Estratégia Concursos

Aula 00

PM-RJ (Soldado) Legislação de Trânsito - 2022 (Pré-Edital)

Autor:
Marcos Girão

22 de Fevereiro de 2021

Sumário

Conceito de Trânsito e Vias Terrestres 5
1. O Trânsito e a Constituição Federal de 1988 5
2. Conceito de Trânsito e Vias Terrestres 6
3. Vias Mantidas pelo Poder Público 9
3.1. Vias Terrestres RURAIS 9
3.1. Vias Terrestres URBANAS 10
4. Vias Mantidas por Particulares 12
5. Limites de Velocidade das Vias Terrestres 14
Questões Comentadas 21
Lista de Questões 33
Gabarito 37
Resumo 38
Considerações Finais 44

APRESENTAÇÃO DO CURSO

Olá, futuros Policiais Rodoviários Federais desse nosso Brasilzão!

Primeiramente, gostaria de compartilhar minha alegria e privilégio em tê-los como meus futuros alunos nessa jornada preparatória para o concurso **PMERJ 2021**, para o cargo de **Soldado**!

Falando um pouco sobre mim, sou, com muito orgulho, **Analista do Banco Central**, lotado em Brasília e Assessor Pleno da Chefia do Departamento de Segurança do órgão.

Minha formação acadêmica é em Gestão Pública, pela FATEC – Curitiba, e sou pós-graduado em **Direção de Segurança** pela Universidade Aberta de Portugal.

Minha experiência no ensino para concursos públicos começou em 2009, ministrando aulas presenciais de Legislação de Trânsito, fruto de experiência como estudante dessa disciplina durante os dois anos anteriores.

Ainda no ano de 2010, concorrendo a um dos concursos mais disputados do país, logrei aprovação para o cargo de Técnico do Banco Central do Brasil (área de segurança). Aí, amigos, não perdi tempo!!! A partir também das muitas horas dedicadas de estudo nas disciplinas relativas à Segurança Corporativa, dos variados cursos oferecidos pelo Banco nos quais participei, iniciei o desenvolvimento de mais um projeto de ensino: Segurança Corporativa para Concursos.

Nos últimos oito anos, mesclando as áreas de TRÂNSITO e SEGURANÇA, ministrei, modéstia à parte, com enorme sucesso, cursos presenciais e cursos on-line em Fortaleza (minha terrinha natal!) e em Brasília (a terrinha adotiva!) voltados para os concursos.

Os *feedbacks* que temos recebido de nossos alunos têm sido fantásticos! Para vocês terem uma ideia, vejam só exemplos dos vários comentários positivos que recebemos nesses últimos meses:

> *"Prof. Girão, sei que não me conhece, mas não podia deixar de agradecer pelo que fez por mim. Tenho certeza de que as suas aulas foram fundamentais para minha aprovação no concurso de Policial Legislativo Federal da Câmara dos Deputados. Durante toda minha preparação só estudei pelo seu material para as matérias específicas do edital que vc preparou. Saiu hoje a tão desejada nomeação.*

Acabei ficando em 1° Lugar neste certame e hoje divido com vc minha alegria. Valeu Professor, muito obrigado por me proporcionar o conhecimento necessário para a tão sonhada aprovação. Continue trilhando o sonho de muitos concurseiros! Forte Abraço! Deus proteja vc e sua família."

"Valeu professor pela dedicação do senhor nas aulas. Fique sabendo que cada detalhe das suas explicações não são em vão, nos ajuda bastante. Tanto é que fui aprovado no concurso do STF para segurança judiciária em segundo lugar. E eu quero dedicar essa vitória ao senhor, e toda essa realização só aconteceu ao DEUS todo poderoso. Valeu, mesmo! Que o Sr. JESUS guie todos os seus passos para que todos os seus se realizem. 2º Lugar STF – Técnico Judiciário Especialidade Segurança."

"A didática e forma de ensino é excelente, para os adeptos a forma de estudo em PDF. Continue assim. Trabalho excepcional."

"Olá, bom dia! Gostaria de agradecer ao professor Marcos Girão pela aprovação em 1º lugar para o cargo de provimento efetivo de Agente de Trânsito Vistoria Veicular Detran-MT... Ambas as disciplinas gabaritei as questões.... Muito Obrigada!!!!"

"Professor, venho apenas para agradecer o curso para o MPU 2015. Logrei êxito como 1º lugar para SP e agradeço ao senhor. Obrigado pelo curso e pela qualidade do material, os quais foram fundamentais para minha aprovação. Abraço!!! Que Deus o abençoe sempre!

"Olá, professor. Quero deixar meu agradecimento. Estou aprovado no TRF 2º 2017, Técnico Segurança e Transportes 2017. Fiz o curso específico com o seu material. Fica minha consideração ao trabalho. Abraço.

"Prof passei em 2º lugar para Agente do Detran-CE 2018 p/ Aracati, quero lhe agradecer pelo material que fez no Estratégia, foi certeiro! Eu estudei tudo várias e várias vezes!! Obrigada!"

