

O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo

GERALDO DE MENEZES CÔRTEZ

(Tenente-Coronel do Exército e ex-Diretor do Serviço de Trânsito do Rio de Janeiro, D.F.)

CAPÍTULO VI

A LEGISLAÇÃO

1. INTRODUÇÃO

Alido de inegáveis e extraordinários benefícios, o tráfego motorizado tem trazido à sociedade moderna sérios prejuízos e preocupações, dando ensejo a que, na busca concomitante de maior eficiência e segurança, surgisse esta nova ciência experimental. Ciência que ainda não está estratificada, ao contrário, em franca evolução. E são os progressos dos conhecimentos humanos, nesse novo campo de investigações, que estão a exigir alterações nas normas jurídicas que herdamos de nossos antepassados e que elaboramos antes de conhecermos ou prevermos, convenientemente, os problemas que o tráfego motorizado arrasta ou provoca.

Sem a pretensão de uma análise completa da legislação vigente e muito menos de apresentação de anteprojetos de leis e regulamentos, chamaremos a atenção neste capítulo para uma série de pontos que evidenciam a necessidade de uma ação renovadora, também no campo das normas jurídicas.

As interrelações das funções de tráfego, tôdas elas interessando não à pessoa humana isolada, mas a cada um dos indivíduos da Sociedade e de formas tão variadas e diferentes, quanto diversos são os entes humanos, cada vez mais, principalmente devido ao número crescente de veículos automotores, exigem normas estabelecidas em leis e regulamentos com os seguintes objetivos:

1.º) Padronizar a conduta que motoristas e pedestres devem ter nas vias públicas, quaisquer que sejam as cidades ou os países em que se encontrem, para facilidade de compreensão e obediência.

2.º) Encontrar regras que harmonizem todos os antagonismos dos interessados no uso das vias públicas, resguardando o prejuízo material ou moral que cada um possa causar a outrem e garantir o máximo de liberdade compatível com a segurança individual e coletiva.

A experiência vem demonstrando, além disso, que não basta uma legislação específica. Muitas das normas jurídicas de ordem geral, como o Código Penal, a Lei das Contravenções, o Código

Civil e o Código de Obras das diversas municipalidades tiveram e têm que se ampliar para incluir, quer disposições novas exigidas pelo tráfego motorizado, quer novas medidas decorrentes de suas crescentes repercussões na vida social.

Como legislação específica, há necessidade de um Código Nacional de Tráfego, composto de uma única Lei, como foi inicialmente expedido nosso Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei n.º 3651, de 25 de setembro de 1941) ou de um conjunto de leis, como preconizam os técnicos norte-americanos ao sugerirem aos Estados daquela União, um Código padrão. Mas, de uma forma ou de outra, é preciso que esta legislação cubra os seguintes aspectos capitais:

— Registros, licenças, títulos de propriedade e disposições contra o furto.

— Habilitação de motoristas e de condutores de veículos em geral, amadores e profissionais.

— Responsabilidade Civil relativa aos veículos em geral e especialmente os motorizados.

— Responsabilidade de seguro dos veículos motorizados.

— Tráfego em vias e outros logradouros públicos.

Além disso, é preciso que a legislação específica se complemente com regulamentos especiais:

— para o tráfego;

— para a sinalização de tráfego;

— e para os transportes automotores: coletivos, carga e taxis.

2. A LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA VIGENTE

O principal diploma legal, conhecido por Código Nacional de Trânsito, é o Decreto-lei número 3651, de 25 de setembro de 1941, publicado no Diário Oficial de 27 de setembro de 1941 e retificado no Diário Oficial de 18 de março de 1942. Visando padronizar o "trânsito" em tôdas as Unidades da Federação, ele trata:

— das regras gerais para a circulação;

— das provas desportivas nas vias públicas;

— da circulação internacional de automóveis, de acordo com a Convenção Internacional assinada em Paris a 24 de abril de 1926;

— da sinalização (sinais gerais de trânsito, marcos e sinais rodoviários);

- das características dos diversos veículos;
- dos impostos e taxas;
- da identificação dos veículos;
- da habilitação dos condutores;
- das infrações;
- dos Conselhos Nacional e Regionais de Trânsito.

O Código já sofreu, em sua redação inicial, várias alterações: — No tocante à composição dos Conselhos Nacional e Regionais de Trânsito, pelos Decretos-leis n.º 5464, de 7 de maio de 1943, n.º 7286, de 31 de janeiro de 1945, n.º 7927, de 17 de fevereiro de 1945 e, finalmente, pelo de número 7604, de 31 de maio de 1945, publicado no Diário Oficial de 2 de junho de 1945;

— No tocante aos prazos para satisfação de características impostas aos veículos em geral e para instalação de taxímetros na forma da lei, pelo Decreto-lei n.º 4136, de 26 de fevereiro de 1942;

— No tocante a prazos para satisfação de características impostas aos veículos de transporte coletivo, pelo Decreto-lei n.º 8982, de 14 de fevereiro de 1946;

— No tocante à matrícula de condutores de veículos em todo o território Nacional pelo Decreto-lei n.º 8004, de 27 de setembro de 1945;

— No tocante à habilitação e exercício da atividade de condutor de veículos automotores, pelo Decreto-lei n.º 9545, de 5 de agosto de 1946, publicado no Diário Oficial de 7 de agosto de 1946, e, por sua vez, modificado pela Lei n.º 1387, de 20 de junho de 1951.

