

Noção jurídica de via: em busca de uma definição¹

Marcelo Cortez Ramos de Paula é Capitão da Polícia Militar do Estado de São Paulo, servindo no Estado Maior, bacharel em Direito de São Bernardo do Campo, foi membro da Câmara Temática de Esforço Legal do CONTRAN no ano de 2003 e, atualmente, é membro do Fórum Consultivo do Sistema Nacional de Trânsito.

1. Introdução

Um dos problemas mais tormentosos em que se vêem envolvidos os operadores do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reside, por incrível que pareça, num ponto fundamental para a aplicação desse diploma jurídico: a definição sobre o quem vem a ser “via”. Sim, essa pequena palavra, sobre cujo significado repousa toda a disciplina a respeito da eficácia da lei de trânsito no espaço, vale dizer, a sua competência territorial, vem sendo fonte de vultosos problemas, quase todos determinados por um único fator, qual seja, a inconsistência da definição desse termo.

Convém desde logo responder previamente àqueles que, seja por força de um conhecimento superficial da legislação, que não lhes permitem enxergar o alcance do problema, seja por força de uma postura autoritária, que os impelem a desprezar tudo o que constitua obstáculo aos seus propósitos, olham com desdém para questões como a que ora se encontra posta, como se fossem problemas somenos. É preciso pôr cabo a tais posturas que, no limite, agregadas a outros fatores, colaboram para que o Direito de Trânsito – e o próprio trânsito, por conseqüência, com suas mortes, seqüelas físicas, congestionamentos etc. – seja colocado num plano bastante inferior dentro da escala de valores da sociedade.

Voltando ao debate, a apontada inconsistência do significado do termo “via” já se vislumbra a partir do momento em que se constata que é ele objeto de tratamento por mais de um dispositivo do Código – nenhum deles suficiente para garantir plena compreensão sobre o tema. Se não, vejamos:

¹ Estudo apresentado ao CETRAN de São Paulo, tendo sido aprovado, conforme Ata da 37.^a Sessão Extraordinária de 2004 (DOE 169, de 04 de setembro de 2004).

Via, segundo o Anexo I, "é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central".

Já nos termos do art. 2.º do CTB, a palavra *via* vem definida da seguinte forma: "*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 circunstâncias especiais*". O parágrafo único desse artigo estabelece que "*para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias terrestres pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas*".

Perceba-se que ambas as tentativas de definição são, como já dito, insuficientes para atingir o propósito colimado, qual seja, oferecer uma informação segura que permita ao intérprete saber, exatamente, o que pode ser considerado via e o que não pode.

Analisando tão-só a “definição” trazida pelo Anexo I, pode o intérprete concluir, mercê de um raciocínio lógico-dedutivo, ainda que simplista, que, para um espaço qualquer ser considerado via, basta que nele transitem veículos, pessoas e animais, uma vez que essa circunstância é a única elencada por quem tenha urdido a tentativa de definição referida.

É óbvio que só isso não basta, sob pena de se produzirem absurdos, filhotes de silogismos rasteiros, como considerar que em nossas casas há vias – pois nela transitam pessoas – ou ainda considerar que só seriam vias aqueles espaços nos quais houvesse, necessariamente – como sugere a definição – o trânsito simultâneo de pessoas, de animais e de veículos. Bem se vê que deve haver, por parte do intérprete, uma busca por elementos outros que não os que se encontram estampados neste texto, para alcançar o pretendido entendimento sobre a questão.

A tendência natural e imediata seria recorrer a outra “definição”, a trazida pelo artigo 2.º do CTB. Porém, tal ação se revela igualmente inútil, na medida em que também é imprecisa e nebulosa a “definição” vazada nesse outro dispositivo. Aqui, aliás, houve o legislador de lançar mão de um expediente condenável, qual seja, o de procurar definir não mediante a apresentação dos elementos fundamentais do objeto a ser definido – aqueles que permitem distingui-lo dos demais que com ele se assemelhem – , mas, sim, por meio da descrição de *coisas* que poderiam ser havidas como o objeto definido. Assim, em vez de dizer quais seriam os elementos fundamentais daquilo que se denomina *via*, preferiu elencar *coisas* que seriam vias (as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias) para, depois, acrescentar que terão elas o seu uso regulamentado pelo órgão com circunscrição sobre elas.

