assuntos Jurídicos Bruno Lucion Roso Sheila Cristina Martins
Chefe de Gabinete da Reitoria William Corrêa Máximo			Desenho Educacional Cristina Klipp de Oliveira (Coord. Grad./DAD) Silvana Souza da Cruz (Coord. Pós/Ext.) Aline Cassol Daga Aline Pimentel Carmelita Schulze Daniela Siqueira de Menezes Delma Cristiane Morari Eliete de Oliveira Costa Eloísa Machado Seemann Flavia Lumi Matuzawa Geovania Japiassu Martins Isabel Zoldan da Veiga Rambo João Marcos de Souza Alves Leandro Romanó Bamberg Lygia Pereira Lis Airé Fogolari Luiz Henrique Milani Queriquelli Marcelo Tavares de Souza Campos Mariana Aparecida dos Santos Marina Melhado Gomes da Silva Marina Cabeda Egger Moellwald Miriam Elizabet Hahmeyer Collares Elpo Pâmella Rocha Flores da Silva Rafael da Cunha Lara Roberta de Fátima Martins Roseli Aparecida Rocha Moterle Sabrina Bleicher Verônica Ribas Cúrcio	Marketing Estratégico Rafael Bavaresco Bongioiolo
Pró-Reitor de Ensino e Pró-Reitor de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação Mauri Luiz Heerdt		Gerência Administrativa e Financeira Renato André Luz (Gerente) Ana Luíse Wehrle Anderson Zandrê Prudêncio Daniel Contessa Lisboa Naiara Jeremias da Rocha Rafael Bourdot Back Thais Helena Bonetti Valmir Venício Inácio		Portal e Comunicação Catia Melissa Silveira Rodrigues Andreia Drewes Luiz Felipe Buchmann Figueiredo Rafael Pessi
Pró-Reitora de Administração Acadêmica Miriam de Fátima Bora Rosa				Gerência de Produção Arthur Emmanuel F. Silveira (Gerente) Francini Ferreira Dias
Pró-Reitor de Desenvolvimento e Inovação Institucional Valter Alves Schmitz Neto				Design Visual Pedro Paulo Alves Teixeira (Coord.) Alberto Regis Elias Alex Sandro Xavier Anne Cristyne Pereira Cristiano Neri Gonçalves Ribeiro Daiana Ferreira Cassanego Davi Pieper Diogo Rafael da Silva Edison Rodrigo Valim Fernanda Fernandes Frederico Trilha Jordana Paula Schulka Marcelo Neri da Silva Nelson Rosa Oberdan Porto Leal Plantino
Diretora do Campus Universitário de Tubarão Milene Pacheco Kindermann				Multimídia Sérgio Giron (Coord.) Dandara Lemos Reynaldo Cleber Magri Fernando Gustavo Soares Lima Josué Lange
Diretor do Campus Universitário da Grande Florianópolis Hércules Nunes de Araújo	Vice-Coordenadores Graduação Adriana Santos Rammê Bernardino José da Silva Catia Melissa Silveira Rodrigues Horácio Dutra Mello Jardel Mendes Vieira Joel Irineu Lohn José Carlos Noronha de Oliveira José Gabriel da Silva José Humberto Dias de Toledo Luciana Manfroi Rogério Santos da Costa Rosa Beatriz Madruga Pinheiro Sergio Sell Tatiana Lee Marques Valnei Carlos Denardin Sâmia Mônica Fortunato (Adjunta)			Conferência (e-OLA) Carla Fabiana Feltrin Raimundo (Coord.) Bruno Augusto Zunino Gabriel Barbosa
Secretária-Geral de Ensino Solange Antunes de Souza		Elaboração de Projeto Carolina Hoeller da Silva Boing Vanderlei Brasil Francielle Arruda Rampolotte		Produção Industrial Marcelo Bittencourt (Coord.)
Diretora do Campus Universitário UnisulVirtual Jucimara Roesler		Reconhecimento de Curso Maria de Fátima Martins		Gerência Serviço de Atenção Integral ao Acadêmico Maria Isabel Aragon (Gerente) Ana Paula Batista Detóni André Luiz Portes Carolina Dias Damasceno Cleide Inácio Goulart Seeman Denise Fernandes Francielle Fernandes Holdrin Milet Brandão Jenniffer Camargo Jessica da Silva Bruchado Jonatas Collaço de Souza Juliana Cardoso da Silva Juliana Elen Tizian Kamilla Rosa Mariana Souza Marilene Fátima Capeleto Maurício dos Santos Augusto Maycon de Sousa Candido Monique Napoli Ribeiro Priscilla Geovana Pagani Sabrina Mari Kawano Gonçalves Scheila Cristina Martins Taize Muller Tatiane Crestani Trentin
Equipe UnisulVirtual		Extensão Maria Cristina Veit (Coord.)		
Diretor Adjunto Moacir Heerdt	Coordenadores Pós-Graduação Aloisio José Rodrigues Anelise Leal Vieira Cubas Bernardino José da Silva Carmen Maria Cipriani Pandini Daniela Ernani Monteiro Will Giovani de Paula Karla Leonora Dayse Nunes Leticia Cristina Bizarro Barbosa Luiz Otávio Botelho Lento Roberto Iunskovski Rodrigo Nunes Lunardelli Rogério Santos da Costa Thiago Coelho Soares Vera Rejane Niedersberg Schuhmacher	Pesquisa Daniela E. M. Will (Coord. PUIP, PUIIC, PIBIC) Mauro Faccioni Filho (Coord. Nuvem)		
Secretaria Executiva e Cerimonial Jackson Schuelter Wiggers (Coord.) Marcelo Fraiberg Machado Tenille Catarina		Pós-Graduação Anelise Leal Vieira Cubas (Coord.)		
Assessoria de Assuntos Internacionais Murilo Matos Mendonça		Biblioteca Salette Cecília e Souza (Coord.) Paula Sanhudo da Silva Marília Ignacio de Espindola Renan Felipe Cascaes		
Assessoria de Relação com Poder Público e Forças Armadas Adenir Siqueira Viana Walter Félix Cardoso Junior	Gerência Administração Acadêmica Angelita Marçal Flores (Gerente) Fernanda Farias	Gestão Docente e Discente Enzo de Oliveira Moreira (Coord.)		
Assessoria DAD - Disciplinas a Distância Patrícia da Silva Meneghel (Coord.) Carlos Alberto Areias Cláudia Berh V. da Silva Conceição Aparecida Kindermann Luiz Fernando Meneghel Renata Souza de A. Subtil	Secretaria de Ensino a Distância Samara Josten Flores (Secretária de Ensino) Giane dos Passos (Secretária Acadêmica) Adenir Soares Júnior Alessandro Alves da Silva Andréa Luci Mandira Cristina Mara Schaufert Djeime Sammer Bortolotti Douglas Silveira Evilym Melo Livramento Fabiano Silva Michels Fabricio Botelho Espindola Felipe Wronski Henrique Gisele Terezinha Cardoso Ferreira Indyanara Ramos Janaína Conceição Jorge Luiz Vilhar Malaquias Juliana Broering Martins Luana Borges da Silva Luana Tarsila Hellmann Luíza Koing Zumblick Maria José Rossetti	Capacitação e Assessoria ao Docente Alessandra de Oliveira (Assessoria) Adriana Silveira Alexandre Wagner da Rocha Elaine Cristiane Surian (Capacitação) Elizete De Marco Fabiana Pereira Iris de Souza Barros Juliana Cardoso Esmeraldino Maria Lina Moratelli Prado Simone Ziguovnas		
Assessoria de Inovação e Qualidade de EAD Denia Falcão de Bittencourt (Coord.) Andrea Ouriques Balbinot Carmen Maria Cipriani Pandini		Tutoria e Suporte Anderson da Silveira (Núcleo Comunicação) Claudia N. Nascimento (Núcleo Norte-Nordeste) Maria Eugênia F. Celeghein (Núcleo Pólos) Andreza Talles Cascais Daniela Cassol Peres Débora Cristina Silveira Ednéia Araujo Alberto (Núcleo Sudeste) Francine Cardoso da Silva Janaina Conceição (Núcleo Sul) Joice de Castro Peres Karla F. Wisniewski Desengrini Kelin Buss Liana Ferreira Luiz Antônio Pires Maria Aparecida Teixeira Mayara de Oliveira Bastos Michael Mattar		
Assessoria de Tecnologia Osmar de Oliveira Braz Júnior (Coord.) Felipe Fernandes Felipe Jacson de Freitas Jefferson Amorim Oliveira Phelipe Luiz Winter da Silva Priscila da Silva Rodrigo Battistotti Pimpão Tamara Bruna Ferreira da Silva				
Coordenação Cursos				
Coordenadores de UNA Diva Marília Flemming Marciel Evangelista Catâneo Roberto Iunskovski				
Auxiliares de Coordenação Ana Denise Goularte de Souza Camile Martinelli Silveira Fabiana Lange Patricio Tânia Regina Goularte Waltemann				

Gisele Hendges

Administração de trânsito em conglomerados urbanos

Livro didático

Design instrucional
Marina Cabeda Egger Moellwald

Palhoça
UnisulVirtual
2012

Copyright © UnisulVirtual 2012

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida por qualquer meio sem a prévia autorização desta instituição.

Edição – Livro Didático

Professora Conteudista

Gisele Hendges

Design Instrucional

Marina Cabeda Egger Moellwald

Projeto Gráfico e Capa

Equipe UnisulVirtual

Diagramação

Jordana Paula Schulka

Revisão

Jaqueline Tartari

ISBN

978-85-7817-387-6

341.376

H43 Hendges, Gisele

Administração de trânsito em conglomerados urbanos : livro didático
/ Gisele Hendges ; design instrucional Marina Cabeda Egger Moellwald. –
Palhoça : UnisulVirtual, 2012.

161 p. : il. ; 28 cm.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-7817-387-6

1. Trânsito - Legislação. 2. Trânsito - Infrações. 3. Transporte urbano.
I. Moellwald, Marina Cabeda Egger. II. Título.

Sumário

Apresentação	7
Palavras da professora	9
Plano de estudo	11
UNIDADE 1 - O trânsito e o município	15
UNIDADE 2 - Alguns aspectos do trânsito	51
UNIDADE 3 - Problemas mais comuns no trânsito em conglomerados urbanos.....	79
UNIDADE 4 - O transitar e os redutores de velocidade.....	111
Para concluir o estudo.....	149
Referências	151
Sobre a professora conteudista.....	157
Respostas e comentários das atividades de autoavaliação	159
Biblioteca Virtual.....	161

Apresentação

Este livro didático corresponde à disciplina **Administração de trânsito em conglomerados urbanos**.

O material foi elaborado visando a uma aprendizagem autônoma e aborda conteúdos especialmente selecionados e relacionados à sua área de formação. Ao adotar uma linguagem didática e dialógica, objetivamos facilitar seu estudo a distância, proporcionando condições favoráveis às múltiplas interações e a um aprendizado contextualizado e eficaz.

Lembre-se que sua caminhada, nesta disciplina, será acompanhada e monitorada constantemente pelo Sistema Tutorial da UnisulVirtual, por isso a “distância” fica caracterizada somente na modalidade de ensino que você optou para sua formação, pois na relação de aprendizagem professores e instituição estarão sempre conectados com você.

Então, sempre que sentir necessidade entre em contato; você tem à disposição diversas ferramentas e canais de acesso tais como: telefone, e-mail e o Espaço Unisul Virtual de Aprendizagem, que é o canal mais recomendado, pois tudo o que for enviado e recebido fica registrado para seu maior controle e comodidade. Nossa equipe técnica e pedagógica terá o maior prazer em lhe atender, pois sua aprendizagem é o nosso principal objetivo.

Bom estudo e sucesso!

Equipe UnisulVirtual.

Palavras da professora



Nos centros urbanos encontramos a maioria dos estabelecimentos de comércio, hospitais, órgãos públicos, igrejas etc. São os locais onde transitam, em maior fluxo, pessoas e veículos. O trânsito sempre foi assunto que chamou a atenção de administradores públicos e estudiosos devido à sua necessidade e importância para o desenvolvimento das cidades. Por isso é importante que todos os envolvidos mantenham relações de boa educação, conhecendo seus direitos e obrigações, em prol da segurança e fluidez do trânsito nas vias.

Com base no exposto, abordaremos, nesta disciplina, as funções e competências das cidades para com o trânsito local, com o intuito de garantir o direito à vida e ao trânsito seguro, visando dar segurança e desenvolvimento à cidade.

Vivemos em um momento tal que precisamos ter consciência de que as indústrias automobilísticas estão cada vez mais modernas e fabricando veículos ainda mais velozes. Assistimos ao avanço de propagandas e informações mais seguras. Contudo, devemos nos questionar se os condutores de veículos estão acompanhando a “nova máquina” posta à sua disposição.

Diante das notícias diárias que relatam acidentes fatais e graves - que vêm aumentando consideravelmente, especialmente em feriados prolongados, férias escolares e final de ano -, podemos concluir que há um despreparo dos condutores. Isso quer dizer que estamos fazendo uso indevido dos veículos. Esse despreparo fica ainda mais evidente quando dirigimos em alta velocidade para fins de competição, exibição ou ainda quando demonstramos que não damos a mínima importância ao fato de não poder dirigir após ingestão de bebida alcoólica.

O veículo atualmente nos confere um status social. Por meio dele podemos demonstrar nosso poder aquisitivo, podemos cometer crimes e infrações de trânsito como se estivéssemos acima da lei. Assim, podemos dizer que a importância da vida está sendo banalizada. Desrespeitando as leis de trânsito, diminuimos o valor da vida do próximo, pois pensamos que isso nunca acontecerá conosco.

Diante de tantas razões para estabelecer normas específicas para o trânsito, regulamentando e organizando um complexo sistema em ascensão, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997). Esse Código institui as competências de cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito, no sentido de buscar com que cada um deles desempenhe suas funções, objetivando a garantia do direito, que é de todos os cidadãos, a um trânsito seguro.

Tanto a administração pública quanto os usuários das vias devem contribuir para a manutenção e garantia de um trânsito seguro. Iremos abordar a importância da distribuição das competências e as obrigações dos órgãos públicos de trânsito municipal quanto à garantia da fluidez e da segurança do sistema trânsito, em outras palavras, da manutenção do direito de transitar com segurança. Também serão abordados alguns aspectos e problemas do trânsito, como, por exemplo, quantidade de vagas de estacionamento, qualidade e eficiência no serviço público de transporte coletivo, as regras de carga e descarga de mercadorias nos conglomerados urbanos e os tipos e regras no uso dos redutores de velocidades.



Plano de estudo

O plano de estudos visa a orientá-lo no desenvolvimento da disciplina. Ele possui elementos que o ajudarão a conhecer o contexto da disciplina e a organizar o seu tempo de estudos.

O processo de ensino e aprendizagem na UnisulVirtual leva em conta instrumentos que se articulam e se complementam, portanto, a construção de competências se dá sobre a articulação de metodologias e por meio das diversas formas de ação/mediação.

São elementos desse processo:

- o livro didático;
- o Espaço UnisulVirtual de Aprendizagem (EVA);
- as atividades de avaliação (a distância, presenciais e de autoavaliação);
- o Sistema Tutorial.

Ementa

Competência dos municípios para legislar sobre trânsito. Processo de integração e municipalização do trânsito. Política Nacional de Trânsito. Elementos do sistema trânsito. Polos geradores de tráfego. Problemas de estacionamento e soluções possíveis. Problema de transporte coletivo, de cargas e de cargas perigosas. Trânsito dos pedestres e ciclistas no trânsito. Redutores de velocidade.

Objetivos da disciplina

Geral

Proporcionar o conhecimento sobre a importância do município no sistema nacional de trânsito, verificando os aspectos e problemas mais comuns, assim como suas competências e responsabilidades, no sentido de alcançar o objetivo central do sistema: garantir a segurança no trânsito.

Específicos

- Identificar as competências dos municípios, revelando a origem e importância da atividade municipal quanto ao trânsito.
- Conhecer os elementos que integram o sistema trânsito.
- Identificar os principais problemas diários enfrentados no trânsito.
- Conhecer tipos e regras de redutores de velocidades.
- Compreender o papel e a função das atribuições municipais sobre o trânsito, com o intuito de garantir melhor fluidez, eficiência e segurança.

Carga horária

A carga horária total da disciplina é 60 horas-aula.

Conteúdo programático/objetivos

Veja, a seguir, as unidades que compõem o livro didático desta disciplina e os seus respectivos objetivos. Estes se referem aos resultados que você deverá alcançar ao final de uma etapa de estudo. Os objetivos de cada unidade definem o conjunto de conhecimentos que você deverá possuir para o desenvolvimento de habilidades e competências necessárias à sua formação.

Unidades de estudo: 4

Unidade 1 – O trânsito e o município

Nesta unidade, abordaremos a gestão municipal do trânsito, o processo de integração e municipalização do trânsito e a Política Nacional de Trânsito.

Unidade 2 – Alguns aspectos do trânsito

Nesta unidade, abordaremos os elementos que compõem o sistema trânsito, tais como: o ser humano, a via, o veículo e o animal, descrevendo os principais aspectos de cada um e a contribuição e importância deles à dinâmica do trânsito. Estudaremos alguns polos geradores de tráfego, como a construção e instalação de edifícios comerciais e residenciais, shoppings, hospitais, escolas, igreja.

Unidade 3 – Problemas mais comuns no trânsito em conglomerados urbanos

Nesta unidade, abordaremos os problemas de estacionamento, os problemas de transporte coletivo e os problemas de carga e descarga de mercadorias, indicando soluções possíveis aos três casos.

Unidade 4 – O transitar e os redutores de velocidade

Nesta unidade, abordaremos a importância e regras no trânsito de pedestres, ciclistas e motociclistas nas vias e os redutores de velocidades, suas regras e formas, tais como: as lombadas tipo ondulação transversal e eletrônicas, valetas, sonorizadores, tachões, tachas.



Agenda de atividades/Cronograma

- Verifique com atenção o EVA, organize-se para acessar periodicamente a sala da disciplina. O sucesso nos seus estudos depende da priorização do tempo para a leitura, da realização de análises e sínteses do conteúdo e da interação com os seus colegas e professor.
- Não perca os prazos das atividades. Registre no espaço a seguir as datas com base no cronograma da disciplina disponibilizado no EVA.
- Use o quadro para agendar e programar as atividades relativas ao desenvolvimento da disciplina.

Atividades obrigatórias	
Demais atividades (registro pessoal)	

UNIDADE 1

1

0 trânsito e o município



Objetivos de aprendizagem

- Conhecer a competência do município para gerir o trânsito.
- Conhecer as atribuições municipais para gerir o trânsito.
- Entender o processo e a necessidade de municipalização do trânsito.
- Compreender a importância da Política Nacional de Trânsito.



Seções de estudo

Seção 1 Gestão municipal do trânsito

Seção 2 Processo de integração e municipalização do trânsito

Seção 3 Política Nacional de Trânsito

Seção 4 Atribuições municipais para gestão de trânsito



Para início de estudo

O atual Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) inovou ao incluir o município no Sistema Nacional de Trânsito (SNT), dispondo, em artigos próprios, suas competências e atribuições.

A importância do assunto teve origem no seguinte fato: as atividades comerciais e industriais são realizadas, em sua maioria, nas cidades, local onde as pessoas passam a maior parte de suas vidas, trabalhando, estudando e tendo lazer. Desta maneira, é o ente local, o município, que possui melhor capacidade para conhecer as necessidades do trânsito local, com o intuito de garantir segurança e fluidez, respeitando a legislação e preservando a vida.

Nesse sentido, é importante que você tenha conhecimento a respeito da competência do município para gerir o trânsito, bem como sobre as normas que tratam do assunto, para que o cidadão possa não só compreendê-las, mas também exigir sua aplicação e respeitá-las.

Para tanto, é preciso que o município seja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, cumprindo exigências legais e publicando normas necessárias à sua especificidade, como, por exemplo, na criação de um órgão executivo municipal de trânsito, com estrutura para desempenhar as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Ibid.) fixa 21 atribuições ao órgão executivo municipal de trânsito, entre elas a responsabilidade pelo planejamento, pelo projeto, pela operação e pela fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas vias urbanas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

Levando-se em consideração que todo o cidadão tem o direito constitucional de ir e vir, para tanto, no caso específico, faz-se necessário o conhecimento das leis de trânsito, a competência do município, a constituição e política do trânsito, tendo em vista a busca do direito ao trânsito mais eficiente e seguro a todos os cidadãos.

Seção 1 - Gestão municipal do trânsito

O município representa toda a área de uma localidade, ou seja, é a extensão onde a cidade poderá crescer, desenvolver e instalar comércio, órgãos públicos, praças etc.



Como você pensa o trânsito em uma localidade específica? Fica como dica fazer uma análise que leve em consideração tanto os pontos positivos quanto os negativos; ou seja, o que pode servir como exemplo/modelo e o que precisa ser aprimorado.

A Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988) definiu que a competência para legislar sobre trânsito e transporte é privativa da União, conforme previsto no artigo 22, inciso XI. Aos estados caberá somente quando receberem delegação por lei complementar, e aos municípios, somente nos casos previstos na norma e quando se tratar de assunto que envolva o interesse local, ou seja, quando o interesse do município tiver predominância sobre o da União e do Estado, conforme estabelecido nos incisos do artigo 30 da Constituição.

Competência privativa é aquela em que o ente poderá delegar a competência recebida a outro ente. **Competência exclusiva** é aquela que não pode ser delegada, permanecendo a competência somente nas mãos do ente mencionado na norma.

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), em seu artigo 1º, § 1º, definiu trânsito como sendo “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

No Anexo I da mesma Lei (Ibid.), definiu-se trânsito sendo “a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. Verifica-se que o transporte está inserido naquele conceito legal, uma vez que carga e descarga representam os atos iniciais e finais de transportar objetos ou pessoas de um lugar ao outro. (Ibid.). Ademais, podemos falar que o trânsito independe da existência de veículos. Basta, apenas, a circulação de pessoas.

Com a publicação do Código de Trânsito Brasileiro (Ibid.), surgiu um novo desafio: o município passou a integrar o Sistema Nacional de Trânsito e receber atribuições para gerir o trânsito local com a finalidade de assegurar ao cidadão um trânsito seguro que representa direito de todos e dever dos órgãos componentes do SNT, definido no § 2º do artigo 1º do CTB. (Ibid.).

Quando se fala na competência do município em gerir o trânsito, isso quer dizer que o município possui a capacidade jurídica, técnica e processual para administrar, organizar e dirigir tudo que envolve o sistema do trânsito, com o objetivo de realizar suas funções e organizar o trânsito local, em garantia da segurança de seus usuários e fluidez no deslocamento de veículos e transeuntes.

O município deve sempre respeitar e evidenciar o direito à vida que, além de ser um direito fundamental previsto no artigo 5º, *caput*, da Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988), é destacado no CTB:

Art. 1º [...] § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. (BRASIL, 1997).

O município e demais entes, para definição e estudo do sistema de trânsito, especialmente em condições seguras, deverão considerar o que se define como sendo os três “Es”:

- esforço legal;
- engenharia de tráfego; e
- educação para o trânsito.

O esforço legal caracteriza-se pelo fato de fiscalizar o trânsito, aplicar penalidades e lavrar autos de infrações. A engenharia de tráfego tem como função a criação de projetos, manutenção, sinalização e fluidez das vias. A educação para o trânsito, prevista no Capítulo VI do CTB (Ibid.), é direito de todos e constitui dever prioritário para os órgãos componentes do SNT.

Em garantia à segurança e fluidez do trânsito, é indispensável a contribuição de seus usuários, porque, apesar de caber aos órgãos competentes cumprirem suas obrigações e atribuições, são os usuários que diariamente utilizam-no. Podemos dizer que há uma interligação de ações de todos os membros que fazem uso do trânsito, independentemente do lugar que estão ocupando.



Observa-se que o trânsito possui relação direta com vários outros direitos do cidadão, como, por exemplo, à vida, à incolumidade física e à locomoção.

Nos artigos 21 e 24 do CTB (Ibid.), estão definidas as competências dos:

- órgãos executivos rodoviários de trânsito municipais; e
- órgãos executivos de trânsito municipais, respectivamente.

