

# A IMPORTÂNCIA DA SINALIZAÇÃO PARA A FLUIDEZ E SEGURANÇA DO TRÂNSITO

Sérgio Luiz Perotto

**RESUMO:** Sinalizar a via pública é uma obrigação dos órgãos de trânsito. Essa função ganha relevância no caso dos Municípios, haja vista a necessidade de garantir a parada, a circulação e o estacionamento nos diversos tipos de vias existentes, associadas à garantia de fluidez e segurança. Embora seja uma tarefa aparentemente complexa, existem soluções simples que devem fazer parte da boa prática de gestão em diversas situações, como nos casos a seguir apresentados. Eles não esgotam as possibilidades de sinalizar a via pública, mas podem ser boas alternativas para os gestores.

**Palavras-chave:** Segurança do trânsito. Sinalização. Sistema viário urbano.

## 1. A ORGANIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Sempre que olhamos para o caos do sistema viário urbano, imaginamos que somente ações estruturais e onerosas serão capazes reverter o quadro. Isso não é toda a verdade. Claro que a solução para a fluidez do trânsito não é simples; todavia, os órgãos de trânsito, antes de buscarem soluções mais complexas, devem lançar mão de alternativas mais rápidas e menos onerosas. Ou seja, devem fazer o tema de casa primeiro.

A organização da sinalização viária é um bom começo. Sinalizar a via pública é uma tarefa de responsabilidade do órgão que possui a jurisdição sobre ela. No caso dos Municípios, todas as vias municipais dos respectivos territórios lhes pertencem; portanto, são eles os responsáveis pela implantação e manutenção da sinalização, respondendo por sua inexistência ou incorreta colocação. Nesse aspecto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997) estabelece que “compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário” (art. 24, inc. III).

## 2. A APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA NA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

A tarefa de sinalizar, embora singela, deve obedecer a princípios e regras.

O primeiro princípio é o da **legalidade**, que determina a necessidade de vínculo com o que estabelece a lei em termos de sinalização. O gestor não pode “inventar” placas ou marcas viárias, mas ater-se ao que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e nas resoluções do Contran.

O Anexo II do CTB e os manuais de sinalização, introduzidos através de resoluções, indicam os formatos, cores e critérios para implantação e a finalidade. São elas:

- Resolução 180, de 26 de agosto de 2005 – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação;
- Resolução 243, de 22 de junho de 2007 – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência; e
- Resolução 236, de 11 de maio de 2007 – Volume IV – Sinalização Horizontal.

Em breve, o Denatran deverá publicar o Volume III sobre a Sinalização Vertical de Indicação e o Volume V, da Sinalização Semafórica, que estão sendo elaborados pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Outro princípio a ser observado pelo gestor é o da **suficiência**. Ele indica que a sinalização deve permitir fácil percepção do que realmente é importante, com a quantidade compatível com a necessidade.

Já o princípio da **padronização** determina que a sinalização deve seguir um padrão legalmente estabelecido. Situações iguais devem ser sinalizadas com os mesmos critérios.

O princípio da **clareza** preconiza que devem ser transmitidas mensagens objetivas de fácil compreensão. E o da **precisão e confiabilidade**, que a sinalização deve ser precisa e confiável, correspondendo à situação efetivamente existente e gerando credibilidade. Também é de se observar, pelo princípio da **visibilidade e legibilidade**, que a sinalização seja vista na distância necessária, podendo ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão. Finalmente, o gestor deve manter a sinalização permanentemente limpa, conservada e fixada, quando for o caso, conforme indica o princípio da **conservação e manutenção**.

Para corroborar a relevância dos princípios aplicáveis à sinalização, importa verificar o tratamento dispensado pelo CTB à questão em dispositivos específicos, *in verbis*:

[...]

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

### 3. TIPOS DE SINALIZAÇÃO

Assimilados os princípios básicos a serem observados pelo gestor, releva considerar os principais tipos de sinalização possíveis de serem implementados nas vias públicas.

O principal subsistema de sinalização é o **vertical**, que se utiliza de placas onde o meio de comunicação está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos ou legendas. As placas se classificam conforme suas funções, que podem ser de regulamentação, advertência ou de indicação.

