

SP 31/05/82

NT 081/82

O Uso da R 24 a

Eng.º José Ernesto Lima Gonçalves

Um dos sinais regulamentares no Brasil para o estabelecimento de sentido de circulação é a R 24 a, a respeito do qual podemos fazer os seguintes comentários:

- O sinal R 24 a, pode ser interpretado como indicação do sentido obrigatório de circulação na via em que está instalado. Este sinal não determina nenhuma ação por verbo e não pode ser entendido como obrigação de virar à direita e virar à esquerda, já que existem sinais específicos para essas mensagens (R 25 a e R 25 b). Até 1968, este sinal se chamava "Direção a Seguir".
- O sinal de "Sentido Obrigatório" (R 24 a) é usado de forma generalizada nos Estados do Pará, Piauí, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, para indicação do sentido de direção. É empregado da mesma maneira também em estados onde não se percebe predominância de um padrão de sinalização, como no Maranhão, Ceará e Bahia. Estima-se que no Brasil, duas em cada três situações de definição de sentido de circulação sejam sinalizadas com R 24 a. Nos demais casos usa-se o par de R 4 a e R 4 b ou R 25 c e R 25 d. Esta conclusão é obtida considerando-se que a sinalização instalada é proporcional à frota de cada estado. A tabela I indica o uso predominante em cada estado e indica que a mudança forçada dos padrões de sinalização equivaleria a uma revolução.
- Em cada estado, a sinalização adotada já constitui tradição, condicionando os hábitos dos motoristas e as despesas com sinalização. A R 24 a, por exemplo, vem sendo usada no Brasil pelo menos desde 1928, quando o Regulamento para a Circulação Internacional de Automóveis no Território Brasileiro e para a Sinalização, Segurança do Trânsito e Polícia das Estradas de Rodagem adotou os sinais preventivos permanentes internacionais estabelecidos pela Sociedade das Nações no ano anterior. Essa disposição foi reforçada em 1934, quando foi publicado o primeiro Regulamento de Trânsito do Estado de São Paulo. Esse regulamento foi utilizado até 1941, passando a dividir com a R 24 a, a regulamentação do sentido de direção. A R 24 a e a R 24 b só apareceram com o regulamento de 1968. A tabela II resume a participação dos vários sinais aqui referidos nas sucessivas versões do Regulamento de Trânsito.
- Embora o sinal de contramão tenha permanecido inalterado desde que foi adotado em 1928, até ser abolido em 1974, o sinal de mão de direção a seguir era uma seta branca sobre o círculo azul, já que a moldura (como era chamada a tarja) vermelha só apareceu com o Código de 1941.
- Ainda hoje, em muitas localidades, praticamente não se observa o uso dos vários conjuntos de sinais aqui mencionados, na regulamentação da circulação dos veículos. Um deles sempre tem tido uso predominante. No Estado de São Paulo, por exemplo, todos os municípios são sinalizados com R 24 a desde a época do Regulamento de 1943, graças à atividade de Diretoria de Serviço de Trânsito (DST), órgão estadual criado em 1931 e que precedeu o DET e Detran. Atualmente o uso da R 24 a em São Paulo continua, mesmo nas cidades que passaram a se responsabilizar pela sua sinalização de trânsito.

Tabela I

O uso predominante em cada Estado

Estado	Frota (1979)	R 24 a	R 4	R 25
Acre	8.100		n.d.	
Amazonas	45.334			*
Pará	57.071	*		
Maranhão	45.043	*		
Piauí	40.361	*		
Ceará	163.939	**		**
Rio Grande do Norte	63.524		n.d.	
Paraíba	78.425		n.d.	
Pernambuco	265.418		*	
Alagoas	63.200		n.d.	
Sergipe	43.593		*	
Bahia	283.181	**	**	
Minas Gerais	900.148			*
Espírito Santo	138.200		*	
Rio de Janeiro	1.208.119	*		
São Paulo	3.777.407	*		
Paraná	732.491			*
Santa Catarina	362.959		*	
Rio Grande do Sul	895.683	*		
Mato Grosso do Sul	91.797		*	
Mato Grosso	44.301		n.d.	
Goiás	199.592			*
Rondônia	15.459		n.d.	
Brasília	156.975		*	
Frota Usuária		6.247.244 (64%)	1.200.532 (12%)	1.959.534 (20%)

* Uso Predominante

* Não há Padrão

Obs. : Os dados para a preparação desta tabela foram coletados em contatos pessoais com representantes dos órgãos de trânsito locais e em viagens aos vários Estados.

Tabela II

A presença dos vários sinais aqui mencionados nos sucessivos regulamentos de trânsito.

	1928	1934*	1938*	1941	1968	1974
R 24 a	x	x	x	x	-	X
R 4 a e b	-	-	-	-	x	-
R 25 c e d	-	-	-	x	-	X
R 3	-	-	-	-	x	X
Contramão	x	x	-	x	x	X
R 26	-	-	-	x	x	X
Direita/ Esquerda	-	-	-	-	x	-

*Regulamento de Trânsito do Estado de São Paulo

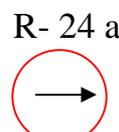
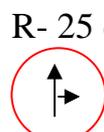
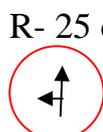
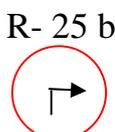
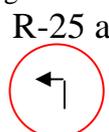




Figura 1:
 Uso das R -4 e R -25 para proibir movimentos de conversão, sem conexão com o estabelecimento de sentido de direção da via transversal. O movimento proibido é indicado por linha tracejada.