*"Ei prof. Forte abraço, sou grande admirador do seu trabalho, em relação à PRF fomos muito bem, fiz 105 questões, acertei 93 e errei 12, 81 líquidos ao final. Estou muito feliz, o senhor tem culpa nesse resultado kkk. Fica com Deus, forte abraço" – **Aluno Estratégia PRF 2018/19***

*"Obrigada, professor, aprendi muito com o Senhor e com toda equipe do Estratégia Concursos. Obrigada pelo seu desempenho e por sua dedicação. Que Deus o abençoe sempre" – Aluna Estratégia **PRF 2018/19***

*"Boa tarde, professor! Estou aqui ara agradecer pelo material do **DETRAN/SP**, fiquei em 1º lugar na unidade de Quatá pra Agente de Trânsito! Valeuu Professor! " – Aluna Estratégia **DETRAN/SP 2019***

*Girão...mestre. Passei! 4º lugar DETRAN/SP – agente, graças as aulas que tem dado com tanto amor. Deus abençoe você sempre...tô muito feliz...meu primeiro concurso" – Aluno Estratégia **DETRAN/SP 2019***

Então, o que está esperando?! Vem com a gente!

Bom, voltando ao assunto, nosso presente curso une um formato simples e analítico do **Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), atualizado pela Lei nº 14.071/20**, cobrado no **Bloco II** do conteúdo programático do concurso **PRF 2021**, com um estudo visual, interessante, sistemático e envolvente dessa disciplina.

O foco do nosso curso: deixá-los preparados em alto nível para **ESSE** certame!

Será aqui, no nosso curso, que você começará a assinar o seu termo de posse na PRF!!!

Vamos então começar os trabalhos junto à sua vitória!

Antes de iniciarmos o nosso curso, vamos a alguns AVISOS IMPORTANTES:

OBS: A LEI Nº 14.071/20 NÃO PROMOVEU ALTERAÇÕES NO CONTEÚDO DESSA AULA!

1) Com o objetivo de *otimizar os seus estudos*, você encontrará, em *nossa plataforma (Área do aluno)*, alguns recursos que irão auxiliar bastante a sua aprendizagem, tais como "*Resumos*", "*Slides*" e "*Mapas Mentais*" dos conteúdos mais importantes desse curso. Essas ferramentas de aprendizagem irão te auxiliar a perceber aqueles tópicos da matéria que você precisa dominar, que você não pode ir para a prova sem ler.

2) Em nossa Plataforma, procure pela *Trilha Estratégica e Monitoria* da sua respectiva área/concurso alvo. A Trilha Estratégica é elaborada pela nossa equipe do *Coaching*. Ela irá te indicar qual é exatamente o *melhor caminho* a ser seguido em seus estudos e vai te ajudar a *responder as seguintes perguntas*:

- Qual a melhor ordem para estudar as aulas? Quais são os assuntos mais importantes?

- Qual a melhor ordem de estudo das diferentes matérias? Por onde eu começo?

- "*Estou sem tempo e o concurso está próximo!*" Posso estudar apenas algumas partes do curso? O que priorizar?

- O que fazer a cada sessão de estudo? Quais assuntos revisar e quando devo revisá-los?

- A quais questões deve ser dada prioridade? Quais simulados devo resolver?

- Quais são os trechos mais importantes da legislação?

3) Procure, nas instruções iniciais da "Monitoria", pelo *Link* da nossa "*Comunidade de Alunos*" no Telegram da sua área / concurso alvo. Essa comunidade é *exclusiva* para os nossos assinantes e será utilizada para orientá-los melhor sobre a utilização da nossa Trilha Estratégica. As melhores dúvidas apresentadas nas transmissões da "*Monitoria*" também serão respondidas na nossa *Comunidade de Alunos* do Telegram.

(*) O Telegram foi escolhido por ser a única plataforma que preserva a intimidade dos assinantes e que, além disso, tem recursos tecnológicos compatíveis com os objetivos da nossa Comunidade de Alunos.

Um grande abraço,

Marcos Girão

CONCEITO DE TRÂNSITO E VIAS TERRESTRES

1. O Trânsito e a Constituição Federal de 1988

Vamos a primeira de todas as perguntas: professor, se começo agora a estudar sobre o trânsito, a primeira coisa que gostari de saber é:

> De quem foi e de quem é então a responsabilidade em nosso país de normatizar e legislar sobre esse trânsito?

Caro aluno, tudo começa na nossa Constituição Federal de 1988. Podemos encontrar nela, em seus artigos 22 e 23, a fixação das competências dos entes federados no que tange a assuntos relativos ao trânsito e aos transportes, de forma a manter uma unidade de ação e normatização do universo que envolve o trânsito.

Vamos então dar uma breve revisada no que dispõem esses artigos:

> CF/88:
>
> Art. 22. Compete **privativamente** à **UNIÃO** legislar sobre:
>
> (...)
>
> IX – diretrizes da política nacional de transportes;
>
> XI – **trânsito e transporte**;

Opa! E se é privativo da **União** legislar sobre **trânsito** e **transporte**, ela o faz por meio de seu órgão legislador que é o **Congresso Nacional**!

E mais: não é só a União a responsável pelo trânsito em nosso país. Veja:

> CF/88:
>
> Art. 23. É competência comum da União, dos **Estados**, do **Distrito Federal** e dos **Municípios**:
>
> (...)
>
> XII – estabelecer e implantar **política de educação no trânsito**;

Ora, se a União, por intermédio do Congresso Nacional, cria leis pertinentes ao tema, cabe então a todos os demais entes federados aplicar e, principalmente, implantar aquilo que é então regulamentado.

E foi assim que aconteceu!