A diferença entre os dois tipos de órgãos consiste no fato de o executivo rodoviário possuir competência sobre as vias rurais, compostas por estradas não pavimentadas, e por rodovias, que são vias rurais pavimentadas.



Quais são os tipos de vias utilizadas por você no deslocamento da sua residência ao trabalho? Ou da sua residência ao supermercado? À escola? Como são essas vias? Seguras? Fluidas? Vale a pena pensar sobre isso.

Os órgãos executivos do município cuidam das vias urbanas abertas à circulação, que, conforme definição no Anexo I do CTB (Ibid.), são ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, os quais se situam na área urbana e são caracterizados, principalmente, por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

Trataremos especificamente sobre os órgãos executivos de trânsito do município, que possuem circunscrição sobre as vias públicas que integram os centros urbanos. As atribuições previstas nos artigos 21 e 24 do CTB (Ibid.) são muito semelhantes, divergindo em alguns pontos específicos quanto ao tipo de órgão e via a ser gerida.

Vejam os:

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de 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, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- 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;
- 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, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

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.

A competência deve ser compreendida como a existência de um poder nas mãos do órgão público, possibilitando o desempenho das atribuições definidas, pois que o município deve adotar todas as medidas a fim de cumprir suas obrigações previstas na norma, praticando os atos administrativos para gerir o trânsito nas vias públicas em que possui competência.



O que seria um ato administrativo praticado pelo órgão público?

De acordo com Meirelles (2001, p. 141), o ato administrativo praticado pelo órgão público

[representa] toda manifestação unilateral de vontade da Administração Pública que, agindo nessa qualidade, tenha por fim imediato adquirir, resguardar, transferir, modificar, extinguir e declarar direitos, ou impor obrigações aos administrados ou a si própria.

Neste sentido, caberá ao município as resoluções dos problemas existentes no trânsito em vias locais, que envolvam:

- inadequada sinalização;
- dimensões de ruas;
- lombadas e calçadas;
- travessia de pedestres;
- utilização de semáforo;
- segurança no transporte de objetos e pessoas, entre outros.

Por ser o órgão mais próximo de tais situações, isso seria mais dificultoso caso fosse necessária a interferência exclusiva do Estado ou da União, por exemplo.

Para que o órgão executivo de trânsito do município possa gerir o trânsito local, faz-se necessária a sua integração ao SNT e, ato contínuo, a municipalização do trânsito da cidade, o que trataremos na Seção 2.

Contudo, deve o município entender a sua função e competência para gerir o trânsito, envolvendo-se e vivenciando o trânsito, analisando os problemas e as situações que merecem soluções, não pensando que o produto final é tão somente a arrecadação de valores decorrentes do cometimento de infrações de trânsito e aplicação das penalidades correspondentes, pois os usuários das vias também precisam ser educados para o trânsito e contar com sua correta sinalização.

Santos (2009, p. 45) define muito bem a municipalização de trânsito:

A municipalização do trânsito é uma oportunidade única para os gestores detectarem as reais necessidades da população e trabalharem no sentido de ampliar a qualidade dos padrões de segurança de todas as pessoas que se locomovem no espaço público. (DENATRAN – Curso para integração dos municípios ao SNT).

O município deverá tratar de matérias que envolvam, por exemplo, o transporte coletivo, estabelecido expressamente no inciso V do artigo 30 da CRFB (BRASIL, 1988), mas ainda podemos citar o serviço de táxi e transporte escolar, por serem serviços públicos de interesse local.

Contudo, em caso do órgão executivo de trânsito municipal não desempenhar corretamente suas obrigações legais quanto à manutenção de programas, projetos e serviços que assegurem o direito do trânsito seguro, será responsabilizado pelo dano causado ao cidadão em decorrência de ação, omissão ou erro na execução, por definição no artigo 1º, § 3º, do CTB. (BRASIL, 1997).

Seção 2 - Processo de integração e municipalização do trânsito

Estabelece o artigo 7º do CTB (BRASIL, 1997) que o órgão municipal de trânsito faz parte do Sistema Nacional, todavia, o artigo 24, § 2º, da mesma lei, prevê que, para exercer as competências estabelecidas, os municípios deverão integrar-se ao Sistema, cumprindo as exigências legais e o procedimento junto aos órgãos responsáveis.

Logo, o município deverá municipalizar o trânsito de sua cidade, objetivando a segurança e fluidez viária, focar na educação, engenharia e sinalização de tráfego, fiscalizar, autuar e arrecadar valores.

“Estabelece o DENATRAN que a municipalização do trânsito não é procedimento opcional do município, mas sim obrigatório” (SANTOS, 2009, p. 50), levando-se em consideração as disposições legais estabelecidas e a inclusão, pelo legislador, do município como integrante do Sistema Nacional de Trânsito e com atribuição para organizar e administrar o trânsito, dentro dos limites fixados pela norma.

O administrador municipal deve considerar que a municipalização do trânsito, antes de ser uma obrigação legal, é um direito do município e da população, que se for gerenciado poderá haver benefícios para a população, pois a tendência é que haja uma maior segurança viária com deslocamentos mais seguros dos pedestres e dos condutores, tendo como consequência uma melhor qualidade de vida. (Ibid., p. 51).

- Pode surgir a seguinte dúvida: todos os municípios têm obrigação de integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito?

Não há nenhuma definição a respeito disso pela norma específica; assim como não há o estabelecimento do tamanho do município, nem da quantidade de municípios, por exemplo. O que deve ser levado em consideração é o fato de que: onde há trânsito, independentemente da quantidade ou tipo utilizado, haverá gerência do órgão competente sobre a via pública.

Desta feita, todas as cidades devem cumprir as exigências e municipalizar o trânsito, integrando-se ao Sistema Nacional de Trânsito, pois todos os cidadãos, independentemente de morar em grandes cidades ou não, possuem o direito ao trânsito seguro, em garantia à vida.

Em decorrência da necessidade da municipalização do trânsito, o CONTRAN publicou a Resolução n. 296, que dispõe sobre o procedimento e sobre as exigências para integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

Vejamos:

Art. 1º Integram o SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

Art. 2º Disponibilizadas as condições estabelecidas no artigo anterior, o município encaminhará ao respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, os seguintes dados de cadastros e documentação:

I – denominação do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário, fazendo juntar cópia da legislação de sua constituição;

II – identificação e qualificação das Autoridades de Trânsito e/ou Rodoviária municipal, fazendo juntar cópia do ato de nomeação;

III - cópias da legislação de constituição da JARI, de seu Regimento e sua composição;

IV – endereço, telefones, fac-símile e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

Parágrafo único – Qualquer alteração ocorrida nos dados cadastrais mencionados neste artigo deverá ser comunicada no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir da respectiva notificação.

Art. 3º O Município que delegar o exercício das atividades previstas no CTB deverá comunicar essa decisão ao respectivo CETRAN e ao órgão de trânsito executivo de trânsito da União - DENATRAN, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, e apresentar cópias dos documentos pertinentes que indiquem o órgão ou entidade do SNT incumbido de exercer suas atribuições.

Art. 4º O CETRAN, com suporte dos órgãos do SNT do respectivo Estado, ao receber a documentação referida nesta Resolução, promoverá inspeção técnica ao órgão municipal, objetivando verificar a sua conformidade quanto ao disposto no artigo 1º desta Resolução, de tudo certificando ao DENATRAN:

I – havendo perfeita conformidade, certificará a existência das condições mínimas para o pleno exercício de suas competências legais ao Município e ao DENATRAN;

II – verificando desconformidade certificará a necessidade de cumprimento de exigência que definir.

§ 1º O CETRAN encaminhará a certificação de conformidade ao Município, ao Órgão certificado ao DENATRAN.

§ 2º O Município ao receber a certificação do CETRAN com exigência a cumprirá no prazo estabelecido, rerepresentando a documentação na forma desta Resolução.

§ 3º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN fará nova inspeção emitindo nova certificação, conforme o caso.

Art. 5º O Município que optar pela organização de seu órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou executivo rodoviário na forma de consórcio, segundo a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, procederá no que couber, quanto ao disposto nos artigos 2º e 3º desta Resolução, através do respectivo Consórcio, já legalmente constituído, devendo ainda apresentar ao CETRAN, cópia de toda a documentação referente ao Consórcio exigida na referida Lei específica. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008b).

Para o procedimento de integração à municipalização, deverá o município criar um órgão de trânsito, mediante lei, com estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas, no mínimo, as de:

- engenharia de tráfego;
- fiscalização e operação de trânsito;
- educação de trânsito;
- coleta, controle e análise estatística de trânsito; e
- disponha de **Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI)**.

A norma não esclarece, nem exige um tipo de estrutura específica, mas determina que dentro da estrutura estejam disponibilizados os serviços para os usuários do trânsito.

O órgão de trânsito municipal a ser criado poderá pertencer à Administração Direta ou Indireta, desde que tenha personalidade jurídica de direito público, como, por exemplo, a autarquia, não podendo ser de iniciativa privada, pois o poder de polícia não pode ser delegado ou concedido a particulares.

A JARI terá legislação própria e regimento específico que disporá sobre as diretrizes para sua criação, composição, impedimento de membros, prazo do mandato, competência, obrigações.

Para Meirelles (2001, p. 694, grifo nosso),

Administração Direta é aquela em que o órgão público faz parte da estrutura de governo de qualquer um dos entes, já a **Administração Indireta** caracteriza-se por órgãos vinculados aos entes do governo, como se cita a **Autarquia** que exerce atividade típica da Administração Pública, por esta designada e criada por lei.

Para o autor, poder de polícia “é a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado”. (Id., Ibid., p. 123). Ainda conforme Meirelles (Id., p. 114, grifo nosso), a “**delegação** de poder ocorre quando alguém confere a outra pessoa atribuições que originariamente competiam ao delegante”.

É importante ressaltar que o órgão de trânsito municipal poderá ser criado na forma de consórcio, mas, mesmo assim, deverá cumprir as devidas exigências.

- *Mas o que seria, afinal, um consórcio?*

Para Di Pietro (2002, p. 295), “consórcio é o acordo de vontades entre duas ou mais pessoas jurídicas públicas da mesma natureza e mesmo nível de governo ou entre entidades da Administração Indireta para a consecução de objetivos comuns”.



Para saber mais sobre consórcios, sugerimos a leitura da Lei n. 11.107 (BRASIL, 2005), que trata de sua criação.

O dirigente máximo do órgão de trânsito municipal, definido como autoridade de trânsito municipal, conforme Anexo I do CTB (BRASIL, 1997), deverá ser identificado e poderá delegar sua função a outro servidor, desde que credenciado para tal atividade.

Até o próprio município poderá delegar as atribuições estabelecidas no CTB (Ibid.), desde que o delegado seja integrante do SNT, comunicando este fato ao CETRAN e ao DENATRAN, no prazo de 60 dias e apresentando cópias dos documentos pertinentes que indiquem o órgão receptor das atribuições, segundo previsto na Resolução n. 296. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008b).

O interessado em receber a delegação deverá:

- cumprir as exigências estabelecidas na Resolução n. 296 (Ibid.);
- ser aprovado na inspeção técnica realizada pelo CETRAN, para verificação das condições à integração do órgão ao Sistema Nacional de Trânsito; e, posteriormente,
- encaminhar toda documentação ao DENATRAN, para obter a homologação e efetivação da integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito.

Prevê o parágrafo 1º do artigo 24 do CTB (BRASIL, 1997) que, no caso do Distrito Federal, as competências relativas ao órgão ou entidade municipal serão exercidas pelo seu órgão ou entidade executiva de trânsito, ou seja, pelo DETRAN, que poderá ser o mesmo órgão estabelecido para as funções previstas no artigo 22 do CTB (Ibid.), mas acumulará as estabelecidas no artigo 24, conjuntamente.



Você sabe se foi criado um órgão específico para gestão do trânsito em seu município de residência? Vale a pena pesquisar.

Seção 3 - Política Nacional de Trânsito

O órgão municipal de trânsito, parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito, terá por objetivo, conforme artigo 6º do CTB (Ibid.), estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando:

- à segurança;
- à fluidez;
- ao conforto;
- à defesa ambiental;
- à educação para o trânsito; e
- à fiscalização de seu cumprimento.

A Política Nacional de Trânsito ajudará o Órgão de Trânsito a liderar e organizar um trânsito seguro; para tanto, buscará o apoio de toda a sociedade, uma vez que o cidadão é o maior beneficiário, havendo integração entre:

- o tipo de meio;
- o solo;
- os usuários do trânsito;
- a educação;
- os tipos de veículos e transportes;
- a saúde;
- o meio ambiente;
- a vida;
- a integridade física da pessoa etc.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (2004b) publicou a Resolução n. 166 para aprovação das diretrizes da **Política Nacional de Trânsito (PNT)**.

Sobre a base da Política Nacional de Trânsito e a responsabilidade de gerência do trânsito seguro, destaca-se:

A **PNT** é um instrumento da Política de Governo expressa no Plano Brasil para Todos.

A Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal; como marco legal relevante o Código de Trânsito Brasileiro; como referenciais a Convenção de Viena (Convenção sobre o Tráfego Viário de Viena, à qual o Brasil aderiu por meio do Decreto 86.714, de 10 de dezembro de 1981) e o Acordo MERCOSUL (Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, autorizado por Decreto de 3 de agosto de 1993.); por agente o Sistema Nacional de Trânsito - SNT, conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e educação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

A gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades, devendo os mesmos estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004c).

A Política Nacional de Trânsito tem como macroobjetivos:

- a) crescimento com geração de trabalho, emprego e renda, ambientalmente sustentável e redutor de desigualdades regionais;
- b) inclusão social e redução das desigualdades sociais; e
- c) promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia.

Outros de seus objetivos são os seguintes:

- **Segurança de trânsito**

Direito de todos e dever dos órgãos pertencentes ao SNT.

- **Educação para o trânsito**

Direito dos usuários do trânsito, além de representar a obrigação prioritária dos integrantes do SNT.

- **Mobilidade, qualidade de vida e cidadania**

Aspectos relevantes ao trânsito, o qual não deve ser analisado somente com relação à fluidez adequada e eficiente de veículos, mas sim levar em consideração as consequências físicas, psicológicas e financeiras dos acidentes no trânsito e a violência presente no dia a dia, observando-se a redução da qualidade de vida e segurança do cidadão, tanto em grandes ou pequenas cidades, em respeito ao direito de ir e vir de cada um, ou melhor, chegar ao local de destino desejado. A sociedade deve interessar-se e participar do trânsito, comunicando-se com os órgãos competentes, expondo os problemas e sugerindo resoluções, em busca do resultado mais importante, ou seja, o trânsito em condições seguras.

- **Satisfação nas atribuições dos órgãos pertencentes ao SNT**

Em destaque, a inovação do CTB (BRASIL, 1997) quanto à integração do município ao SNT e competências executivas de gestão de trânsito.

- **O fortalecimento do SNT**

Autonomia financeira, uma vez que não pode depender de valor monetário oriundo do cometimento de infrações de trânsito, dado variável, e objetiva a diminuição de infrações cometidas.

A Política Nacional de Trânsito, conforme descrito na Resolução n. 166 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004b), busca atingir cinco grandes objetivos e cumprir cinco diretrizes gerais. Assim:

1º Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

2º Efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro;

3º Promover o exercício da cidadania, incentivando o protagonismo da sociedade com sua participação nas discussões dos problemas e das soluções, em prol da consecução de um comportamento coletivo seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito, de respeito ao cidadão, considerado como o foco dos esforços das organizações executoras da Política Nacional de Trânsito;

4º Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos.

5º Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT, aprimorando e avaliando a sua gestão.

2.3. Diretrizes Gerais

2.3.2. Aumentar a segurança de trânsito.

2.3.2. Promover a educação para o trânsito.

2.3.3. Garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda população.

2.3.4. Promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade.

2.3.5. Fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito.

Recomenda-se a leitura total da Resolução n. 166 para o entendimento detalhado dos objetivos da Política Nacional de Trânsito, observando a participação efetiva da sociedade, segundo último considerando da norma:

Considerando os anseios e propósitos expressos pela sociedade brasileira em todos os fóruns de discussão de políticas públicas para o trânsito, com ampla participação dos segmentos que a constituem, pessoas e entidades, órgãos e comunidades. (Ibid.).

Seção 4 - Atribuições municipais para gestão de trânsito

Trataremos, aqui, apenas das competências do órgão executivo de trânsito municipal, previstas nos incisos do artigo 24 do CTB (BRASIL, 1997), para gerir o trânsito nas vias públicas, no meio urbano, sob sua jurisdição.

Das competências:

“I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições”. (Ibid.).

Deverá o órgão exigir o cumprimento das normas de trânsito, por seus usuários, na forma que se utilizarem do trânsito. O mais importante, no entanto, é o órgão de trânsito dar o exemplo no cumprimento das normas.



Por exemplo, os funcionários do órgão são vistos em toda a sociedade ao dirigirem veículos identificados do órgão; neste sentido, devem dirigir com prudência, de forma defensiva, respeitar o pedestre, estacionar de acordo com a sinalização, usar cinto de segurança, dar preferência ao pedestre etc.

O bom exemplo e a educação devem ser demonstrados aos usuários do trânsito, para que a exigência do cumprimento das normas possa ser feita pelo órgão responsável, em plena atividade do seu poder de polícia.

“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”. (Ibid.).

Esta competência deve levar em consideração o conceito de trânsito definido pelo CTB (Ibid.), artigo 1º, § 1º, que engloba pessoas, veículos e animais, assim como informações a respeito de circulação, parada, estacionamento ou carga e descarga na via pública, objetivando a realização de um trânsito seguro e com fluidez.

No conjunto do trânsito, podem-se incluir as necessidades dos ciclistas, de faixa exclusiva, já adotadas em muitas cidades, por ser um meio de transporte utilizado para deslocamento ao trabalho ou como forma de lazer. O órgão municipal deverá estudar cada situação-problema no trânsito e verificar a melhor solução ou adequação à norma.

“III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário.” (Ibid.).

Esta competência tem relação com a visualização dos usuários do trânsito e com as normas definidas. Eis que são nas sinalizações que estarão demonstradas as regulamentações do trânsito, definidas em lei. O Anexo I do CTB (Ibid.) define sinalização como sendo o:

conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

O CTB (Ibid.) tratou a questão da sinalização em capítulo próprio, compreendido nos artigos 80 a 90 e no Anexo II. Recomendamos a leitura completa desses artigos, para a melhor compreensão do tema apresentado.

Destacam-se os tipos de sinais e a prevalência destes no trânsito, assim:

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliar;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

[...]

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;

III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito. (Ibid.).

É por meio da sinalização que são transmitidas as ordens da autoridade e que se determina qual o comportamento esperado dos usuários daquele local, sejam eles pedestres ou veículos, motorizados ou não.

As sinalizações do tipo **vertical de regulamentação**, **vertical de advertência** e **horizontal** já foram publicadas no Manual Brasileiro de Sinalizações de Trânsito, separado em volumes, sendo o:

- Volume I aprovado pela Resolução n. 180 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2005);
- Volume II, pela Resolução n. 243 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2007b); e

- Volume IV, pela Resolução n. 236 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2007a), respectivamente.

A sinalização de trânsito deve respeitar alguns requisitos funcionais, objetivando a eficiência no desempenho da atividade pública. São eles:

RESPEITO – a sinalização deve conquistar o respeito do usuário;

CLAREZA – a mensagem deve ser de fácil identificação, sem ambiguidade;

RAPIDEZ – o significado da mensagem não deve demandar muito tempo para ser percebido;

CONSTÂNCIA – a transmissão da mensagem deve se fazer durante todo o período de validade (dia, noite);

UNIFORMIDADE – meio de atingir clareza e rapidez no entendimento (lógica, sinais, significado, aplicação, disposição e forma);

LEGALIDADE – conformidade com o CTB, seus anexos, resoluções e portarias dos CONTRAN, normas e recomendações técnicas existentes;

ECONOMIA – custos de implementação e manutenção. (SILVA; BOLDORI, 2008, p. 159).

Vejamos mais uma das competências atribuídas ao órgão municipal de trânsito:

“IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas”. (BRASIL, 1997). Este ponto visa à coleta de dados para serem utilizados em estudos e pesquisas para campanhas, projetos e normas, em busca da diminuição da ocorrência de acidentes de trânsito, compreendendo-se o que está ocorrendo na via e as soluções e mudanças necessárias.

“V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito”. (Ibid.). Há necessidade de ação em conjunto, uma vez que policiamento ostensivo é competência da Polícia Militar, segundo artigo 144, § 5º, (BRASIL, 1988) e Anexo I do CTB (BRASIL, 1997):

função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de 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.

No caso de policiamento ostensivo, caberá à Polícia Militar sua realização. Mas, em caso de fiscalização de trânsito, poderá ser celebrado convênio para

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 definidas no CTB. (Ibid.).

A sexta competência diz o seguinte:

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito. (Ibid.).

Esta atividade busca verificar o desrespeito das normas de trânsito pelos condutores, aplicando-se as medidas administrativas correspondentes e fixadas pelo CTB. (Id., Ibid.). A Resolução n. 66 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998d) institui:

- a tabela de distribuição de competência;
- a fiscalização de trânsito;
- a aplicação das medidas administrativas;

De acordo com a alteração sofrida pela Resolução n. 121. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2001).

- penalidades cabíveis; e
- arrecadação das multas aplicadas.

“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”. (BRASIL, 1997).

A penalidade de advertência poderá ser aplicada ao condutor de veículo ou ao pedestre, desde que cumpridos os requisitos previstos no artigo 267 e parágrafos:

Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito. (Ibid.).

A penalidade de multa pode ser aplicada quando definida por lei, em respeito ao princípio da legalidade, sendo classificadas de acordo com sua gravidade, pelo artigo 258, incisos I a IV, do CTB. (Ibid.).

De acordo com esse artigo e com o Art. 259, as infrações são classificadas em quatro categorias:

- gravíssima (7 pontos);
- grave (5 pontos);
- média (4 pontos); e
- leve (3 pontos).

Voltamos ao artigo 24 (Ibid.):

“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”.

Tais competências somente são possíveis nos casos de ocorrência em vias de competência do órgão municipal. Os excessos causam prejuízos às vias, provocando desgaste precoce, e ao veículo, que tem comprometido seu sistema de suspensão, direção e pneus, por exemplo, colocando em risco a segurança dos passageiros, do veículo e do trânsito.

“IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas”. (Ibid.).

O artigo 95 e seus parágrafos estabelecem o seguinte:

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade. (Ibid).

Incluem-se, neste artigo, os casos em que empresas, mesmo públicas, necessitem consertar:

- esgotos;
- via asfáltica;
- rede de água etc.

No entanto, vale lembrar que é sempre necessária a concessão de permissão por parte do órgão competente sobre a via.

“X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias”. (Ibid.). São os casos de controle do órgão municipal do estacionamento de veículos nos centros urbanos, com o objetivo de oportunizar às pessoas o uso do tempo e da vaga, para que outras também possam utilizar o espaço. A finalidade não é arrecadar valor com o estacionamento, mas sim permitir que demais pessoas usem a vaga em via pública, pois, caso contrário, poderia uma única pessoa permanecer com o seu veículo estacionado na mesma vaga durante o dia inteiro.

Vejamos, a seguir, alguns exemplos de ajuizamento de ações de ressarcimento de dano material e moral – na cidade de Florianópolis/SC – em função de furto de veículos quando estacionados em área controlada pelo município (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA, 2008):

1. Apelação Cível nº 2011.043570-2, de Itajaí, Relator: Vanderlei Romer Juiz Prolator: Rodolfo César Ribeiro da Silva Tridapalli Órgão Julgador: Primeira Câmara de Direito Público Data: 16/09/2011 Ementa: “ADMINISTRATIVO. APELAÇÃO CÍVEL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. FURTO DE VEÍCULO ESTACIONADO EM ÁREA DENOMINADA ZONA AZUL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO ENTE PÚBLICO. OBRIGAÇÃO DO INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS – IPUF – QUE SE RESUME AO DISCIPLINAMENTO DO TEMPO DE USO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DESTINADOS AO ESTACIONAMENTO.

AUSÊNCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE O FATO E O DANO. DEVER DE INDENIZAR NÃO CARACTERIZADO. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO DESPROVIDO. “1. O contrato de estacionamento de VEÍCULO nas áreas denominadas ZONA AZUL não gera a responsabilidade de guarda e vigilância do Poder Público ou da empresa concessionária. Trata-se de simples locação de espaço público com a finalidade de controlar o estacionamento de veículos nos centros urbanos, proporcionando uma maior rotatividade das vagas e, por consequência, o atendimento de interesse público específico. “2. Não demonstrado o dever de guarda e vigilância dos veículos encontrados em via pública, bem assim a culpa do Poder Público, é de ser afastada a sua responsabilidade pelos danos resultantes do infortúnio’ (Ap. Cív. n. 2008.002685-7, da Capital, rel. Des. Luiz César Medeiros, j. em 19-3-2008)” (Ap. Cív. n. 2008.029387-4, relator o signatário).

2. Apelação Cível n. 2010.073761-0, de Joinville
Relator: Cid Goulart Juiz Prolator: Graziela Shizuiho Alchini Órgão Julgador: Segunda Câmara de Direito Público Data: 02/06/2011 Ementa: APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE RESPONSABILIDADE CIVIL - FURTO DE VEÍCULO EM ESTACIONAMENTO DENOMINADO “ZONA AZUL” - LEI QUE AFASTA EXPRESSAMENTE O DEVER DE GUARDA E VIGILÂNCIA POR PARTE DA CONCESSIONÁRIA – SENTENÇA MANTIDA – RECURSO DESPROVIDO. “As ‘zonas azuis’ não configuram estacionamentos fechados explorados pelo Município, não estando presente o dever de guarda e vigilância e, por conseguinte, a responsabilidade por eventuais danos causados aos veículos. A remuneração paga pelos usuários objetiva apenas suportar os custos do serviço prestado e a fiscalização exercida pelos monitores visa garantir o uso rotativo do estacionamento em via pública, visando à conferência do “ticket”, para verificação do tempo de permanência máxima dos veículos estacionados” (Apelação Cível n. 2010.053038-4, de Joinville, rel. Des. Sérgio Roberto Baasch Luz, j. 20.10.2010).

“XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas”. (BRASIL, 1997).

O órgão municipal deve realizar as medidas administrativas para poder cobrar os valores pecuniários correspondentes; caso contrário, o **ônus** seria suportado somente pelo ente público.

Os municípios geralmente fazem procedimento licitatório, objetivando a contratação de empresa para realização dos serviços mencionados. Isso acontece em função dos altos custos e da grande responsabilidade, sendo mais vantajosa a terceirização do serviço. Permanece ao órgão apenas o dever/poder de fiscalização do serviço.

De estada, remoção,
guincho, entre outros.

“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”. (Ibid.).

Credenciar quer dizer habilitar determinada pessoa para prestação do serviço.

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. (Ibid.)

É a necessidade de integração dos órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito para a eficiência no:

- desempenho da atividade pública;
- atendimento ao interesse público; e
- cumprimento da norma.

A integração é feita por meio de sistema informatizado, que repassa informações entre os municípios, assim como para outras Unidades da Federação, consultando, atualizando e recebendo autorização do Órgão Máximo de Trânsito, ou seja, o DENATRAN.

“XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito.” Sobre este assunto, veja a Resolução n. 166 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004b), tratada na Seção 3.

“XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN”. (Ibid.)

É uma obrigação do órgão, em garantia ao direito dos usuários do sistema trânsito, conforme estabelecido no artigo 74 do CTB (BRASIL, 1997), constituindo-se dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

“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”. (Ibid.). Este é um dos objetivos da Política Nacional de Trânsito, devendo o órgão pertencente ao SNT se responsabilizar pela sua adaptação e pelo seu cumprimento.



Podemos citar, como exemplo, a cidade São Paulo, em que a Lei Municipal n. 12.490 de 03 de outubro de 1997, regulamentada pelo Decreto 37.085 (SÃO PAULO, 1997), restringe a circulação de alguns tipos de veículos – com exceção daqueles que realizam funções essenciais – na região denominada Centro Expandido.

Tal restrição é conhecida como rodízio ou, também, Operação Horário de Pico. Com a intenção de melhorar as condições ambientais da atmosfera, a circulação dos veículos é feita de acordo com os dias da semana e com os últimos números da placa do carro. Assim:

- na segunda-feira, circulam os carros com placas final 1 e 2;
- na terça-feira, carros com placas final 3 e 4;

- na quarta-feira, carros com placas final 5 e 6;
- na quinta-feira, carros com placas final 7 e 8; e
- na sexta-feira, carros com placas final 9 e 0.

Voltamos ao artigo 24 (BRASIL, 1997):

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

O município deverá elaborar uma lei específica sobre o assunto, a fim de regulamentá-lo, em conformidade com o disposto no artigo 129 do CTB. (Ibid.). Se não houver regulamentação, não haverá fiscalização. Importante destacar que não há norma editada pelo CONTRAN e DENATRAN sobre o procedimento a ser seguido pelo órgão municipal para registro e emissão de licenciamento desses veículos.

Vejamos exemplos de alguns tipos de veículos:

- **Propulsão humana:** bicicleta e carroça;
- **Tração animal:** carroça;
- **Ciclomotores:** veículos de duas ou três rodas, com motor cuja cilindrada não exceda 50cm³, ou 3,05 polegadas cúbicas, e com velocidade máxima não excedente a 50 km/h.

“XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal”. (Ibid.). Também compete ao município conceder autorização ao condutor de veículo de propulsão humana e tração animal, devendo legislar sobre o assunto e regulamentar o procedimento e requisitos. A condução de ciclomotores é regulamentada pela Resolução n. 168 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2004c) e suas alterações.

“XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN”. (Ibid.). Diz respeito à necessidade de integração dos órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito que visam à preservação da vida e a um trânsito fluido e seguro.

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. (Ibid.).

Essa é a preocupação com o meio ambiente, cabendo ao órgão de trânsito municipal contribuir com ações que visem à sua preservação. Contudo, o disposto no artigo 66 (Ibid.) foi vetado no momento da sanção, diante do possível conflito de competência entre os entes.

Vejam os:

Art. 66. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas gerais estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e pelo Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores – PROCONVE com relação à emissão de poluentes.

Parágrafo único. O CONTRAN e os Municípios, no âmbito de suas competências, e os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

Seguem as razões do veto:

A regulamentação da emissão de gases e ruídos dos veículos automotores é da competência do CONAMA, entretanto, a fiscalização e a licença para estes veículos (LCVM) são efetivadas por outros órgãos, como é o caso do IBAMA, por intermédio do PROCONVE e do INMETRO.

Há que se considerar o fato de que a inspeção se apresenta em dois momentos distintos: o primeiro para os veículos novos, que estão saindo de fábrica e o segundo para os veículos que já estão em circulação. Para os diferentes momentos, tem-se a atuação de diferentes órgãos na fiscalização.

A presente disposição pode dar ensejo a um indesejável conflito de atribuições entre órgãos federais e/ou órgãos federais, estaduais e municipais no exercício de suas competências, o que poderá ocasionar um quadro de grave insegurança jurídica. Nessas condições, recomenda-se o veto ao artigo, por contrariar o interesse público, tal como formulado, sem prejuízo de eventual iniciativa no sentido da regulação da matéria em um novo projeto de lei. (Ibid.).

Sabe-se que esse assunto é polêmico, podendo causar divergência e conflito, mas, no mundo globalizado em que vivemos, não poderão o poder público e cidadãos deixar de exigir o respeito à preservação do meio ambiente. Preste atenção nos danos que são causados pelo trânsito ao meio ambiente da sua localidade, quanto ao uso de veículos, poluição visual de sinalizações etc. Fica a dica!

“XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos”. (Ibid.). O órgão deverá exigir do proprietário do veículo o atendimento às necessidades mínimas, fixadas pelas normas, para que o veículo possa circular na via pública e não colocar os demais usuários e ele próprio em risco, em garantia da fluidez e segurança do trânsito e, essencialmente, da preservação da vida.

Com a descrição das atribuições do município para gerir o trânsito, verifica-se que o trabalho é enorme. A máquina que gere esse sistema é cheia de peças que se encaixam. As atribuições de fiscalização podem não ser vistas com bons olhos aos que são fiscalizados, mas repercutem positivamente para a busca de um trânsito seguro e com garantias de direitos já apontados.

Você também percebeu, com mais profundidade, quais são os pontos positivos e negativos do trânsito de sua cidade. Mas, enquanto estudante das especificidades relativas ao sistema

trânsito, não basta apenas observar; você deve agir, ou melhor, encaminhar suas críticas, apontamentos, sugestões e elogios ao órgão competente.

Por algumas vezes, o órgão de trânsito desconhece o problema local, apesar de fiscalizar, planejar e estudar situações diárias.

Por isso, necessita da cooperação de todos os moradores da comunidade e envolvidos com o trânsito. Como já apresentado, todos são integrantes do sistema de trânsito, inclusive os que só transitam nele a pé.

Você sabe que o poder público tem o dever de cumprir suas obrigações em busca de um país justo e livre, garantindo os direitos dos cidadãos; contudo, você, enquanto usuário, não deverá ficar inerte. Deve agir em prol da melhoria no trânsito.



Síntese

Na presente unidade, observou-se a importância e inovação quanto à gestão de trânsito pelo órgão municipal, conhecendo-se a necessidade de integração do órgão ao Sistema, desenvolvendo atividades e criando estrutura para o desempenho das competências.

Destacou-se a importância e objetivos da Política Nacional de Trânsito e as competências do órgão municipal, que possui maior conhecimento das necessidades locais, devendo analisar o trânsito e apresentar soluções e ações em busca do trânsito seguro e com fluidez, a todos os usuários.



Atividades de autoavaliação

1) Qual é a competência para legislar sobre trânsito nos três níveis de Governo?

2) Qual o conceito de Trânsito definido pelo CTB?

3) Quais são os direitos de mais evidência garantidos pelo CTB?



Saiba mais

ABREU, Waldir de. **Como policial, ser policiado e recorrer**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Trânsito**: reflexões jurídicas. São Paulo: Ed. Letras Jurídicas, 2009. v. 1.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro**: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97. Campinas: Millenium, 2004.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito anotada**. 13. ed. Tubarão: Copiart, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.

SANTOS, Wilson de Barros. **A responsabilidade do município pelo trânsito seguro**: doutrina e jurisprudência. Recife: Ed. do Autor, 2006.

Alguns aspectos do trânsito



Objetivos de aprendizagem

- Conhecer os elementos que constituem o trânsito.
- Compreender o conceito de polos geradores de tráfego.



Seções de estudo

Seção 1 Elementos do sistema trânsito

Seção 2 Polos geradores de tráfego



Para início de estudo

Nesta unidade, verificaremos que a vida, o ser humano, o animal e a via são elementos que constituem o sistema trânsito, e cada um contribui de forma diversa ao seu funcionamento, mas todos terão comportamentos ou serão utilizados da melhor forma possível para a segurança e fluidez do trânsito, visando à vida.

Cabe ao poder público a união desses elementos, a fim de dar a eles o ajuste perfeito. As regras devem ser respeitadas pelos usuários do trânsito, mas, para sua fixação, deverá a autoridade analisar os problemas e verificar soluções, aprofundando a observação dos fatos, para que sua atividade e suas obrigações legais sejam cumpridas de forma eficaz.

Ter conhecimento sobre os elementos mais importantes que compõem o sistema trânsito faz com que você seja capaz de analisar a necessidade de educação no trânsito e o respeito aos demais usuários, verificar comportamentos errôneos e corretos que refletem na fluidez e segurança dos participantes do sistema.

Isto ocorre porque você é a parte mais importante do trânsito, ou seja, o ser humano é capaz de racionalizar diante de uma situação, analisar possíveis soluções, escolhas, problemas, não agindo por impulso ou de maneira inconsequente. O ser humano deverá respeitar o direito dos demais usuários da via, a sinalização e as normas de trânsito, contribuindo à harmonia e segurança.

Como parte integrante do sistema trânsito, é importante que você tenha consciência de seu papel, visando à aplicação de seu conhecimento em busca de um trânsito seguro, independente da posição que ocupar (pedestre, motorista, passageiro etc.). Cada pessoa integrante do sistema deverá contribuir para a melhoria do trânsito, realizando e exigindo atitudes corretas e prudentes, combatendo atitudes de desrespeito às normas de trânsito.

Você estudará que a via, o veículo e o animal são partes do sistema trânsito, contribuindo, conjunta e/ou separadamente, para o bom ou mau funcionamento do mesmo. Contudo, todos esses elementos são decorrentes da ação do ser humano, pois é ele que constrói as vias, decide a forma e material a ser usado, entre outros fatores, e ainda conduz os veículos sobre a via de rolamento, manobrando, quando necessário. O ser humano também é o “proprietário” de animais, salvo os silvestres.

Você terá conhecimento dos fatores que mais geram e contribuem para o aumento do tráfego em uma localidade, diante da existência de novas construções, instalação de empresas, supermercados, hospitais, *shoppings* etc.

O interessado no novo negócio deverá apresentar o projeto ao poder público competente, para que este possa analisar os resultados que o empreendimento causará ao sistema viário do local, observando prejuízos, necessidades e apresentando soluções, buscando minimizar os problemas detectados. Isto decorre da obrigação do poder público em garantir um trânsito seguro, pois o cidadão deseja utilizar-se da via da melhor maneira, com o mínimo de congestionamento possível.

Seção 1 - Elementos do sistema trânsito

Vejam a definição de trânsito adotada pelo legislador, no artigo 1º, §1º, do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997):

a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. No Anexo I do mesmo diploma, definiu-se trânsito como o ato de movimentar e imobilizar veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

Para Rizzardo (2008, p. 35),

Todos que se locomovem, seja simplesmente caminhando, seja por meio de veículos ou de animais, e mesmo servindo-se das vias para conduzir animais de um local para o outro, estão abrangidos no conteúdo da Lei. Não interessa o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização. [...] Não se desvincula de obrigações quem trafega sozinho por uma pista, onde não existe movimentação. Não lhe é facultado desrespeitar a sinalização e muito menos seguir na contramão da pista. A infração é de natureza formal e consuma-se independentemente do resultado material que poderia advir.

O trânsito acontece quando há integração, **ou não**, de pessoas, animais, vias e veículos. Nesse sentido, cada um representa elemento formador do conceito legal.

No caso de trânsito sem veículos.

Caberá ao poder público a gestão e planejamento do trânsito, com suas variáveis e empecilhos, e da mobilidade urbana, ou melhor, oferecer as condições adequadas para o deslocamento das pessoas nas vias e calçadas, suprimindo suas necessidades diárias, cumprindo as normas e visando à segurança e fluidez no trânsito.

A mobilidade visa à fácil locomoção do cidadão entre os pontos necessários dentro do tempo estimado, independentemente do tipo de veículo usado.



Por exemplo, da casa ao trabalho, do trabalho ao supermercado, da casa ao supermercado, da casa à escola, da escola à casa, da escola ao trabalho, do trabalho ao *shopping center* e assim por diante.

O trânsito é um grande quebra-cabeça, com unidades interligadas. Podemos fazer uma analogia entre o sistema trânsito e o motor de veículo, no qual cada peça deve funcionar corretamente e em sintonia, para que tudo flua da melhor maneira possível.

Por isso, a seguir, discutiremos alguns aspectos de cada um desses elementos.

1.1 – O ser humano no trânsito

O ser humano é o elemento que mais muda de posição quando do uso do sistema trânsito, pois assume o papel de condutor, pedestre, passageiro e/ou cavaleiro, durante um mesmo deslocamento, por exemplo, ao trabalho.

Mesmo que não utilizando o veículo, a simples circulação de pessoas caracteriza trânsito, existindo em qualquer localidade, de grande, médio ou pequeno porte. No Código de Trânsito (BRASIL, 1997), o Capítulo IV dispõe sobre os pedestres e condutores de veículos não motorizados.

Conforme previsto no artigo 28 do Código de Trânsito (Ibid.), a responsabilidade pela segurança do trânsito é do condutor, além das obrigações/competência do poder público e demais usuários da via ou que contribuam, de qualquer forma, para o trânsito. “Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”. (Ibid.).

A pessoa utiliza-se do trânsito em virtude de sua necessidade de locomoção e circulação, para seu deslocamento até o comércio local, trabalho, escola, hospital, ou seja, da necessidade diária da vida, para realização de seus direitos e obrigações.

O direito de locomoção é assegurado pela Constituição Federal (BRASIL, 1988), no artigo 5º, inciso XV, que trata dos direitos e deveres individuais e coletivos, assim: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Conforme destaca Wilson de Barros Santos (2009, 15-16):

as pessoas têm o direito de circular, independentemente dos modos utilizados para este fim, pois o direito de circular está constitucionalmente assegurado, como bem explica o jurista José Afonso da Silva 'O sistema viário é o meio pelo qual se realiza o direito à circulação, que é a manifestação mais característica do direito de locomoção, direito de ir e vir e também de ficar (estacionar, parar), assegurado na Constituição Federal'.

Assim, cada pessoa se locomove da forma que for melhor para si, levando em consideração alguns fatores, como:

- a disponibilidade de tempo;
- o meio de transporte;
- a viabilidade da via;
- a situação econômica;
- a carga a ser deslocada;
- as **condições físicas**;
- a distância a ser percorrida, entre outros.

.....
Pessoas com deficiência, idosas,
obesas, gestantes, com dificuldade
de locomoção etc.

É necessário que se faça uma análise das condições apresentadas diante do usuário, para verificar o que será mais benéfico para si, pois, dependendo do tempo disponível, por exemplo, é preferível locomover-se de táxi até o local da reunião, do que de veículo próprio, que deverá contar com estacionamento disponível e provavelmente pago.

Vasconcelos (2005, p. 23) menciona as condições gerais de circulação do ser humano e os elementos a serem considerados.

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores individuais de mobilidade e acessibilidade. Assim, por

um lado, ela tem relação com as condições físicas pessoais dos viajantes e com a sua capacidade de pagamento dos custos incorridos. Por outro lado, ela depende da disponibilidade de tempo por parte das pessoas e do casamento adequado com os horários de funcionamento das atividades nos destinos (janelas de tempo), bem como da oferta de meios de transporte. O uso do sistema de circulação só pode ser feito se todas essas condições forem satisfeitas. Portanto, o uso efetivo do sistema de circulação é caracterizado por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais. Estas diferenças sempre revelam contrastes sociais e políticos que são muito mais pronunciados nos países em desenvolvimento.

O ser humano é o elemento que possui a capacidade de escolha com consciência, ou melhor, em função de sua racionalidade, pode tomar decisões em relação às suas opções e ações. É nesse sentido que é possível o advento do direito de educação para o trânsito, com o conhecimento das regras de trânsito, dos seus direitos e deveres e do respeito aos demais usuários do sistema.

O ser humano é influenciado pelo meio em que vive, possuindo direitos individuais e coletivos, mas deve respeitar as regras impostas pela sociedade, cumprindo e fazendo cumprir as normas de trânsito, comportando-se de forma a objetivar um trânsito agradável e socialmente adequado a todos os membros.

Diante das diversas notícias veiculadas nos meios de comunicação, observa-se o fator humano como sendo o principal responsável pela ocorrência de acidentes de trânsito. Isso muitas vezes ocorre quando o condutor desrespeita o limite do corpo, não considerando fatores como:

- cansaço;
- sonolência;
- depressão;
- estresse;
- ansiedade etc.

Esses fatores podem potencializar alguns comportamentos negativos, como:

- desrespeitar a sinalização e as regras de trânsito;
- ultrapassar a velocidade permitida;
- dirigir após a ingestão de bebida alcoólica, o que causa diminuição dos reflexos e sentidos.

Nesse sentido, o comportamento do ser humano tem influência direta sobre a garantia da segurança e fluidez do trânsito. Para que você tenha conhecimento e noção do resultado obtido pela ocorrência de acidente de trânsito, Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003, p. 343) apresentam:

No ano de 2000, mais de 1,2 milhões de pessoas morreram como consequência de acidentes de trânsito, fazendo desta a nona causa mais importante de morte no mundo. Há previsão de que, no ano de 2020, esta cifra praticamente duplique. Além das surpreendentes taxas de mortalidade, os traumatismos por acidentes de trânsito constituem uma das principais causas de perdas da saúde e vultosa despesa para o sistema de saúde.

O ser humano é o maior responsável pela ocorrência de um trânsito seguro e, para isso, deverá estar intimamente ligado a ele, ao ambiente que o cerca e, assim, interagir com ele de forma positiva:

- respeitando as regras de trânsito;
- dando preferência na passagem;
- tendo atenção redobrada em dias com chuva, em vias com difícil visibilidade ou sinalização precária ou omissa;
- não exceder a velocidade limite;
- não ultrapassar em local proibido ou que oferece risco para si ou terceiros.

O condutor deve sempre ter a consciência de que a sua contribuição ao trânsito seguro e com respeito exige atenção bem como prática diária e contínua. Não deverá descuidar e diminuir a atenção, ou ainda deixar que problemas pessoais influenciem negativamente nas atitudes da condução de veículo, a fim de não colocar em risco os demais usuários, sendo seu comportamento o melhor possível, demonstrando educação no trânsito.

O usuário do sistema tem a noção de que seus atos geram tanto consequências negativas quanto positivas, conforme escolha feita inicialmente. Tais consequências atingem os demais envolvidos, o que poderá tornar o trânsito seguro ou não, dependendo da primeira escolha feita.

1.2 – A via no trânsito

Vias são os caminhos destinados à circulação de pessoas, veículos e animais.

Conforme o artigo 2º do Código de Trânsito (BRASIL, 1997),
vias

são vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

“As praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas” (Ibid.), para os efeitos do Código de Trânsito, são consideradas vias terrestres, conforme estabelecido no parágrafo único do artigo 2º.

De acordo com o anexo I do mesmo diploma, “via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. (Ibid.). É, ainda, o local onde os órgãos competentes cumprem as normas de trânsito, empregando a correta sinalização, em garantia à fluidez e segurança no trânsito.

As vias são uma forma de organização do trânsito, definindo onde é permitido ou não transitar e quais os caminhos destinados aos pedestres, ciclistas e demais veículos. Uma via destinada aos ciclistas é exclusiva, não podendo ser usada pelos demais. Nas calçadas, o usuário é o pedestre, cabendo a exceção de veículos, conforme caso específico fixado no inciso V do artigo 29 do Código de Trânsito: “V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento”. (Ibid.).

Dos conceitos e das definições estabelecidos pelo Código de Trânsito, no Anexo I:

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim. (Ibid.).

As regras existem para regulamentar o uso das vias, a fim de evitar o caos e tumulto no trânsito, o que seria inevitável, caso o poder de decisão e regramento estivesse nas mãos do usuário do sistema, que tomaria atitudes levando em consideração o seu senso crítico e, muitas vezes, seu egoísmo.

Deve-se dar sempre preferência ao que transita na via, havendo cautela quando o veículo sair de calçada, passeio ou acostamento, evitando responsabilidade quanto à ocorrência de eventual acidente. Isso consta na jurisprudência, apresentada por Rizzardo (2008, p. 124).

Responsabilidade civil. Acidente de trânsito. Motorista que dá partida ao veículo da calçada em direção ao leito da via pública. Colisão em carro de aluguel que trafegava em situação de absoluta preferência. Indenização devida. Cálculo dos lucros cessantes. E adiante: aquele que trafega pelo leito da via pública tem preferência sobre outro que arranca da calçada, em demanda da mesma pista. Se o veículo abalroado for de aluguel, o respectivo motorista terá direito à indenização relativa aos lucros cessantes, considerando o período em que o automóvel permaneceu em oficina para reparos e seu ganho líquido diário.

O Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) pontua a distinção entre diversos tipos de vias, a saber:

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Assim como o ser humano, a qualidade do material utilizado para a construção da via tem relação direta com a ocorrência de acidentes de trânsito, bem como com as condições e com a falta de manutenção destas.

Visando à segurança e fluidez no trânsito, o órgão com competência para construção da via pública, deverá conjugar os seguintes fatores:

- declividade;
- curvatura;
- largura;
- tipo de piso;
- condições do local;
- emprego de sinalização adequada; e
- definição da velocidade máxima permitida, no mínimo.