As de regulamentação têm por finalidade informar aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e o desrespeito a elas constitui infração. A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca.

Já a sinalização de advertência tem por finalidade alertar os usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. A forma padrão dos sinais de

advertência é quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical. As cores são amarela e preta.

Quanto à sinalização vertical de indicação, tem a finalidade de identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo, também, ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem caráter informativo ou educativo e servem para facilitar a localização de pontos estratégicos da cidade e orientar sobre a melhor forma de deslocamento.

De outro lado, temos o subsistema de sinalização **horizontal**, que apresenta características diferenciadas da sinalização vertical. Ele se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Tem como funções:

- a. organizar o fluxo de veículos e pedestres;
- b. controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos;
- c. complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Em casos específicos, tem poder de regulamentação. A sinalização horizontal mantém alguns padrões cuja mescla e a forma de coloração na via definem os diversos tipos de sinais.

Com relação à sinalização **semafórica**, o órgão de trânsito deve observar as regras dos manuais que envolvem tanto a sinalização vertical como a horizontal. Sempre que a visibilidade do semáforo for comprometida pela presença anterior de curva ou outro obstáculo, é recomendada a instalação de placa vertical de advertência (A-14) a uma distância razoável capaz de alertar o condutor com antecedência, indicando o controle na interseção.

O gestor também deve ter presente que, quando for implantar faixa de segurança junto ao semáforo terá, obrigatoriamente, de incluir linha de retenção antes do local de travessia de pedestres. Ela indicará o local onde o condutor deve imobilizar o veículo. A linha não é obrigatória em faixas de pedestres implantadas fora de áreas semaforizadas.

De outro lado, cabe alertar que a luz amarela do semáforo serve apenas como transição para os sinais verde e vermelho, não cabendo a utilização do “amarelo piscante”. Essa providência, equivocadamente utilizada por alguns órgãos, na verdade retira o caráter de regulação da interseção, oferecendo risco aos condutores. A luz amarela “piscante” deve ser utilizada somente para sinalização de obras e outras situações temporárias de risco.

Oportuno frisar, também, que a instalação do semáforo em interseções deve ocorrer antes da área onde os fluxos se cruzam. Verifica-se que, quando existem obstáculos, como árvores, por exemplo, alguns órgãos acabam instalando o equipamento após a interseção, o que constitui um equívoco. Melhor retirar o obstáculo ou deixar de instalá-lo.

Por fim, cabe registrar que a instalação de semáforos deve ser feita como medida posterior ao esgotamento de outras alternativas de controle de fluxo. Com efeito, a operação desse tipo de sinalização é complexa. Ele deve ser adotado onde efetivamente o fluxo de veículos e pedestres é intenso, restando inviáveis alternativas como a colocação de placas de parada obrigatória ou de preferencial.

Também são opções que podem anteceder a instalação de semáforos, as rotatórias e as minirrotatórias.

## 4. INVENTÁRIO DA SINALIZAÇÃO

A partir da familiarização com todos os tipos de sinalização possíveis, o gestor deve fazer o planejamento sobre as reais necessidades, antes de implantá-la.

Em seguida, uma providência indispensável é o controle de todo o sistema através do **inventário da sinalização**. O órgão executivo de trânsito deverá providenciar a inserção das placas e marcas viárias em planilha específica, de onde conste o tipo de sinal, data de instalação e sua localização. Além disso, a planilha deve conter espaço para observar as intercorrências como substituição, remoção, alteração etc.

Nenhum sinal de trânsito deve ficar fora do inventário. Tal controle é decisivo para validar a pretensão punitiva em caso de autuação por infração de trânsito em que resulte defesa administrativa ou recurso a ser examinado pela Jari.

## 5. JURISDIÇÃO/COMPETÊNCIAS DOS ÓRGÃOS MUNICIPAIS DE TRÂNSITO

Uma questão emblemática para muitos gestores se refere à jurisdição dos órgãos municipais de trânsito para sinalização de áreas especiais de circulação, como condomínios, *shoppings*, mercados, aeroportos, estações rodoviárias e praias abertas à circulação. Nesse sentido, é bom compreender o real conceito de via pública e o alcance da lei para indicar a extensão da competência do gestor.

