

## A ANTESINALIZAÇÃO

### *Apresentação*

*Este texto foi extraído e adaptado da dissertação de mestrado “Aplicações da Engenharia de Tráfego na Segurança dos Pedestres”, apresentada pelo autor no Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo em 1996.*

### **A antesinalização**

O que segue é um comentário a respeito da utilização da sinalização de trânsito no meio urbano, fruto da experiência do autor como engenheiro da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, de São Paulo.

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em seu Capítulo VII, "Da Sinalização de Trânsito", determina:

**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.

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

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

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

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

Como vemos, uma das preocupações da atual legislação de trânsito é garantir a visibilidade e a integridade da sinalização de trânsito. No meio urbano, com toda sua ocupação vertical característica, os preceitos anteriormente citados do CTB tornam-se especialmente importantes.

Após a criação da CET em 1977 e o conseqüente incremento da prática da Engenharia de Tráfego no Brasil, foi se desenvolvendo ao longo dos anos em São Paulo uma cultura de atuação onde os problemas de tráfego se resolvem com o emprego de sinalização. Isso é verdade apenas em parte. Realmente a maioria dos tratamentos de pontos críticos de acidentes consiste na implantação ou modificação de algum tipo de sinalização. O fato que se torna importante ressaltar é que o estudo de um determinado ponto crítico deve partir da análise de uma série de fatores e a adoção de nova sinalização pode ou não ser a conclusão do analista, mas, nunca uma meta preestabelecida, sob pena de se repetir o que vemos hoje em São Paulo, uma cidade com excesso de sinalização. Isso faz com que o motorista cada vez mais se acostume com a sinalização como parte da paisagem urbana e passe a não dar mais a ela a devida importância. Uma pesquisa publicada pela CET corrobora esta afirmação [1]. Foram entrevistados cinquenta motoristas em uma via onde existiam quatro legendas “DEVAGAR” em seqüência. Perguntados sobre a última inscrição no solo que se recordavam ter visto, apenas dois dos entrevistados citaram a legenda em questão.

Parte da solução para correção desse problema seria um maior cuidado na colocação de placas e outros tipos de sinalização, a fim de resgatar sua visibilidade. Uma outra parte seria o abandono da "cultura da sinalização". A proposta que aqui se apresenta é da análise da "antesinalização".

A proposta da antesinalização consiste de uma visão crítica do local em estudo a partir de sua dinâmica estabelecida. Nesse sentido, observam-se as movimentações e linhas de desejo dos pedestres e veículos e quais interferências contribuem para dificultar seu deslocamento.

São importantes nessa etapa as observações sobre o mobiliário urbano. Como exemplos de questões a serem levantadas nas vistorias a respeito da antesinalização, podemos citar:

- há interferência à visibilidade motorista x pedestre pela presença de bancas de jornal, telefones públicos, caixas de correio?
- as esquinas estão desimpedidas ou existem colunas de semáforo, lixeira, hidrantes, postes toponímicos ou de energia elétrica que possam dificultar a travessia?

Além das observações sobre o mobiliário urbano, ainda restam outras questões que se aplicam à filosofia da antesinalização, como por exemplo:

- existem pontos de ônibus que geram travessia? Estão bem posicionados?
- existem ambulantes em excesso ou veículos estacionados sobre o passeio?
- a largura do passeio é suficiente?
- qual o estado do passeio? Oferece conforto à sua utilização?
- existe guia rebaixada de acesso a imóveis conflitando com a travessia de pedestres?
- os acessos e saídas dos pólos geradores de tráfego estão adequados?
- existe arborização? Ela traz algum tipo de transtorno, como ocupação demasiada do passeio, encobrimento da sinalização ou torna o lugar muito escuro?
- a iluminação pública é suficiente?
- a sinalização de trânsito está suficientemente visível?
- existe publicidade ofuscando os pedestres ou motoristas?

Uma análise sobre todos esses fatores pode resultar em medidas positivas para redução de acidentes em um determinado local, sem que necessariamente se utilize ou se acrescente nova sinalização de trânsito.

João Cucci Neto

[1] Cucci, J. Uma pesquisa sobre a percepção da legenda “DEVAGAR” pelos motoristas. S. Paulo, CET, 1992 (Nota Técnica N° 154).