Complementam a legislação, no âmbito federal, os seguintes decretos:

— N.º 8576, de 21 de janeiro de 1942, publicado no Diário Oficial de 23 de janeiro de 1942, que aprova o regimento do Conselho Nacional de Trânsito;

— N.º 20483, de 24 de maio de 1946, publicado no Diário Oficial de 29 do mesmo mês e ano, que aprova o Regulamento do Serviço de Trânsito do Distrito Federal (32) e alterado pelo Decreto n.º 27758, de 1.º de fevereiro de 1950, publicado em Diário Oficial do dia imediato.

3. BASE CONSTITUCIONAL PARA UMA LEGISLAÇÃO FEDERAL

A Constituição Federal Brasileira estabelece:

“Art. 5.º Compete à União:

.....

XV — legislar sobre:

j) tráfego interestadual”;

Pelo Art. 6.º essa competência federal para legislar sobre tráfego “não exclui a legislação estadual supletiva ou complementar”.

Com essa base constitucional para uma legislação única e já havendo um Código vigente desde 1941, em todo o território brasileiro, trata-se para nós simplesmente de aperfeiçoá-lo.

Nos Estados Unidos da América, os técnicos e estudiosos do assunto já de há muito se convenceram que é indispensável a uniformização do tratamento do problema do tráfego; que é um absurdo a existência de uma infinidade de prescrições legais diversas, variando de Estado para Estado. De acordo com essa convicção e após a curado e continuados estudos, iniciados em 1925-26, chegou a “National Conference on Street and Highway Safety” a propor cinco leis fundamentais para uniformizar o “código de veículos” e dois complementos padrões:

— “Model Traffic ordinances” para as municipalidades, e

— “Manual on Uniform traffic control devices for streets and highways”.

Falam bem das dificuldades em realizar a unificação das prescrições naquele país, a intensa campanha desenvolvida junto ao Povo dos diversos Estados para que ele, defendendo seus legítimos interesses de segurança, exija de seus líderes, de seus representantes, do Governo enfim, a expedição de leis de acordo com aquela padronização.

Nós, portanto, que já contamos de um lado com a base de fato, graças aos idealizadores, batalhadores e realizadores do primeiro Código e de outro lado com a base constitucional de que dispomos, estamos numa situação privilegiada para termos uniformidade de legislação de tráfego. Não se justifica, então, que estejamos com uma legislação deficiente e em certos pontos inconvenientes; urge alterá-la e completá-la, aproveitando a experiência alienígena e a nossa própria, como convém e atualmente se impõe para bem servir à coletividade.

4. APRECIACÃO SOBRE O CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO EM VIGOR

A Preliminar sobre sua extensão

Verifica-se pela leitura do Artigo 1.º do Decreto-lei n.º 3651, que a lei federal só está regulando o “trânsito de veículos automotores”, deixando a complementação no tocante a outros veículos, a pedestres, a animais e a sinalização a cargo de leis e regulamentos estaduais. No entanto, a conveniência de padronização ou de uniformidade nas questões de tráfego exigem que os princípios gerais para a conduta dos pedestres, animais e veículos de qualquer natureza nos logradouros públicos, sejam os mesmos em qualquer parte e já não só dentro do mesmo País, como até mesmo em qualquer Nação.

B. Quanto às principais regras para regular a circulação

[1] A respeito das principais regras para regular a circulação nas vias públicas, constantes

(32) Em muitos dos Estados da Federação existem Regulamentos análogos ou equivalentes.

do Código em vigor, cabem as seguintes observações:

(a) A regra IV do Art. 3.º do Decreto-lei n.º 3651, de 25 de setembro de 1941 estabelece:

"Todo o veículo que dobrar uma esquina à esquerda só poderá fazê-lo uma vez atingindo o ponto central do cruzamento (Anexo I)".

Tal como está redigida a "regra IV" é, em muitos casos, incompatível com as necessidades do tráfego motorizado e em desacordo com sua moderna técnica.

Uma das maneiras de evitar os conflitos a e b entre as filas originariamente de sentidos opostos e que dobram à esquerda ao mesmo tempo é a marcação do cruzamento, como elucidada a Fig. 53 (R.S.P.) de janeiro).

A marcação especial exemplificada na Fig. 53 fica, evidentemente, condicionada à existência de um espaço igual ou superior a 6 metros entre os pontos mais próximos dos dois arcos, para que dois veículos possam seguir seus destinos sem entrarem em conflito.

A regra deveria ter a seguinte redação:

— Para dobrar à esquerda o condutor deve seguir a marcação especial do cruzamento, contornando-a pela direita e junto a ela. Na ausência de marcação, o veículo só poderá dobrar à esquerda após atingir o ponto central do cruzamento.

(b) A regra VI, do mesmo art. 3.º, está assim redigida:

"Os veículos que trafegarem transportando passageiros terão prioridade sobre os de carga; os lotados sobre os vazios; os de maior sobre os de menor velocidade; os de representação oficial e socorros públicos sobre qualquer outro."