Decorrem, daí, alguns problemas: em primeiro lugar, faz nascer a dúvida sobre se a relação trazida é meramente enumerativa ou se é taxativa, dúvida que, sobre poder ser superada, poderia ser evitada. Ademais, cria também a impressão de que algo só poderia ser considerado

via se fosse antes considerado rua, ou avenida, ou logradouro, ou caminho, ou passagem, ou estrada, ou rodovia, abrindo ensejo para outras discussões, pois nem todos esses termos são definidos pelo CTB. Por fim, gera ainda um questionamento adicional, de índole semelhante ao anterior: determinado espaço só será considerado via *se* o seu uso houver sido regulamentado – quando então a regulamentação teria um caráter essencial, ou seja, sem regulamentação não se haveria de falar em via –, ou terá o seu uso regulamentado se for considerado via – quando então a regulamentação assume um caráter accidental.

A partir desse exame inicial, foi já possível determinar a dimensão do problema, que se torna tanto mais grave se levado em conta o fato de que, até o presente momento, não se tocou no ponto que tem sido apontado em outros estudos como o essencial: a necessidade – ou não – de que a circulação, em tal ou qual espaço, seja pública, vale dizer, livre e desimpedida, para que se possa considerá-lo como via.

Conhecido o problema e sua extensão, importa, agora, tentar resolvê-lo, trabalho que se iniciará com a determinação, por meio da perscrutação do Código, dos elementos essenciais daquilo que pode ser havido por via. Feito isso, procurar-se-á agregá-los, de forma lógica e coordenada, para verificar da sua suficiência; em não o sendo, procurar-se-á, por meio da hermenêutica, lançando mão de todos os processos reconhecidos de interpretação, incorporar ao resultado obtido até então outros elementos que lhes dêem a consistência e a substância necessárias àquilo para o que se prestam, ou seja, dizer o que é *via*.

2. Em busca dos elementos essenciais

2.1. Análise dos elementos da 1ª Definição (Anexo I)

"Via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central".

Pode-se identificar, de plano, três “partes” nessa definição: a primeira, que alude ao fato de a via é uma superfície; a segunda, que cuida de se referir à ação desenvolvida nessa superfície (o trânsito); e a terceira, que se destina a enunciar o que uma via compreende (a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central).

Deixando de lado a consideração quanto ao fato de que *via* é uma superfície – sobre a qual parece não pairar dúvida, tanto mais pelo fato de que o próprio Código, logo em seu art. 1.º, afasta qualquer confusão que pudesse haver, ao enunciar que o trânsito, nas vias *terrestres* abertas à circulação, é regido pelas normas nele contidas –, importa discutir sobre as partes restantes

da “definição”, que aludem à ação que se desenvolve nessa superfície (o trânsito), bem como às partes que compõem o objeto definido (pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro central).

No que toca à parte da “definição” que cuida de se referir à ação cuja realização se observa no espaço definido, ou seja, o trânsito de veículos, pessoas e animais, faz-se necessário responder a duas questões, já adiantadas, aliás:

a) A caracterização de tal ou qual espaço, como via, depende da verificação da mencionada ação, ou basta que o local *se destine* àquela ação?

O que se pretende, aqui, é discutir se o trânsito de veículos, pessoas e animais num dado espaço é que faz de tal espaço *via*, ou se ele a será, independente da prática dessa ação. A esse respeito, parece óbvia a segunda hipótese, pois, do contrário, a via seria objeto sob existência condicional, ou seja, ela só existiria como tal se e enquanto nela houvesse trânsito, o que acarretaria desconsiderar, como via, longos trechos da *Transamazônica*, por exemplo.

Parece-nos que o essencial, para que emprestemos a um determinado espaço a condição de *via*, vem a ser a *destinação* que se dá a tal espaço, e não a efetiva realização da ação para que se destina. Ao se construir uma casa, restará inequívoca a destinação desse objeto para a moradia. Ainda que ela não venha a ser efetivamente utilizada para tal mister durante todo o tempo em que existir, não perderá a sua condição de casa, que nasce não da utilização, mas da destinação, entre outras coisas.

Assim, importa que uma dada superfície seja *destinada ao trânsito*; como, e sob quais condições, é prematuro estabelecer, até porque tais respostas podem emergir da análise dos aspectos que adiante serão levados em conta.

b) A caracterização de tal ou qual espaço, como via, depende de que coexistam, em caráter simultâneo, veículos, pessoas e animais a transitarem no local?