Mesmo que a Constituição, promulgada em 1988, tenha versado sobre tais competências, nosso atual Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503), só fora sancionado em 1997, quase 10 anos depois da nova Carta Magna! Até então estávamos sob a guarda do antigo *Código Nacional de Trânsito* que já tinha mais de 40 anos de idade e estava completamente desatualiado frente à nova complexidade das vias e do trânsito assim como dos novos veículos que já circulavam no território nacional.

Considerado um nos Códigos mais modernos do mundo, o atual Código de Trânsito Brasileiro tem como maior objetivo o de regulamentar o trânsito nas vias terrestres do território nacional. E mais do que isso: em conjunto com sua legislação complementar (leis, decretos, resoluções, portarias, acordos, tratados e convenções internacionais), ele se destina a **disciplinar, coordenar e controlar o trânsito nas vias públicas do território nacional**.

E o que é o trânsito, mesmo??

Cenas para os próximos capítulos!

2. Conceito de Trânsito e Vias Terrestres

Afinal de contas, caro aluno, o que você entende na realidade por **trânsito**?

Para você a palavra trânsito significa apenas veículos e pedestres transitando pelas ruas? Animais nas pistas, veículos parados, uma boiada que atravessa uma estrada, são também considerados trânsito?

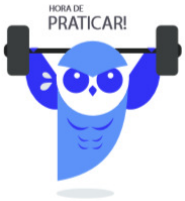
Para responder a esses questionamentos, vamos primeiramente entender **com que trânsito o CTB está preocupado**, analisando o que nos ensina o seu primeiro artigo:

> CTB:
>
> Art. 1º O trânsito de **qualquer natureza** nas **vias terrestres do território nacional**, abertas à circulação, rege-se por este Código.

Quero que você atente para as palavras que sublinhei, em especial, o trecho "*vias terrestres do território nacional*". Como você pode observar, as normas desse Código só versarão sobre o que acontece nas **vias que sejam TERRESTRES** e do **TERRITÓRIO NACIONAL**!

Mas professor, nem precisava me dizer isso. Isso me parece muito óbvio!!

Precisa sim, pois esse simples conceito já foi cobrado em prova do **CESPE/CEBRASPE/Cebraspe** e, pasmem, muitos desavisados erraram. A nossa primeira questão é exatamente a que cobrou isso. Confira:



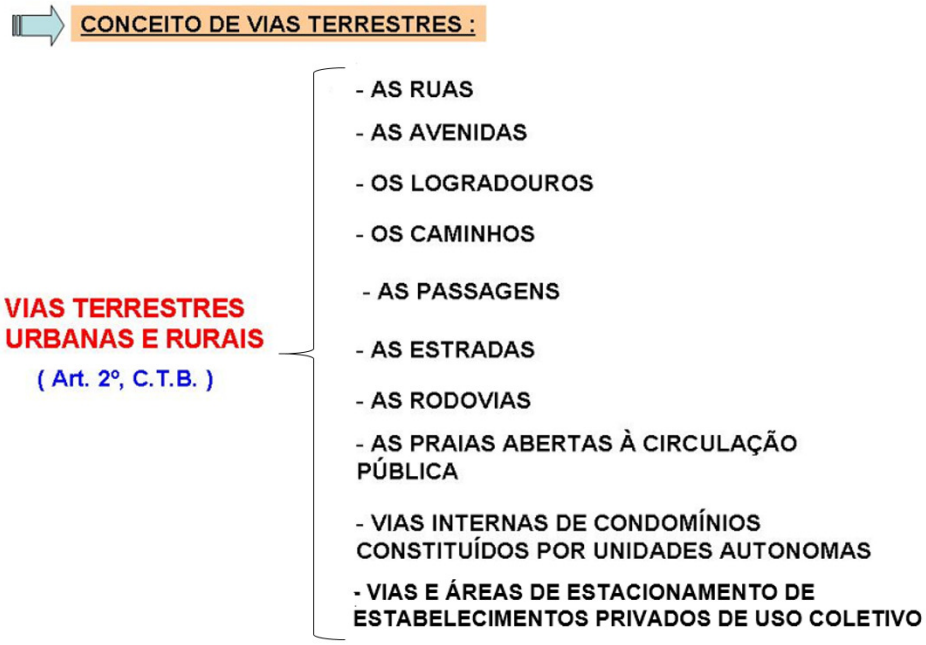
[DETRAN/DF – 2009] O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

Comentário:

Veja só que brincadeira da banca ao afirmar que o CTB regulamenta os transportes marítimo e aéreo! A banca cobrou apenas o conteúdo do caput do art. 1º do CTB. Acabamos de ver que o referido Código se aplica apenas ao trânsito **nas vias terrestres nacionais**.