Tal norma só teria razão de ser em situações especialíssimas, como seja travessia de uma balsa, onde nem todos os veículos, esperando a vez, pudessem atravessar ao mesmo tempo. Mesmo nesse caso é bem discutível se aquela regra conviria ao interesse geral. Basta lembrar que a obediência à regra VI levaria um veículo de carga a não atravessar nunca, desde que fôssem sucessivamente chegando veículos de transporte de passageiros.

Sob a invocação desta regra (é verdade por uma interpretação de certa forma forçada) têm sido concedidos, mantidos e ampliados os estacionamentos privativos para veículos oficiais em vias públicas. Absurdo que dispensa comentários, e não estou falando dos privativos concedidos em via pública para veículos que não são de representação oficial...

Capitulado entre "regras gerais" a de número VI do Art. 3.º não se justifica. E, encarando a circulação em geral, trata-se de dispositivo impraticável e portanto inócuo.

Parece-nos dispensável focalizar ainda muitos ângulos absurdos que a questão apresenta, para concluir que a regra VI deve ser cancelada.

(c) A regra VII, do mesmo Art. 3.º estabelece:

"Os socorros de incêndio, de polícia e de ambulância gozam de circulação livre, quando em serviço de urgência."

À primeira vista parece correta e completa a disposição acima. Entretanto, que significa "circulação livre"?

Em raciocínio técnico, sereno e equilibrado "circulação livre" significa tão-somente que aqueles veículos não precisam parar, em quaisquer circunstâncias, mas nunca que podem entrar em contramão, que estão livres de quaisquer considerações ou atenção às regras de tráfego importantes e essenciais. Apesar disto, o conceito generalizado no Brasil, isto é, a prática errônea em muitos e muitos anos de que os socorros públicos, ambulâncias, veículos policiais e contra incêndios não devem qualquer obediência às regras de trânsito, tem se arraigado de tal maneira na opinião pública e mesmo no espírito de muitas autoridades, que há necessidade de redação muito mais explícita do que a da Regra VII vigente e acima transcrita.

Qualquer veículo de socorro público, entrando em contramão, em via de sentido único, estará fadado a não poder passar, desde que em sentido contrário exista um grande volume de tráfego; sem entrar em outras considerações, como sejam a do perigo que tal prática representa.

Após essas considerações, ao pensarem em nova redação para cobrir a questão em pauta, convém atentar e especialmente os legisladores para o que a Sec. 25.1 do projeto de lei n.º V "Uniform Act Regulating Traffic on Highways" recomenda, no modelo do Código Padrão para os Estados Unidos da América do Norte:

"Veículos de emergência autorizados"

(a) Quando o motorista de um veículo de emergência autorizado estiver atendendo a um serviço de emergência, ou perseguindo um violador ou suspeito violador da lei, ou atendendo a um chamado para apagar incêndio, mas nunca quando dêle retornando, pode utilizar-se dos privilégios estabelecidos nesta Seção, mas sujeito às condições aqui especificadas.

(b) O motorista de veículo de emergência autorizado pode:

1. parar ou estacionar, livre das disposições desta lei;
2. avançar um sinal luminoso vermelho, ou um de parada obrigatória, mas só depois de diminuir a velocidade ao limite que a segurança da operação exige;
3. Exceder os limites de velocidade até o ponto que não haja perigo de vida ou de danos materiais;
4. Desrespeitar as disposições que regulam a direção do movimento ou a execução de voltas em determinadas direções.

(c) As exceções aqui concedidas a um veículo de emergência autorizado devem aplicar-se só quando o motorista de qualquer dito veículo acionar sinos, sirene, ou apitos a ar comprimido, como possa ser razoavelmente necessário, e quando o veículo estiver equipado com, pelo menos, um farol emitindo luz vermelha visível, em condições atmosféricas normais, de uma distância de 150 metros à frente de tal veículo, exceto quando um veículo de emergência autorizado for operado como veículo policial sem a necessidade de dispor de tal luz vermelha visível da frente do veículo.

“(d) As disposições acima importantes, o motorista de um veículo de emergência, deve de dirigir com o devido respeito à segurança das pessoas, nem devem tais disposições produzir do motorista das consequências de sua negligência para a segurança dos outros.”

O número 4 da letra (b) da para as acima traduzidas deve especificamente para a entrada em contramão nas vias ou pistas de via única, a não ser quando previamente assestado o isolamento do trecho em causa a tráfego de sentido normal, como ocorre nos casos de acesso a locais de incêndio. O pretendido encurtamento de tempo, pela violação do sentido de circulação, pode redundar na impossibilidade de prosseguir, desde que encontre um denso tráfego contrário. Andando no mesmo sentido do tráfego, a prioridade de passagem, assegurada aos veículos de emergência, garante-lhes a rapidez de movimento necessária.

Convém ainda prestar atenção ao fato do projeto citado de lei norte-americana, definir que sejam “veículos de emergência autorizados”, da seguinte forma:

“São veículos de emergência autorizados os do Departamento de Fogo (33), os veículos da Polícia e as Ambulâncias e veículos de emergência dos Departamentos Municipais ou das Corporações de Serviço Público quando designado ou autorizado pelo Delegado Local ou pelo Chefe de Polícia, conforme o caso.”