Depois de analisada a questão anterior, por meio da qual se viu a desnecessidade de que se verifique a efetiva utilização da via, para que seja ela havida como tal, a tarefa de responder a esta segunda questão fica facilitada. Evidentemente não há razão que nos leve a entender plausível a exigência de que estejam presentes na via, ao mesmo tempo, pessoas, animais e veículos a utilizá-la, para que só então se possa entendê-la *via*, malgrado a utilização da conjunção aditiva *e*, a unir os termos *pessoas* e *animais*. Defender o contrário implica defender inexistente o fenômeno *trânsito* quando presentes numa rua apenas veículos, ou apenas pessoas, ou ainda apenas animais.

Respondidas essas duas questões, decorrentes da análise da segunda parte da “definição” trazida pelo Anexo I, resta-nos analisar a terceira e última parte dessa primeira “definição”, ou seja, aquela que cuida de mencionar as partes que compõem o objeto definido (pista, calçada,

acostamento, ilha e canteiro central), ao ensejo do que importa questionar se tais *coisas* são elementos da *via*, vale dizer, se são essenciais para que um dado espaço seja considerado via, ou se são apenas acessórios? Em outras palavras, importa considerar se tais coisas *devem* – ou *podem* – se fazer presentes para que a própria via exista. É bem verdade que a simples consideração da necessidade de tal questionamento pode afrontar intelectos mais acostumados à lida com a legislação de trânsito, mas essa forma por vezes demasiadamente didática é essencial para estabelecer, com segurança, um conceito mais próximo do ideal para o que se denomina *via*.

A análise do texto do Código permite-nos, com relativa facilidade, deduzir que os únicos elementos do objeto denominado *via*, ou seja, suas partes essenciais, são, isoladamente ou em conjunto, a *pista* – dado que vem ela a ser, exatamente, a superfície destinada à circulação de veículos, conduta que, a rigor, constitui a ação central do fenômeno *trânsito* – e o *passageio* (se pensarmos na hipótese de uma via destinada tão-só à circulação de pessoas).

Com efeito, vários artigos do CTB indicam que as demais estruturas mencionadas na definição não são essenciais para determinar a existência de uma via, embora, quando existentes, venham a integrá-la. Entre outros, o art. 37 permite deduzir da existência da via sem acostamento; já o § 2.º do art. 68 estabelece a possibilidade de que não exista passageio em determinada via, estrutura essa que, embora sendo apenas parte da calçada, muitas vezes responde pela totalidade da área de calçada, confundindo-se com ela. De outra parte, as próprias definições de *ilha* e *canteiro central*, existentes no Anexo I, já são suficientes para deduzir que não se tratam de estruturas obrigatórias para toda e qualquer via, circunstância que fica evidente ao se observar que o canteiro central, prestando-se a dividir pistas de rolamento, seria já dispensável naquelas vias em que a pista fosse única.

Pois bem, estando isso definido, fica encerrada a análise das partes que integram a “definição” de via do Anexo I, a partir do que se pode estabelecer como corretas as seguintes conclusões, às quais outras se somarão para compor a definição que se almeja:

a) não é a efetiva utilização de uma dada superfície por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, que faz dessa superfície uma via, mas, sim, a sua *destinação* para tal finalidade;

b) para que uma dada superfície seja havida por via, não é necessário que se observe a utilização simultânea dela por pessoas e veículos e animais;

c) para que uma dada superfície seja havida por via, é essencial que possua pista; a calçada, o acostamento, as ilhas, os canteiros centrais, ou quaisquer outras estruturas, ainda que desejáveis, não são *essenciais*, é dizer, a inexistência deles não tira daquela superfície a condição de via.

Analisada a *definição* do Anexo I, importa, agora, vasculhar a *definição* trazida pelo art. 2.º do CTB.

2.2. Análise dos elementos da 2ª Definição (art. 2.º do CTB):

"Art. 2º 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 circunstâncias especiais.

Parágrafo Único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias terrestres pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas."

Iniciando o trabalho pela cabeça do artigo, e valendo-se da mesma técnica utilizada para o estudo da *definição* anterior, pode-se, desde logo, vislumbrar no texto a ser examinado duas partes distintas: a primeira, em que há um elenco de *coisas*, muitas das quais consagradas como sinônimos de via, às quais se dá a condição de via por assimilação; depois, uma segunda parte, na qual se verifica o enunciado de um predicado das *coisas* antes enunciadas.

Dois são os “desafios” a se vencer ao longo da análise dessa segunda definição, que podem ser traduzidos pelas questões a seguir lançadas:

a) o rol trazido pela primeira parte da definição é meramente enunciativo ou é taxativo?

Em outras palavras, só podem ser havidas por via as *coisas* que se encontram nominadas nessa primeira parte da definição ou é possível imaginar outras às quais se admita dar a condição de via?