O CTB define em seu art. 2º que “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”.

Já o parágrafo único do art. 2º prevê que “[...] são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas”.

Importante o acréscimo do art. 5º “nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via”.

De outro lado, no Anexo II, em conceitos e definições, o CTB define “via” como: “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. E trata “via urbana” como: “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” (Grifo nosso).

A partir dessas definições, é possível inferir que a competência do órgão municipal se estende além das tradicionais vias públicas, alcançando todos os locais, públicos ou privados, que possuam áreas abertas para circulação de veículos e pessoas.

Com relação aos condomínios, a lei foi específica, mas por analogia não há como deixar de aplicar o mesmo entendimento para os demais casos, como áreas de estacionamento de *shoppings* e supermercados.

Cabe observar que a lei foi sutil com relação às praias. Embora tenha definido que se trata de via pública não fez menção à competência para sinalização e fiscalização. Nesse caso, e por interpretação analógica, tal competência é também do Município em cuja circunscrição se encontra a praia. De notar que as praias são jurisdicionadas pela Marinha, que não integra o Sistema Nacional de Trânsito e não pode atuar em tais questões. Pela mesma razão, a exemplo do que ocorre nos condomínios, o Município é quem regula a sinalização nas áreas abertas à circulação em aeroportos e estações rodoviárias.



## **6. SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES, IDOSOS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

A importância da sinalização centra-se também no quesito de favorecer a mobilidade dos cidadãos, uma vez que estes são os principais beneficiários da organização da sinalização, da fluidez e da segurança nas vias públicas.

Desta forma, com relação aos idosos e às pessoas com deficiência, incluindo todas as que tenham dificuldade de locomoção, há também tratamento especial para sinalização na legislação paralela ao Código de Trânsito.

Assim, o Município deve garantir a elas espaço para estacionamento. A regulamentação com relação ao idoso se deu através da Resolução do Contran 303/2008, em atenção à determinação da Lei Federal 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

A norma estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos com idade igual ou superior a 60 anos. De outro lado, a Resolução do Contran 304/2008 atendeu à Lei Federal 10.098/2000 e ao Decreto 5.296/2004 para regular a destinação de 2% (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado exclusivamente para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção. A sinalização para ambos os casos está nos anexos das Resoluções.

Importa esclarecer, entretanto, que os percentuais estabelecidos não devem ser cumpridos por simples equação matemática, e sim atender à efetiva necessidade. Tampouco devem se prender só às áreas de estacionamento regulamentado, como mencionado na legislação, mas contemplar todos os locais onde tais vagas sejam úteis. São exemplos as áreas próximas de hospitais, escolas, teatros, bancos e comércio. Assim,

uma boa prática seria destinar algumas vagas nesses locais e monitorar a ocupação para ampliar gradativamente, caso necessário.

A Lei 10.098/2000 definiu como pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida aquela que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo.

Já o Decreto 5.296/2004 apresentou as categorias e as definições para deficiência física, auditiva, visual e mental. E, ainda, incluiu na mesma linha lista de pessoa com mobilidade reduzida àquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Nesse caso, embora não seja fruto de regulamentação específica, estão contempladas as pessoas grávidas e as que apresentem algum tipo de enfermidade, de modo que os movimentos resultem dificultados. Na lacuna da legislação federal, alguns órgãos de trânsito têm adotado como boa prática a edição de regulamentos específicos para o caso de pessoas grávidas.

As Resoluções do Contran estabelecem modelo de credencial para identificar os veículos que transportam pessoas com mobilidade reduzida, cujo porte é obrigatório e com validade nacional. Todavia, essa exigência é controversa.

Ora, uma resolução não pode estabelecer um novo documento de porte obrigatório além daqueles previstos em lei. Assim, a falta de porte da credencial não pode resultar em autuação por infração de trânsito, no caso de ficar caracterizado pelo agente de trânsito que o veículo efetivamente transporta pessoa com deficiência. Da mesma forma, não seria justo autuar pessoa idosa que ocupar vaga de estacionamento sem a credencial, uma vez que ela pode ser facilmente identificada através de documento de identidade.