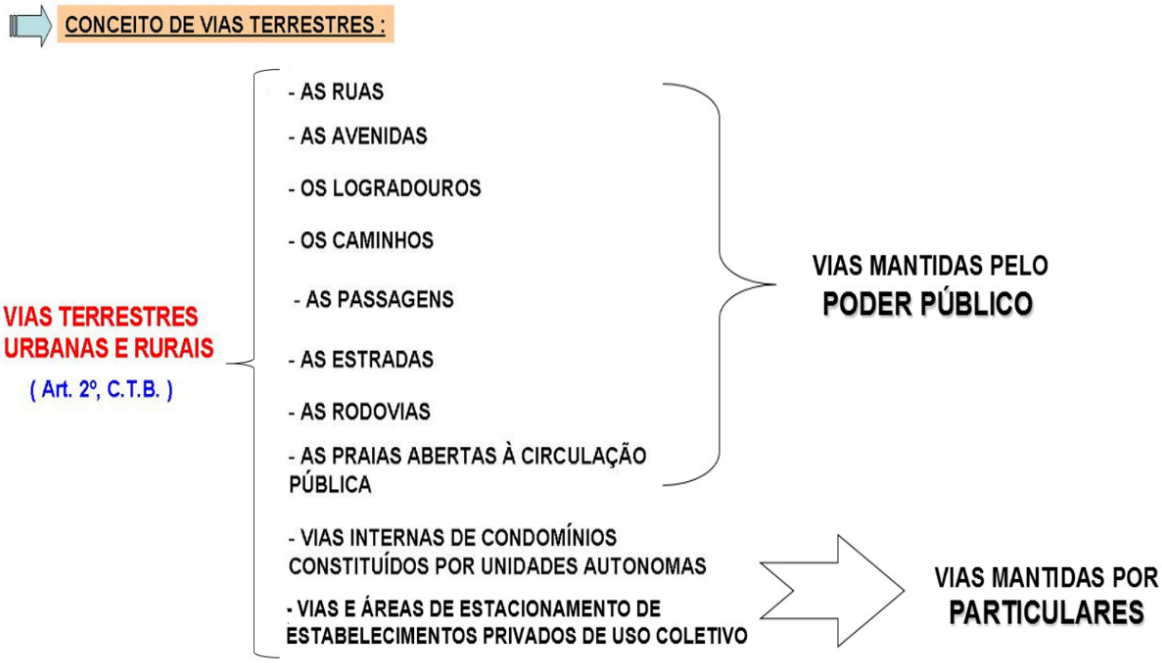
Gabarito: E

Começamos primeiramente conhecendo quem são essas tais **VIAS TERRESTRES.** O gráfico abaixo traz de forma prática o conceito dado pelo artigo 2º do CTB, segundo o qual são vias terrestres urbanas e rurais, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais:

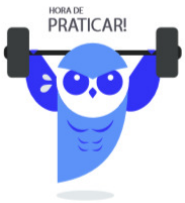


Podemos ainda dividir as vias terrestres abertas à circulação em: vias mantidas pelo **poder público** e vias mantidas por **particulares**.

Refazendo o gráfico, tem-se a seguinte divisão



Nos tópicos a seguir vamos dar entrar em mais detalhes sobre as vias, Antes, porém, mais questãozinha do nosso estimado CESPE/CEBRASPE:



[CETURB/ES – 2010] Julgue o item a seguir.

As praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas são consideradas vias terrestres.

Comentário:

Alguma dúvida??

É só conferir no gráfico acima e você terá a certeza absoluta de que as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas **são sim consideradas vias terrestres** (art. 2º, parágrafo único).

Gabarito: C

3. Vias Mantidas pelo Poder Público

Essas são aquelas vias que o poder público não só é o responsável por construí-las como também por mantê-las e conservá-las. O que você precisa saber sobre elas tem relação com as suas classificações.

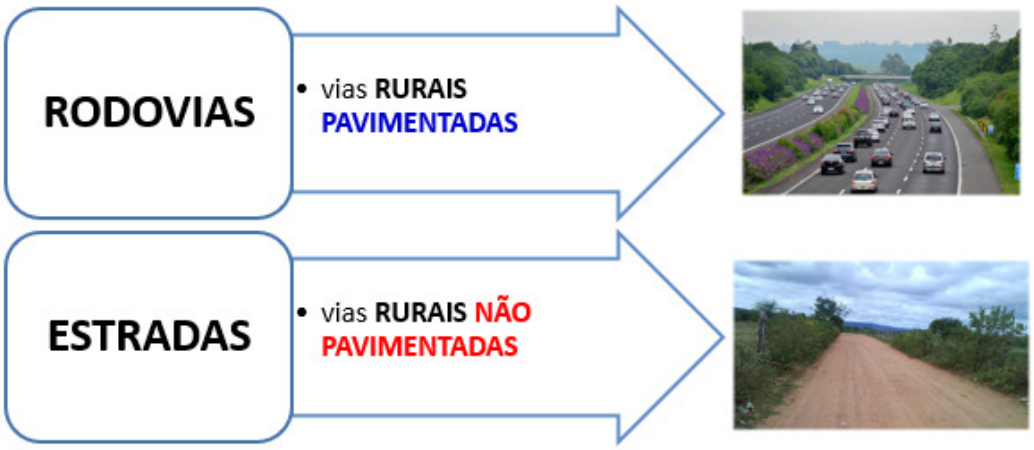
E atenção, muita atenção:

> **Elas são insistentemente cobradas em provas e é muito importante memorizá-las bem.**

São elas:

3.1. Vias Terrestres RURAIS

Essas vias classificam-se em:



Uma boa dica para não se esquecer da diferença essencial entre rodovias e estradas é fazer essa perguntinha a si mesmo: **ser ou não ser pavimentada, eis a questão**.

Outra boa ferramenta mnemônica que muito me serviu é o quadro abaixo retirado do livro "*Legislação de Trânsito Descomplicada*", do ilustre professor Leandro Macedo:

TIPOS DE VIAS RURAIS	EXISTE PAVIMENTO?
RODOVIA	SIM
ESTRADA	NÃO

Então anota aí:

> **O elemento caracterizador dessas vias é o PAVIMENTO, que deve ser entendido como qualquer beneficiamento feito à via, como, ASFALTO, CONCRETO, etc.**

Beleza?