Aqui, mais uma vez, a aparente simplicidade da questão poderia levar o leitor a duvidar das intenções desse estudo, mas, para que o conceito a ser elaborado ao final se revele o mais preciso possível, é preciso esgotar todas as dúvidas que possa haver, mesmo aquelas cuja resposta pareça, à primeira vista, óbvia.

Nesse caso, a análise mais acurada vai exatamente ao encontro do que seria de se deduzir desde a primeira leitura: o rol trazido pela definição é *meramente enunciativo*, de maneira a não ser possível afirmar que vias são apenas aquelas coisas cuja denominação esteja contida no mencionado rol. O próprio CTB, em seu Anexo I, ao conceituar “via urbana”, traz uma outra denominação – vielas – que não se encontra no texto do art. 2.º. Isso só reforça o que dizem os filólogos sobre a impropriedade de se pretender *definir* um dado objeto, enunciando exemplos da existência desse objeto, dado que, por mais capacidade que tenha o autor da definição, difícil-

mente – como ora se vê – conseguirá ele açambarcar todas as formas de materialização do objeto a ser definido, tornando a *definição* incompleta e, por isso mesmo, imperfeita.

Decorre daí que os termos *ruas, avenidas, logradouros, caminhos, passagens, estradas e rodovias*, descritos na parte inicial da definição veiculada no art. 2.º, são conceitos que traduzem formas específicas de via, mas que não esgotam as possibilidades de apresentação – e de denominação – que uma via possa ter. Trata-se de um rol meramente enunciativo.

Assim, deve ser, desde logo, afastado qualquer raciocínio que implique considerar que uma dada superfície é *via* porque é *rua*, ou porque é *avenida*, ou ainda porque é *rodovia*. Na verdade, antes de ser rua, avenida ou rodovia, uma dada superfície necessita incorporar condições que lhe permitam ser identificada como via, para que depois, em face da consideração de outras circunstâncias, como a localização (urbana, no caso das ruas e avenidas, e rural, no caso das estradas e rodovias), a existência – ou não – de pavimentação (rodovias, no primeiro caso e estradas, no segundo), possa receber a denominação especializante de rua, avenida, estrada, rodovia etc.

b) uma dada superfície só será havida por *via* se o seu uso for regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre ela – como parece exigir a segunda parte da “definição” – ou a via pode existir a despeito de não ter sido o seu uso ainda regulamentado?

Creio que se trata da questão mais complexa até então analisada, em especial porque o termo “regulamentado” – ou regulamentação, de onde se deriva –, são expressões de conteúdo amplo, e podem ensejar os entendimentos os mais diversos.

Se tomarmos a expressão *regulamentação* num sentido mais usual, de conjunto de regras para utilização daquela superfície denominada via, poder-se-á estabelecer duas espécies de regulamentação:

a) a decorrente das normas estabelecidas pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro, em especial as contidas no capítulo das normas gerais de circulação e conduta;

b) a decorrente das normas estabelecidas pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, em atenção às necessidades especiais que condicionam o uso desta ou daquela via.

Em relação à primeira forma de regulamentação, a questão que serve de argumento para a discussão ora em curso, qual seja, se a regulamentação é condição de existência da via, perde todo o seu sentido, uma vez que as normas insertas no Código de Trânsito Brasileiro, dotadas da *generalidade* que caracteriza as normas jurídicas, não dizem respeito a esta ou aquela via, e sim a todas, as já existentes ao tempo da promulgação da lei e as que vierem depois. E, sendo assim, fica fácil enxergar a absoluta independência entre esses dois fenômenos, ou seja, uma dada superfície não será havida por via – ou deixará de sê-lo – em função das regras gerais de circulação e conduta previstas no CTB. Ela virá a existir sem que às regras se possa reconhecer qualquer

força criadora, mas, tão logo venha a existir, imediatamente estará já submetida à referida regulamentação.

Já no que toca à regulamentação que venha a ser baixada pela autoridade de trânsito, em caráter suplementar às regras gerais de circulação e conduta, e em atenção à necessidade de disciplinar o peculiar uso de cada via, a resposta à questão posta acima impõe uma maior cautela. Isso porque tal regulamentação, dado o seu caráter específico em relação às regras gerais, deve ser comunicada aos usuários das vias por meio de sinalização, em especial sinalização permanente, como é o caso das placas, das marcações no solo, dos sinais luminosos, entre outros.

