

**COMUNICAÇÃO NO TRÂNSITO:
UMA ANÁLISE DAS SINALIZAÇÕES IMPLANTADAS NAS VIAS PÚBLICAS
BRASILEIRAS**

LIMA, João Moessa.

RESUMO

A comunicação viária sempre foi ineficiente, muitas vezes equivocada. Ora os erros estão no princípio do que se quer transmitir ora no modo como é transmitido, não raramente contrariando o que dispõe a legislação, na forma, nas cores, nas ordens das mensagens transmitidas, na posição da via, enfim uma série de equívocos que juntos transformam a comunicação um diálogo entre dois seres de línguas diferentes. Costuma-se responsabilizar os usuários da via pela inobservância das regras de circulação, não respeito à sinalização, em especial os condutores de veículos automotores, não raro associa-se as faltas dos condutores a sua formação, falta de formação em especial na educação para o trânsito. Desde há muito busca-se implantar a Educação para o Trânsito no País. Tornou-se praticamente insuportável a atual situação, pois aparece como causa primeira dos infortúnios a culpa dos próprios motoristas e outros envolvidos. Não vemos preocupação nenhuma por parte das autoridades no sentido de minimizar os problemas das convivências no trânsito através da implantação correta de sinalização, rigorosamente como estabelece a legislação, de modos a facilitar a compreensão de todos, independentemente dos locais que moram.

Palavras-chave: Fiscalização, Política Nacional de Trânsito, sinalização.

1 INTRODUÇÃO

A situação do trânsito é um problema de educação dos condutores de veículos e dos pedestres, mas é também problema da falha na comunicação, falha esta de responsabilidade exclusiva das autoridades de trânsito, que investem pouco e investem mal em sinalização, responsabilidade que pode e deve ser compartilhada com as empresas especializadas do ramo, mesmo sendo especializada no ramo cometem todo tipo de falhas, não contribuindo para o melhor entendimento por parte dos usuários da via.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB e as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito fornecem toda a regra que deve ser observada quando da implantação da sinalização de forma clara e homogênea em todo País, no entanto vemos diferentes

entendimentos na aplicação destas regras, diferenças que confundem e prejudicam a educação e compreensão por parte dos usuários da via.

O CTB estabelece critérios para aposição de sinalização ao longo da via o Art. 80. estabelece “Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra. § 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.”

2 A SINALIZAÇÃO VIÁRIA

A sinalização viária deve ser aposta na via de modo claro e inequívoco das ações que devem ser realizadas pelos usuários da via em especial pelos condutores de veículos automotores, que devido velocidade dispõe de menor tempo para visualizar as mensagens que são transmitidas pelos dispositivos que compõe a sinalização ou por agentes da autoridade de trânsito, no entanto o que vemos é uma divergência alarmante da sinalização implantada em relação as previsões legais.

As regras a serem observadas na implantação da sinalização contidas no Código de Trânsito Brasileiro estão prevista no, capítulo VII, da sinalização de trânsito.

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

A eficiência da fiscalização está intrinsecamente ligada a uma boa sinalização, isto é a uma boa comunicação das regras a serem obedecidas pelos usuários da via. O CTB em seu capítulo VIII trata da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito. O próprio artigo 90 do CTB já estabelece que ficam

isentos de qualquer sanção os infratores por inobservância da sinalização quando esta for falha “Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.”.

As normas estabelecidas para implantação da sinalização muitas vezes deixam de ser observadas pelas nossas autoridades, que fazem leitura equivocada do texto legal, podemos citar um exemplo bem clássico deste equívoco, a sinalização da Avenida Miguel Sutil com a Avenida de acesso ao Centro de Eventos do Pantanal em Cuiabá/MT, cuja preferência é dos condutores que estejam na rotatória em detrimento daqueles que trafegam pela Avenida Miguel Sutil, esta sinalização foi implantada desta forma devido ao texto da alínea “b” do inciso II do artigo 29 do CTB, que estabelece que terá preferência ao condutor que estiver na rotatória, esta é uma regra geral que prevalece quando não houver sinalização, quando for implantado a sinalização a autoridade de trânsito deverá levar em consideração como deverá ser implantado a regra de preferência.

3 FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

A fiscalização depende da sinalização, se esta é deficiente a fiscalização fica comprometida, isto é se a comunicação com o usuário da via não é clara, se não segue o padrão estabelecido pela legislação, se é inovada regionalmente não se pode exigir que os usuários em especial os condutores de veículos automotores cumpram todas as regras previstas na legislação, pois as regras a serem obedecidas devem ser transmitidas de modo sintomático face ao exíguo tempo de visualização e processamento em virtude da velocidade.