O que o órgão de trânsito pode fazer é efetuar o cadastramento das pessoas do Município que potencialmente utilizariam vagas de estacionamento especial. Tal providência auxiliará na reserva de vagas compatíveis.

Por fim, cabe observar o equívoco na exclusão de veículos de idosos nas áreas de estacionamentos internos das edificações (art. 4º da Resolução 302/2008).

O tema da sinalização viária, deve-se tratar com relevo, também, a **travessia de pedestres** através de faixas exclusivas de segurança. Trata-se de sinalização horizontal de regulamentação, que indica a preferência para pedestres. E ela se dá em duas situações distintas. Uma é quando a faixa se localiza junto aos semáforos, em que se torna obrigatório o acréscimo de linha de retenção, conforme já mencionado. A outra situação envolve a faixa em local não semaforizado. As regras e as formas de uso estão nas páginas de 46 a 49 do *Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV*, aprovado pela Resolução 236, de 11 de maio de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito.

O cuidado que o gestor deve ter no caso da faixa de pedestres é o de evitar sua banalização. Implantar indiscriminadamente, sem o mínimo de critérios, pode causar efeito contrário ao pretendido.

No caso de faixas junto a semáforos, é imperioso que seja fixado também um foco de pedestres a fim de facilitar a visibilidade. Outra situação é no caso de faixa instalada após o semáforo, na via transversal para onde convertem os veículos. Nesse caso, a sugestão é recuá-la, evitando que após abrir o sinal os veículos tenham de permanecer na área de cruzamento enquanto aguardam a passagem de pedestres.

Nos demais casos, as faixas devem ser implantadas em locais onde sua inexistência pode comprometer e dificultar a travessia. São exemplos os locais de grande fluxo de veículos aliados à necessidade de travessia de pedestres. E quando o fluxo de pedestres e veículos for igualmente intenso, então uma nova alternativa deve ser buscada, como

a criação de passarela ou a instalação de foco luminoso que regule a passagem. Em todos os casos, é imperioso que o órgão de trânsito faça instalar placas de advertência indicando a presença de faixa destinada à travessia de pedestres.

No caso de escolas, uma recomendação importante é que a faixa não se localize exatamente em frente ao portão de saída, haja vista que a troca brusca do ambiente interno para o externo pode “ofuscar” a atenção do estudante, que, inadvertidamente, correrá risco na travessia. A solução é a colocação de grades em frente às saídas, canalizando o estudante para a travessia na faixa, à direita ou à esquerda, quando já estará ambientado à área externa da escola.

## 7. BOAS PRÁTICAS PARA A FLUIDEZ DO TRÂNSITO

Como foi visto no princípio da **precisão e confiabilidade**, cada sinal deve corresponder a uma situação e uma necessidade real. Se não for assim, o usuário da via deixará de confiar na sinalização e comprometerá a segurança e fluidez.

### 7.1. Parada e estacionamentos

Um exemplo clássico é o das placas de **parada obrigatória** (R-1) e de **preferência** (R-2). Embora as duas indiquem o direito de preferência para quem se conduz pela via transversal, elas têm objetos diferentes. A de indicação de preferência permite o avanço caso não haja veículos na transversal. Já a de parada obrigatória determina a imobilização do veículo independentemente de outro estar exercendo a preferência na interseção. Nesse caso, a parada se faz necessária devido à falta de visão do contrafluxo. A não observância poderá acarretar acidentes. Verifica-se que o condutor tende a desrespeitar a obrigação de parada obrigatória quando tiver ampla visão do contrafluxo, pois não vê sentido em sua função. Assim, acaba condicionado a desrespeitar a regra, correndo risco quando houver uma situação real de perigo. Cada placa deve

ser implantada, portanto, de forma a cumprir sua real finalidade. É recomendável que antes da interseção a placa R-1 seja antecedida da placa de advertência A-15, indicando parada obrigatória à frente.