Para poder regular o tráfego nos cruzamentos ainda faltam, pelo menos, as seguintes regras essenciais: (34)

— O veículo que fôr dobrar à esquerda esperar o que vem de frente, mas, se antes dêste aproximar-se do cruzamento aquêle já estiver parado e tiver feito o sinal de advertência de que vai dobrar à esquerda, adquire êle o direito de preferência.

— E' proibido ao pedestre atravessar qualquer via pública, fora das esquinas, salvo se especificamente autorizado com a demarcação de passagem de segurança.

— Nos cruzamentos em que não haja sinais luminosos especiais para os pedestres, têm êstes o direito de preferência, sempre que atravessarem a via pública paralelamente aos carros que seguem em frente. Assim, todo o veículo que dobra à direita ou à esquerda é obrigado a parar, para deixar livre a travessia dos pedestres então encontrados.

— Onde haja sinal luminoso de tráfego, é proibido ao pedestre atravessar:

— em qualquer circunstância diversa da determinada pelos sinais especiais de pedestres, sempre que êles existirem;

— ou cortando a corrente de tráfego que segue em frente, por força da abertura de sinal para a mesma.

(33) Corresponde ao nosso Corpo de Bombeiros.

(34) Para melhor compreensão, vejam as “Noções fundamentais” nos números de jan. e fev. da “R.S.P.”.

— Nos cruzamentos em que o tráfego seja dirigido e controlado por policial ou por sinal luminoso, os ciclistas são obrigados a apeiar e a atravessar as vias de acôrdo com o previsto para os pedestres, empurrando suas bicicletas.

C. Competência para decidir sobre as questões de engenharia de tráfego

O Art. 4.º do Decreto-lei n.º 3651, estabelece:

“A mão e contramão serão determinadas pelas autoridades de trânsito em cada localidade.

Parágrafo único. Entende-se por via pública toda rua, caminho, entrada ou passagem de domínio público, qualquer que seja a denominação, em zona urbana, suburbana e rural.”

Deixando de lado o fato do parágrafo único daquele artigo, tal como está redigido, não ter cabimento num artigo que não cita e muito menos define o que seja mão e contramão, abordemos a questão de fundo a que o artigo se refere.

Não está dito, expressamente, que a “autoridade de trânsito” a que o Art. 4.º se refere seja a policial ou a que tenha encargos de engenharia de tráfego. A tradição histórica, no caso, vem consagrando o entendimento de que o artigo se refere à autoridade policial. Tal interpretação, no entanto, não corresponde ao que convém. A circulação e as outras funções de tráfego estão tão intimamente ligadas às vias públicas e a outras disponibilidades fora delas, umas e outras destinadas a algumas ou a todas aquelas funções, ou com elas relacionadas, que é um absurdo atribuir-se competência para decidir sobre circulação, estacionamento de veículos, carga e descarga de material ou embarque e desembarque de passageiros, a autoridade diversa daquela à qual compete planejar o desenvolvimento da cidade, programar a execução de obras e realizá-las.

As atribuições de Engenharia de Tráfego não devem e nem podem permanecer como encargos da Polícia, a não ser com sérios prejuízos para a eficiência do tráfego. O que não exclui que se atribua à Polícia competência para introduzir modificações temporárias no estabelecido, sempre que ela tiver de agir em casos de emergência. As soluções tomadas ou adotadas pela Polícia em tais situações serão, por isto mesmo, de caráter temporário e devem ser comunicadas ao órgão encarregado da Engenharia de Tráfego.

Sabemos que muitos organismos policiais têm se hipertrofiado, desenvolvendo em sua estrutura uma importante Divisão de Engenharia do Tráfego, mas o que convém é reajustar a já conhecida situação esdrúxula, para encontrar uma organização administrativa mais racional.

D. Dos deveres dos motoristas segundo o código vigente

Se analisarmos os deveres dos condutores de veículos constante do Art. 5.º, e o que a êles é proibido segundo o Art. 6.º do Código Nacional

de Trânsito vigente, vemos também que estão incompletos e muitos deles misturados com o que devemos entender por regras de tráfego.

[1] O n.º 7 do Art. 5.º, por exemplo, estabelece, como dever do condutor:

"trafegar mais à direita, com antecedência, sempre que tiver de entrar em ruas dêste lado;"

Isto é mais uma regra de tráfego que um dever. Como regra de tráfego está, aliás, incompleta. Melhor seria dizer:

— Para dobrar à esquerda ou à direita o veículo deve, com a devida antecedência, ter sido colocado, conforme o lado para o qual vai dobrar, no limite esquerdo ou direito da faixa de tráfego, ocupando uma única fila naquela extremidade, ou, mais de uma, se houver demarcação expressa neste sentido.

[2] O n.º 13 do Art. 6.º proíbe:

"fazer uso demorado de faróis de luz intensa, no perímetro urbano, salvo nos casos previstos neste Código ou nos regulamentos locais."

O que deve ser proibido é o uso de farol com o facho alto de luz acesa, sempre que houver iluminação na via pública.