Sigamos com as vias terrestres urbanas!

3.1. Vias Terrestres URBANAS

Antes de qualquer coisa, vamos definir logo aqui mais alguns conceitinhos básicos e importantes, tirados lá do Anexo I do CTB:

- Anexo I CTB:

  LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita (o quarteirão ou quadra onde sua empresa ou casa está instalada, por exemplo).

  INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

Com esses conceitos, podemos agora podemos entender melhor a classificação das vias urbanas! São elas:

Anexo I CTB:

Via de TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Ex: No Rio de Janeiro temos Linha Vermelha, que liga o centro do Rio a cidade ao Aeroporto Internacional de Galeão. Em Brasília, o Eixão que liga a Asa Norte à Asa Sul.

Via ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Ex: Em São Paulo a Avenida Paulista, em Brasília a W3 Sul e em Fortaleza a Avenida Santos Dumont.

Via COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Ex: As ruas de sua cidade que começam e/ou terminam nas avenidas ou vias de trânsito rápido.

Via LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

E atenção:

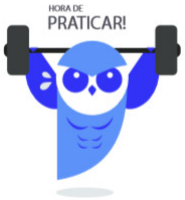
➢ **Os elementos caracterizadores das VIAS URBANAS são o SEMÁFORO e o CRUZAMENTO (interseção em nível), os quais têm a função de retardar o trânsito em determinado sentido.**

O quadrinho abaixo, também retirado da obra do professor Leandro Macedo, nos ajuda a memorizar melhor essa dica:

Tipos de Vias URBANAS	Há SEMÁFORO?	Há CRUZAMENTO?	Característica Adicional
Via de TRÂNSITO RÁPIDO	**NÃO**	**NÃO**	
Via ARTERIAL	**SIM**	**SIM**	Liga bairros (região)
Via COLETORA	**SIM**	**SIM**	Está dentro de um bairro (região)

Via LOCAL	**NÃO**	**SIM**	

Só com essas informações, já temos mais duas questões da banca para treinarmos. Vamos ver então como foi cobrado:



[CBM/DF – 2011] Julgue os itens a seguir, de acordo com o CTB.

01. As rodovias são vias terrestres que podem ser urbanas ou rurais.

Comentário:

As rodovias são de fato vias terrestres, mas apenas vias terrestres **rurais**.

Gabarito: E

02. As estradas são vias rurais.

Comentário:

Perfeito! Repetindo: as vias rurais são as rodovias (vias pavimentadas) e as estradas (vias não pavimentadas).

Gabarito: C

Beleza?

Agora precisamos falar um pouco sobre aquelas vias mantidas por particulares.

Vamos lá!

4. Vias Mantidas por Particulares

Para complementar nosso estudo sobre as vias, precisamos falar um pouquinho aquelas mantidas por **particulares**.

As vias particulares assim consideradas e reguladas pelo CTB eram apenas, até o ano de 2015, **os condomínios constituídos por unidades autônomas**, regulamentados em apenas dois dispositivos do CTB: no art. 2^0, parágrafo único e no art. 51, abaixo citado:

> Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, **a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às**

> **expensas do condomínio**, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Quanto a este tema, em sua obra, o Prof. Leandro Macedo assim interpretava:

> *"Perceba que o tema foge à regra, uma vez que o CTB, por ser uma lei administrativa e, consequentemente, regular à atividade da administração pública, não deveria estar fazendo menção à propriedade particular; com isso, como os dispositivos são **normas de exceção**, devemos interpretá-los de maneira restritiva, pois, caso contrário, daremos uma abrangência à norma de forma distinta daquela desejada pelos representantes do Povo.*
>
> *Por outro lado, enquadrando-se os condomínios dentro da definição de via, temos aqui uma área que, embora de propriedade particular, não têm os condôminos ingerência sobre ela, como para fechá-la, por exemplo, uma vez que o interesse público se sobrepõe aos interesses dos particulares proprietários, restando-nos concluir que tais áreas devem sofrer limitações administrativas, para que seus proprietários não possam dispor delas. Acredito que tais regulamentações levam existir em locais que ocupem uma posição estratégica dentro de uma municipalidade.*
>
> *Sendo assim, fica fácil notar que não há aplicação do CTB em pátios de postos de gasolina, estacionamentos de Shopping Centers, embora se tenha a sensação de que se referem a vias terrestres abertas à circulação.*
>
> *Vamos dar duas razões pra confirmar o que foi exposto acima: em primeiro lugar, quando falamos em vias terrestres abertas à circulação, estamos nos referindo a vias terrestres abertas de forma incondicional, o que não acontece com os shoppings, que têm seus portões fechados às 22 horas, a critério de seu proprietário; em segundo lugar, o CTB faz apenas fez menção a uma propriedade particular com aplicação do CTB, que são os condomínios, não se admitindo interpretação extensiva."*

E era esse mesmo o entendimento doutrinário anterior à Lei nº 13.146/2015!

Só que essa norma resolver dar uma resposta a essas dúvidas e com a alteração no CTB por ela provocada, a redação do parágrafo único o art. 2º ficou assim definida:

> Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e **as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo**. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015)

Ou seja:

> **AS vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo passaram também a ser consideradas vias terrestres para os fins do CTB!**

O que isso quer dizer, professor?