A estrada com buracos, sinalização deficiente, placas apagadas, vegetação crescida e cobrindo placas, bueiros sem tampa, são fatores que favorecem a ocorrência de acidentes de trânsito.

O órgão com competência sobre a via deve primar pela qualidade do material empregado e pela manutenção de suas condições, visando à segurança dos usuários e à fluidez no deslocamento, pois consta como responsável pelos danos sofridos pelos seus usuários, segundo previsto no artigo 1º, § 3º do CTB:

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. (Ibid.).

Os veículos que transitam sobre a via também influenciam quanto à conservação e fluidez, devido ao excesso de peso, às dimensões ou à lotação. O veículo muito pesado ou com lotação acima da máxima permitida acaba por danificar a pavimentação da via utilizada.



Presenciamos isso em muitas estradas do Brasil, cheias de buracos, com camada de asfalto de pouca duração, pelo emprego de material ruim ou pelo excesso de peso dos veículos que a utilizam.

É dever do poder público, com competência sobre a via, trabalhar para sua conservação e qualidade, respondendo, quando for o caso, conforme artigo 1º, § 3º do CTB (Ibid.), pelos danos que pode causar. O condutor deverá despender muita atenção no momento da condução de veículo, pois as vias **trazem diversos perigos** que representam causas diretas de acidente de trânsito.

Como buracos, óleo na pista, curvas acentuadas, falta de acostamento, depressões etc.

1.3 – O veículo no trânsito

O veículo é o meio de locomoção utilizado para o trânsito nas vias terrestres. O veículo facilita a vida das pessoas, garantindo agilidade, conforto e rapidez no deslocamento.

O Código de Trânsito, no artigo 96, classifica o veículo levando em consideração os seguintes fatores:

- tração;
- espécie; e
- categoria.

Vejamos o que diz este artigo:

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semirreboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - micro-ônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semirreboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semirreboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro de mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

- a) oficial;
 - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel;
 - e) de aprendizagem.
- (BRASIL, 1997).

O tipo de veículo que a pessoa possui está diretamente relacionado com alguns fatores específicos, entre os quais:

- condição financeira;
- necessidade profissional (tipo de trabalho desenvolvido);
- necessidade familiar (dependendo da quantidade de membros da família);
- deficiência física.

Em garantia à fluidez e à segurança no trânsito, assim como ao usuário, ao meio ambiente e ao direito à vida e integridade física, deverá o veículo:

- ter condições de trafegabilidade;
- respeitar as normas de trânsito;
- estar devidamente licenciado;
- estar devidamente registrado; e
- sofrer manutenção e revisão.

Esses procedimentos evitam problemas indesejáveis e acidentes.

O veículo deverá ser conduzido de forma responsável e respeitar as normas de trânsito. Você deve ter conhecimento da existência de hierarquia de veículos quanto à circulação nas vias, previsto no § 2º do artigo 29 do Código de Trânsito. (Ibid.).

Art. 29.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Pode-se verificar que o legislador tentou garantir a segurança de **veículos menores**, que, por vezes, sofrem devido à desproporção de tamanho em relação aos demais.

.....
Motocicleta, caminhão e ônibus são alguns exemplos.

O propósito é exigir do condutor de veículo de maior porte mais cautela, impedindo manobras arriscadas e perigosas, em decorrência da vantagem da superioridade de tamanho.

Todos os tipos de veículos são responsáveis pela segurança e vida do pedestre, visto como a parte mais frágil e vulnerável do sistema. De acordo com Rizzardo (2008, p. 133):

Encerra-se o dispositivo prevendo que todos os veículos respondem pela incolumidade dos pedestres. O princípio maior é o de respeito à vida humana e à integralidade física. Sendo o pedestre, sempre, a parte mais frágil no sistema viário, outra não poderia ser a disposição impondo a sua segurança.

Quando o pedestre se defronta com o motorista, a presunção de culpa recai sempre no segundo, por conduzir objeto perigoso, o qual se impõe que seja operado com o máximo de cautela e prudência.

Deseja-se que o condutor do veículo dirija da melhor forma possível e necessária de forma a garantir a fluidez e segurança na via pública.

1.4 – O animal no trânsito

Os animais que participam do sistema trânsito são:

- os utilizados para montaria e tração veicular;
- os selvagens, que devem ser respeitados e preservados; e
- os domesticados, que devem ser guardados em residência e local adequado, não podendo circular soltos e sozinhos nas vias.

O Código de Trânsito (BRASIL, 1997) estabelece, no artigo 52, algumas regras para o caso de veículos tracionados por animais, por transitarem de forma mais lenta com relação aos veículos automotores. Porém deverá o órgão com circunscrição sobre a via editar normas mais específicas ao trânsito local e fiscalizar o cumprimento das mesmas.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Como exemplo desses veículos tracionados por animais, citamos a charrete e a carroça, comuns em localidades rurais e previstas como tipos de veículos contidos no artigo 96 do Código de Trânsito (Ibid.), apresentado em páginas anteriores. A diferença entre esses meios de transporte pode ser lida no Anexo I: “CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga. CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas”. (Ibid.).

Conforme você verificou, a fiscalização e as normas de circulação devem ser estabelecidas pelo órgão público com competência sobre a via. Contudo, esses veículos também têm a obrigação de registro e licenciamento, cabendo ao mesmo órgão a regulamentação da forma e a exigência de requisitos.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. (Ibid.).

Até mesmo, porque, sem registro, como poderá o condutor deste tipo de veículo ser penalizado, fiscalizado e autuado? Sem o devido licenciamento, como saberá o poder público que o veículo está em condições de trafegabilidade e que seu condutor tem condições físicas e psicológicas para tal atividade?

Poucos são os municípios que conseguem e se dispõem a regulamentar a circulação desse tipo de veículo, mesmo sendo de relevante importância à fluidez e segurança ao trânsito e a todos os envolvidos no sistema. Destaca-se, ainda, que o § 1º do artigo 141 do CTB (Ibid.) estabelece a competência ao órgão municipal para emissão de autorização para condução de veículos de tração animal.

Sobre a circulação de animais nas vias públicas, o Código de Trânsito definiu algumas regras no artigo 53 e seus incisos.

Vejam os:

Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista. (Ibid.).

Quando o dono do animal desrespeitar regras e, em função disso, houver dano a terceiro, aquele será responsabilizado ao pagamento das despesas e prejuízos, conforme Lei Civil, em seu artigo 936 (BRASIL, 2002), o dono ou detentor do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior, salvo se conseguir comprovar que a culpa pelo dano e acidente foi exclusivamente da vítima.

Mesmo não sendo o animal de sua propriedade, deverá o órgão com competência sobre a via pública, recolher o animal e devolvê-lo ao seu proprietário, segundo estabelecido no artigo 269, inciso X, do CTB. (Ibid.).

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

(...)

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

Há julgados que decidiram pela condenação do município ao pagamento do prejuízo suportado pela vítima, mesmo não sendo o proprietário do animal. Contudo, poderá o poder público acionar, posteriormente, o proprietário do animal para que o reembolse do valor pago a título de indenização pelo dano sofrido pela vítima.

Neste sentido, é importante apresentar decisões judiciais sobre o assunto, sugerindo, sempre, que a realização de pesquisa.

Vejamos alguns exemplos:

Ementa 1: INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS - RESPONSABILIDADE CIVIL - MUNICÍPIO - TEORIA OBJETIVA - RISCO ADMINISTRATIVO - ART. 37, § 6º, DA CF/88 - PROVA - BOLETIM DE OCORRÊNCIA - PRESUNÇÃO DE VERACIDADE. O Município responde objetivamente pelos danos causados aos administrados, conforme preceito da CF 37, § 6º. A existência de animais nas vias públicas caracteriza negligência do Município, impondo-lhe o dever de indenizar os danos porventura decorrentes de seu poder de polícia. Sentença mantida, em reexame necessário, prejudicado o apelo. (*in* TJMG – 5ª CCiv – Ap. Civ.: 1.0707.02.052129-0/001 – Rel.: Des. Cláudio Costa. Pub.: 29.10.04)

Ementa 2: Reparação de danos – Responsabilidade objetiva – Teoria do risco integral – Dono do animal – Órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – Concorrência – Destinatário da ação – Escolha pela vítima. Adotada a teoria do risco integral, não há que se discutir a questão da culpa, se a vítima do dano eleger órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito como o lado passivo da ação. Tendo em vista que, no caso, a responsabilidade é concorrente, pode a vítima escolher entre o dono do animal (responsabilidade subjetiva), ou o responsável pela administração da rodovia (responsabilidade objetiva), ressalvado o direito de regresso. (*in* TJMG – 3ª CCiv. – Ap. Civ. E Reex. Nec.: 1.0342.02.028878-9/001 – Rel.: Dês. Maciel Pereira. Pub.: 26.03.04)

Ementa 3: RESPONSABILIDADE DO ESTADO - NATUREZA - ANIMAIS EM VIA PÚBLICA - COLISÃO. A responsabilidade do Estado (gênero), prevista no § 6º do artigo 37 da Constituição Federal, é objetiva. O dolo e a culpa nele previstos dizem respeito à ação de regresso. Responde o Município pelos danos causados a terceiro em virtude da insuficiência de serviço de fiscalização visando à retirada, de vias urbanas, de animais. (*in* STF – 2ª T. RE n.º 180602-8- SP. Rel.: Min. Marco Aurélio. Julg.: 15.12.98. Pub.: 16.04.99)

Há casos em que a concessionária da rodovia responderá pelo dano causado resultante do acidente de trânsito, ocorrido na via de sua responsabilidade e administração.

Vejamos como isso procede:

Ementa: Concessionária de rodovia. Acidente com veículo em razão de animal morto na pista. Relação de consumo. 1. As concessionárias de serviços rodoviários, nas suas relações com os usuários da estrada, estão subordinadas ao Código de Defesa do Consumidor, pela própria natureza do serviço. No caso, a concessão é, exatamente, para que seja a concessionária responsável pela manutenção da rodovia, assim, por exemplo, manter a pista sem a presença de animais mortos na estrada, zelando, portanto, para que os usuários trafeguem em

tranquilidade e segurança. Entre o usuário da rodovia e a concessionária, há mesmo uma relação de consumo, com o que é de ser aplicado o art. 101, do Código de Defesa do Consumidor.

2. Recurso especial não conhecido. (*in* STJ – 3ª T – Resp.: 467883 – RJ – Rel.: Min. Carlos Alberto M. Direito. *JUlg.*: 17.06.03)

Até mesmo sobre o dano moral, poderá o município ser condenado, devido à ocorrência de acidente de trânsito pela existência de animal em via pública.

Segue exemplo:

Ementa: DANO MORAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ANIMAL EM VIA PÚBLICA URBANA. RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO. (*in* TJMG – 5ª CCiv. – Ap. Civ. E Reex. Nec.: 1.0000.00.173138-9/001 Rel.: Dês. Maciel Pereira).

Dessa forma, deverá o órgão municipal fiscalizar, diariamente e com rigor, a existência de animais nas vias públicas, a fim de evitar responsabilização decorrente de acidente de trânsito. Contudo, o proprietário de veículo deverá ter os cuidados necessários a fim de resguardar seus direitos e suas responsabilidades, evitando prejuízo e danos a terceiros, decorrente de acidentes de trânsito.

Seção 2 - Polos geradores de tráfego

Polo gerador de tráfego é algo que mudará, de alguma forma, o fluxo e a rotina do trânsito local, em virtude de alguma construção ou instalação de empresa, por exemplo.

Vejamos como isso funciona?

Uma cidade se desenvolve por meio de abertura de vias e instalação do comércio local, com a circulação de pessoas e veículos, cada um desempenhando o seu papel. Definem-se como geradores de tráfego, a construção de:

- *shoppings*;
- edifícios residenciais;
- edifícios comerciais ou empresariais;
- instalação de supermercados;
- escolas;
- igrejas;
- hospitais;
- teatro;
- parques de diversão;
- edifício para sede de órgãos públicos, entre outros.

Sempre que tais fatores ocorrem, o interessado deverá analisar o impacto que eles causarão ao trânsito local, objetivando-se, sempre, a fluidez e segurança no trânsito. Neste sentido, o poder público deve ser consultado quanto à necessidade de adaptação do local à nova demanda de veículos, pessoas, transporte público, táxi, estacionamento. O artigo 182 da Constituição Federal (BRASIL, 1988) determina que um município com mais de 20 mil habitantes terá que aprovar um **plano diretor**, pela Câmara Municipal, para dar conta dessa demanda.

.....
Representa o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Entretanto, poucos são os municípios que dão a atenção devida às ações de política urbana, de transporte e de trânsito, integrando-se ao Sistema Nacional de Trânsito e cumprindo seu dever. Muitos resumem-se apenas à pavimentação de vias e colocação de

sinalização, deixando-se ao descaso a preocupação com o sistema viário em sua totalidade, que inclui:

- mudanças diárias;
- horários;
- segurança;
- fluidez;
- garantia de ordem;
- preservação do meio ambiente e saúde; e
- preservação da vida da pessoa.

Aproveite o momento para acessar a internet e pesquisar sobre como isso funciona na sua cidade: quais são as ações do poder público quando da ocorrência de fato gerador de tráfego? Há um órgão exclusivo para tratar desse assunto? Essas questões também valem como um ótimo ponto de partida para debate com seus colegas e professor.

O desenvolvimento de uma cidade nunca poderá ser reprimido ou proibido em virtude da crescente quantidade de veículos ou trânsito de pessoas, mas, como o sistema viário é dinâmico e está diretamente influenciado pela nova situação apresentada, todos os envolvidos devem se preocupar em realizar ações visando ao bem comum e ao melhor trânsito.



Diante de uma construção, como, por exemplo, a instalação de uma empresa, o órgão municipal deverá ser consultado e deverá analisar os possíveis impactos que poderão ser causados pela obra, calculando a dimensão e apresentando soluções, tanto nas vias como nas calçadas.

Todo o projeto de obra deve se adequar às políticas urbanas do poder público, respeitando seus procedimentos e cumprindo suas exigências. A nova construção ou novo estabelecimento deve possuir espaço para:

- estacionamento;
- carga e descarga de mercadorias;
- embarque e desembarque de pessoas etc.

Isso levará à diminuição do impacto ocasionado no sistema viário local, viabilizando espaços seguros para pedestres e os espaços necessários para estacionamento.

Não importa o tamanho da cidade – se seu porte é grande, médio ou pequeno –, o impacto na mudança do trânsito deve ser analisado pelo poder público, para a verificação das soluções possíveis, visando ao menor prejuízo.

Todo o usuário da via deseja utilizá-la sem que haja congestionamento nem demora relativa ao deslocamento através de pequenas distâncias; deseja que a via tenha uma sinalização adequada e visível. Para isso, o poder público deve ser consultado e o interessado precisa cumprir as exigências legais.

Atualmente, há cidades e locais em que o aumento de tráfego não ocorre só em horários de “pico”, mas durante quase todo o dia, em decorrência do comércio local ou aumento da população e veículos em circulação. Ademais, tendo em vista a aceitação e necessidade do *shopping center* na vida do cidadão, o seu uso é diário.

Há casos em que o aumento de tráfego em uma via é temporário, quando, por exemplo, ela é fechada por motivo de obras ou acidente. Até mesmo o conserto da pavimentação ou revitalização de uma via, mesmo sendo por tempo determinado e de extrema necessidade, são fatores que causam aumento no tráfego local, pois, com trabalhadores na pista, por exemplo, há necessidade de diminuir a velocidade dos veículos e aumento da atenção dos condutores, evitando a ocorrência de acidentes. Isso gerará um aumento do congestionamento do trânsito local, requerendo paciência dos usuários, para que, no futuro próximo, a via esteja em melhores condições de uso.



Podemos citar, como exemplo de geração temporária de tráfego, o carnaval em Salvador, na Bahia.

Nesse período, a cidade recebe mais de 500 mil pessoas. Tal fato repercute no aumento da movimentação do transporte público, dos veículos alugados, da utilização de táxis, além de aumentar a quantidade de pedestres e motociclistas. A cidade tem que estar preparada para a mudança, mesmo que temporária, pois se trata de algo que altera muito o tráfego de pessoas e veículos.



Síntese

Na presente unidade, foram destacados os principais elementos do sistema trânsito e a importância de cada um na garantia da fluidez e segurança do trânsito, em especial, o ser humano, que tem consciência de agir e poder de decisão nos seus atos, contribuindo diretamente no comportamento e resultados positivos ou negativos no trânsito.

Foram verificados, também, alguns fatores que contribuem com o aumento de tráfego de uma localidade, o dever do poder público e as obrigações do interessado na consulta do seu projeto à política social e urbana do município, visando a minimizar os problemas resultantes da construção ou instalação de novos empreendimentos.

Mesmo nos casos em que o aumento de tráfego é temporário, ou seja, ocorre em um período específico, o poder público e o cidadão devem exigir as medidas necessárias para assegurar a fluidez e segurança no trânsito. Trata-se de uma parceria necessária ao bom andamento do sistema trânsito: o cumprimento e exigência das normas pelo poder público e usuários.



Atividades de autoavaliação

- 1) Descreva, com suas palavras, cada um dos elementos que compõem o sistema trânsito.

- 2) Qual a obrigação do interessado, quanto ao sistema trânsito, quando da instalação ou construção de um novo empreendimento?



Saiba mais

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você.** São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LAGE, Cid da Costa; SOUZA, Reinaldo Heitor de. **Como evitar acidentes no trânsito: informações e técnicas para dirigir e conduzir com segurança.** Rio de Janeiro: C. Lage, 2009.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito anotada.** 13. ed. Tubarão – SC: Copiart, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito brasileiro.** 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.

SANTOS, Wilson de Barros. **A responsabilidade do município pelo trânsito seguro: doutrina e jurisprudência.** Recife: Ed. do Autor, 2006.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

UNIDADE 3

3

Problemas mais comuns no trânsito em conglomerados urbanos



Objetivos de aprendizagem

- Conhecer os problemas mais comuns no trânsito dos municípios.
- Estudar possíveis soluções aos problemas mais comuns no trânsito dos municípios.



Seções de estudo

Seção 1 Estacionamento

Seção 2 Transporte coletivo

Seção 3 Carga e descarga



Para início de estudo

Conglomerado é algo composto por coisas diferentes, algo heterogêneo, no qual tudo é interligado. Conglomerado é um dos temas mais estudados na Engenharia Civil, sendo foco de planejamento dos dirigentes do poder executivo municipal, visando ao bom desenvolvimento da localidade, evitando e prevenindo problemas decorrentes das construções irregulares e ilegais.

Pode-se concluir e imaginar que conglomerado urbano seja um espaço com diversos tipos de construções, comércio, empresas e, no nosso caso específico, um espaço de trânsito local com necessidade de críticas, sugestões e prevenção da ocorrência de problemas.

Uma coisa é clara: o usuário do sistema de trânsito sempre deseja ter assegurado os seus direitos.



Por exemplo, quando você se desloca com seu veículo particular da sua residência até o comércio central, tem por expectativa, no mínimo, a existência de uma vaga de estacionamento em boa localização, com segurança e preço acessível, quando não de graça. Ou, ainda, ao se deslocar por meio de transporte público, deseja que não haja congestionamento, que o preço da passagem seja barato, que haja lugar para sentar no ônibus e que este esteja de acordo com um horário preestabelecido.

Entretanto, para que essas expectativas sejam realizadas, é preciso uma boa gestão de trânsito, cooperação de todos os envolvidos, educação e consciência no trânsito, diagnóstico de problemas e apontamento de soluções possíveis. Isso nos remete ao desempenho dos três “Es”, quais sejam: esforço legal, engenharia de tráfego e educação para o trânsito.

Se o condutor precisar carregar ou descarregar algo, deverá respeitar as normas de trânsito; deverá evitar o cometimento

de infrações e não causar tumulto ao trânsito; deve levar em consideração, além dos veículos, também os pedestres, ao colocar mercadorias em local proibido ou de forma inadequada; isso pode dificultar a passagem dos pedestres e, assim, o fluxo no trânsito.

No trânsito, o ser humano deve praticar e colocar em uso todos os dias as seguintes qualidades:

- educação;
- paciência;
- cordialidade;
- gentileza;
- respeito;
- prioridade;
- preferência;
- prevalência, entre outras, conjuntamente com as regras de trânsito.

Essas qualidades, assim como o conhecimento das regras de trânsito, visam à harmonia, à garantia da segurança e fluidez. Essa não é uma tarefa fácil, em função das singularidades de cada indivíduo, demonstradas em sua atitude e opinião, contudo, não é impossível, e a ideia é que possamos fazer o melhor para todos.

Sabemos que tudo o que fazemos na vida é questão de escolha e prática, então, devemos praticar e exigir a prática de educação às normas e aos outros, do respeito ao direito dos outros, da preservação a vida e meio ambiente, e assim por diante. Todos os envolvidos no sistema trânsito têm que saber que seus atos contribuem diretamente no trânsito, de forma positiva ou negativa, devendo demonstrar, cada qual, sua responsabilidade, tanto na figura de condutor quanto de pedestre, passageiro, ciclista etc.

Você estudará a seguir alguns dos problemas mais comuns nos conglomerados urbanos e verificará algumas soluções encontradas pelo poder público e pelos demais cidadãos. Nesse sentido, você terá condições de verificar a situação do assunto no trânsito de sua localidade.

Seção 1 - Estacionamento

Estacionar consiste na necessidade de que o condutor de veículo tem em deixá-lo parado em determinado local, por certo tempo e preço, salvo os casos em que o condutor levará alguém a determinada localidade, parando seu veículo o tempo preciso apenas para o desembarque do passageiro. A área para estacionamento consta como uma necessidade básica a todos os usuários do sistema trânsito.



Ao se deslocar até o local, para realização de um serviço, por exemplo, o condutor de veículo virará pedestre, mas, para tanto, necessitará deixar seu veículo parado, para desembarcar, com a finalidade de locomover-se a pé até o destino final, pois o veículo é apenas um meio de transporte.

Em uma localidade onde transitam muitas pessoas, existem construções de vários tipos e formas. O comércio é diversificado, havendo escolas, igrejas, mas também bares e *shoppings*. O problema decorrente da falta de vagas a todos os usuários do sistema e condutores de veículos é existente e emergencial.

Conforme Santos (2009, p. 53), nas vias públicas, a responsabilidade é do poder público:

O município é o responsável pela política de uso e ocupação do solo. Ele ao gerenciar o trânsito local terá facilidade de sentir os impactos que aquela política vai ocasionar no trânsito. Vai poder coordenar todas as atividades de forma que suas ações sejam planejadas e direcionadas em favor da comunidade.

O município vai poder analisar em conjunto a sua política de uso e ocupação do solo com o transporte coletivo e o trânsito. Terá mais facilidade de coordenar efetivamente cada projeto que seja ou possa se transformar em um polo atrativo de trânsito e seus reflexos.

E como isso funciona nos shopping centers?

Neste caso, o próprio estabelecimento deve oferecer o estacionamento apropriado, que, na maioria das vezes, cobram pelo uso. No entanto, em muitas situações, a quantidade de vagas ofertadas não é suficiente para o atendimento da demanda. Por consequência dessa falta de vagas, independente do local, tem-se notícia de brigas pela disputa de uma vaga, por motivo banal ou sem relevância. Pessoas, em plena luz do dia ou, ainda, em uma saída noturna, mostram-se agressivas e sem nenhum respeito ao próximo.

Muitas vezes, o ser humano, diante da condução de um veículo, torna-se impaciente e age como se tivesse mais poder do que os outros: não sabe lidar com a inexistência de vaga para si ou, ainda, com a perda de uma vaga para outra pessoa. Isso ocorre por diversos fatores, como:

- falta de educação;
- problemas em casa;
- problemas no trabalho;
- problemas de saúde;
- problemas financeiros;
- uso de drogas lícitas ou ilícitas etc.

No mundo moderno e dinâmico em que vivemos, parece que as pessoas perderam a paciência com tudo e todos. A pressa está presente no dia a dia de todos e ninguém quer perder um minuto sequer a mais, por algo que julga ser desnecessário.