Outro exemplo clássico que pode contribuir para boa fluidez e segurança do trânsito se refere ao controle de **parada e estacionamento**. Para regular essas situações, o órgão de trânsito pode utilizar três tipos de placas: a placa R-6a, que indica a proibição de estacionar; a R-6b, que indica a permissão (estacionamento regulamentado); e a R-6c, que indica proibição de parar e estacionar. Cada uma foi concebida para situação específica e diferenciada. A implantação deve ocorrer conforme a exigência da via e o desejo do gestor.

Nas vias onde a fluidez não seja comprometida com o estacionamento de veículos, a permissão pode ser concedida simplesmente pela não fixação da placa R-6b. Ela apenas será necessária caso em algum ponto da via a regra for da proibição. A placa R-6b deve ser fixada em locais onde o estacionamento pode comprometer a fluidez, ficando liberado apenas o embarque e o desembarque de passageiros.

Já a placa R-6c é necessária quando, tanto a parada, como o estacionamento puderem comprometer a fluidez de forma acentuada ou, ainda, colocar em risco a incolumidade das pessoas. Nesse caso, cada situação requer um tipo de sinalização, sendo necessária a avaliação criteriosa do órgão de trânsito, sob pena de banalizar a sinalização.

Outro aspecto que merece destaque quanto a essas placas é que em locais de atração de tráfego, como escolas, hospitais e centros comerciais, a proibição de estacionar pode ser estratégica para a fluidez do trânsito.

Ocorre que onde for proibido o estacionamento será permitida a operação de embarque e desembarque de passageiros. A destinação de um trecho específico de proibição, equivalente ao espaço de cinco veículos, por exemplo, já atenderá à demanda para

embarque e desembarque. Mas se for permitido o estacionamento em frente a esses locais, não haverá espaço para desembarque e outros veículos acabarão parando em fila dupla, comprometendo o tráfego.

Outra providência positiva para o órgão de trânsito se relaciona com a localização dos estacionamentos de veículos de serviços. Via de regra, os pontos de táxis se localizam na faixa da direita próximos das esquinas. Ocorre que, em muitas interseções semaforizadas, a faixa da direita pode ser utilizada exclusivamente para conversão à direita, com tempo diferenciado. Desta forma, a ocupação dessa faixa pelos táxis impedirá essa possibilidade, ocasionando retenção desnecessária de veículos. Nesse caso, a boa prática recomenda a liberação da faixa, transferindo o ponto de táxi para outro local.

Ainda na linha de estacionamento especial é de destacar o que estabelece a Resolução 302/2008 do Contran que “define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos”, com a caracterização de cada uma. Além daquelas destinadas a idosos e pessoas com deficiência, incluiu as área de estacionamento para veículo de aluguel, de carga e descarga, de ambulância, de estacionamento rotativo, de viaturas policiais e aquelas considerados de curta duração. Nesse último caso, a Resolução prevê o uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos. E, ainda, veda a destinação de parte da via para estacionamento de qualquer veículo em situações de uso não previstas.

*Data venia*, a Resolução comete algumas impropriedades que merecem reparos. Ao estabelecer relação taxativa de alguns veículos e proibir a destinação de vagas para outros, acaba invadindo a autonomia dos Municípios. Entre as exclusões, estão os veículos de transporte de valores e os oficiais. Nesse caso, o Município deve atender a tais demandas, usando das prerrogativas que a legislação federal lhe concede. Assim, as vagas para veículos de transporte de valores devem estar localizadas próximas às instituições bancárias. E as vagas para veículos oficiais serão reservadas junto a repartições públicas onde a providência é necessária. Nas duas situações, a sinalização vertical de

regulamentação de estacionamento permitido fará constar informação adicional de exclusividade para cada um dos casos.

De outro lado, o uso do pisca-alerta pressupõe algum tipo de emergência e não pode ser erroneamente utilizado a pretexto de indicar o estacionamento por curto período. Em função desse equívoco, muitos órgãos de trânsito têm determinado o uso desse sinal de luzes na regulamentação de estacionamento em frente a farmácias. É um erro que facilmente pode ser corrigido através da correta fiscalização de controle de tempo, sem a necessidade do uso das luzes de emergência.