Que, em tese, agora **há aplicação do CTB** para os tais pátios de postos de gasolina e estacionamentos de Shopping Centers, por exemplo!

Essa mudança, por incrível que pareça, foi pouco cobrada em concursos e, por isso, tem boas possibilidades de aparecer em questões de provas futuras!

Tranquilo?

Bom, estudadas as vias terrestres e suas características, vamos então a um assunto bem relacionado a elas e que é disparadamente um dos mais cobrados em questões sobre o CTB: **os limites de velocidade das vias**!

5. Limites de Velocidade das Vias Terrestres

Caro aluno, reforçando o que acabei de dizer, todas as organizadoras têm um verdadeiro caso de amor com esse assunto que iremos tratar agora. Mas tem uma razão de ser: como imaginar um0 agente de policiamento e fiscalização de trânsito (ou alguém que operará o trânsito do nosso país não ter pleno conhecimento das regras sobre limites de velocidade nas vias?? Não dá, não é mesmo??

Faça uma pesquisa e você constatará que nas provas dos grandes concursos para o trânsito, sempre há pelo menos duas questõezinhas a respeito dos limites de velocidades nas vias!!

Conclusão: você precisará dominar E MUITO essas regras para a sua prova!

Focaremos agora o nosso estudo no art. 61, caput e em seus parágrafos 1º e 2º. Eles são muito, mas muito importantes, repito, para a construção do raciocínio sobre o que o CTB fala a respeito dos limites mínimo e máximo de velocidade nas vias terrestres de nosso país.

Comecemos pela *caput* do art. 61:

> CTB:
>
> Art. 61. A velocidade **máxima** permitida para a via **será indicada por meio de sinalização**, **obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito**.

Aí te pergunto: e quem é que determina a velocidade máxima de uma via?

Resposta do CTB:

A responsabilidade na regulamentação da velocidade máxima para cada tipo de via é da autoridade de trânsito executiva ou rodoviária, com circunscrição sobre o local.

Isto significa, caro aluno, que a autoridade de trânsito pode decidir o limite de velocidade **que quiser para TODO E QUALQUER TIPO DE VIA**!

Acontece que por questões lógicas e pelo uso do bom-senso, nenhuma autoridade de trânsito fará a loucura de, por exemplo, determinar que uma **via local**, que é pequenina, tenha velocidade máxima de 110km/h. Não é muito razoável, não é mesmo?!

O que eu quero que você entenda é que **não existe uma regra fixa para a velocidade máxima em cada tipo de via**. É a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via que deve usar de prudência, definir essa velocidade e sinalizar devida e adequadamente a via.

O ideal é que todas as vias em nosso país fossem devidamente sinalizadas, com suas respectivas velocidades máximas. No entanto, convenhamos, esse fato ainda está muito longe de se tornar realidade em nossas vias. Assim, por uma questão de prudência, **em não havendo sinalização de velocidade regulamentada em determinada via**, o CTB traz os padrões de velocidades a serem respeitados por **TODOS OS USUÁRIOS** e para **CADA TIPO DE VIA**.

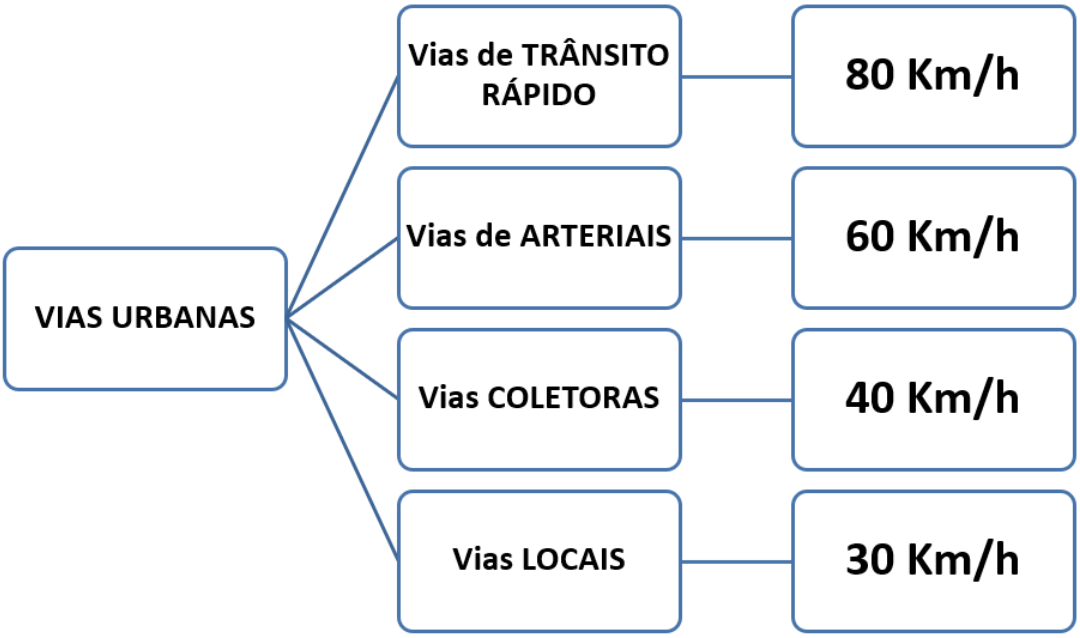
Vou reforçar a informação: **em não havendo sinalização regulamentadora**, **todos, sem exceção**, devem obedecer aos limites impostos pelo CTB. Essa informação, aluno, é de extrema importância e **muito usada como pegadinhas em provas de concursos**.