Pois bem, em relação a tal forma de veiculação da regulamentação sobre o uso da via, estabelece o Código certas exigências, que justificam a maior cautela na resposta à questão. Com efeito, o art. 88 disciplina 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, vertical e horizontalmente (...)*” Já o art. 90 reza que “*não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta*”.

Tais dispositivos demonstram, de maneira inequívoca, a importância da sinalização de trânsito para que se promova o correto e adequado uso das vias, dentro de parâmetros seguros. Porém, não vão além disso, ou seja, não chegam a estabelecer uma relação de dependência entre a via e a sinalização, de tal forma que se possa entender que, sem a sinalização, a via não existe. As consequências da ausência de sinalização poderão implicar, no máximo, a impossibilidade de aplicação de sanções que decorreriam da desobediência às regras dela decorrentes, ou mesmo uso irregular de uma via, cuja sinalização não tenha ainda sido instalada, após a sua construção ou reforma, com eventual e conseqüente responsabilização de quem tenha autorizado esse uso; mas não ensejarão, nunca, a decretação da inexistência da via.

Assim, depois de analisadas as duas maneiras pelas quais é possível que se dê a regulamentação do uso da via, pode-se concluir da impossibilidade de reconhecer à regulamentação o valor de *causa* da existência da via. Na verdade, a regulamentação não é senão *sintoma* da existência da via. Dito de outro modo, ela (a regulamentação) só se faz necessária porque a via existe.

Porém, exsurge dessa análise, ainda que entrevisto, aquele que constitui, a bem de ver, o fator essencial para que se possa conferir a uma dada superfície terrestre o *status* jurídico de *via*: a possibilidade de regulamentação.

Com efeito, a possibilidade de que a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via faça valer o poder regulamentar que lhe outorga o Código de Trânsito Brasileiro emerge, sem sombra de dúvida, como um elemento essencial de *discrimen* entre o que pode ser havido por

via, e uma superfície qualquer, que, a despeito de possuir elementos normalmente encontrados nas vias, como calçadas, guias etc., a despeito de nela haver circulação de veículos, de pessoas e de animais, não faz jus a ser considerada *via* nos termos legais, eis que insuscetível de ter o seu uso regulamentado por ato da autoridade de trânsito.

Antes, porém, de esgotar a análise desse fator, convém, tal como se fez quando da análise da primeira “definição” de via, resumir as conclusões alcançadas neste tópico, em que se cuidou de analisar a segunda “definição”. Assim, é lícito afirmar que:

a) *ruas, avenidas, logradouros, passagens, caminhos, estradas e rodovias* são modos especiais de apresentação de uma via, mas não são os únicos. Logo, o rol do *caput* do art. 2.º é meramente enunciativo;

b) não é o fato de ser reconhecida como *rua*, ou *avenida*, ou *caminho*, ou *passagem*, ou *estrada*, ou *rodovia*, que dá a uma certa superfície a condição de *via*; antes, é a possibilidade de ser havida por via que dá a uma dada superfície a condição de ser *rua*, ou *avenida*, ou *estrada*, ou *rodovia*;

c) a possibilidade de a autoridade de trânsito fazer valer o poder de regulamentação, conferido pelo CTB, sobre o uso de uma determinada superfície, no que tange à movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais, é, efetivamente, o fator essencial para que se possa conferir à essa superfície a condição jurídica de via;

d) a existência de sinalização numa superfície, regulamentando o trânsito, é mero indicio – ainda que veemente – de que a referida superfície é via, condição que só será confirmada diante da verificação da regularidade da regulamentação, em especial no que diz respeito à possibilidade jurídica de que a autoridade de trânsito faça valer o seu poder regulamentar sobre aquele espaço.

Pode-se, agora, lançar-se à análise dos demais fatores que, embora não explícitos nas definições examinadas, estão subentendidos em seus termos. Pode-se dizer, portanto, que feita a interpretação puramente gramatical – ainda que apoiada, em alguns momentos, em procedimentos argumentativos lógicos –, passar-se-á às demais etapas da interpretação, lançando-se mão dos métodos que se façam necessários.

2.3. Análise dos fatores implícitos:

Como método de trabalho para a determinação de uma definição aceitável do termo *via*, propôs-se a análise tópica das partes que compõem as “definições” que esse termo possui no CTB. Realizada essa tarefa, foi possível extrair algumas conclusões, com base nas quais nos é dado estabelecer os verdadeiros elementos *essenciais* daquilo que se convencionou denominar via.