A briga no trânsito, de um modo geral e não somente pela disputa de uma vaga de estacionamento, resulta, por vezes, na ocorrência de homicídio ou de uma lesão corporal, na medida em que os envolvidos partem para agressão física. Nesses casos, a morte ou as lesões são decorrentes do uso de diversas armas, como:

- pedaço de madeira;
- arma de fogo;
- faca;
- ferro etc.

Objetos utilizados para outros fins, como uma caneta que se tem à mão, por exemplo, podem acabar sendo usadas para machucar e perfurar a outra pessoa. As próprias mãos poderão estrangular ou soquear uma pessoa até a morte ou deixá-la com sequelas físicas e/ou mentais. Essas ocorrências não são mais tão raras.

O cidadão deve ser mais paciente e ter consciência de que o veículo e o trânsito não podem servir como armas e que as vias públicas não são próprias para demonstração de agressividade, ira e problemas pessoais.

O trânsito deve ser um local seguro, respeitoso e harmonioso entre todos os usuários, independentemente da posição que ocupam, do cargo social que detêm e do valor e/ou marca do veículo que possuem.

O poder público deve realizar campanhas educativas visando a:

- restabelecer as relações sociais no trânsito;
- apontar os direitos e deveres de cada um; e
- pautar as responsabilidades e consequências dos atos.

Parece que o valor da vida está cada vez mais irrisório, diante de tantas notícias ruins; as brigas no trânsito deixaram de ser fatos esporádicos, para virarem rotina e número em estatística.

A problemática da insuficiência de vagas de estacionamento fica mais aparente e crítica em datas comemorativas. Percebemos isso no dia dos pais, das mães, das crianças, assim como no Natal, em feriados prolongados, nos dias chuvosos, nos dias de lançamento de filmes com repercussão nacional e assim por diante.

Você sabia que, em algumas cidades, a unidade do DETRAN fica dentro de shopping centers?

É o caso do Estado de Pernambuco, em que há loja de atendimento no *Shopping Center Recife*, ou, ainda, o caso do Estado de Santa Catarina, na cidade de São José, em que toda a Delegacia Regional localiza-se dentro do *Shopping Mundo Car* e realiza:

- as atividades de CNH;
- de veículos; e
- emissão de alvarás e RG.

Cadastramento de processo, captura de foto e assinatura, realização de exames etc.

Licenciamento, registro e vistoria.

Nesses casos, o *shopping center* deverá possuir as vagas de estacionamento dos clientes e ter uma margem de oferta e demanda para os usuários do órgão público, que podem se locomover a pé, por transporte público ou por veículo particular. Neste caso, deverá ter local para estacionamento temporário, enquanto busca o serviço público necessário.

Você já deve ter observado que, há alguns anos, os estabelecimentos públicos ou privados, como os supermercados, farmácias, restaurantes, entre outros, destinam vagas de estacionamento aos idosos, localizadas perto das portas de entrada, elevadores e escadas rolantes.

Tal fato ocorre em respeito ao Estatuto do Idoso, que estabelece, no artigo 41, que os estacionamentos públicos e privados são obrigados a reservar vagas de estacionamentos para idosos.

Vejam os:

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso. (BRASIL, 2003).

No ano de 2008, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou a Resolução n. 303, que dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas, no caso de estacionamento em áreas públicas. Regulamentou a forma de identificação do veículo, a competência para sinalização e a emissão de credencial, entre outras disposições.

Vejam os:

Art. 1º As vagas reservadas para os idosos serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com informação complementar e a legenda “IDOSO”, conforme Anexo I desta Resolução e os padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo definido por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Município de domicílio da pessoa idosa a ser credenciada.

§ 3º Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial a que se refere o art. 2º sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas idosas em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º A autorização poderá ser suspensa ou cassada, a qualquer tempo, a critério do órgão emissor, se verificada quaisquer das seguintes irregularidades na credencial:

I - uso de cópia efetuada por qualquer processo;

II - rasurada ou falsificada;

III - em desacordo com as disposições contidas nesta Resolução, especialmente se constatada que a vaga especial não foi utilizada por idoso.

Art. 6º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008c).

O Governo Federal, no mesmo sentido disciplinado para o idoso, já havia publicado a Lei Federal n. 10.098 (BRASIL, 2000), que dispôs sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção. No artigo 7º, especificamente, fixou a obrigatoriedade de reservar 2% das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção.

Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes. (Ibid.).

A dita lei foi regulamentada pelo Decreto n. 5.296 (BRASIL, 2004). Vale a pena lê-lo!

O Conselho Nacional de Trânsito (2008d) publicou a Resolução n. 304 a respeito da disponibilidade de vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.



Você deve estar se perguntando: tais leis são respeitadas pelo poder público e pelos estabelecimentos privados? E ainda: a quem cabe fiscalizar o desrespeito?

Diante das perguntas e do que encontramos no nosso dia a dia, observamos que as vagas com destinação a idosos e deficientes estão presentes na maioria dos estabelecimentos e estacionamentos públicos, por força de lei.

Antes de tudo, é importante dizer que tais vagas de estacionamento exclusivas não deveriam ser desrespeitadas por ninguém, assim como deveriam ter uma rigorosa fiscalização. Afinal, todos nós ficaremos velhos um dia, ou pretendemos chegar lá, e o estatuto que hoje protege outras pessoas um dia

será, também, seu aliado. Nesse sentido, todos devemos nos unir em defesa aos direitos dos idosos, em respeito aos seus direitos e na garantia de futuro mais justo.

No caso de desrespeito pelo poder público, cabe à população fiscalizar e exigir o respeito devido, uma vez que é dever do Estado cumprir e fazer cumprir o disposto na lei. Assim, não deveria haver falta de vagas de estacionamento com essas destinações específicas.

Você pode fazer essa fiscalização sempre que estiver circulando pelas vias públicas. Se constatada a irregularidade, você deverá encaminhar reclamação ao órgão competente sobre o local, da sua cidade.

No caso de estabelecimento privado, o órgão público será competente para exigir o cumprimento do disposto na norma; caso contrário, não libera o alvará, licença, ou outro documento necessário ao funcionamento do local.

Contudo, no caso de estabelecimento privado, o descumprimento destas normas por si só gera efeito negativo para o seu comércio: as pessoas que constatarem a falta de vagas de estacionamento para tal fim, não utilizarão os seus serviços e não adquirirão seus produtos. O mesmo vale aos idosos e portadores de deficiência, que precisam de maior comodidade e segurança.



Porém, ainda podemos pensar na seguinte questão: e se o condutor de veículo, que não é e nem transporta idoso ou portador de deficiência, utilizar-se da vaga com destinação exclusiva para esses: quem irá fiscalizar?

Vejam as duas situações.

1ª - No caso de estacionamento público:

Você não tem dúvida de que a competência é do agente de trânsito, podendo lavrar o devido auto de infração e possível remoção do veículo. Após as formalidades legais, serão aplicadas as demais penalidades correspondentes, como valor pecuniário e pontuação na CNH do condutor.

2ª – No caso de estacionamento privado:

Primeiramente, cabe ao responsável ou gerente do local orientar o condutor do veículo sobre a destinação da vaga e sua importância, solicitando a retirada do veículo. Alguns condutores desrespeitam essas vagas com destinação exclusiva, pois elas se localizam mais próximas às portas de entrada dos estabelecimentos, facilitando o acesso à entrada e saída e à carga e descarga de mercadorias, por exemplo, no caso de compras em supermercados.

Contudo, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – emitiu Nota Técnica n. 413 em resposta à consulta realizada pela URBS – Urbanizadora de Curitiba S/A –, sobre a legalidade da fiscalização das vagas do portador de deficiência e do idoso em *shopping centers*, supermercados e outros estabelecimentos fora das vias públicas, concluindo pela possibilidade de fiscalização de estacionamento privado por agente de trânsito com competência sobre a via. (CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO, 2010).



MINISTÉRIO DAS CIDADES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE INSTRUMENTAL JURÍDICO E DA FISCALIZAÇÃO
Setor do Autarquia Sul - SAS, Quadra 01, Bloco H, 13º Andar, CEP: 70.070-010 - Brasília - DF
Telefones: 061 - 2108-1840 - FAX nº 061 - 2108-1847 - denatran@cidadaes.gov.br

Nota Técnica nº ⁴¹³ /2010/CGLJF/DENATRAN
Processo nº 80000.016452/2010-22
Interessado : URBS URBANIZADORA DE CURITIBA/SA

Assunto: Consulta sobre a legalidade da fiscalização das vagas do portador de deficiência e do idoso em shoppings, supermercados e outros estabelecimentos fora das vias públicas.

Senhora Coordenadora Geral;

1. Trata-se de consulta formulada pela URBS Urbanizadora de Curitiba S/A, feita em face de determinação do Ministério Público de Defesa da Pessoa Portadora de Deficiência e da Pessoa Idosa de Curitiba/PR, para que aquela empresa iniciasse a fiscalização das vagas reservadas aos representados pelo MP, nos estacionamentos de shopping, supermercado e outros estabelecimentos daí a consulta quanto à legalidade da fiscalização das vagas de portadores de deficiência e de idoso em estacionamento de shoppings, supermercado e outro estabelecimento fora das vias públicas, mas de uso coletivo.
2. A reserva de vaga para o IDOSO é assegurada, no estacionamento público e privado, na forma definida pela lei local, nos termos do artigo 41 da Lei n.º 10.741 de 01.out.2003.
3. Para o PORTADOR DE DEFICIÊNCIA a reserva deve ser em toda a área de estacionamento de veículos, localizado em via ou espaço público, na forma do artigo 7º da Lei n.º 10.098 de 19.dez.2003.
4. Em face destas duas normas legais federais o CONTRAN baixou as Resoluções n.º 303 e 304, ambas de 2008, para regulamentar a unificação de sinais e de modelo de credencial do portador de deficiência e do idoso, sem adentrar, no mérito, se, o estacionamento é público ou privado, mas definindo que a desobediência quanto ao uso de tais vagas, incide em multa fixada no art. 181, inciso XVII do CTB, que assim é tipificada:

Art. 181. Estacionar o veículo:

(...)

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificadamente pela sinalização (placas - estacionamento regulamentado);

Nota Técnica - 0248



Infração: leve;

Penalidade: Multa;

Medida Administrativa – remoção do veículo”.

5. A questão que se põe em discussão é quando, se tratar de estacionamento localizado em área privada, mas de uso coletivo, quanto à fiscalização pelo órgão de trânsito competente.
6. Na forma da redação das Leis Federais n.ºs 10.741/2003 e 10.095/2000 a necessidade de reserva de vaga para portador de deficiência e para idoso, obriga o estacionamento público e o estacionamento privado, este último quando for de uso coletivo. Não se trata de mera liberalidade do ente privado em favor do portador de deficiente e do idoso, mas de obrigação legal.
7. O bem privado, de uso comum, para fins eleitorais, são aqueles definidos pela lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil – e, também, aqueles a que a população em geral tem acesso (uso coletivo), tais como cinema, clube, loja, centro comercial, templo, ginásio e estádio (art. 37, § 4º da Lei 9.504 de 1997).
8. De sorte que as vagas em estacionamento privado de uso coletivo, reservadas ao portador de deficiência e ao idoso, se equiparam ao bem de uso comum, na forma da legislação correlata.
9. Estabelece o CTB que: o trânsito de qualquer natureza nas VIAS TERRESTRES abertas à circulação, é regido por ele (art. 1º CTB) e, este considera TRÂNSITO a utilização das VIAS, por veículos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, ESTACIONAMENTO e operação de carga ou descarga” (art. 1º, § 1º CTB).
10. A VIA TERRESTRE é, dentre outros, o logradouro, o caminho e a passagem (art. 2º CTB) e que VIA é a superfície por onde transita veículo. O TRÂNSITO é a movimentação e imobilização de veículos, nas vias terrestres e o ESTACIONAMENTO é a imobilização de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiro (definições do art. 2º e do Anexo I, ambos do CTB).
11. Importante destacar que o CTB regulamenta também as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas (art. 2º, § Único do CTB), onde é assegurada a fiscalização.
12. De onde podemos concluir que o ESTACIONAMENTO (público ou privado), que for de uso coletivo, onde for superfície por onde transitam veículos que podem estar em movimentação ou imobilização (parado ou estacionado), é abrangido pelo CTB e pelas Resoluções CONTRAN n.º 303 e 304, ambas de 2008, e como tal seu uso coletivo é regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre ele, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, cabendo pois a fiscalização e a aplicação de multa prevista no artigo 181, inciso XVII do CTB.
13. Neste sentido foi a Nota Técnica n.º 051/2006, da lavra do Coordenador Geral Joaquim Pereira dos Santos, nos autos do Processo n.º 80001.007682/2006-12, aprovada pelo Diretor do DENATRAN, Dr. Alfredo Peres da Silva, que concluiu no sentido de que: *“em se tratando de vias terrestres abertas a livre circulação, independente destas se localizarem em propriedade pública ou particular, o trânsito nas mesmas rege-se pelas disposições do CTB. Estas disposições são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e aos pedestres”.*
14. Logo, em nosso entendimento, o órgão de fiscalização de trânsito, da respectiva jurisdição, tem competência para aplicar o poder de polícia no estacionamento privado de uso

Nota Técnica – P042

coletivo – aberto ao público em geral - para fiscalizar a aplicação das leis federais n.º 10.098 de 2000 e 10.741 de 2003 e as respectivas Resoluções CONTRAN n.ºs 303 e 304, ambos de 2006, uma vez que tal local se caracteriza como via de trânsito de veículo e estacionamento durante o horário de funcionamento, estando sujeito o infrator, a ser fiscalizado e a receber a penalidade prevista no no inciso XVII do artigo 181 do CTB.

15. À consideração superior.

Brasília, 12 de abril de 2010.


PAULO GOYAZ ALVES DA SILVA
Técnico de Nível Superior

De acordo. Ao senhor Diretor.

Em 13 de abril de 2010.


FLORA MARIA PINTO
Coordenadora-Geral Substituta

De acordo, encaminhe-se a CONJUR.

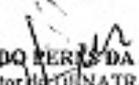

ALFREDO PERES DA SILVA
Diretor de D. NATRAN

Figura 3.1 - Nota Técnica n. 413
Fonte: Conselho Estadual de Trânsito (2010).

No mesmo sentido, foi emitido o Parecer Jurídico n. 282 (CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO, 2010) pela Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades. Esses documentos podem ser encontrados na internet.

No caso da abertura de uma casa noturna, teatro, cinema ou outro tipo de estabelecimento privado, é requisito para o seu funcionamento a existência de vagas de estacionamento para os clientes/usuários, os quais, não podem ficar sujeitos:

- ao acaso;
- a estacionar em local proibido;
- a não ter vaga perto do local;
- a haver mais carros do que vagas etc.

Isso pode acabar se tornando não só um problema entre o cliente e o estabelecimento, mas também corresponder a um problema do poder público.

É importante destacar o artigo 93 disposto no Código de Trânsito (BRASIL, 1997):

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Por exemplo, se houver desejo na realização de um *show* com artista nacional ou internacional em um estabelecimento específico, devem ser analisados vários aspectos, como a quantidade de pessoas que ali estarão presentes e a forma de locomoção utilizada por elas.



Tivemos, há pouco tempo, no Brasil, o *show* do cantor Justin Bieber, em que o poder público montou esquema de trânsito e estacionamento de veículos. Tem-se notícia de que os agentes de trânsito não perdoaram o desrespeito à sinalização de trânsito nesse dia, lavrando-se autos de infração e removendo veículos estacionados irregularmente.

Por acaso você utiliza vagas de estacionamento no centro da cidade onde mora? Já percebeu que há cada vez um número menor de vagas disponíveis? Isso ocorre por variados motivos:

- em decorrência do aumento da quantidade de veículos nas cidades;
- pela facilidade de compra e promoções das concessionárias;
- pela necessidade de locomoção rápida;
- pela agilidade e segurança no transporte etc.

Diante dessa problemática, uma das soluções encontradas pelo poder público e até mesmo uma oportunidade de renda pela iniciativa privada, foram os estacionamentos verticais, que constituem os edifícios-garagens.

Quando localizados no centro da cidade, podem trazer tanto benefícios quanto prejuízos. Ao mesmo tempo em que a quantidade de vagas de garagem é importante e necessária a todos, essa ideia vai de contramão à campanha que existe para que os cidadãos utilizem-se do transporte público, principalmente para o deslocamento ao centro da cidade; caso contrário, ocorrerá um estímulo ao uso de veículo próprio e cada vez mais trânsito.

O que você pensa a respeito disso?

Houve uma discussão a respeito desse assunto na cidade de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina, quando se anunciou a construção de um prédio de oito andares com tecnologia para estacionamento vertical, disponibilizando 256 vagas, ao lado da Catedral Metropolitana, bem no centro da Capital. A prefeitura defende o projeto, mas especialistas são contrários a ele. Aproveite para fazer uma pesquisa sobre esse caso.

Os espaços destinados ao estacionamento de veículos estão cada vez mais escassos nos centros urbanos em virtude do crescimento e desenvolvimento das empresas e comércio local. Desta forma, os municípios tentam regulamentar o seu uso, fixando normas de locação de espaço público, com horário e valor permitido, com a finalidade de controlar o estacionamento de veículos, proporcionando uma maior rotatividade das vagas e, por consequência, o atendimento de interesse público específico. Trata-se da chamada “zona azul”.

Você, assim como outras pessoas, à primeira vista, pensa tratar-se de mais uma cobrança de valores pelo poder público, mas, se houver um estudo mais aprofundado sobre a questão, podemos verificar que a “zona azul” serve para distribuir o uso da vaga de estacionamento na via pública de forma mais igualitária possível, permitindo, por um preço, a permanência do veículo por determinado período. Também visa a arrecadar o valor que será revertido nas despesas de sua manutenção e ao sistema trânsito, pois competirá ao órgão administrar a verba arrecadada. Além disso, será fonte de geração de empregos, pois o trabalho é desempenhado por profissionais devidamente identificados e habilitados para tal fim.

Os órgãos e entidades executivas de trânsito dos municípios poderão criar os estacionamentos rotativos pagos, estabelecendo mecanismos para democratizar o espaço urbano para que se possam estacionar os veículos, é o que prescreve o inciso X do artigo do CTB *‘implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias’*. (SANTOS, 2009, p. 75).

É comum verificarmos as pessoas querendo estacionar seus veículos bem na frente ou em local próximo de seus trabalhos e lá ficar por todo o dia. Com o estacionamento rotativo, isso

não acontece, pois não é permitida a troca de cartão após o tempo estipulado para o estacionamento. O condutor deverá retirar o veículo daquela vaga para que outras pessoas tenham a oportunidade de estacionar no local.

Como a finalidade não é de arrecadar fundos, recomenda-se que o valor a ser cobrado não seja exorbitante, mas que haja um controle efetivo para o cumprimento das regras. Isso inclui um tempo inicial sem a exigência do cartão, para que as pessoas possam estacionar seus veículos e resolverem situações que demandem pouco tempo, como, por exemplo, 20 (vinte) minutos.

Outra solução que os municípios devem adotar é a melhoria no transporte público, para que o cidadão tenha comodidade, segurança, rapidez, eficiência, com valor justo e disponibilidade de horários e itinerários condizentes com suas necessidades.

A melhoria no desempenho do serviço de transporte público resultará na diminuição de filas e congestionamentos nas vias, pois um único veículo transportará grande quantidade de pessoas, nos mais diversos horários. É importante ressaltar a consequência positiva deste item nos horários de “pico”, ou seja, nos horários com maior fluxo, no início da manhã e no final da tarde, em que há entrada de pessoas no trabalho e na escola e suas respectivas saídas. Esse assunto será tratado com mais exemplos e explicações na próxima seção de estudo.

Nesse sentido, o poder público deverá buscar alternativas para a não utilização de veículos próprios nesses horários ou, ao menos, que estes sejam compartilhados com o maior número de pessoas possível.

Deverá o poder público realizar campanhas educativas de trânsito com os seguintes temas, a título de sugestão:

- dar carona pra pessoas conhecidas e familiares é um benefício a todos, que diminuirá a quantidade de veículos nas ruas, filas, congestionamentos e poluição ao meio ambiente;
- usar o transporte público gera menos custo ao usuário;

- incentivar o uso de bicicletas e a criação de ciclovias;
- criar outros meios de transporte coletivos, como, por exemplo, bondinho, metrô, balsa, teleférico, entre outros.

Existem vários outros assuntos interessantes a serem discutidos no sentido de conscientizar a população a respeito de contribuições ao sistema trânsito. Se você fosse propor um debate, quais outros temas sugeriria ao poder público? E à população? Ponha esse assunto em discussão!

Seção 2 - Transporte coletivo

Está definido, no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal (BRASIL, 1988), que a competência para o transporte urbano é do município. A competência passará ao Estado nos casos do transporte ser realizado em mais de um município, ou seja, na existência do transporte intermunicipal, com previsão no artigo 25, § 1º. (Ibid.). O Distrito Federal assume a competência nos casos destinados ao município e ao Estado, conforme artigo 32, § 1º. A competência da União reside na regulamentação dos transportes interestadual e internacional.

Independente da competência e circunscrição, o transporte coletivo deve cumprir as regras de trânsito e o contrato às exigências das Leis n. 8.666 (BRASIL, 1993) e n. 8.987 (BRASIL, 1995), que dispõem sobre licitações e concessões, respectivamente.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente. (BRASIL, 1997).

O Código de Trânsito, no artigo 107, dispõe sobre transporte coletivo da seguinte maneira:

Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade. (Ibid.).

O serviço será desempenhado por empresa que participou e venceu procedimento de licitação, realizando a atividade e explorando o serviço por determinado período, comumente fixado por 20 anos e cobrado diretamente ao usuário que pagará o valor da passagem.

Apesar do valor da passagem ser previamente fixado e fiscalizado, têm-se notícias por todo o país de passeatas protestando contra o aumento indevido ou excedente do seu valor.

O transporte público coletivo urbano compreende a atividade de transporte destinado à coletividade de pessoas, com percurso em áreas urbanas, tendo horários de partida e itinerários predefinidos.

O serviço deverá ser fiscalizado pelo próprio poder público e usuário do transporte, que observará a eficiência na prestação do serviço, garantindo comodidade e segurança aos passageiros.

O veículo mais usado para o transporte coletivo de pessoas é o ônibus, o qual tem capacidade para mais de 20 passageiros sentados, além de poder transportar pessoas em pé e estar dispensado da exigência do cinto de segurança aos passageiros, conforme estabelecido no artigo 105, inciso I, do Código de Trânsito (BRASIL, 1997) e no artigo 2º, inciso IV, alínea “c”, da Resolução n. 14 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998a), que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação.

Se você utiliza o transporte público, sabe muito bem quais são os problemas mais comuns enfrentados diariamente. Citemos alguns:

- quantidade de ônibus insuficiente;
- ônibus de má qualidade, má conservação e sujos;
- nas cidades mais quentes e mais frias, falta de condicionador de ar, para dar maior comodidade aos passageiros;
- falta de ônibus equipado para transporte de pessoas com deficiência. Neste caso, há necessidade da ajuda das pessoas para que a pessoa portadora de deficiência possa ser transportada;
- lotação acima da permitida, principalmente em horários de maior movimento de pessoas etc.

No *link* “Frota” do *site* do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito (MINISTÉRIO DAS CIDADES, [200-]), verifica-se que a frota de veículos sempre aumenta de um ano para outro e, neste ano de 2011, alcança mais de 69 milhões de veículos. Isso representa, entre outros fatores:

- a facilidade de compra oferecida pelos bancos e concessionárias;
- a necessidade de deslocamento rápido e disponível a toda hora;
- segurança;
- higiene;
- comodidade.

O cidadão optou por comprar seu veículo próprio em decorrência das necessidades dos dias atuais, mas também pela má qualidade do serviço público de transporte coletivo disponibilizado.

Importa mencionar possíveis soluções a cada caso. Contudo, deverá o órgão competente diagnosticar quais os problemas existentes no trânsito de sua localidade e, posteriormente, apontar possíveis soluções a fim de amenizá-los. O poder público tem o dever de estudar cada caso profundamente, para que o gerenciamento do trânsito não seja desvalorizado.