Certo, professor, mas me diz aí quais são essas velocidades a serem respeitadas?

Claro, agora mesmo!

A primeira e relevante informação é que os limites de velocidade dependerão do tipo de via em que se está trafegando e a primeira coisa que você precisa saber é diferenciar via **URBANA** de via **RURAL**.

Como você já sabe essa diferença, vamos então começar pelos limites de velocidade para cada uma das espécies de vias urbanas. Segundo o que dispõe o art. 61, §1º, inciso I, do CTB, são as seguintes as velocidades máximas para as vias **URBANAS**:



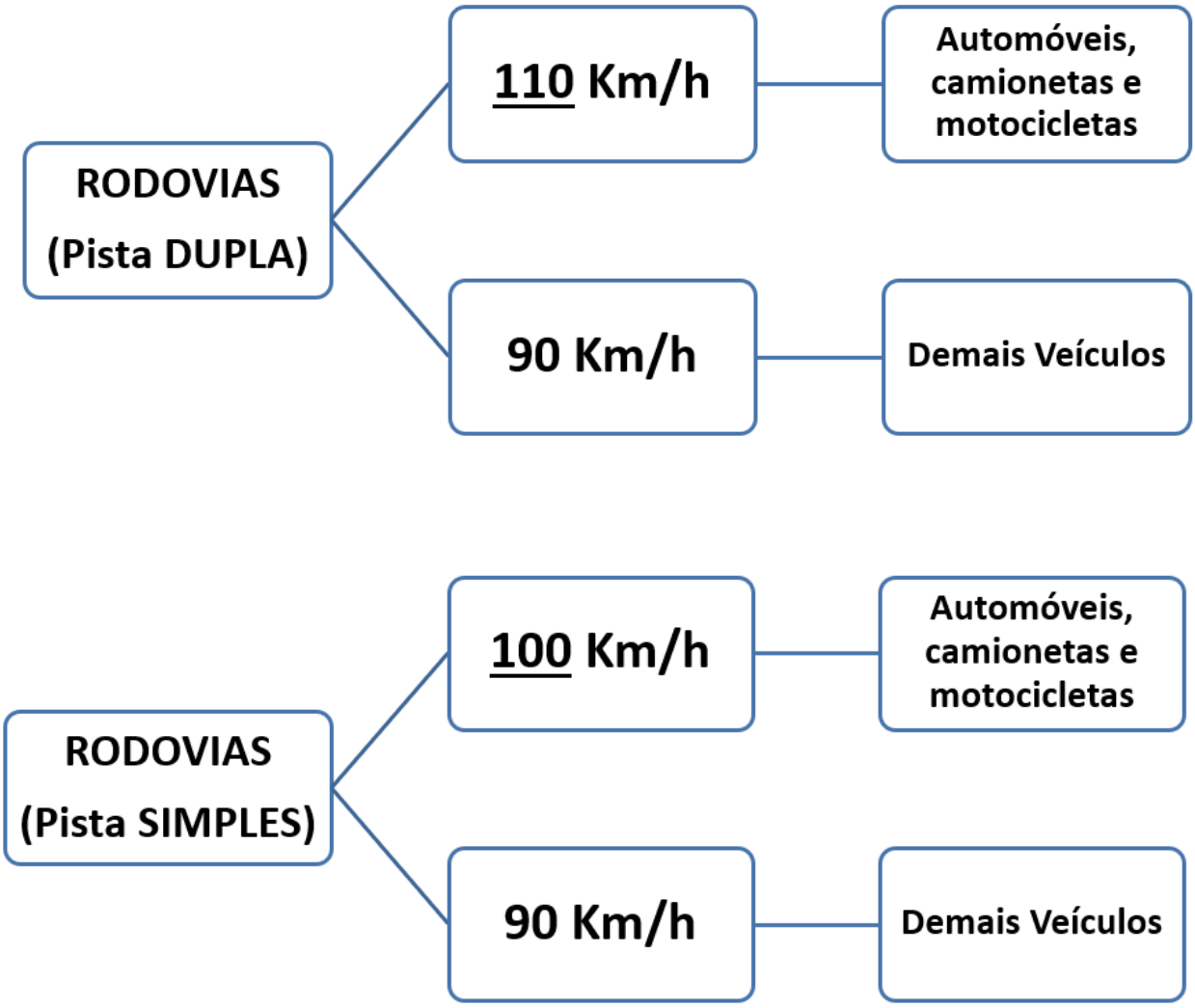
Já nos casos das vias **RURAIS**, precisamos primeiro tratar das rodovias. Para memorizar bem os limites de velocidades nessas vias rurais pavimentadas, faz-se necessário entender que o CTB nos traz duas espécies delas: as rodovias de **PISTA DUPLA** e rodovias de **PISTA SIMPLES**, conforme exemplificado na figura a seguir.