Algumas dessas conclusões se encerram em si mesmas, vale dizer, não dão azo a questionamentos subsequentes: é o caso daquelas que se encontram nas alíneas *b)* e *c)* da parte destinada à análise da primeira definição, e a que se encontra na alínea *a)* da parte destinada à análise da segunda definição.

Com efeito, as afirmações consistentes em se dizer que, para que uma dada superfície seja havida por via, não é necessário que se observe a utilização simultânea dela por pessoas e veículos e animais; que, para que uma dada superfície seja havida por via, é essencial que possua pista; que a calçada, o acostamento, as ilhas, os canteiros centrais, ou quaisquer outras estruturas, ainda que desejáveis, não são *essenciais*, é dizer, a inexistência deles não tira daquela superfície a condição de via; e que *ruas, avenidas, logradouros, passagens, caminhos, estradas e rodovias* são modos especiais de apresentação de uma via, mas não são os únicos; logo, o rol do *caput* do art. 2.º é meramente enunciativo, são todas afirmativas que não oferecem espaço para ulteriores elucubrações, que porventura possam decorrer de um desdobramento lógico das verdades por elas veiculadas. Em poucas palavras, elas esgotam o tema.

Já em relação às demais conclusões, percebe-se claramente que, embora se tenha emprestado a elas a condição de *conclusões*, elas dão ensejo a outros questionamentos, de cujas respostas podem sobrevir outros fatores, que podemos, por isso, denominar *implícitos*, os quais, por sua vez, podem revelar-se elementos *essenciais* para a caracterização de uma dada superfície como via. A bem de ver, já se identificou tal ocorrência quando da análise do papel da regulamentação em relação à existência da via, uma vez que, desde logo, pode-se entrever que o verdadeiro elemento essencial não é a regulamentação propriamente dita, mas, sim, a *possibilidade de regulamentar*. Convém, porém, para não atropelar a ordem natural dos fatos, proceder ao exame desses *fatores implícitos* conforme eles venham a ser identificados, a partir da análise de cada uma das conclusões que já foram identificadas, na ordem em que o foram.

Dessa forma, a primeira *conclusão* a ser analisada, dentre as que não esgotaram os temas dos quais decorreram, é a consignada na alínea *a)* da parte em que foi analisada a primeira definição, ou seja, “*não é a efetiva utilização de uma dada superfície por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, que faz dessa superfície uma via, mas sim a sua destinação para tal finalidade*”.

Para o trabalho ora proposto, interessa investigar a parte final dessa afirmação, uma vez que é nela que se situam as expressões que nos permitem afirmar que se trata de uma conclusão que dá espaço a outros questionamentos. Esse espaço decorre de ser preciso estabelecer, em nome da necessidade de clareza e precisão da mencionada conclusão – uma vez que ela se prestará

a construir uma definição – *como uma dada superfície poderia ser destinada ao trânsito*, já que se afirmou que não é a efetiva utilização de uma dada superfície que faz dela uma via?

Bem, essa destinação haverá de resultar, necessariamente, de atos do Poder Público que indiquem, ainda que de maneira indireta, porém de forma inequívoca, a decisão de que aquele espaço deverá ser utilizado para tal finalidade. Nesse sentir, é de se apontar como ensejadores dessa indicação os seguintes fatos, entre outros de efeitos análogos:

a) os atos de modificação de uma superfície terrestre, perpetrados pelo Poder Público, diretamente ou por meio de particulares legitimados a tanto, que confirmam a uma dada superfície as características físicas de uma via, como são as operações de terraplanagem, pavimentação etc.;

b) a aposição de sinalização de trânsito;

c) a realização de operações de trânsito no local, entendido o termo na acepção que se lhe dá o CTB, ou seja, de monitoramento técnico do trânsito.

Tais fatos podem ser observados isoladamente ou em conjunto. Entretanto, ainda que verificada a existência de todos eles, em conjunto, não é possível, por enquanto, afirmar que a superfície terrestre sobre a qual tenham eles se verificado seja uma *via*, no sentido jurídico da expressão.

Para tanto, necessário será que se constate que as ações de regulamentação da via, expressadas, entre outras formas, pela sinalização, tenham sido resultado de atos para os quais a autoridade responsável tenha competência legal. Dito de outra maneira, é preciso que se reconheça que a regulamentação do trânsito naquele espaço resultou de uma ação legítima da autoridade de trânsito, resultou de um ato administrativo para o qual ela era – e é – competente.