E. Estacionamento e paradas em vias públicas

[1] O Art. 8.º ao referir-se a estacionamento e paradas nas vias públicas alude à publicação em edital, quando seria preferível estabelecer que as proibições serão fixadas pela autoridade competente (de engenharia de tráfego ou de polícia, esta nos casos de emergência) através de adequada sinalização.

[2] Sem entrar em exame mais profundo, convém chamar a atenção para o seguinte:

(a) A letra a do § 1.º desse Art. 8.º proíbe parar ou estacionar o veículo:

"nas curvas e cruzamentos; e junto ao meio-fio a menos de três metros da esquina".

O que se deve proibir é parar ou estacionar prejudicando a visibilidade da curva ou do cruzamento, de um modo geral, além da linha das edificações da esquina.

(b) A letra b do § 1.º desse artigo 8.º proíbe parar ou estacionar o veículo:

"sobre as válvulas de incêndio, registros de água e postos de visita e galerias subterrâneas, mesmo para receber ou deixar passageiros ou carga".

Quanto às válvulas de incêndio, convém assinalar que os hidrantes são geralmente verticais e junto ao meio-fio. O que se deve proibir é estacionar, a menos de três metros de cada lado do hidrante, segundo a linha de meio-fio.

Quanto aos registros e postos de visita a proibição deve ficar condicionada a estar sempre devidamente marcada, a superfície interdita, com linhas brancas ou amarelas de limitação, completadas com a pintura amarela do meio-fio, no trecho correspondente.

Convém registrar que, entre esta ordem de proibições, falta incluir a de estacionar a menos

de um excesso de eixo que estiver à frente, no caso de deserta, comento paralelo ao meio-fio, bem como deve ser meio metro de outro carro, nos estacionamentos em ângulo, em relação aos meios-fios ou outras referências.

(c) A letra c do mesmo parágrafo proíbe estacionar:

"à porta de diversões, templos, edifícios de apartamentos, repartições, bancos e hotéis, por tempo superior ao necessário para deixar ou receber passageiros ou cargas, salvo se houver local próprio designado pela autoridade".

É justo e necessário que no plano de tráfego se pense nas disponibilidades de espaço para embarque e desembarque de passageiros na frente daqueles edifícios. Isto leva a certas proibições de estacionamento e de carga e descarga, que, por sua vez, exigem adequada sinalização esclarecedora; mas a proibição geral do artigo é absurda por não corresponder a uma necessidade tão geral e constante, como parece a quem lê a letra e do § 1.º do Art. 8.º.

F. Quanto a limite de velocidade

Pela redação do Art. 9.º há um critério de velocidade para zona urbana e para a zona rural, quando a velocidade deve estar intimamente ligada às características das vias e dos veículos que as freqüentam e não ao fato de estar-se em zona urbana ou rural.

O limite máximo de 80 km/h, para certas classes de veículos e determinadas vias especialmente construídas, parece poder ser elevado para 100 km/h, sempre dependendo do seu estabelecimento pela autoridade competente.

G. Quanto à circulação internacional de automóveis

O simples fato de ter havido em Genebra, de 23 de agosto a 19 de setembro de 1949, uma Conferência das Nações Unidas, sobre transporte rodoviário e por veículos automotores, da qual surgiu uma nova "Convenção sobre tráfego rodoviário", mostra a necessidade de atualização do Capítulo IV do Código vigente, todo ele baseado, nesse particular, em nossa adesão à "Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinado em Paris em 1926".

H. Quanto à sinalização

Tendo surgido daquela mesma Conferência de Genebra, de 1949 acima citada, um Protocolo relativo à sinalização para tráfego rodoviário e tendo o Conselho Nacional de Trânsito decidido, desde 1950, sobre a conveniência de adesão aos contratos firmados pelos participantes da Conferência (à qual o Brasil só se fez representar por um observador) dispensa maiores comentários sobre a necessidade de atualização das convenções constantes do Código em vigor. Contudo,

convém, destacar como mais importantes, dentre as placas convencionais constadas daquele Protocolo e em comparação com as do Decreto-lei n.º 3651, as faltas que nos fazem:

— as placas para indicar que se está dentro de uma via preferencial e também para marcar quando termina o regime de preferência;

— as placas que indicam as passagens de segurança para pedestres;

— as placas que indicam proibição de dobrar “à esquerda ou à direita”;

— as placas que indicam proibição de ultrapassarem com utilização de faixa de contramão de direção;

— as placas que indicam o fim de determinado limite de velocidade.

Necessitamos, ainda, em nossa legislação de tráfego, do estabelecimento dos sinais a serem feitos pelos policiais, bem como convenções para a delimitação de filas e de faixas de tráfego através de inscrição especial no leito das vias públicas (ver as páginas 5, 6 e 7 da “R.S.P.” de fev.).

Finalmente é indispensável que sejam estabelecidas as normas fundamentais relativas ao significado e uso da sinalização luminosa de tráfego, especialmente no que concerne à sinalização auxiliar (ver a pág. 5 da “R.S.P.” de março). A propósito, convém lembrar o que se disse à página 16 da “R.S.P.” de fev., sobre letreiros comerciais coloridos e luminosos.

I. Quanto aos marcos e sinais rodoviários

Cabem as mesmas observações da letra H anterior, e mais ainda que não há razão para considerá-los em seção à parte, como vem fazendo o atual Código.