A falta de profissionalização na sinalização reflete diretamente no comportamento de todos os partícipes do trânsito, quer por parte das pessoas que estejam se locomovendo, quer por parte daqueles que exercem a fiscalização. Não é raro depararmos com conflito entre a fiscalização e o fiscalizado devido deficiência da circulação, podendo ser a falta, a instalação equivocada, mal conservada, com pouca visibilidade entre outros problemas.

Apesar de tantos avanços tecnológicos que permitem instalar sinalização dinâmica, como placas eletrônicas, semáforos inteligentes que podem ser acionados através de sensores no pavimento, que podem ter planejamento de fases variáveis dependendo do horário, de acordo com o dia da semana, ainda pode ser acionado remotamente conforme o

fluxo momentâneo nossa sinalização deixa muito a desejar. Somente nos grandes centros vemos uso das facilidades que a tecnologia atual nos oferece sendo utilizada para patrocinar trânsito mais seguro e mais humano.

As ações para melhoria do trânsito devem ser desenvolvidas através do trinômio: Fiscalização/ Engenharia de Tráfego/ Educação. Devem existir além da fiscalização, pesados investimentos em engenharia de tráfego, mas as pessoas também devem fazer a parte delas. Quantas pessoas que estão lendo este texto nesse momento cometeram e continuam cometendo infrações de trânsito pela cidade, ora quando motorista, ora quando pedestre. O mesmo condutor que reclama da imprudência dos pedestres também é imprudente enquanto pedestre e vice-versa. No trinômio citado acima a engenharia é a parte que tem maior facilidade de contribuir para reversão deste quadro, pois depende apenas do poder público, que via de regra investe mal, apõe na via placas que não contribuem para boa eficiência do trânsito sendo que o custo para uma boa solução é de igual valor e em alguns casos até menores.

4 POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO

De acordo com o Departamento Nacional de Transportes (DENATRAN), no ano de 2005 ocorreram 383 mil acidentes de trânsito no território nacional, resultando em mais de 26 mil fatalidades. Vinte e oito por cento desses acidentes, assim como vinte e quatro por cento das fatalidades, ocorreram nas rodovias federais brasileiras (ORNELAS, 2007). A imprudência é de longe o fator que mais contribui para que alcássemos estes índices alarmantes, mas não podemos perder de vista a responsabilidade de nossas autoridades na contribuição destes números, ações simples como a sinalização adequada sem dúvida contribuiria na redução da agressividade de nosso trânsito.

Segundo pesquisa do Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA 2003) acidentes de trânsito são a segunda causa de mortalidade no Brasil, perdendo somente para homicídios.

Sabe-se que, em geral, países com renda alta tendem a apresentar um índice de motorização maior que os países em desenvolvimento. Por esse motivo, esperar-se-ia que países com renda mais alta apresentassem taxas de acidentes mais elevadas. No entanto, de acordo com a Organização Mundial de Saúde (2004), países com renda alta apresentam um número de acidentes e fatalidades muito inferior aos dos países de renda baixa e mediana.

Isso se deve possivelmente à eficácia das políticas públicas desses países. Um exemplo é a Finlândia, que apesar do crescente volume do tráfego conseguiu reduzir em 50% o número de fatalidades nos últimos anos. Outro exemplo é a Inglaterra.

Análise de sinalização de vias brasileiras

Sinalização do centro de Tangará da Serra/MT



Fotos João Moessa julho/2.005

A intenção é transmitir que é proibido efetuar conversão à esquerda seria muito mais simples instalar uma placa R4A- proibido virar à esquerda, do lado esquerdo da via.

Esta sinalização é corriqueira em Tangará , a placa superior R-25D siga em frente ou à direita é suficiente para informar a restrição de conversão à esquerda, a placa inferior não está prevista na legislação, se instalada com a seta na posição vertical seria placa R-3 sentido proibido.



A placa mais indicada para transmitir a restrição de conversão à esquerda seria R-4A, desenho ao, instalada preferencialmente do lado esquerdo da via, pois ficaria no campo de visão do condutor que inadvertidamente resolvesse efetuar a conversão não permitida.

Sinalização do centro de Tangará da Serra/MT



A intenção é transmitir que é proibido efetuar conversão à direita seria muito mais simples instalar uma placa R-4B- proibido virar à direita, do lado direito da via.

Esta sinalização está instalada na Avenida Tancredo Neves., próximo a 22ª Ciretran. A placa superior R-25C siga em frente ou à esquerda é suficiente para informar a restrição de conversão à direita, a placa inferior não está prevista na legislação, se instalada com a seta na posição vertical seria placa R-3 sentido proibido, indicaria ao condutor que é proibido seguir em frente na via que está trafegando.

Foto João Moessa
Julho/2.005

A placa mais indicada para transmitir a restrição de conversão à direita seria R-4 B, desenho ao, instalada preferencialmente do lado direito da via, pois ficaria no campo de visão do condutor que inadvertidamente resolvesse efetuar a conversão não permitida.