Verifica-se, neste ponto, que os desdobramentos dos questionamentos feitos para se dirimir *como uma dada superfície poderia ser destinada ao trânsito* conduziram-nos, quase que naturalmente, ao questionamento que se haveria de fazer para resolver as pendências decorrentes do exame das conclusões consignadas nas alíneas *b)*, *c)* e *d)* da parte deste trabalho destinada à análise da segunda definição. Com efeito, se bem vistas tais conclusões, todas elas conduzem a um único questionamento, capaz de suprir as lacunas por elas deixadas, capaz de preencher o vazio produto da imprecisão das assertivas consignadas: há, ou havia, possibilidade jurídica de que a autoridade de trânsito exercesse, sobre a área da superfície destinada ao trânsito, o poder de regulamentação que lhe é incito?

Resulta desse chocar de questionamentos, dessa confluência de fatores, o ponto que traduz exatamente o encontro das coordenadas que exprimem o resultado da equação que se faz necessária para resolver o problema consistente em saber se a uma dada superfície pode-se conferir o *status* de via ou não.

Portanto, antes mesmo de se ver de que modo se haveria de reconhecer a possibilidade jurídica de regulamentação, pode-se concluir que será possível atribuir a uma determinada superfície terrestre o caráter, a condição jurídica de via, se for possível reconhecer a existência *conjunta* de dois fatores essenciais:

- a) a destinação dessa superfície, para que seja utilizada por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para os fins de circulação, parada e estacionamento;
- b) a possibilidade jurídica de que o uso dessa superfície, para a finalidade acima mencionada, seja objeto de regulamentação por parte da autoridade de trânsito.

Resta, agora, diante do que se concluiu, estabelecer, ainda que de forma superficial, sob pena de conferir a este estudo ares de monografia, os requisitos fundamentais para que a regulamentação baixada, ou que se pretenda baixar, por parte da autoridade de trânsito, seja considerada lícita.

Partindo do pressuposto de que tal regulamentação consistirá num, ou em vários *atos administrativos*, como são os decretos e as portarias, normalmente utilizados para tal mister, bastaria aplicar à espécie *sub exame* a doutrina dos requisitos do ato administrativo, sobejamente conhecida.

Há, porém, um aspecto que merece uma consideração mais explícita neste trabalho, dada a sua importância para o tema discutido: trata-se da natureza jurídica da área sobre a qual se assenta a superfície cujo uso se pretenda regulamentar, por ato da autoridade de trânsito.

É óbvio que essa área não poderá possuir a natureza jurídica de *particular*, uma vez que qualquer ação do Poder Público sobre áreas particulares deve-se dar conforme a lei. E, no caso *sub exame*, se estivéssemos a reconhecer à autoridade a possibilidade de fazer valer o seu poder de regulamentação de trânsito, sobre áreas privadas quaisquer, a seu bel-prazer, estaríamos a reconhecer, também, uma nova forma de desapropriação: a resultante do talante da autoridade de trânsito.

Que não se diga, aqui, que o Código de Trânsito Brasileiro reconheceu a possibilidade de que isso se passasse. Tanto não é verdade que, ao considerar as vias internas dos condomínios constituídos por unidades autônomas, como *vias* no sentido técnico-jurídico da expressão, de forma tal a possibilitar a aplicação das regras de trânsito naquele espaço, o legislador o fez de maneira excepcional. Dito de outro modo, resta, claro, pela análise lógica e sistemática do CTB, que a possibilidade de valerem as suas regras em área que seja particular constitui exceção, e como tal deve ser tratada. Isso implica a impossibilidade de estender esse regime legal a situações outras que não a expressamente prevista na lei, dado que as normas que traduzem exceção devem ser interpretadas de maneira restritiva, pois, do contrário, restaria claramente aviltada a

vontade do legislador, para quem apenas a situação que previu expressamente é que deveria sofrer os efeitos da regra excepcional que produziu.

Cabe, aqui, registrar que há autores que admitem, reportando-se a doutrinadores estrangeiros, que vias situadas em área privada sejam consideradas *vias* para os fins do Código de Trânsito Brasileiro, de forma que o *trânsito* nelas verificado submeter-se-ia às regras do CTB. Há que se atentar, porém, para o detalhe de que em outros países há regra específica que autoriza que assim se entenda. Veja-se, a respeito, o vaticínio de Carlos Tabasso², mencionando as doutrinas espanhola e italiana:

En este caso, como lo ha sostenido la doctrina española, se trata de ‘vias públicas de propiedad privada’, a las cuales el derecho italiano las llama “strade vicinali”, o ‘poderali’, o ‘di bonifica’, definidas por el Código de la Circulación como ‘vias privadas fuera de los centros habitados, para el uso de público’ (art. 3.1, parágrafo 51).