J. Quanto aos veículos motorizados

A classificação e a definição dos veículos devem ser atualizadas de acordo também com a Convenção de Genebra de 1949.

Tamanho, peso e carga dos veículos são assuntos tratados em nossa legislação, mas precisam ser aperfeiçoados tais características, principalmente devido à existência atual de grandes reboques e a tendência para veículos cada vez maiores.

Torna-se necessário melhor definir não só o equipamento auxiliar obrigatório dos veículos, como as condições a satisfazer nas vistorias temporárias.

A vistoria do equipamento obrigatório dos veículos é um dos pontos mais fracos na legislação em vigor. A vistoria deve processar-se periodicamente, pelo menos uma vez de ano em ano. Nem todos os carros de um Município devem ser vistoriados numa mesma época e muito menos no ato do emplacamento. Embora um veículo não deva ser licenciado se não estiver em dia com a

vistoria e julgado satisfatório, não é necessariamente preciso realizar vistoria e emplacamento ao mesmo tempo.

K. Quanto à habilitação de condutores

Apesar das modificações que o legislador introduziu no Código de 1941 (Decreto-lei número 3651) através do Decreto-lei n.º 9545 e da Lei n.º 1387, já referidos, estão elas longe de alcançar os desejáveis objetivos, e há necessidade de uma reforma completa também, neste importante setor da legislação específica.

[1] *Concessão de um privilégio e não direito irrevogável de dirigir* — É indispensável tornar expresso na lei que a obtenção de uma carteira ou documento de habilitação para dirigir um veículo na via pública não significa a conquista de um direito irrevogável. Não devemos continuar com a orientação de um único exame de suficiência ser válido para toda a existência.

Quando um cidadão obtém um documento de habilitação para conduzir um veículo nas vias públicas, está realmente recebendo a concessão de um privilégio, qual seja a de dirigir em vias que a ninguém, mas a todos pertencem. Privilégio que, no interesse ou na necessidade de salvaguardar a integridade física ou moral de cada integrante da coletividade, pode e deve ser cassado, sempre que puder prejudicá-la ou pô-la em perigo. Para tanto, é necessário acabar com a validade permanente para documentos de habilitação de amadores e de profissionais do volante, possibilitando-se à autoridade policial de tráfego o processamento de verificação periódica das condições mínimas de capacidade para dirigir. Além disso, é preciso dar competência à autoridade policial para cassar o documento de habilitação, sempre que se tornar evidente a maneira perigosa segundo a qual o condutor está dirigindo o veículo na via pública e não só nos restritos casos previstos atualmente no Decreto-lei n.º 3651.

[2] *Diferentes categorias de condutores* — O desenvolvimento da indústria automobilística ofereceu à humanidade, um sem número de categorias de veículos, desde os mais leves aos mais pesados, destinados por sua vez a uma infinidade de objetivos, como sejam: os transportes de passageiros (individuais e coletivos) os transportes de cargas e aqueles especialmente destinados à realização mecânica de diversos trabalhos em substituição a grande parte dos antes executados exclusivamente pelo homem e por animais. A variedade de categoria e mesmo de destino dos veículos motorizados evidencia que a prova de habilitação para conduzir um deles não pode servir para dirigir quaisquer deles. Assim, diversas devem ser as provas de habilitação a prestar, diferentes muitas das condições mínimas a exigir e, conseqüentemente, os documentos de habilitação não podem ser mais um único para qualquer categoria de veículo, como acontece no Brasil.

Aliás, isto não constitui novidade recente e a última Conferência das Nações Unidas realizada em Genebra, em 1949, e a que já nos referimos, ao estabelecer as bases para o reconhecimento da validade internacional dos documentos da Conferência, considerou 5 categorias de condutores:

A) Habilitados a conduzir pequenos veículos automotores (motocicletas com ou sem "side-car" e triciclos automotores até 400 kg).

B) Habilitados a conduzir veículos até 3500 kg com lugar para no máximo oito passageiros ou para transporte de carga.

C) Habilitados a conduzir veículos acima de 3500 kg destinados ao transporte de carga.

D) Habilitados a conduzir veículos de transporte de passageiros, havendo além do condutor, mais de 8 lugares.

E) Habilitados a conduzir qualquer dos veículos das categorias B, C e D aos quais estejam atrelados reboques de mais de 750kg (reboques menores não carecem de habilitação especial).

Não basta, como faz a lei vigente, distinguir motoristas e motociclistas, amadores e profissionais. Não se fazendo aquela distinção entre várias categorias de condutores, o Poder Público nivela-os nas exigências mais baixas, isto é, como se todos se destinassem a conduzir pequenos veículos de turismo ou de passageiros, chegando-se, por exemplo, ao absurdo, como já se tem visto, de proibir que um candidato a exame de motorista preste a prova de habilitação conduzindo um caminhão.

Os exames devem prever provas de acordo com a categoria de condutor em vista, corrigindo-se o erro atual de exigir detalhes sem importância que marcam a única diferença de exigências na prova de direção por amadores e profissionais. As próprias exigências de seleção do ponto de vista médico e psicotécnico devem ser diversas, tanto mais restritivas quanto mais importante a categoria dos veículos que o examinando pretende conduzir ou continuar conduzindo.