Ainda com relação às placas de estacionamento e parada, cabe um importante registro: o início e o fim dos comandos da sinalização. O *Manual de Sinalização Vertical de Regulamentação* definiu que o perímetro de comando das placas vale para antes e após onde estiverem localizadas, em cerca de 40 metros para cada um dos lados. Deve-se convir que tal prática é um tanto surrealista, dificultando ao condutor a identificação do sinal antes da placa. A única explicação plausível é de que se buscou com isso a economia de placas, já que elas podem ser fixadas no meio das quadras em vez de no início. Para equacionar esse óbice e favorecer os usuários da via, os órgãos de trânsito podem utilizar nas placas as inscrições “início” e “fim”, determinando onde se inicia e termina cada comando. Essa providência é autorizada pela norma do Contran e pode ser uma boa alternativa.

## 7.2. Carga e descarga

Com relação à **carga e descarga**, é bom que o órgão de trânsito tenha presente que ela é considerada estacionamento (art. 47, parágrafo único do CTB). Assim, ela não deve ser permitida onde a regra é de proibição de estacionar.

Constituiu equívoco, portanto, permitir a carga e a descarga através de informações adicionais nas placas de proibição (R-6a). O correto é permiti-la somente nos locais

onde o estacionamento é liberado. O órgão de trânsito poderá fazer constar informações adicionais nas placas de permissão (R-6b), estabelecendo áreas determinadas para carga e descarga.

Outra alternativa é, em área de permissão de estacionar, dar exclusividade à carga e à descarga em horários específicos, conforme avaliação anterior de necessidade e pertinência. Uma boa prática verificada em muitos Municípios é a de estabelecer essas operações em vias paralelas de menor fluxo, liberando, assim, as vias principais.

O mesmo princípio deve ser aplicado com relação às áreas especiais de estacionamento para veículos de serviço, como os de frete e de aluguel (táxi), por exemplo. Em tais casos, a placa regulamentação deve ser a R-6b (estacionamento permitido), acrescentando-se a informação sobre o tipo de exclusividade.

### **7.3. Laços de quadra**

Uma medida que tem sido muito positiva para a fluidez do trânsito é o uso de “laços de quadra”, auxiliados por sinalização indicativa correspondente ao percurso que o veículo deve fazer para transpor a via. Assim, em vez de reservar área para a conversão à esquerda, o condutor sairá pela direita fazendo o contorno na quadra e liberando a faixa que seria utilizada para a conversão. Nesse caso, a sinalização indicativa de percurso pode conter ainda informações sobre locais de demanda, como saídas da cidade, bairros, hospitais, pontos turísticos etc. Tais providências facilitam a fluidez e prestam serviço relevante principalmente às pessoas que desconhecem o trânsito local. Os “laços de quadra” dispensam a abertura dos canteiros centrais para conversão à esquerda, liberando o trânsito e melhorando a fluidez.

### **7.4. Postos de gasolina**

De outro lado, um cuidado especial que a gestão deve ter é com relação à sinalização em postos de gasolina.



Nesses locais, há critérios específicos por se constituir em área de risco. O CTB determina que os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma estabelecida pelo Contran (art. 86).

O órgão normativo editou a regulamentação através da Resolução 38, de 21 de maio de 1998, estabelecendo a forma de sinalizar, que inclui indicação específica para entradas e saídas, através de sinalização vertical e horizontal e pintura zebraada nas cores preta e amarela nas quinas do rebaixamento, quando for o caso.

## **8. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por fim, duas questões relevantes a serem observadas pelo gestor: a primeira é que nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada. Assim, ficarão asseguradas as condições de segurança na circulação.

A outra é que a instalação da sinalização viária não depende de lei da Câmara de Vereadores. Trata-se de uma providência de competência do Poder Executivo, já autorizado pela legislação federal.

É necessário, destarte, que o órgão de trânsito sinalize a via pública dentro de critérios lógicos e técnicos, atendendo aos princípios já mencionados. Além disso, tem de haver uma relação entre a sinalização e a real necessidade da via pública, de modos que ela se torne eficiente. Sua instalação deve estar motivada em despacho da autoridade de trânsito, com o aval de técnico responsável da área de engenharia.