Para Santos (2009, p. 52),

Os municípios devem procurar racionalizar o uso da via, pois não adianta querer somente construir novas vias ou alargar as antigas, pois vai chegar certo momento que a capacidade da via vai saturar novamente. É necessário analisar a circulação de cada cidade ou região para diagnosticar os problemas que estão ocasionando os congestionamentos e outros problemas decorrentes. [...] O poder público responsável deve adotar as providências para ter um transporte público eficiente, com tarifas que permitam seu uso por todas as camadas da população, e que estimule os proprietários de automóvel a deixarem seus veículos em casa e passarem a usar o transporte público.

Em cidades com grande fluxo de veículos, o poder público optou pela utilização de faixa exclusiva para o trânsito de veículos destinados ao transporte coletivo. Há casos em que são fixados horários e dias para o uso exclusivo da via pelo transporte coletivo, tendo por objetivo a melhoria no fluxo do trânsito e privilegiando o transporte de uma maior quantidade de pessoas por vez.

Uma questão que pode contribuir com o transporte público, com relação à segurança e à agilidade, é também a qualidade das vias em que o itinerário é traçado. Quando a via é asfaltada com material bom, o ônibus tem maior segurança e fluidez e os passageiros ficam mais bem acomodados durante o trajeto.

Você pode observar que, no caso de uma rua sem pavimentação adequada ou com muitos buracos, por exemplo, mesmo em horários sem muito movimento de veículos, um pequeno trajeto será percorrido em tempo superior ao realmente necessário, caso a via fosse pavimentada e sem buracos. Nesse caso, em função

das más condições da via exemplificada, o percurso teria que seria feito em velocidade menor, para garantir maior segurança e conforto aos ocupantes do veículo.

Outro problema é o da superlotação, que deve ser solucionado por meio da disponibilização de mais veículos nos horários de maior movimento e necessidade de deslocamento das pessoas ao trabalho, escola ou residência. Não pode o usuário pagar por um serviço e sofrer ao usá-lo; entrar num ônibus lotado, sem espaço nem para ficar em pé, está entre os itens mais sufocantes e irritantes para uma pessoa.

Outros fatores, como a qualidade do veículo, higiene, segurança e comodidade, devem ser fiscalizados e exigidos, para que funcionem da melhor forma, mas estão mais vinculados à competência da própria empresa prestadora de serviço, que deve primar pelo serviço de qualidade.

No momento da prestação do serviço, o poder público tem que exigir que o veículo destinado ao transporte respeite as normas de trânsito e, também, que esteja dentro do limite de tempo de utilização, ou seja, o veículo teria que ter, por exemplo, entre 5 a 10 anos de uso.

Toda e qualquer solução a ser empregada em relação ao transporte coletivo deve buscar a humanização da prestação do serviço, visando a um tratamento cordial, gentil e educado ao cidadão.

Imagine a seguinte situação: ao acordar bem cedo, em uma linda segunda-feira com um sol brilhando, você se arruma para ir ao trabalho. Ao sair de casa e entrar no ônibus, o cobrador não lhe dá bom dia, não olha nos seus olhos, não lhe ajuda a passar na catraca, apesar de você estar com dificuldades por estar cheio de documentos e embrulhos nos braços. Isso provavelmente lhe causaria um certo desconforto, ao se dar conta da falta de educação do cobrador.

O motorista e o cobrador são pessoas que representam a empresa de transporte público, ou seja, são eles que fazem a imagem da empresa, que transmitem credibilidade. Este serviço é de utilidade pública e é utilizado não só em todas as horas dos dias “úteis”, mas também em feriados, finais de semana e na madrugada.

Assim, o relacionamento entre os prestadores e usuários do serviço deve ser harmônico e respeitoso, pois, de forma contrária, repercutirá em um trânsito estressante e violento, diante de pessoas mal-educadas e mal-humoradas. Por vezes, é difícil agir de forma cordial, mas todos os envolvidos devem tentar botar isso em prática, em busca de um trânsito com paz.

É importante termos consciência de que o transporte público coletivo consta como uma opção para a diminuição de veículos das ruas, evitando-se filas e congestionamentos. Ademais, isso diminuiria o número de acidentes entre veículos e atropelamentos, pois haveria menor quantidade de veículos pequenos individuais transitando nas vias.

Nesse sentido, o rodízio de circulação de veículos, por número de final de placa, serve como solução, mesmo que temporária. Devemos, no entanto, buscar, analisar e propor outras maneiras de resolver esse problema, com influência direta sobre a qualificação na prestação do serviço público de transporte coletivo de pessoas.

Seção 3 - Carga e descarga

A maioria dos cidadãos pensa que o ato de carregar e descarregar um veículo é apenas o exercício de um direito ou uma necessidade, não tendo conhecimento de que a operação de carga e descarga é considerada trânsito, conforme estabelecido no § 1º do artigo 1º do CTB. (BRASIL, 1997).

O Anexo I do CTB, que trata dos conceitos e definições, estabelece que:

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA -
imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via. (Ibid.).

Devemos ter conhecimento de algumas disposições contidas no Código de Trânsito, referentes ao procedimento de carga e descarga, sua permissão e sinalização.

Vejamos o que dizem os artigos 47 e 48 a respeito disso:

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento. (Ibid.).

Como já apontado, você teve conhecimento de que a falta de estacionamento é um fato comum nos dias de hoje, por isso, é ainda mais importante determinar algumas regras relativas ao estacionamento ou à breve parada do veículo, a fim de não causar transtorno e tumulto ao trânsito.

No caso de vias sem acostamento, deverá o condutor encontrar o local mais adequado e seguro para parar o veículo, mesmo que seja um pouco distante do local onde se encontra a carga para carregar ou para descarregar, porque, em primeiro lugar, está a garantia e segurança da vida e integridade física das pessoas bem como a fluidez do trânsito. É somente depois disso que se deve analisar a comodidade e facilidade para o transporte da mercadoria ou animal.

Não poderá o condutor deixar o veículo parado para operação de carga e descarga, em local que contribua para ocorrência de acidente, como entre veículos ou em local de passagem de pedestres, que podem, por exemplo, ser atropelados ao desviar das mercadorias ou veículo, ou podem tropeçar e se machucar, por não terem visto ou se atentado à situação.

Devemos destacar a obrigação disposta no artigo 94 do Código de Trânsito, no capítulo VIII, “Da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo” (Ibid.), que estabelece o seguinte: “qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado”. (Ibid.). O correto seria este item constar no capítulo das sinalizações e que o órgão competente estabelecesse as regras.

Desta feita, quando houver carregamento ou descarregamento prolongado de materiais, o local deverá ser sinalizado, a fim de se evitar acidentes e danos a terceiros. A sinalização se faz necessária para garantir a segurança ao usuário da via, tanto pedestres como condutores, e para fluidez do trânsito nas vias e calçadas. Não se pode permitir que alguém, ao exercer um direito ou atividade, irresponsavelmente prejudique os demais usuários da via.

Não há previsão específica quanto à forma de sinalização de vias e calçadas no momento da carga e descarga de mercadorias, mas, mesmo assim, deverá o poder público fiscalizar e o interessado verificar uma sinalização eficaz, conforme artigo 95, § 1º, do Código de Trânsito. (Ibid.).

Está previsto, no parágrafo único do artigo 47, que compete ao órgão responsável sobre a via disciplinar as regras de operação de carga e descarga. Tendo em vista estarmos tratando de problemas locais e dentro das cidades, consideraremos a competência do município para estabelecer as regras necessárias ao bom andamento do trânsito quando ocorrer a operação de carga e descarga na via pública.

Deverá o órgão competente sobre a via regulamentar o assunto, fixando:

- horários permitidos e proibidos;
- locais adequados e não adequados;
- forma e modo de sinalização para operação de carga e descarga de mercadorias ou animais.

O poder público não pode deixar essa atividade a critério do condutor do veículo ou dono da empresa que transporta a mercadoria ou, ainda, do responsável pela empresa que a receberá. Caso ocorresse assim, o trânsito provavelmente sofreria consequências negativas decorrentes da livre escolha do envolvidos.

Deverá ainda o poder público prever as punições correspondentes ao descumprimento das regras estabelecidas, não somente ao condutor do veículo ou dono da empresa que carrega e descarrega a mercadoria, mas também à empresa que a está fornecendo ou a recebendo. Todos têm a obrigação de cumprir e fazer cumprir as regras de trânsito com o intuito de zelar pela fluidez e segurança.

Diante de tantas situações, apontadas e vivenciadas no nosso dia a dia, que prejudicam a fluidez e segurança do trânsito, podemos apontar que a falta e o descumprimento de regras de carga e descarga geram transtorno, possibilitando a ocorrência de acidentes.



Nas cidades de Recife e Belo Horizonte, tem-se notícia de que as vagas destinadas à carga e descarga de mercadorias e animais serão rotativas, ou melhor, passarão a integrar o sistema de “zona azul” e têm prazo de permanência fixado mediante pagamento de valor igual ao cobrado aos demais veículos. Isso visa à regulamentação e fiscalização das vagas, bem como ao aproveitamento por um maior número de pessoas que precisam operacionalizar uma carga ou descarga.

Tal fato deve ser considerado positivo no caso de ruas ou avenidas com poucas vagas de estacionamento e que possuem grande quantidade de bares. Para fixação das regras, o poder público verificará a necessidade de estabelecer o tamanho máximo do veículo, para, assim, delimitar a vaga na via e garantir a preservação das vias e do patrimônio histórico, se existente. O poder público poderá, também, restringir tal atividade para o horário noturno, compreendido entre as 22hs e 5hs, momento em que há menos pessoas e veículos transitando pelas vias públicas.



Caso não haja possibilidade de o interessado cumprir as regras, como, por exemplo, ao transportar uma carga indivisível ou em tamanho excedente, poderá entrar em contato com o órgão de trânsito responsável e solicitar uma autorização especial, dependente da necessidade do caso e da possibilidade de permissão, levando-se em consideração os prejuízos ou danos correspondentes.

Como o valor cobrado pelo estacionamento é o mesmo de veículo pequeno, constata-se que o objetivo não é de penalizar ninguém e nem arrecadar maior valor, mas somente possibilitar o uso de uma vaga por mais pessoas.

Quando o poder público cumpre seu dever e fixa as regras a serem cumpridas, aquele que deseja carregar ou descarregar mercadoria ou animal evitará tumulto nas vias e calçadas e

desconforto dos usuários, que, por vezes, precisam desviar dessa situação ou, até mesmo, esperar seu término para poder prosseguir com seu deslocamento.

A mobilidade no trânsito é um direito de todos. Por isso, deve ser garantida e respeitada por todos os seus usuários, não existindo a obrigação apenas do poder público. O respeito às normas é obrigação de todos e faz parte da educação do cidadão, que contribuirá para o bom andamento do trânsito local.

Depois de fixadas as diretrizes de operação de carga e descarga, deverá a fiscalização intensificar suas atividades, a fim de coibir o descumprimentos das regras, evitando-se transtornos e problemas ao trânsito e aos usuários do sistema e buscando a garantia ao trânsito com fluidez e segurança, conforme estabelecido no Código de Trânsito (Ibid.) como direito de todos.



Síntese

Nesta unidade, você observou a grande responsabilidade do poder público municipal no gerenciamento do espaço destinado ao estacionamento público, bem como a fiscalização, no caso de estacionamentos em locais privados, quanto ao cumprimento das normas de trânsito.

E, ainda, o transporte público por ônibus coletivo, seus problemas e suas sugestões de melhoria, bem como a necessidade de criação de novos meios coletivos de transporte e o melhoramento do já existente. Constatou que a operação de carga e descarga configura trânsito e que é assunto relevante em virtude de sua influência na fluidez e segurança viária.

Você constatou a importância da municipalização do trânsito, a partir da qual o município deverá estar política e administrativamente organizado para possuir condições de gerenciar o trânsito local, visando à segurança e fluidez nas vias locais, com emprego de sinalização adequada e fiscalização preventiva e educativa.



Atividades de autoavaliação

- 1) Quais são as leis que estabelecem a destinação de estacionamento exclusivo ao veículo que transporta pessoa com deficiência física ou idosa?

- 2) Como a Constituição Federal define a competência para o transporte de pessoas?

- 3) De quem é a competência para fixar regras de operação de carga e descarga?



Saiba mais

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Trânsito**: reflexões jurídicas. São Paulo: Ed. Letras Jurídicas, 2009. v. 1.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão**: a cidade, o trânsito e você. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LAGE, Cid da Costa; SOUZA, Reinaldo Heitor de. **Como evitar acidentes no trânsito**: informações e técnicas para dirigir e conduzir com segurança. Rio de Janeiro: C. Lage, 2009.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito anotada**. 13. ed. Tubarão – SC: Copiart, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito brasileiro**. 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.

SANTOS, Wilson de Barros. **A responsabilidade do município pelo trânsito seguro**: doutrina e jurisprudência. Recife: Ed. do Autor, 2006.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

UNIDADE 4

4

0 transitar e os redutores de velocidade



Objetivos de aprendizagem

- Aprender sobre as peculiaridades do trânsito dos pedestres, ciclistas e motociclistas.
- Conhecer os tipos de redutores de velocidade e sua importância.



Seções de estudo

Seção 1 Trânsito de pedestres, ciclistas e motociclistas

Seção 2 Os redutores de velocidades



Para início de estudo

Nesta unidade, você verificará as peculiaridades das normas quando se ocupa a posição de pedestre, ciclista e motociclista no trânsito.

Como motociclista, você deverá observar a fragilidade do veículo, que coloca em grande risco a vida do condutor e passageiro, mas que, mesmo assim, consta como o veículo mais utilizado, devido a sua facilidade e rapidez de locomoção e possibilidade de compra. A motocicleta é o veículo com custo mais barato e eficiente para o transporte remunerado de pessoas e de pequenas cargas, mas que deve ser autorizado e regulamentado pelo município.

Tendo em vista a quantidade e a maior agilidade no deslocamento, segundo notícias diárias, a moto é o tipo de veículo que mais se envolve em acidentes, causando danos físicos graves e permanentes aos usuários. Dessa forma, podemos concluir que o dano é elevado em relação ao benefício relativo ao valor de compra do veículo, à agilidade e à rapidez no deslocamento. O condutor e o passageiro desse tipo de veículo deverão levar em consideração todos os fatores e analisar a relação entre custo e benefício, para não haver arrependimento depois de um possível sofrimento.

Você verá a importância que o legislador destinou à normatização de pedestres ou de pessoas sem veículo no trânsito, a fim de definir regras e garantir a fluidez e segurança desse sistema.

O Código de Trânsito (BRASIL, 1997) busca o bem-estar social e seu reflexo no sistema trânsito para que todos os envolvidos tenham conhecimento e pratiquem seus direitos e suas obrigações, contribuindo de forma positiva para o trânsito correto, seguro, dinâmico, ágil, cordial, respeitoso e coerente.

O ciclista é o condutor que também sofre no trânsito diante dos demais veículos com maior tamanho e velocidade, devido à sua

fragilidade e impotência. Assim, sempre terá que cumprir as regras e utilizar equipamentos obrigatórios, a fim de ser visto pelos outros e obter a segurança apropriada. Os demais veículos e usuários devem ter atenção redobrada sempre que estiverem próximos de um ciclista, dando-lhe preferência na via e segurança nas atitudes e manobras.

O uso da bicicleta é visto como uma grande e importante contribuição para a preservação do meio ambiente, pois não polui, salvo no caso de uso de motor (bicicleta motorizada) e também na diminuição de filas e congestionamentos.

Todos os cidadãos devem contribuir para preservação do meio ambiente, evitando a sua contaminação e poluição. No caso do trânsito, a poluição afeta mais a qualidade do ar, por meio dos combustíveis queimados pelos veículos. Em algumas cidades, a poluição do ar é maior e mais sentida pelas pessoas, como, por exemplo, São Paulo, uma das maiores cidades e com maior número de veículos transitando diariamente. Em cidades menores, menos populosas, do interior ou litoral, a poluição é menos sentida, devido à maior quantidade de vegetação e à existência de brisa do mar, que contribui para a melhoria na qualidade do ar e diminuição da poluição.

A poluição oriunda dos veículos pode ser sentida de forma direta por um motociclista, ao ultrapassar um caminhão, ou por um pedestre, ao aguardar um ônibus, local em que passam muitos veículos.

Outra contribuição do trânsito à poluição do meio ambiente está presente quando a ocorrência de um acidente de trânsito afetar rios, lagos, lagoas, praias e vegetação.



Por exemplo, no momento em que ocorre o derramamento de óleo e produtos químicos venenosos ou ácidos, transportados pelo veículo que se envolveu no acidente.

Vejam os quais são alguns dos efeitos causados pela poluição do ar:

- afeta diretamente a saúde das pessoas e dos animais;
- afeta a qualidade de plantações e vegetações;
- desencadeia doenças ou agrava as já existentes;
- causa mudança de temperatura; e
- eleva e altera a ocorrência de chuvas.

Às vezes, a poluição do ar é tão grave e densa que não permite a passagem dos raios solares, deixando o tempo nublado e abafado.

A poluição do ar gera gastos extras e valor alto aos cofres públicos, porque o poder público tem o dever de garantir o direito à saúde de todos. O gasto poderia ser evitado, caso houvesse política pública para prevenção e diminuição da poluição do meio ambiente, momento de atuação do poder público e todos os cidadãos. A população precisa ter mais conhecimento a respeito dos direitos, das obrigações e da real situação dos danos existentes e sofridos pela poluição do ar, pois o desconhecimento da situação pode ser causa da sua produção.

As indústrias de veículos devem realizar pesquisas e fabricar veículos menos poluentes. No mesmo sentido, os proprietários de veículos devem fazer manutenções periódicas, com o objetivo de regular o motor e, assim, diminuir a combustão errada que contribui para poluição do ar, desgaste do veículo e maior gasto de combustível.

Poder público, fábrica
de veículos e população.

A união de esforços de **todos os envolvidos** no sistema trânsito contribuirá para diminuição da poluição do ar e para a melhoria na vida e saúde das pessoas, animais, vegetação, plantações etc.

Ainda, atualmente, diante de tantas comidas prontas, com gordura e conservantes e falta de tempo para uma alimentação saudável e prática de exercício físico, pode-se considerar o uso da bicicleta, como meio de transporte e locomoção até o trabalho ou escola/faculdade, como forma de exercício, ajudando na saúde do

corpo e da mente. Na condução de uma bicicleta, a pessoa poderá observar melhor as paisagens pelas quais passará, o que contribui, também, com o seu bem-estar.

Além dos tipos de transportes, para garantir uma fluidez e segurança no trânsito, o poder público poderá utilizar-se de redutores de velocidades, mais em centros urbanos com maior fluxo de pessoas e veículos, devido à existência de comércios, igrejas, hospitais, restaurantes, *shoppings* etc. Você conhecerá alguns tipos de redutores que o poder público utiliza para atingir o objetivo maior de garantir a fluidez e segurança no trânsito, conforme estabelecido pelo Código de Trânsito. (BRASIL, 1997).

O redutor de velocidade mais conhecido é a lombada, mas existem, também:

- as valetas;
- os sonorizadores;
- as lombadas eletrônicas;
- os radares, entre outros.

Esses redutores servem para impor ao condutor do veículo a redução da velocidade, devido ao fluxo elevado de veículos e pedestres ou devido ao estabelecimento existente no local.



Em locais como hospital, órgão público, escola, universidade, cruzamento, por exemplo.

Se todos os usuários do sistema trânsito respeitassem a legislação e as sinalizações presentes nas vias, não haveria necessidade de utilização de redutores de velocidade, uma vez que bastaria ao órgão com competência sobre a via determinar o limite da velocidade por meio de sinalização.

Dessa forma, haveria redução de custo para manutenção do trânsito, pois bastaria apenas a utilização da sinalização vertical ou horizontal. De forma contrária, o órgão utiliza redutores de velocidade e ainda tem a obrigação de fazer constar a devida sinalização de alerta sobre a sua existência. Assim, há o emprego de dois dispositivos. Se houvesse mais educação e respeito no trânsito, apenas a sinalização bastaria.

A sinalização de trânsito é norteadada por alguns requisitos funcionais, concernentes à busca da eficiência no desempenho da atividade da Administração Pública, à garantia do direito do usuário da via ao trânsito seguro, ao cumprimento correto das normas e à supremacia do interesse público quanto ao trânsito com maior fluidez. Cita-se:

OS REQUISITOS FUNCIONAIS DA SINALIZAÇÃO SÃO:

RESPEITO – a sinalização deve conquistar o respeito do usuário;

CLAREZA – a mensagem deve ser de fácil identificação, sem ambiguidade;

RAPIDEZ – o significado da mensagem não deve demandar muito tempo para ser percebido;

CONSTÂNCIA – a transmissão da mensagem deve se fazer durante todo o período de validade (dia, noite);

UNIFORMIDADE – meio de atingir clareza e rapidez no entendimento (lógica, sinais, significado, aplicação, disposição e forma);

LEGALIDADE – conformidade com o CTB, seus anexos, resoluções e portarias dos CONTRAN, normas e recomendações técnicas existentes;

ECONOMIA – custos de implementação e manutenção. (SILVA; BOLDORI, 2008, p. 159).

A sinalização vertical caracteriza-se pelo uso de placas para áreas urbanas e rurais, com a finalidade de indicar, advertir o usuário ou regulamentar a via, caracterizando-se como:

Um subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista,

transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos. (BRASIL, 1997).

A sinalização horizontal é usada para advertir o usuário da via, caracterizando-se pelo conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em formas e cores diversas, colocadas no pavimento da via, no solo.

Como o objetivo maior é a preservação da vida e a segurança no trânsito, não se pode pensar em economizar valor pecuniário, pois o dever do órgão público é realizar estudos com o intuito de aplicar a legislação de trânsito e evitar acidentes e prejuízos de qualquer ordem aos usuários.

Você observará que, em alguns casos, o poder público utiliza dispositivos como redutores de velocidade de forma errada ou que a própria norma proíbe. Isso pode ocorrer pelo descaso ou desconhecimento daqueles com competência legal. Na condição de usuário e conhecedor do sistema, você terá condições de verificar o problema e buscar a solução mais adequada.

Seção 1 - Trânsito de pedestres, ciclistas e motociclistas

1.1 – Trânsito de pedestres

Como você já aprendeu, o trânsito não envolve apenas veículos; existe, também, o trânsito de pedestres, conhecido como o trânsito sem veículo. A legislação dedicou um capítulo específico ao pedestre e aos condutores de veículos não motorizados, previsto no Capítulo IV a partir do artigo 68 do Código Nacional de Trânsito. (BRASIL, 1997).

Esse assunto é importante, tendo em vista ser o pedestre o elemento mais fraco do sistema trânsito ao nos referirmos aos veículos motorizados. Também é de seu direito o trânsito seguro e com fluidez, que garanta a vida e a integridade física.

As calçadas são as vias do pedestre, com destinação própria, podendo ser utilizadas para outro fim somente quando não prejudicar o fluxo de pedestres, aqui a considerar também a segurança.

O Código de Trânsito diferenciou o fluxo e o uso da pista de rolamento pelos pedestres, no caso de falta ou impedimento do uso da calçada, tratando-se de áreas urbanas ou rurais.

Art. 68.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida. (Ibid.).

Importantes são as regras destinadas à travessia dos pedestres, a fim de garantir a segurança e a não ocorrência de acidentes de trânsito. Prima-se pela preferência do pedestre, por ele estar em desvantagem com relação aos veículos.

Vejamos o que dizem os artigos 69 e 70 a respeito:

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos. (Ibid.).

O Código de Trânsito prevê, em seu artigo 71, que o poder público deverá manter as faixas e passagens de pedestres corretamente identificadas e sinalizadas, mas sabemos que isso não acontece na maioria das vias públicas que utilizamos no dia a dia. Desta forma, você poderá observar e anotar todas as falhas existentes neste aspecto e exigir a correção e a devida sinalização, conforme assegurado no artigo 72 do Código de Trânsito. (Ibid.).

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

A Resolução n. 248/2007 do CONTRAN (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2007c) dispôs sobre a autuação, notificação e aplicação de penalidades nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas sem a utilização de veículos, expressamente mencionadas no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) e estabelece as informações mínimas que deverão constar do **auto de infração** específico.