No Capítulo VIII, voltaremos ao assunto dos exames de motoristas, apresentando indispensáveis pormenores sobre as condições que os candidatos às diversas categorias de condutores de veículos devem satisfazer.

L. Quanto às penalidades

Somos de parecer que, em lugar de quantias fixas para as multas por infração cometida, devem ser estabelecidos limites dentro dos quais a autoridade policial possa aplicar multas, de acordo com as circunstâncias verificadas em cada caso. Por exemplo: um avanço de sinal, observado em circunstâncias em que se percebe uma violação conscientemente deliberada, deve ser punido com multa bem mais elevada do que quando o avanço fôr constatado no limiar do fechamento do sinal, quando o avanço muitas vezes decorre de uma falta de presteza no atendimento do fechamento do sinal.

Um excesso de velocidade, numa via praticamente deserta, com bom piso, e de boa visibilidade, não deve ser punido com o mesmo rigor do cometido no meio do tráfego intenso, com sério perigo para outros veículos e para pedestres. Uma violação de estacionamento em circunstâncias capazes de comprometer a eficiência da circulação, deve ser punida com mais rigor que as violações que poderíamos classificar de questões de minúcias, como sejam os estacionamentos em condições irregulares ou o ultrapassamento do prazo de permissão, e mesmo neste caso em função do tempo de violação.

Toda a violação observada em caso de verificação de acidente deve ser punida com mais rigor do que quando não se teve a consagração do inconveniente erro.

A fixação de limite dentro dos quais é deixado ao critério da autoridade aplicadora o *quantum* da pena ou da multa é, aliás, o sistema de nossas leis penais e até o previsto para o comum das multas administrativas.

O reboque dos violadores de estacionamento deve ser considerado como regra e no caso de observância de abuso injustificável e de impossibilidade de reboque, deve-se admitir que a polícia aplique a pena de advertência material esvaziando os pneus dos autos dos infratores, sem danificar as câmaras de ar ou válvulas.

Como já dissemos, é preciso que a autoridade administrativa policial seja armada de recursos legais mais poderosos que os atuais para poder retirar, temporária ou definitivamente, de dirigir quem ponha em sério risco a segurança alheia ou comprometa de forma grave a regularidade de execução do tráfego. Estou convencido de que esta é uma providência indispensável para vencer os inconscientes que, em vias de mão de sentido duplo, entram pela faixa de contramão de direção, sem possibilidade de retomarem o seu lado e provocam os engavetamentos, tão prejudiciais à coletividade.

No tocante às penalidades especiais dos crimes culposos ou dolosos, ou para punir contravenções como a de dirigir embriagado ou de dirigir com risco para a segurança alheia, a lei vigente precisa ser muito mais rigorosa, particularmente a que trata das contravenções.

Neste particular o mal maior está no processo, que para as contravenções precisa admitir um ajuizado de instrução de julgamento de plano sem as formalidades dos processos comuns, que se tornam morosos, de efeitos tardios e comprometedores de seus objetivos educacionais que exigem rapidez de ação. Aliás, as indenizações de prejuízos materiais causados por terceiros em choque de veículos, deveriam ter a primeira instância, sem as demoradas formalidades dos processos prescritos também nesses ajuizados de instrução, *Traffic Courts* como chamam os norte-americanos.

Embora dentro dos gabaritos que permitam um melhor ajustamento às circunstâncias para

punição mais adequada é preciso que a lei federal e seu regulamento assegure um tratamento uniforme aos infratores, qualquer que seja a cidade ou Unidade de nossa Federação.

M. Quanto aos conselhos (Nacional e Regional)

Convém retirar ao Nacional o encargo de questões de interesse local do Distrito Federal, para que ele possa dedicar-se aos assuntos de ordem geral.

E' indispensável dar atenção ao desenvolvimento das Secretarias dos Conselhos, dotando-as de elementos técnicos e de recursos materiais necessários a eficiência dos Conselhos. A dificuldade das Municipalidades em geral de cuidarem convenientemente do planejamento urbanístico e da engenharia de seu tráfego, leva-nos a pensar em várias formas para atender a tal necessidade. Estamos convencidos de que, melhor será um Instituto para prestar tal assistência, com o qual as Municipalidades interessadas, possam contratar serviços especializados. Entretanto, um adequado desenvolvimento das Secretarias dos Conselhos, dando-se-lhes eficiência técnica, poderia também atender à mesma finalidade de assistência às Municipalidades.

Parece-nos que a Constituição de uma Comissão ou Câmara de Tráfego em Conselhos Viários Nacional e Regionais seria mais lógico, mais econômico e mais eficiente do que a atual existência de vários Conselhos: Rodoviário Estadual, Regional de Trânsito etc.

N. Quanto a registros, licenças, títulos de propriedade e disposições contra o furto

São insuficientes as disposições legais do Decreto-lei n.º 3651 no que regula registro e licenças dos veículos. Há necessidade de legislação mais completa e uniforme para todo o território nacional de modo a regular os títulos de propriedade dos veículos e por essa forma possibilitar maior proteção contra o furto de automóveis. Segundo parecer técnico do Federal Bureau of Investigations dos Estados Unidos: o furto de automóveis diminui na razão direta da dificuldade de venda do veículo roubado.