Perceba-se que, que essa doutrina não se aplica em nosso Direito Pátrio, na medida em que – como já assinalado acima – a lógica do Código indica que, regra geral, nas vias privadas não se aplicam as regras do CTB, tanto que, para possibilitar essa aplicação em relação às vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, houve a necessidade de regra expressa, que, assim assumiu o caráter de exceção à regra geral.

Assim, definida a única hipótese em que se pode admitir a existência de uma *via*, no sentido técnico-jurídico do CTB, numa área privada, sem que haja alteração prévia da natureza jurídica dessa área, qual seja, aquela trazida na parte final do parágrafo único do art. 2.º do CTB (vias internas dos condomínios constituídos por unidades autônomas), resta analisar se há, e quais são, as restrições em relação às áreas públicas.

Para tanto, convém partir da já clássica divisão dos bens públicos em bens de uso comum do povo, bens de uso especial e bens dominicais.

Em relação à primeira categoria – os de uso comum do povo –, nenhuma dúvida resta quanto à possibilidade de que venha a autoridade de trânsito disciplinar o uso das superfícies que se situem em área assim reconhecida, que tenha sido destinada ao trânsito, mesmo porque o nosso Código Civil, diploma jurídico que consagra tal classificação, contempla, dentre os exemplos mencionados de bens de uso comum do povo, as ruas e as estradas.

Porém, já em relação às demais categorias de bens públicos – os de uso especial e os dominicais – não se pode dizer o mesmo.

Os bens de uso especial são aqueles que se destinam especialmente à execução dos serviços públicos; em geral, são prédios em cujo espaço são organizados os serviços públicos, tais como escolas, hospitais, secretarias etc., das três esferas (Federal, Estadual e Municipal). Ora, em que pese ser verdade que o acesso do público a tais espaços costuma ser relativamente livre,

não menos verdadeiro é que as áreas por eles representadas estão, no que concerne à regulação do acesso de veículos e pessoas, alheias ao poder regulamentar da autoridade de trânsito local, alheamento esse notório em se tratando de áreas pertencentes à União e ao Estado, na medida em que pensar o contrário implicaria admitir como lícita a interseção de um representante do Poder Público municipal numa área pertencente à outro ente federado (Estado, DF ou União), a ditar de que forma deveria se dar a utilização de tais espaços, para os fins de movimentação e imobilização de pessoas, veículos e animais.

Se assim é em relação aos bens de uso especial, com muito mais razão haverá de ser em relação aos bens dominicais, aos quais a doutrina reconhece um regime jurídico próximo daquele que é aplicado aos bens particulares, tendo em vista que são bens que constituem patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades (Cf. CC, art. 99, inc. III).

3. Conclusão:

Veja-se que, finda essa análise, torna-se até despiciendo perquirir da necessidade de que a superfície destinada à circulação de veículos seja aberta à circulação pública, para que então se entenda da sua caracterização como *via*; mais que desnecessário ingressar nessa discussão, é inconveniente, até porque de seu exame resultam meias-verdades, as quais, antes de nos oferecer critério seguro para a discriminação do que seja via, conduzem, na verdade, a uma falsa certeza sobre tal questão.

Com efeito, há vias perfeitamente delineadas como tais, em cujo espaço é restringido o acesso de pessoas, de animais, de veículos ou de todos, que, nem por isso, perdem seu *status jurídico* de vias. Bem se vê, por ai, que verificar se o acesso ao local é aberto ao público não constitui critério seguro para a identificação de uma via.

A essa altura, embora havendo ainda espaço para aprofundamento da análise aqui exposta, num só fôlego, convém cessar, mesmo porque cremos haver suficientes argumentos para permitir a análise de todos os casos que vão até o limite de nossa imaginação. Assim, para finalizar, propõe-se um conceito de via, que, se sobreviver ao crivo científico, poderá vir a ganhar ares de definição:

Via é toda superfície terrestre, pavimentada ou não, em geral situada em espaço público de uso comum do povo, destinada à circulação de veículos, pessoas ou animais, por ato inequívoco do poder público, anterior ou concorrente à referida utilização, que deve ser passível de regulamentação pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre ela.

² TABASSO, Carlos. **Fundamentos del Tránsito**: Jurídicos, Técnicos Accidentológicos. vol. 1. Buenos Aires: Julio

Marcelo Cortez Ramos de Paula, Capitão da PMESP