Auto de infração é o documento em que constam as informações da infração cometida pelo condutor ou proprietário do veículo.

O auto de infração é preenchido e lavrado pelo agente de trânsito, o qual faz constar:

- os dados do infrator (condutor ou proprietário);
- os dados do veículo;
- a norma de trânsito que foi desrespeitada; e
- o código da infração.

Para o preenchimento do auto de infração, ou seja, para registro de suposta infração cometida, o agente deverá respeitar as regras estabelecidas previstas no artigo 280 e seguintes do CTB (BRASIL, 1997) e Resoluções do CONTRAN n. 248 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2007c).

Contudo, essa norma é carecedora de praticidade no dia a dia do agente público, que precisa, para cadastramento no sistema informatizado, de placa do veículo com o qual foi cometida a infração e, para aplicar a penalidade, o registro de CNH. Entretanto, a regra existe e, por isso, deve ser cumprida.

Nesse caso, o poder público teria que adequar o sistema e formatá-lo com as exigências da norma, a fim de alcançar o seu cumprimento e poder lavrar o auto de infração, conforme Anexo II da mencionada Resolução, pelas infrações do artigo 93 e 95 do CTB. (Ibid.).

1.2 – Trânsito de ciclistas

No tocante às bicicletas, você já verificou tratar-se de um tipo de veículo na maioria das vezes sem motor, sendo de propulsão humana, apesar de já terem sido criadas bicicletas movidas a motor ou à eletricidade.

Importante saber que o ciclista desmontado da bicicleta é igualado ao pedestre em direitos e deveres, podendo usar da calçada como via preferencial, conforme artigo 68, § 1º, do Código de Trânsito. (BRASIL, 1997).

As bicicletas elétricas são vendidas no mercado das cidades. São valorizadas pelos seguintes fatores:

- não poluem o meio ambiente;
- são fáceis de deslocar;
- não causam congestionamentos;
- não causam poluição sonora; e
- utilizam bateria que recarrega de forma fácil, rápida e econômica.

Mas o proprietário desse tipo de veículo deve ficar atento à legislação sobre o assunto. A bicicleta elétrica, por exemplo, deve ser licenciada e registrada pelo município, apesar de muitos não o fazerem. O condutor deve portar habilitação própria e específica. Assim, os centros de formação de condutores devem oferecer curso para obtenção desse tipo de categoria ou veículo. E, ainda, nos casos em que o poder público não cumprir a norma, como, por exemplo, a de fornecer habilitação ou registrar e licenciar o veículo, deve ser responsabilizado.

O proprietário da bicicleta elétrica não pode ser privado de usá-la devido à omissão e ao descaso do poder público, que deve conhecer a norma e cumpri-la. O órgão competente, deixando de cumprir com suas obrigações, causa prejuízo ao proprietário, que tem interesse em facilitar o seu deslocamento e, assim, contribuir com a diminuição de congestionamento e filas nas vias públicas.

O poder público precisa dar maior atenção a esse tema, com o intuito de potencializar:

- a fluidez do trânsito;
- a não poluição do meio ambiente; e
- o aumento do número de bicicletas elétricas circulando nas vias.

O indivíduo que trabalha com entregas, por exemplo, poderá utilizar-se da bicicleta elétrica para o desempenho de seu trabalho, deixando de o fazer a pé, que leva mais tempo, ou com moto, que custa mais. Nesse sentido, a entrega com o uso da bicicleta elétrica agiliza a entrega, diminui o custo e não prejudica o meio ambiente.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabeleceu, na Resolução n. 315, a equiparação da bicicleta elétrica ao veículo tipo ciclomotor, considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor e o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito.

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como cicloelétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

Parágrafo único. Inclui-se nesta definição de cicloelétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motoriz agregado posteriormente à sua estrutura. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2009a).

Há, também, as bicicletas movidas a motor, cujo registro e licenciamento competem ao município. Isso pode ser meio complicado na medida em que não há muito interesse no assunto, apesar de sua importância na condição de ser um diferencial no sistema trânsito.

Contudo, a bicicleta movida a motor será classificada como ciclomotor, motocicleta, motoneta, na medida em que respeitará o tipo de tração usada e a velocidade atingida, na medida em que perdeu sua característica básica de ser tracionada por pedais. Dessa maneira, deixará de respeitar as regras fixadas para bicicletas e respeitará as regras específicas aos demais veículos.

O administrador público deverá se preocupar em destinar estacionamento próprio para esses tipos de veículos e na criação de via exclusiva, tendo em vista a fragilidade do bem e o aumento de usuários, a fim de dar maior fluidez ao trânsito e segurança àqueles que utilizam esse tipo de transporte.

Os condutores de bicicletas têm regras e direitos próprios, mas que, por vezes, não são respeitados por falta de conhecimento, como, por exemplo, o uso de equipamentos próprios definidos pela Resolução n. 46 do CONTRAN. (1998).

Art. 1º As bicicletas com aro superior a vinte deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos obrigatórios:

- I - espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;
- II - campainha, entendido como tal o dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico, ou pneumático, capaz de identificar uma bicicleta em movimento;
- III - sinalização noturna, composta de retrorefletores, com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra a ação das intempéries, nos seguintes locais:
 - a) na dianteira, nas cores branca ou amarela;
 - b) na traseira na cor vermelha;
 - c) nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

No caso de competição esportiva, determinados tipos de bicicletas são dispensados do uso de equipamento, como o retrovisor e a campainha.

A Resolução n. 349 do CONTRAN (2010a) define a forma do transporte de bicicleta em veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário, de acordo com sua particularidade de tamanho, uso e a necessidade do transporte na parte externa do veículo.



Para saber mais sobre esse assunto, leia as resoluções mencionadas e os artigos 21, 38, 39, 58 e 59 do CTB. (BRASIL, 1997).

1.3 – Trânsito de motociclistas

As motocicletas são os veículos mais comuns e utilizados no dia a dia, principalmente em função do deslocamento fácil e rápido nos tempos em que as filas e congestionamentos ocupam muitas horas da vida do cidadão e quilômetros das vias públicas.

Você deve saber que, no artigo 54 do Código de Trânsito (Ibid.), houve a preocupação na legislação com o motociclista. Assim sendo, foram estabelecidas algumas regras básicas, além de outras, fixadas ao longo do tempo, que serão mostradas adiante.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Há resoluções publicadas pelo CONTRAN que fixam as características dos capacetes de uso obrigatório pelos motociclistas e passageiros, mas não definem o vestuário

adequado ao mesmo. Isso faz com que seja necessária uma legislação específica para a correspondente fiscalização e aplicação de sanções adequadas, salvo no caso de atividade remunerada prevista na Resolução n. 356 do CONTRAN. (2010c).

As motocicletas são utilizadas para transporte de carga e de pessoas, como os mototáxis, que devem ter regulamentação municipal para serem permitidos. A Resolução n. 356 do CONTRAN (Id.), vigente desde agosto de 2011, estabeleceu requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta.

Nesses casos, os veículos deverão estar registrados na categoria aluguel e usar placa na cor vermelha, para melhor identificação. Também devem ter equipamentos próprios, visando à proteção do condutor, da carga, do passageiro e dos demais usuários da via, a fim de evitar danos e acidentes.

Contudo, para o exercício das atividades previstas na Resolução n. 356 do CONTRAN (2010c), o interessado deverá cumprir o disposto na Resolução n. 350 do CONTRAN (2010b), que instituiu curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxistas) e em entrega de mercadorias (motofretistas) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

Correta a legislação, em definir regras e curso para o desempenho da atividade, devido ao grau de fragilidade do veículo e ao grande número de usuários. Há equipamentos comuns para o caso de transporte de carga e passageiro, mas a legislação definiu regras específicas para cada caso, conforme suas particularidades. Para isso, é importante que você leia e conheça a norma, sempre observando que o veículo tipo motocicleta e motoneta são os que mais põem em risco a vida do condutor e passageiro, pela falta de segurança, proteção e fragilidade diante dos demais veículos.

O motociclista deverá observar o uso obrigatório de capacete e óculos, por exemplo, conforme definido na norma, a fim de preservar sua vida e dar mais segurança e menos danos no caso de ocorrência de acidente.



No caso de transporte de produtos perigosos, como o de botijões de gás, deverá o condutor possuir curso especializado para tanto e ainda respeitar a forma e quantidade para que o transporte seja permitido e seguro a todos.

Você tem conhecimento, pelas notícias diárias, de que o maior prejudicado na ocorrência de acidente de trânsito é o motociclista e seu passageiro, representando descaso e desrespeito às normas, tanto por parte do motociclista como pelos demais usuários que não o respeitam, devido à sua vulnerabilidade, causada pela desproporção de tamanho.

Com isso, já houve a preocupação com relação à criação de norma para proibir o trânsito de motocicletas entre veículos, devido aos seguintes fatores:

- grande número de acidentes;
- imprudência dos motociclistas;
- falta de visibilidade desse veículo; e
- desrespeito pelos demais veículos.

Entretanto, o projeto de lei não foi aprovado. Nesse sentido, permanece a falta de normatização e fiscalização sobre o assunto. O Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução n. 158, que proíbe o uso de pneus reformados por qualquer tipo de processo, bem como rodas que apresentem quebras, trincas e deformações. Importante apontar os pontos considerados para confecção da norma.

Considerando a necessidade de prover condições de segurança para a circulação dos veículos automotores de duas ou três rodas, conforme está disposto no caput do art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Considerando que pneu reformado (recauchutado, recapado ou remoldado) não oferece condições mínimas de segurança para uso em veículos automotores de duas ou três rodas.

Considerando a necessidade de prevenir os riscos ao condutor e passageiro desses veículos automotores. (CONSELHO NACIONAL DO TRÂNSITO, 2004a).

O condutor que desrespeitar o disposto na Resolução n. 158 (Ibid.) está sujeito às penalidades fixadas no artigo 230, inciso X do CTB. (BRASIL, 1997).

Os veículos tipo motoneta e motocicletas poderão tracionar os veículos semirreboques, projetados para o uso exclusivo, conforme disposto no artigo 1º, *caput*, da Resolução n. 273 do CONTRAN (2008a) e considerando o disposto no artigo 244, § 3º, do CTB.

Art. 1º - Motocicletas e motonetas dotadas de motor com mais de 120 centímetros cúbicos poderão tracionar semirreboques, especialmente projetados e para uso exclusivo desses veículos, devidamente homologados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, observados os limites de capacidade máxima de tração, indicados pelo fabricante ou importador da motocicleta ou da motoneta. (BRASIL, 1997).

Dessa forma, por previsão expressa da norma, não poderão as motonetas ou motocicletas tracionarem reboques, mesmo que criados para este fim, e tipos de veículos. A diferença entre semirreboque e reboque consta no Anexo I do CTB, que define suas características: “SEMIRREBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação. REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor”. (Ibid.).

A maior diferença entre os tipos de veículos semirreboque e reboque é a forma de fixação ao veículo que traciona: em um, é apoiado e em outro, engatado.



A educação de trânsito deve fazer parte de cada usuário do trânsito.

Apesar de caber ao poder público os atos de normatização e fiscalização, o sistema trânsito fluído e seguro depende das atitudes isoladas de cada um.

Seção 2 - Os redutores de velocidades

Redutores de velocidades são utilizados para garantir a segurança e fluidez no trânsito e, ainda, para preservar a vida e integridade física de passageiros e condutores. Você verá, a seguir, algumas regras que devem ser respeitadas para colocação de redutor de velocidade nas vias públicas, conforme:

- tamanho;
- forma;
- modelo; e
- cor.

Cabe ao poder público cumprir as regras estipuladas, em garantia da ordem pública e do bem comum, pois, por exemplo, se houver um redutor de velocidade na via sem a adequada sinalização ou tamanho, isso colocará a segurança do condutor e demais envolvidos em risco, possibilitando a ocorrência de acidente de trânsito.

Vejamos como isso funciona.

O órgão responsável pela via analisará o tipo de redutor necessário ao caso conforme o local. Os locais mais comuns para os redutores de velocidade são os próximos:

- aos cruzamentos;
- às vias de acesso à entrada da cidade;
- aos órgãos públicos;
- aos *shoppings centers*;
- ao comércio;
- aos hospitais;
- aos colégios etc.

Os redutores são usados para alertar o condutor sobre a necessidade de aumentar a atenção e diminuir a velocidade, em virtude do fluxo de veículos e pedestres ou pelo tipo de serviço ali presente.



Nas proximidades de hospitais, por exemplo, onde há obrigação de menor velocidade e maiores cuidados no trânsito.

O poder público tem a obrigação de sinalizar a via que possui o redutor de velocidade, em cumprimento à norma e, também, para evitar que o condutor se envolva em acidente ou estrague seu veículo, por desconhecimento da utilização. Quem passar em alta velocidade em uma lombada, por exemplo, poderá danificar a suspensão de seu veículo.

O artigo 334 do CTB estabelece a necessidade de homologação das ondulações transversais pelo órgão com competência sobre a via, no prazo de um ano após a publicação do Código de Trânsito, que data de 23 de setembro de 1997, assim, o prazo tem seu término na mesma data do ano seguinte.

Art. 334. As ondulações transversais existentes deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação deste Código, devendo ser retiradas em caso contrário. (BRASIL, 1997).

Agora vejamos a seguinte questão: e se não houver essa homologação e o órgão competente não cumprir com sua obrigação, a quem caberá fiscalizar? Nesse caso, os demais órgãos ou entidades, assim como qualquer usuário do sistema, em busca do cumprimento das normas e segurança e fluidez no trânsito.

O Código de Trânsito, no artigo 94, parágrafo único, previu a necessidade de definição pelo Conselho Nacional de Trânsito dos casos e formas para utilização dos tipos de redutores de velocidade.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN. (Ibid.).

Sobre o assunto, Rizzardo (2008, p. 225) afirma o seguinte:

É que tais sinalizadores e equipamentos destinam-se unicamente às vias de tráfego bastante livre e a locais onde se faz necessária a redução da velocidade por circunstâncias especiais, como nas proximidades de colégios, hospitais, centros comerciais, cruzamentos, e entradas de cidades. Normalmente, já existem outros tipos de sinalização nesses pontos. Ademais, referidos instrumentos de conter a velocidade constituem-se em fatores de perigo, máximo quando não bem sinalizados e construídos em tamanhos, altura e largura inadequados. E se exigem prévia sinalização, não se justifica a repetição através de um segundo tipo.

Passaremos a verificar alguns tipos de redutores de velocidade.

2.1 – Ondulação transversal (lombada)

Um dos redutores de velocidade mais conhecidos é a lombada, tecnicamente denominada de ondulação transversal. É utilizada quando se verifica que o local apresenta risco ao trânsito e aos seus usuários devido à quantidade de veículos e pedestres que transitam por ali, o que potencializa a ocorrência de acidentes.

Está disposto, na Resolução n. 39 do CONTRAN (1998b), as exigências concernentes à implantação das ondulações transversais e ao modelo a ser seguido.

Vejamos:

Art. 1º A implantação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser colocadas após estudo de outras alternativas de engenharia de tráfego, quando estas possibilidades se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes.

Art. 2º As ondulações transversais devem ser utilizadas em locais onde se pretenda reduzir a velocidade do veículo, de forma imperativa, principalmente naqueles onde há grande movimentação de pedestres.

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como redutor de velocidade ou ondulação transversal.

Art. 3º As ondulações transversais às vias públicas denominam-se TIPO I e TIPO II e deverão atender aos projetos-tipo constantes do ANEXO I da presente Resolução. Deverão apresentar as seguintes dimensões:

I - TIPO I:

largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;

comprimento: 1,50;

altura: até 0,08m.

II - TIPO II:

largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;

comprimento: 3,70m;

altura: até 0,10m.

Pelo texto apresentado, você observou que a competência para colocação de tal dispositivo na via será do órgão que tem circunscrição sobre ela e que há dois tipos de ondulações transversais, com diferença no tocante ao comprimento e altura.

O anexo I da Resolução n. 39 demonstra, em desenho, como deve ser feito cada tipo de ondulação transversal.

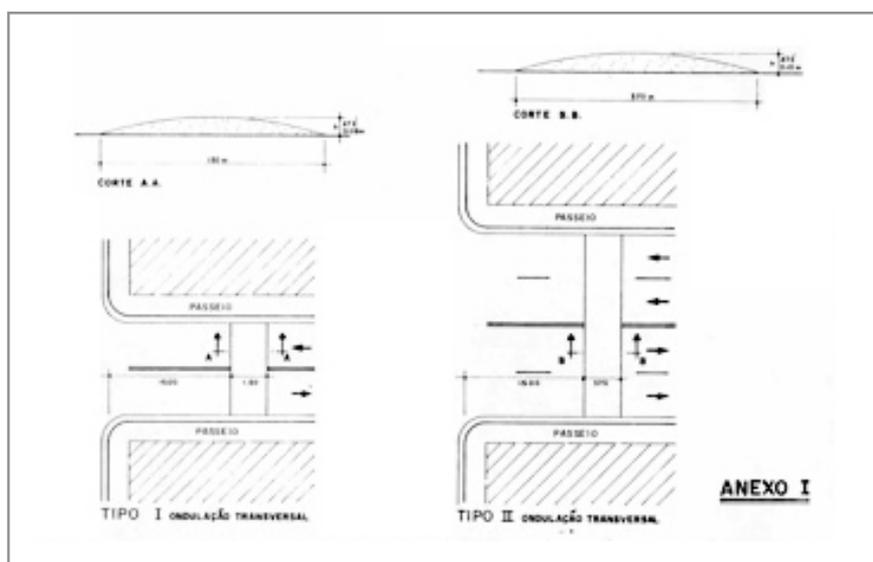


Figura 4.1 - Tipos de ondulações transversais
 Fonte: Conselho Nacional de Trânsito (1998b).

O estudo a ser realizado pelo poder público deverá verificar, em primeiro lugar, a necessidade da instalação de redutor de velocidade na via. Depois dessa afirmação, terá que levar em consideração, quando decidido pelo tipo de ondulação transversal (lombada), qual a velocidade que deverá ser atingida e respeitada pelo condutor e o tipo de via pública. Assim prevê a Resolução n. 39. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998b).

Art. 5º As ondulações transversais são:

I - TIPO I: Somente poderão ser instaladas quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 20km/h, em vias locais, onde não circulem linhas regulares de transporte coletivo;

II - TIPO II: Só poderão ser instaladas nas vias:

- a) rurais (rodovias) em segmentos que atravessam aglomerados urbanos com edificações lindeiras;
- b) coletoras;
- c) locais, quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 30km/h.

O órgão com competência sobre a via deverá, mesmo após realizado estudo e devidamente instalada a ondulação transversal, monitorar e fiscalizar o local, para verificar o desempenho do dispositivo usado e obter *feedback* a respeito de sua implantação. Esse *feedback* refere-se, por exemplo, a verificar se houve contribuição com resultados positivos para redução de acidentes, por um período de um ano, no mínimo, conforme previsto no artigo 7º da Resolução n. 39. (Ibid.).

A Resolução n. 39 dispõe sobre os critérios de escolha desse tipo de redutor de velocidade, indica a distância apropriada entre as ondulações, assim como a sinalização adequada, para que o condutor e demais usuários do sistema tenham visibilidade e não se envolvam em acidentes, devido à omissão ou erro do órgão público em cumprir as regras estabelecidas.

Art. 7º Recomenda-se que após a implantação das ondulações transversais a autoridade com circunscrição sobre a rodovia monitore o seu desempenho por um período mínimo de 1 (um) ano, devendo estudar outra solução de engenharia de tráfego, quando não for verificada expressiva redução do índice de acidentes no local.

Art. 8º Para a colocação de ondulações transversais do TIPO I e do TIPO II deverão ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- I - índice de acidentes significativo ou risco potencial de acidentes;
- II - ausência de rampas em rodovias com declividade superior a 4% ao longo do trecho;
- III - ausência de rampas em vias urbanas com declividade superior a 6% ao longo do trecho;

IV - ausência de curvas ou interferências visuais que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;

V - volume de tráfego inferior a 600 veículos por hora durante os períodos de pico, podendo a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via admitir volumes mais elevados, em locais com grande movimentação de pedestres, devendo ser justificados por estudos de engenharia de tráfego no local de implantação do dispositivo;

VI - existência de pavimentos rígidos, semirrígidos ou flexíveis em bom estado de conservação.

Art. 9º A colocação de ondulações transversais na via, só será admitida, se acompanhada a devida sinalização, constando, no mínimo, de:

I - placa de Regulamentação “Velocidade Máxima Permitida”, R-19, limitando a velocidade até um máximo de 20km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO I e até um máximo de 30km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO II, sempre antecedendo o obstáculo, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN e restabelecendo a velocidade da via após a transposição do dispositivo;

II - placas de Advertência “Saliência ou Lombada”, A-18, instaladas, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução;

III - no caso de ondulações transversais do TIPO II, implantadas em série, em rodovias, deverão ser instaladas placas de advertência com informação complementar, indicando início e término do segmento tratado com estes dispositivos, conforme exemplo de aplicação constante do ANEXO IV, da presente Resolução;

IV - marcas oblíquas com largura mínima de 0,25m pintadas na cor amarela, espaçadas de no máximo de 0,50m, alternadamente, sobre o obstáculo admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como a intercalada nas cores preta e amarela, principalmente no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução.

Art. 10 Recomenda-se que as ondulações transversais do TIPO II, nas rodovias, sejam precedidas da pintura de linhas de estímulo à redução de velocidade, calculadas de acordo com a velocidade operacional da via, conforme previsto no item 2.2 do ANEXO II do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 11 Durante a fase de implantação das ondulações transversais poderão ser colocadas faixas de pano, informando sua localização, como dispositivo complementar de sinalização.

Art. 12 A colocação de ondulações transversais próximas as esquinas, em vias urbanas, deve respeitar uma distância mínima de 15m do alinhamento do meio-fio da via transversal.

§ 1º A distância mínima entre duas ondulações sucessivas, em vias urbanas, deverá ser de 50m. e nas rodovias, entre ondulações transversais sucessivas, deverá ser de 100m.

§ 2º Numa sequência de ondulações implantadas em série, em rodovias, recomenda-se manter uma distância máxima de 200m entre duas ondulações consecutivas.

Art. 13 As ondulações transversais deverão ser executadas dentro dos padrões estabelecidos nesta Resolução.

Art. 14 No caso do não cumprimento do exposto anteriormente a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adotar as providências necessárias para sua imediata remoção.

Art. 15 A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeitará o infrator às penalidades previstas no § 3º do art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro. (Ibid.).

Vale a pena verificar as ilustrações contidas nos anexos da Resolução n. 39. Para isso, é só buscá-la em pesquisa na internet.

Caso o poder público não sinalize corretamente a existência de uma lombada ou, ainda, não o faça nos padrões estabelecidos pela norma, poderá ser responsabilizado pela ocorrência de dano ao próprio usuário da via ou ao seu veículo. Se o condutor danificar seu veículo ao passar por uma lombada não sinalizada corretamente, ele deve exigir o ressarcimento do dano ao poder público, em respeito ao disposto no artigo 1º, § 3º, do CTB. (BRASIL, 1997).

Importante destacar a jurisprudência sobre a responsabilidade do órgão público, tanto em acidente envolvendo o condutor de veículo, como em acidentes envolvendo ciclistas ou pedestres.