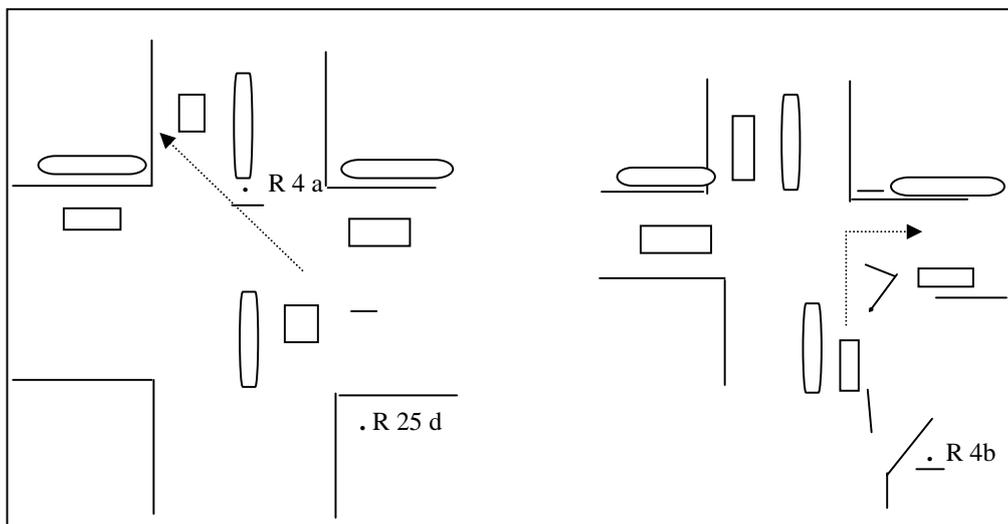
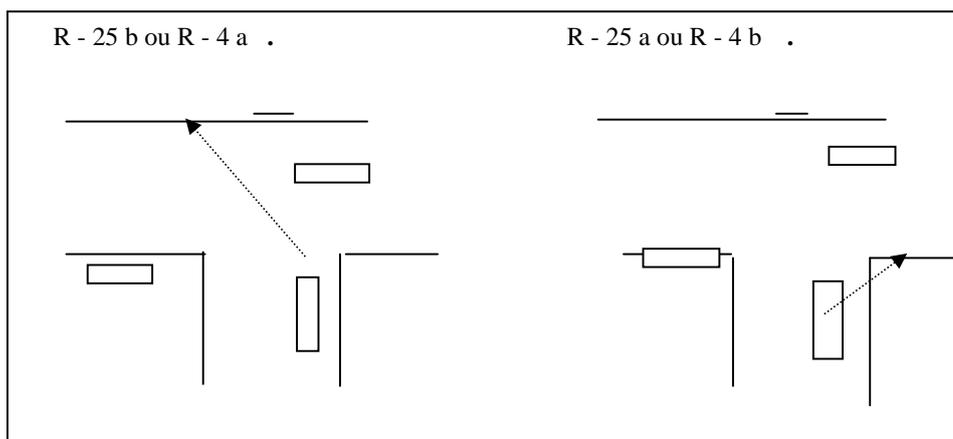


Figura 2:
 Uso das R-4 e R25 para proibir movimentos de conversão. Note-se que, mesmo em interseções em T, nem sempre é possível usar a R- 24 a para esta finalidade.



- Deve-se observar que os sinais R -25 a, R- 25 b, R- 25 c, R -25 d, R-4 a e R - 4 b não regulamentam sentido ou mão de direção da via transversal. Os primeiros obrigam à realização

de movimentos e os últimos proibem movimentos, mas, definitivamente, não regulamentam o sentido de circulação da via. As figuras 1 e 2 ilustram algumas situações deste tipo, em que os infratores são enquadrados por desobediência à sinalização (CNT artigo 83, inciso VII) e não por transitar em sentido oposto ao estabelecido (CNT artigo 89, inciso XIV).

- Os casos apresentados na figura 2 deixam claro que o uso da R-24 a é obrigatório, caso se deseje regulamentar sentido único de direção na via que tem continuidade, na interseção em T.
- Conclui-se que, apesar da predominância que cada um dos conjuntos de sinais que comentamos apresenta em cada região do País, na sinalização das mesmas situações tipo, eles não são intercambiáveis. Cada conjunto tem sua aplicação específica, do ponto de vista técnico e não deveria haver, a rigor, a predominância de nenhum deles. O Manual de Sinalização Urbana discute a aplicação de cada conjunto com muito mais detalhes.
- Como a alteração dos padrões de sinalização envolve não somente verba e tempo para substituição dos sinais instalados, mas também tempo e treinamento para os consultores, o custo global desta alteração deve ser comparado com os benefícios esperados. Aliás, na conta de custos devem ser contabilizados os acidentes e as vítimas causados pela dificuldade da sinalização substituída.

Eng.º José Ernesto Lima Gonçalves
Departamento Métodos Operacionais