Cuiabá/MT



Foto João Moessa
maio/2.003

Esta placa está instalada nas imediações da Ponte Sérgio Motta, podemos observar alguns erros:

- falta de tarja separando sentidos diferentes, siga à direita e à esquerda;
- a ordem das indicações estão invertidas siga à direita deve ser sempre a última indicação; e
- faltou seta indicando a direção a ser tomada para efetuar retorno.

Abaixo modelo como deveria ser confeccionada esta placa.



Cuiabá/MT



Foto João
Moessa
maio/2.003

A seta deveria ser aposta do lado esquerdo da placa, do lado direito apenas quando sentido indicado for para tomar à direita.

Esta placa estava instalada na Avenida Beira Rio, pouco antes da rotatória que dá acesso a Ponte Sérgio Motta, sentido Tijucal/Coxipó – Porto, portanto as informações estão totalmente equivocada, pois Tijucal e Coxipó estão em sentido contrário ao indicado, neste sentido poderia ser indicado aeroporto, Várzea Grande, Sinop, Porto Velho, Cáceres, Bolívia entre tantos outros destinos, optaram pela indicação sem sentido.

No ponto onde estava esta placa para tomar para Tijucal e Coxipó só retornando na rotatória.

Formato correto da placa seria o abaixo, indicações mesmo erradas mantivemos apenas como exemplo.



Sede do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso – DETRAN/MT



Foto João Moessa
dezembro/2004

Placa deveria ter todo fundo verde, equivocadamente para realçar indicação da saída foi pintada com fundo azul, esta placa estava instalada na Sede do DETRAN/MT em Cuiabá, foi substituída por outra na cor correta em setembro de 2008.



Foto João Moessa
dezembro/2004

Placa R-4 A proibido virar à esquerda, placa instalada na Sede do DETRAN/MT em Cuiabá ao lado da pista de exames práticos. Podemos ver na foto um veículo de Auto escola aguardando a vez para iniciar o exame.

Esta placa foi substituída por uma R-24 B – vire à direita em setembro de 2008.

Rodovia MT-251, trecho entre Chapada dos Guimarães e Campo Verde.



Foto João Moessa 12/08/2008

Esta placa está instalada na MT-251 trecho Chapada dos Guimarães trevo da MT-140, junto a entrada da Lagoa Azul.

Nesta placa podemos observar três erros:

- a cor do fundo deveria ser uma parte verde e outra marrom; seta indicando sentido seguir em frente está a direita, correto seria à esquerda da placa; e
- existe cinco indicações de destino a legislação recomenda no máximo quatro.

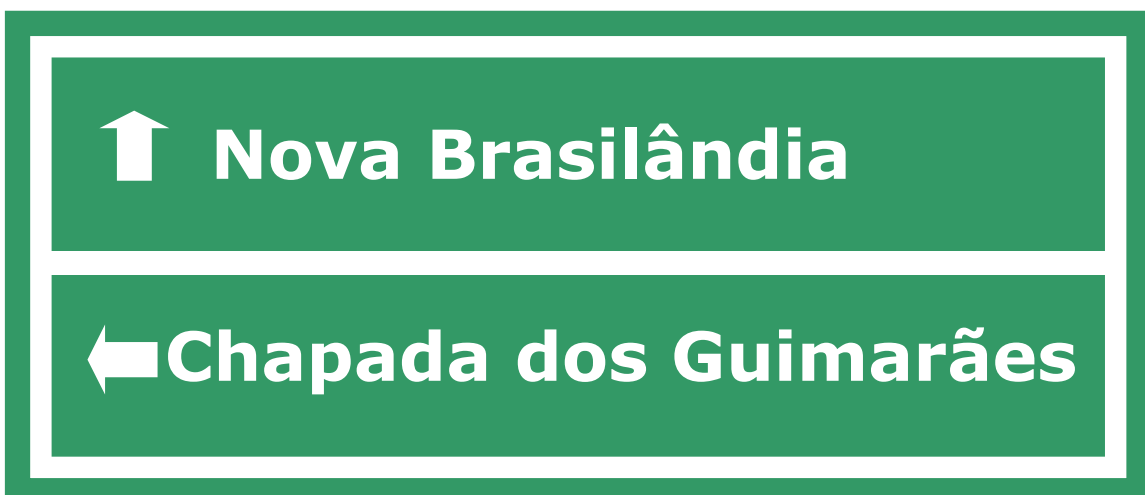
Placa correta teria formato abaixo.





Esta placa está instalada na MT-140 trevo de acesso para Chapada dos Guimarães sentido Campo Verde Nova Brasilândia, nesta placa vemos apenas um erro a seta indicando sentido seguir em frente deveria estar do lado esquerdo da placa.