Vejam alguns exemplos:

Ementa 1: Responsabilidade Civil do Estado. Danos materiais. Acidente em veículo causado por lombada não sinalizada na via pública. Não comprovação de culpa da vítima na ocorrência. Responsabilidade objetiva do réu configurada. Omissão do Poder Público caracterizando a “ante du service”. Indenização por dano material bem fixada. Sentença mantida. Recurso improvido. (*in* APL 1520691320068260000 SP 0152069-13.2006.8.26.0000, Relator(a): José Santana, 16/03/2011, 8ª Câmara de Direito Público, 23/03/2011)

Ementa 2: PROCESSUAL CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL E REMESSA OFICIAL. QUEDA DE BICICLETA EM VIA PÚBLICA. LOMBADA NÃO SINALIZADA. RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO. DANO MORAL CONFIGURADO. PRESENÇA DE CULPA CONCORRENTE DA VÍTIMA. *QUANTUM* INDENIZATÓRIO PROPORCIONAL. REDUÇÃO. SUCUMBÊNCIA RECÍPROCA. DISTRIBUIÇÃO DOS HONORÁRIOS. 1. Compete ao Município a sinalização das vias públicas sob sua jurisdição, consoante artigos 37 e 46 da Constituição Federal. 2. Comprovado o nexo causal entre a conduta omissiva do Município que permitiu a construção de lombada em local inadequado e sem a devida sinalização e o acidente ocorrido, configurada está a responsabilidade pela reparação dos prejuízos dele decorrentes, *ex vido* art. 37, 6º. 3. Havendo comprovação de que a vítima também contribuiu para o acidente, tal circunstância também deve ser observada na fixação do *quantum* indenizatório, que deve ser proporcional à extensão do dano. 4. Havendo sucumbência recíproca, as custas e os honorários devem ser recíproca e proporcionalmente distribuídos. 5. Apelo voluntário não conhecido e Remessa Oficial parcialmente provida. (*in* APL 1103920088030008 AP, Relator(a): Des. LUIZ CARLOS, 01/09/2011, CÂMARA ÚNICA, Publicação no DJE N.º 173 de Quarta, 21 de Setembro de 2011)

2.2 – Aparelhos registradores de velocidade

A Resolução n. 146 do CONTRAN (1993) e suas alterações estabelecem os requisitos mínimos para o equipamento de medição de velocidade. Sabe-se que o equipamento em questão serve para lavrar o auto de infração, quando o condutor desrespeita a norma e a sinalização de trânsito.

Contudo, quando o condutor verifica a existência desse equipamento, para não ter lavrado o auto e a possível aplicação da penalidade, acaba por diminuir a velocidade, o que evita acidentes de trânsito ou maiores danos.

O aparelho registrará a velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques que transitam sobre a via e desrespeitam a sinalização existente, assim como a indicação da velocidade apropriada para a via. Conforme Silva e Boldori (2008, p. 324), esses aparelhos são metrológicos, o que significa o seguinte:

São **metrológicos** os dispositivos utilizados para realizar uma medição. No âmbito de trânsito, os instrumentos de medição podem ser utilizados para aferir a velocidade, o peso, o grau de dosagem alcoólica, a emissão de poluentes e o ruído. São considerados metrológicos os radares de velocidade, bafômetro e balanças.

Conforme artigo 1º da Resolução n. 146 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2003), há diferentes tipos de aparelhos para medir a velocidade dos veículos que passam sobre a via.

Art. 1º. A medição de velocidade deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

- III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;
- IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

As lombadas eletrônicas caracterizam-se como aparelho de medição do tipo fixo, pois são instalados em determinado local, após verificação de sua necessidade. São geralmente empregadas em frente às escolas, tendo em vista a quantidade de pessoas que transitam de um lado para o outro da via.

Neste caso, sendo esse o foco central, em período de férias escolares, poderá o poder público, se achar conveniente e não afetar na ocorrência de acidentes de trânsito, desligar o aparelho até o início das aulas, com o propósito de dar maior fluidez ao trânsito.

A Resolução n. 146 estabelece o modelo para a realização do estudo técnico para instalação de equipamento, devendo ser refeito, se houver mudanças ou se não houver diminuição na ocorrência de acidentes de trânsito no local. Nesse caso, poderá haver o emprego de barreira eletrônica.

Art. 3º

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis no modelo constante no item A do Anexo I desta Resolução, que venham a comprovar a necessidade de fiscalização, garantindo a ampla visibilidade do equipamento. Toda vez que ocorrerem alterações nas suas variáveis, o estudo técnico deverá ser refeito com base no item B do Anexo I desta Resolução.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos previstos no Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa, recomenda-se a adoção de barreira eletrônica. (Ibid.).

Junto ao aparelho, deverá constar a velocidade permitida e sinalização vertical, anterior ao equipamento, informando a existência e a velocidade a ser permitida e controlada. No auto de infração, deverá conter os **dados do veículo**, velocidade considerada e o erro que poderá existir, entre outros itens dispostos no artigo 280 do CTB (BRASIL, 1997).

Placa, tipo, espécie, cor, cidade de emplacamento.

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente atuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.



Acesse a Resolução n. 146 para saber mais a respeito de todos os requisitos e todas as exigências para instalação do equipamento, lavratura do auto de infração e posterior aplicação da penalidade ao infrator/condutor.

Para permissão de uso nas vias públicas pelo poder público, os equipamentos deverão ter seus modelos homologados e autorizados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e, ainda, verificados no período máximo de 12 meses.

Neste tipo de redutor de velocidade, diferente de tachões, por exemplo, não há possibilidade de danos diretos ao veículo, caso o motorista passe em alta velocidade, por não haver impedimento material e físico sobre a via.

2.3 – Sonorizadores

Você conhecerá, agora, outro tipo de redutor de velocidade, o sonorizador. Assim chamado porque o veículo que passa sobre ele produz um som/barulho que, ao ser ouvido, tem a função de chamar a atenção do condutor para que ele reduza a velocidade e preste mais atenção na via.

A Resolução n. 39 do CONTRAN (1998b) trouxe algumas normas a respeito do modelo dos dispositivos sonorizadores e de sua implantação nas vias públicas.

Art. 4º Os sonorizadores deverão atender ao projeto-tipo constante do ANEXO II da presente Resolução, apresentando as seguintes dimensões:

I - largura do dispositivo: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;

II - largura da régua: 0,08m;

III - espaçamento entre régua: 0,08m;

IV - comprimento: 5,00m;

V - altura da régua: 0,025m.

(...)

Art. 6º Os sonorizadores só poderão ser instalados em vias urbanas, sem edificações lindeiras, e em rodovias, em caráter temporário, quando houver obras na pista, visando alertar o condutor quanto à necessidade de redução de velocidade, sempre devidamente acompanhados da sinalização vertical de regulamentação de velocidade.

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores.

2.4 – Tachas e tachões

O uso desse tipo de dispositivo, como redutor de velocidade, ondulação transversal ou sonorizador, foi proibido pelo CONTRAN na Resolução n. 336 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2009b). Tal resolução teve por fundamento os defeitos e danos causados no pavimento e aos veículos.

Vejam os:

Considerando que a aplicação de tachas e tachões transversalmente à via como dispositivos redutores de velocidade, ondulações transversais ou sonorizadores causa defeitos no pavimento e danos aos veículos;

RESOLVE:

Art. 1º Os arts. 2º e 6º da Resolução nº. 39, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 2º.....

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como redutor de velocidade ou ondulação transversal.”

“Art.6º.....

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores.”.

As tachas e os tachões são usados para dividir o sentido duplo da via pública, ou até para dividir a via para veículos e ciclovias ou, ainda, vias de uso exclusivo de transporte público. Também servem como sinalização de local proibido de ultrapassagem. Para sua implantação, deverão ser analisados os fatores envolvidos, assim como sua necessidade, mas nunca com o propósito de reduzir a velocidade na forma descrita anteriormente.

As tachas e os tachões são, na sua maioria, refletivos, a fim de facilitar a visibilidade do condutor, especialmente no período noturno, quanto à demarcação das pistas e proibições necessárias.

Contudo, se você transitar em qualquer cidade, verificará que o poder público faz uso desse recurso para atingir o objetivo de redução da velocidade do veículo em determinado local, mesmo que isso cause prejuízo ao veículo do cidadão. No entanto, em determinados casos, essa é a forma mais eficiente.

Diante disso, deverá o cidadão formular reclamação ao órgão e exigir a retirada desse dispositivo e, ainda, no caso de ter sofrido dano em sua decorrência, poderá pleitear o ressarcimento, segundo responsabilidade do poder público, conforme artigo 1º, § 3º, do CTB (BRASIL, 1997), demonstrando nexo entre o dano e ação ou omissão do órgão.

A existência de tachas ou tachões como forma de redutores de velocidade e a não sinalização destes dispositivos poderá causar acidente de trânsito, podendo os envolvidos chegarem a falecer, a se machucar ou, no mínimo, a ter prejuízo material por danos sofridos pelo veículo. Assim, além da responsabilidade pelos danos materiais, deverá o órgão público cuidar com a utilização desses dispositivos para não gerar maiores danos à vida dos usuários do trânsito.



Pesquise sobre a existência do uso de tachas e tachões como redutores de velocidade. Vale a pena pensar sobre as consequências devidas ao mau uso.

2.5 – Valeta ou depressão na via

A valeta é um dispositivo que alguns órgãos utilizam para redução de velocidade. Serve, também, para escoar ou conduzir a água da chuva. O CONTRAN não estabeleceu norma sobre o assunto, que não é nem mencionado no Código de Trânsito. (BRASIL, 1997).

O motorista, diante de uma valeta, deverá reduzir a velocidade, caso não queira ter seu veículo danificado ou sofrer acidente, pois o efeito deste disposto é bem eficaz quando se trata de impedir o veículo de trafegar em velocidade elevada.



Síntese

Observamos algumas peculiaridades do pedestre e sua importância no Código de Trânsito. (BRASIL, 1997). O trânsito não ocorre somente quando há envolvimento de veículos, sendo suficiente para sua caracterização o transitar de pessoas, a pé, sem qualquer tipo de veículo.

Quanto às bicicletas, podemos dizer que a inovação aprimorou o seu desempenho, adotando motor ou eletricidade para seu deslocamento, deixando de ser por propulsão humana, podendo adquirir até outra classificação de veículo.

Em uma crescente de fragilidade, sabe-se que o pedestre está em primeiro lugar, mas que a bicicleta, como veículo que é utilizado em vias públicas ou ciclovias, também é muito frágil em relação aos demais veículos, que possuem carenagem, lataria, motor com maior capacidade.

A bicicleta é utilizada pela maioria das pessoas como uma das modalidades de exercício ou opção de lazer, mas ela é destinada, também, a ser usada como meio de transporte mais econômico e saudável de todos. Contudo, o ciclista e demais usuários do trânsito devem ter muita atenção no transitar desses veículos, visando a evitar acidentes de trânsito e danos materiais e físicos.

As motocicletas, comparadas aos outros veículos que transitam nas vias públicas de maior fluxo, consta como o mais vulnerável no que diz respeito à falta de segurança nas vias e do próprio veículo. A facilidade no desequilíbrio, o uso de tachões na divisão de pistas – na existência do chamado “ponto cego” dos automóveis, ônibus e caminhões – e o apoio na pista em apenas duas rodas, contribuem para essa vulnerabilidade e fragilidade.

Você teve conhecimento sobre os tipos de redutores de velocidades e suas normas de utilização e sinalização. Verificou a necessidade da realização de estudo para analisar as condições apresentadas no trânsito da via e a busca pela fluidez e segurança.

Constatou que, mesmo sendo proibido, há órgãos que utilizam as tachas e os tachões como dispositivos de redução de velocidade e, também, que há confecção de ondulações transversais em dimensões diversas das fixadas em lei ou, ainda, a inadequação ou omissão da sinalização correta, o que pode causar a ocorrência de acidentes e danos aos veículos e usuários da via. Nesses casos, o poder público pode ser responsabilizado por suas ações ou omissões, em decorrência do disposto no artigo 1º, § 3º, do CTB. (BRASIL, 1997).

Diante de tantas regras, você verificou que também tem a obrigação de fiscalizar a utilização desses dispositivos como forma de reduzir a velocidade dos veículos em determinados lugares, em preservação da vida e segurança no trânsito. Afinal de contas, todos são interessados nesse assunto, por ser parte integrante e permanente do mesmo sistema.



Atividades de autoavaliação

- 1) Em qual momento o ciclista poderá utilizar-se da calçada e qual é a norma que trata do assunto?

2) Qual é o órgão competente para colocação de ondulações transversais nas vias públicas e qual norma deverá ser observada?

3) Poderá o poder público com competência sobre a via determinar a utilização de tachas ou tachões como dispositivos de redução de velocidade?



Saiba mais

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Trânsito**: reflexões jurídicas. São Paulo: Ed. Letras Jurídicas, 2009. v. 1.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LAGE, Cid da Costa; SOUZA, Reinaldo Heitor de. **Como evitar acidentes no trânsito**: informações e técnicas para dirigir e conduzir com segurança. Rio de Janeiro: C. Lage, 2009.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito anotada**. 13. ed. Tubarão – SC: Copiart, 2009.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.



Para concluir o estudo

Conhecemos as competências do poder público para legislar sobre trânsito e suas obrigações na busca e garantia de um trânsito seguro, eficiente e com fluidez.

Estudamos os elementos que constituem o trânsito, constatando que são partes integrantes e interligadas de um mesmo sistema, na medida em que a atitude de um interfere no outro. Aprendemos que todos os envolvidos têm a obrigação de contribuir para preservação do meio ambiente, segurança e fluidez no trânsito, visando ao bem-estar social e assegurando o direito à vida.

Cabe ao poder público cumprir e fazer cumprir as normas, mas, também, ao usuário do sistema e a você, estudante, a contribuição positiva ao trânsito, respeitando as regras, demonstrando educação, gentileza, exigindo e cumprindo a legislação.

Verificamos os problemas diários mais evidentes nos centros urbanos, possíveis soluções, desde que haja interesse dos gestores e dos cidadãos, analisando-se propostas e atividades de políticas públicas. O maior interesse/objetivo ainda é o de diminuir os problemas, pois a sua extinção total é uma questão de maior dificuldade.

A utilização de redutores de velocidades, do tipo lombada, radar, sonorizadores, entre outros, são necessários para o combate e para a diminuição dos acidentes de trânsito. Garantirão maior segurança e fluidez no trânsito, uma vez que obrigam o condutor do veículo a diminuir a velocidade.

Todos os temas apresentados e discutidos precisam ser complementados com outras pesquisas, servindo de base e direcionamento para o estudo futuro de cada acadêmico do tema trânsito.



Referências

BRASIL. **Constituição**: República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. Decreto n. 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 dez. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 3 nov. 2011.

_____. Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em: <<http://www.comprasnet.gov.br/legislacao/leis/lei8666.pdf>>. Acesso em: 4 nov. 2011.

_____. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 fev. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 4 nov. 2011.

_____. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 10 out. 2011.

_____. Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm>. Acesso em: 3 nov. 2011.

_____. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: <<http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/11/2002/10406.htm>>. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 out. 2003. Disponível em: <<http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/11/2002/10406.htm>>. Acesso em: 31 out. 2011.

_____. Lei n. 11.107, de 6 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 7 abr. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11107.htm>. Acesso em: 10 out. 2011.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução n. 14, de 6 de fevereiro de 1998a. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc>. Acesso em: 4 nov. 2011.

_____. Resolução n. 39, de 21 de maio de 1998b. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas disciplinados pelo Parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao039.htm>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 46, de 21 de maio de 1998c. Estabelece os equipamentos de segurança obrigatórios para as bicicletas conforme disciplina o art. 105, VI, do Código de Trânsito Brasileiro e art. 5º da Resolução 14/98. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao046.htm>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 66, de 23 de setembro de 1998d. Institui tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao066_98.doc>. Acesso em: 13 out. 2011.

_____. Resolução n. 121, de 14 de fevereiro de 2001. Altera o Anexo da Resolução no 66/98 – CONTRAN, que institui tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito. Disponível em: <http://www.atontecnologia.com.br/clientes/abrati/index.php?a=mostra_contran.php&ID_MATERIA=1455>. Acesso em: 13 out. 2011.

_____. Resolução n. 146, de 27 de agosto de 2003. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_146_03_CONSOLIDADA.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 158, de 22 de abril de 2004a. Proíbe o uso de pneus reformados em ciclomotores, motonetas, motocicletas e triciclos, bem como rodas que apresentem quebras, trincas e deformações. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao158.htm>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 166, de 15 de setembro de 2004b. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao166.htm>>. Acesso em: 13 out. 2011.

_____. Resolução n. 168, de 14 de dezembro de 2004c. Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168.pdf>. Acesso em: 13 out. 2011.

_____. Resolução n. 180, de 26 de agosto de 2005. Aprova o Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/res_180.htm>. Acesso em: 14 out. 2011.

_____. Resolução n. 236, de 11 de maio de 2007a. Aprova o Volume IV - Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_236.pdf>. Acesso em: 14 out. 2011.

_____. Resolução n. 243, de 22 de junho de 2007b. Aprova o Volume II – Sinalização Vertical de Advertência, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_243.pdf>. Acesso em: 14 out. 2011.

_____. Resolução n. 248, de 27 de agosto de 2007c. Dispõe sobre a autuação, notificação e aplicação de penalidades nos casos de infrações cometidas por pessoas físicas ou jurídicas sem a utilização de veículos, expressamente mencionadas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e estabelece as informações mínimas que deverão constar do auto de infração específico. Disponível em: <http://advonline.info/vademecum/2008/HTMS/PDFS/RESOLUCOES/CONTRAN/RCONTRAN_248_2007.PDF>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 273, de 4 de abril de 2008a. Regulamenta a utilização de semirreboques por motocicletas e motonetas, define características, estabelece critérios e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_273.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 296, de 28 de outubro de 2008b. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_296.pdf>. Acesso em: 13 out. 2011.

_____. Resolução n. 303, de 18 de dezembro de 2008c. Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/REPUBLICACAO_RESOLUCAO_CONTRAN_303_08.pdf>. Acesso em: 3 nov. 2011.

_____. Resolução n. 304, de 18 de dezembro de 2008d. Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_304.pdf>. Acesso em: 3 nov. 2011.

_____. Resolução n. 315, de 8 de maio de 2009a. Estabelece a equiparação dos veículos cicloelétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_315_09.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 336, de 24 de novembro de 2009b. Altera a Resolução nº 39, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para proibir a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores ou dispositivos redutores de velocidade. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_336_09.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 349, de 17 de maio de 2010a. Dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_349_10.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 350, de 14 de junho de 2010b. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_350_10.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Resolução n. 356, de 2 de agosto de 2010c. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2011.

CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO (Santa Catarina). Ata Sessão Ordinária n. 023. 7 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.cetran.sc.gov.br/atas/2010/ordi023.doc>>. Acesso em: 8 nov. 2011.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo brasileiro**. 26. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito**. [200-]. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso em: 4 nov. 2011.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito brasileiro**. 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2008.

SANTOS, Wilson de Barros. **ABC da municipalização do trânsito**. 2. ed. Olinda/PE: Livro Rápido, 2009.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto n. 37.085, de 3 de outubro de 1997. Regulamenta a lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo. Disponível em: <<http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Decreto37085.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2011.

SILVA, Ricardo Alves da; BOLDORI, Reinaldo. **Tudo o que você precisa saber sobre as infrações de trânsito**: doutrinas, jurisprudências e pareceres dos órgãos executivos e normativos de trânsito. Concórdia: Visograf, 2008.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. **Poder Judiciário de Santa Catarina**. 2008. Disponível em: <<http://www.tj.sc.gov.br>>. Acesso em: 27 out. 2011.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

Sobre a professora conteudista

Gisele Hendges possui graduação em Direito pela Universidade do Sul de Santa Catarina (2003), especialização em Gestão de Trânsito pela Universidade Estácio de Sá (2007) e especialização em Direito de Trânsito pelo Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina (2008). Atualmente, é Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor da Subseção da OAB de São José/SC e Membro do Conselho Municipal de Defesa do Consumidor do Município de São José/SC – CONDECON.





Respostas e comentários das atividades de autoavaliação

Unidade 1

- 1) A Constituição da República estabeleceu competência privativa da União para legislar sobre trânsito, assim, permite a delegação desta competência, ficando a cargo dos Estados os casos específicos em Lei Complementar e aos Municípios quando a matéria envolvida é predominantemente de interesse municipal, sobressaindo-se ao interesse da União e/ou do Estado.
- 2) Este conceito está previsto no parágrafo 1º do artigo 1º do CTB (BRASIL, 1997), assim: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”
- 3) Direito à vida, segurança e fluidez no trânsito, preservação da saúde e do meio ambiente, previstos nos incisos do artigo 1º do CTB. (BRASIL, 1997).

Unidade 2

- 1) **Via:** caminho a ser percorrido por pessoas, veículos e animais. Deve conter sinalização adequada e ser construída com material correto.

Ser humano: único fator racional que compõe o sistema, devendo comportar-se em conformidade com as regras de trânsito, objetivando a fluidez e segurança no trânsito, em respeito aos demais usuários.

Veículo: meio de locomoção, que garante conforto e rapidez no deslocamento, mas que deve ter manutenção periódica, para evitar que, por problemas técnicos e mecânicos, cause acidente e prejuízo ao proprietário e demais usuários.

Animal: ser irracional, mas que se utiliza do sistema, tracionando uma carroça, por exemplo, ou, ainda, por descuido de seu proprietário, poderá adentrar na via pública e causar acidente. O poder público tem o dever de vigilância das vias, a fim de retirar animais, com o intuito de evitar acidentes.

- 2) Deverá consultar o poder público competente para saber da viabilidade de execução do projeto em relação ao impacto que resultará ao trânsito local.

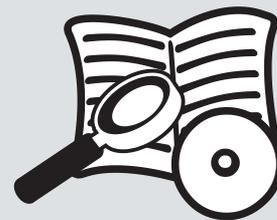
Unidade 3

- 1) Sobre acessibilidade de deficiente físico, é a Lei Federal nº 10.098 (BRASIL, 2000), regulamentada pelo Decreto nº 5.296 (BRASIL, 2004) e Resolução nº 304 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008c). Sobre o idoso, é a Lei nº 10.741 (BRASIL, 2003) e Resolução nº 303. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2008b).
- 2) Do município, está prevista no artigo 30, inciso V, da CF (BRASIL, 1988) e compete ao transporte urbano. A competência do Estado aparece nos casos do transporte ser realizado em mais de um município, ou seja, intermunicipal, estabelecido no artigo 25, § 1º. (Ibid.). Cabe ao Distrito Federal a competência nos casos destinados ao município e Estado, conforme artigo, 32, § 1º. (Ibid.). A competência da União reside na regulamentação dos transportes interestadual e internacional.
- 3) Do órgão com circunscrição sobre a via, conforme parágrafo único do artigo 47 do CTB. (BRASIL, 1997).

Unidade 4

- 1) O ciclista poderá utilizar a calçada no momento em que desce da bicicleta e passa a empurrá-la, igualando-se ao pedestre em direitos e deveres, podendo usar a calçada como via preferencial, conforme artigo 68, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 1997).
- 2) O órgão competente é o que possui circunscrição sobre a via, devendo ser observadas as esferas municipal, estadual e federal. Deverão ser observadas as normas de trânsito, em especial o Código de Trânsito (BRASIL, 1997) e as Resoluções do CONTRAN, como a n. 39 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 1998b) e n. 336. (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2009b).
- 3) Não poderá o órgão com circunscrição sobre a via determinar o uso para tal fim, tendo em vista a vedação constante na Resolução n. 336 (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2009b), em virtude dos danos causados aos veículos e à própria via. Esse dispositivo deve ser utilizado para separar o fluxo de veículos e conter refletivos, que facilitam a visão no período noturno.

Biblioteca Virtual



Veja a seguir os serviços oferecidos pela Biblioteca Virtual aos alunos a distância:

- Pesquisa a publicações on-line
<www.unisul.br/textocompleto>
- Acesso a bases de dados assinadas
<www.unisul.br/bdassinadas>
- Acesso a bases de dados gratuitas selecionadas
<www.unisul.br/bdgratuitas>
- Acesso a jornais e revistas on-line
<www.unisul.br/periodicos>
- Empréstimo de livros
<www.unisul.br/emprestimos>
- Escaneamento de parte de obra*

Acesse a página da Biblioteca Virtual da Unisul, disponível no EVA, e explore seus recursos digitais.

Qualquer dúvida escreva para: bv@unisul.br

* Se você optar por escaneamento de parte do livro, será lhe enviado o sumário da obra para que você possa escolher quais capítulos deseja solicitar a reprodução. Lembrando que para não ferir a Lei dos direitos autorais (Lei 9610/98) pode-se reproduzir até 10% do total de páginas do livro.

UnisulVirtual

A sua universidade a distância



UNISUL

ISBN 978-85-7817-387-6



9 788578 173876