Precisamos de padronizar perfeitas exigências de registro, licenças e expedição de títulos de propriedade de veículos e estabelecer normas legais que assegurem a interferência federal em tais crimes, para poder combatê-los eficientemente.

O. Quanto à responsabilidade civil relativa aos veículos motorizados

O Código Nacional de Trânsito em vigor não trata desta questão. Entretanto, é preciso definir com precisão a responsabilidade civil do proprietário, do condutor ou do arrendatário de um auto, para que situações decorrentes do uso de veículos

pelo próprio dono, por seu arrendatário ou por outrem, a serviço de um e outro, não fiquem simplesmente disciplinados pelos preceitos legais atinentes à locação de coisas ou à locação de serviços ou pelas demais disposições gerais da nossa legislação civil. As graves repercussões de um veículo motorizado na vida social recomendam medidas especiais acauteladoras.

P. Quanto a seguro obrigatório

O seguro obrigatório é uma das providências indispensáveis. Na situação atual a autoridade administrativa policial não possui recursos legais para compelir mesmo o evidente culpado a cobrir prejuízo causado a terceiros. O prejudicado tem que acionar civilmente o causador do dano. Os processos são morosos e não raro encontram indivíduos sem recursos para cobrir os danos causados. A experiência de outros países demonstra que o seguro obrigatório resolve estas situações desagradáveis e traz consigo outras vantagens: Sendo obrigatório o seguro, seu custo passa a ser menos oneroso. Além disso, as companhias de seguro, com o objetivo de autodefesa farão, como na Inglaterra, suas próprias investigações, mantendo fichários atualizados e o motorista desastrado ou desastroso não obterá a apólice de seguro e sem esta, o carro não será licenciado ou o motorista não obterá sua matrícula, se fôr o caso.

A providência simplificará as querelas em via pública, as perícias e protegerá melhor os interesses de cada integrante da coletividade resguardando todos contra os crescentes azares e riscos nas vias públicas de hoje.

Q. Quanto a acidentes

No referente a acidentes, muito há o que prescrever em lei, especialmente no tocante à obrigatoriedade de comunicação e registro dos acidentes. Sem as estatísticas e os estudos de acidentes, base fundamental do raciocínio técnico, a pesquisa, para fins de aperfeiçoamento, será sempre falha.

5. COMENTÁRIOS SOBRE O "REGULAMENTO DO SERVIÇO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL"

Como já nos referimos, o Regulamento vigente, no momento em que escrevo, ainda é o aprovado pelo Decreto n.º 20483, com a pequena alteração a que se refere o Decreto n.º 27758. Tratando-se de questão alterável por simples Decreto do Poder Executivo (sempre de rápida expedição) não me parece merecer análise minuciosa especial, o que não significa, entretanto, julgar de pouca importância as grandes lacunas que podem ser observadas naquele Regulamento e os inconvenientes de vários de suas disposições, entre os quais a título de exemplificação, poderemos citar:

a) O Art. 3.º prevê que as determinações de mão e contramão exigem publicações em

edital, com 30 dias de antecedência. Não pode haver disposição mais anacrônica, porque são inúmeros os casos em que a urgência da alteração de regime de circulação não pode esperar sequer 24 horas, quanto mais 30 dias. Qualquer norma ou condição imposta ao tráfego e dependendo de sinalização especial, como seja o sentido de direção ou de regime de circulação não deve ser vinculada à publicação de editais e sim à adequada afixação de placas convencionais, as quais, uma vez expostas nas vias públicas representam ordens da autoridade competente. Podem haver muitos e minuciosos editais publicados em Diário Oficial, mas se não houver conveniente sinalização, no local a que eles se referem, seria absurdo considerá-los válidos. A validade deve depender sempre de uma sinalização afixada (a partir do momento que pode ser observada e enquanto o fôr) e nunca de uma publicação em edital.

b) O art. 20 estabelece:

"As paradas com o fim de embarque e desembarque de passageiros ou carga e descarga de mercadorias, não podem exceder de cinco a quinze minutos, respectivamente, mesmo em locais de estacionamento proibido."

A redação é bastante infeliz. Cinco minutos constitui demasiada tolerância nos locais de estacionamento proibido, porque uma vez admitida,

poderá causar congestionamento de uma via importante, principalmente no centro das grandes cidades.

Não incluindo a distinção dos casos de proibição de estacionamento e de proibição de carga e descarga, a tolerância de quinze minutos para esta última operação, quando vedada, é evidentemente absurda; ao revés, perfeitamente aceitável, se o local fôr simplesmente de estacionamento proibido mesmo porque, às vezes, esta restrição, visa possibilitar a função de carga e descarga de mercadorias.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A legislação referente a tráfego precisa estar conforme aos mais modernos conhecimentos científicos de tráfego e possibilitar a aplicação das mais convenientes e eficientes normas administrativas. Para isso é preciso que os legisladores, auxiliados pelos técnicos de tráfego e especialmente pelos juristas, juizes, promotores e advogados com experiência no assunto, promovam as convenientes reformas.

(No próximo número — o Cap. VII — "A DIREÇÃO E O CONTRÔLE DO TRÁFEGO — "A ENGENHARIA E A POLÍCIA").