Formato correto seria o abaixo.



Rodovia MT-251, trecho entre Chapada dos Guimarães e Campo Verde.



Foto João Moessa 12/08/2008

Aqui o construtor da placa quis passar a comunicação de que para se tomar sentido Campo Verde o motorista fará uma conversão com mais de noventa graus, ocorre que não há esta previsão legal, como a placa está no ponto da saída na rotatória deveria estar na posição horizontal, assim como a seta indicando Nova Brasilândia como é confirmação de saída também deveria estar na horizontal, seta inclinadas se utiliza na pré-sinalização ou quando está instalada a certa distância do ponto de saída valendo como présinalização e confirmação de saída.

Placa correta teria este formato.



Natal/RN



Foto João Moessa 10/04/2.008

Aqui temos dois flagrantes de desrespeito ao artigo 82 do Código de Trânsito Brasileiro, *in verbis*:

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.

É comum vermos propagandas junto à sinalização de trânsito em Natal/RN>



Foto João Moessa 10/04/2008

Salvador/BA



A legislação estabelece a cor de fundo das placas indicativas de orientação e destino sejam com fundo verde, com algumas exceções, no caso das rodovias o fundo deve ser azul na placa acima inovaram, simplesmente inverteram as duas cores.

Formato correto é o abaixo.



Salvador/BA



Na foto vemos três placas todas com os mesmos erros, cores diferentes no fundo, verde e azul o correto é apenas verde para estes casos, e duas setas em cada placa sempre repetindo o sentido a ser tomado, correto seria apenas uma seta para cada placa.

Placas corretas teriam estes formatos:



Placa mais simples, mais limpa mais clara

Salvador/BA



Várzea Grande/MT



Estas placas estão próximas a Ginásio de Esporte Fiotão, no mesmo suporte temos um placa R-1 – parada obrigatória e uma R-2 – dê a preferência, as ações que deve tomar o motorista ao defrontar com cada uma das placas são bem distintas, para R-1 exige que imobilize o veículo totalmente, enquanto que a R-2 apenas que reduza a velocidade e ceda a vez para os veículos que estiverem circulando na outra via.

Na foto abaixo podemos observar que além deste equívoco na outra via também temos uma placa R-1, sendo totalmente contraditório uma com a outra, isto temos parada obrigatória nas duas aproximações.

Fotos João Moessa julho/2005



Manaus/AM



Foto João Moessa abril/2.003

A mesma placa desenhada para melhorar a visualização



O prefeito de Manaus resolveu aplicar a marca de sua administração nas placas de sinalização, mais precisamente nas indicativas, como podemos ver na foto e no desenho com o mesmo formato da foto.

Nesta placa podemos ver quatro erros:

- a cor do fundo azul correto é verde;
- placa com a marca da administração, sombra em forma de onda e um círculo indicando um sol, não permitida pela legislação;
- falta orla;
- setas de forma distinta da legislação.

Manaus/AM

Placa correta seria como indicado no desenho abaixo.



Fundo verde, legendas brancas sete com formato de acordo com a legislação.

Outra placa de Manaus



Foto João Moessa abril/2.003

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes de trânsito são reflexo da negligência de nossas autoridades, da falta de profissionalismo das empresas do ramo de sinalização e da grave crise de valores que assola o país, onde não se respeita aos indivíduos e nem à própria vida.

Para solucionar este grave problema social e de saúde que ceifa dezenas de milhares de vidas todos os anos e mutila centenas de milhares de outras, é necessária mudança de atitude dos responsáveis pela gestão do trânsito como um todo para depois num segundo momento agirmos sobre os usuários de nossas vias.

A adequação das vias públicas através da engenharia de tráfego e do planejamento urbano, da sistematização do uso do solo, a melhoria dos sistemas de fiscalização e repressão de motoristas infratores e a criação e implantação de um programa efetivo de educação para o trânsito e principalmente da sinalização adequada, são essenciais para a redução da violência no trânsito em nosso País.

A sinalização deve ser executada na forma da legislação para que seja idêntica em qualquer localidade do País para que se crie cultura do conhecimento da mesma, a sistemática utilização de sistemas regionais desacredita e confunde os motoristas por mais experientes que sejam, mesmo aqueles que queiram atender o que dispõe a sinalização

As características das políticas sociais tendem a exigir maior autonomia dos técnicos e funcionários de ponta. Portanto, para que os programas sejam bem sucedidos um ponto crucial é a qualificação dos técnicos. A formulação de uma política mais abrangente e sistemática de capacitação de recursos humanos é importante tanto para a qualificação do atendimento quanto para a geração de maior reflexão e conhecimento numa área deles carente, e é essencial que haja vigilância no tocante ao cumprimento das regras estabelecidas para aposição de todo e qualquer tipo de sinalização, de comunicação aos usuários da via.