RODOVIA DE PISTA **DUPLA**

RODOVIA DE PISTA **SIMPLES**

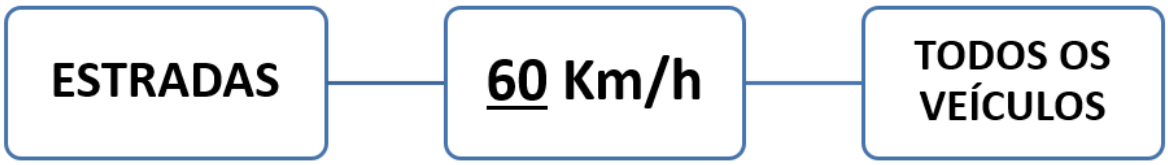
Na rodovia de pista dupla, temos várias faixas no mesmo sentido de circulação em ambos os sentidos, enquanto que na rodovia de pista simples, um faixa de circulação em cada sentido da via.

Pois é, e para além das simples diferenças estruturais de engenharia, o CTB prevê agora diferenças de velocidade máxima para cada um desses tipos de vias. De acordo com a nova redação do inciso II, do §1º do art. 61 do CTB, as velocidades máximas são as seguintes:



Como se pode ver, a diferença está essencialmente na velocidade máxima prevista para automóveis, camionetas e motocicletas nos dois tipos de rodovias, beleza?

E por fim, a velocidade máxima para as **ESTRADAS**. Para essa, nada muda e ela é a mesmas para todo e qualquer veículo. Confira o que no ensina o



Analisando os esquemas acima, podemos concluir que:

- **Para cada tipo de VIA URBANA a velocidade máxima estabelecida é a mesma independentemente do tipo de veículo.**
- **Nas VIAS RURAIS classificadas como rodovias a velocidade máxima dependerá do tipo de rodovia (se de PISTA DUPLA ou SIMPLESD) e do tipo de veículo que estivermos conduzindo.**
- **Nas VIAS RURAIS classificadas como estradas, o limite de velocidade será O MESMO para TODOS OS TIPOS de veículos.**

Certinho?!

Bom, em relação ainda ao limite de velocidade para **rodovias** quero aqui compartilhar e destacar um importante diferença entre a **CAMIONETA** e a **CAMINHONETE**, diferença essa que já foi alvo de várias pegadinhas nas mais diversas organizadoras em provas anteriores.

Professor, espera aí, mas não significam a mesma coisa?

Não, não!

É a í que a porca torce o rabo! 😊

Veja:

Anexo I CTB:

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até 3.500kg (três mil e quinhentos quilogramas).

Ex: Ford Ranger, Mitsubishi L200, Nissan Frontier…

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

Ex: Hilux SW4, Hyundai Santa Fe, etc.

Por que fiz questão de destacar isso?

Porque no caso das **rodovias**, você precisa entender que entre os dois veículos acima, somente a **CAMIONETA** pode atingir a velocidade máxima de 110 km/h (para as de pista DUPLA) e de 100 km/h (para as de pista SIMPLES)!

A **CAMINHONETE** não é enquadrada como automóvel, não é uma camioneta e muito menos motocicleta. Por conseguinte, ela se enquadra na condição de "***demais veículos***", podendo chegar, portanto, no máximo a 90 km/h, seja a rodovia de pista DUPLA ou SIMPLES. Não se esqueça, ok?

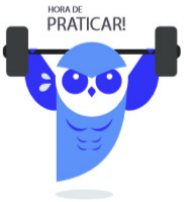
Beleza?

Então, não esqueça! No Brasil não há, regra geral, limites máximos de velocidades para as vias terrestres. Entretanto, o CTB regula os limites para as situações de vias que não tenham sinalização regulamentar. **A velocidade máxima estabelecida na norma apenas será a referência nas vias não sinalizadas**, uma vez que se houver a sinalização, esta terá prevalência sobre as velocidades da norma.

De qualquer forma, o CTB ainda permite que o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via regulamente velocidades superiores ou inferiores às estabelecidas acima. É que nos estabelece o art. 61 em seu §2º:

> Art. 61: (...)
>
> § 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, **por meio de sinalização**, **velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior**.

Mais uma paradinha para revisarmos os conhecimentos agora adquiridos:



[CBM/DF – 2011] Julgue o item a seguir.

O CTB seria violado caso um órgão de trânsito com circunscrição sobre uma via urbana de trânsito rápido determinasse, mediante sinalização, que a velocidade máxima dessa via fosse de 120 km/h.

Comentário:

De jeito nenhum! O CTB não seria violado, porque ele próprio regulamenta, em seu art. 61, § 2º, que o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, **velocidades superiores ou inferiores** àquelas estabelecidas no parágrafo anterior (§1º).

Isto significa que mesmo tendo como limite de velocidade máxima de 80 km/h, uma via de trânsito rápido poderia sim ter essa velocidade alterada para 120 km/h, **desde que devidamente sinalizada.**

Gabarito: E

Por fim, no que tange ainda sobre os limites de velocidade, precisamos estudar o disposto no art. 62 do CTB, que normatiza a respeito da **VELOCIDADE MÍNIMA** a ser praticada nas vias. Assim, como foi regulamento a velocidade máxima para cada via, também temos a normatização da velocidade mínima, sabia?

Quer ver? Então confira o que nos ensina o art. 62 do Código:

> CTB:
>
> Art. 62. A **velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida**, **respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via**.

Em outras palavras:

Agora muita atenção!

LEMBRE-SE: se as condições da via estiverem muito adversas, é claro que você pode conduzir seu veículo a uma velocidade **inferior à metade da máxima**.

Repetindo: se você estiver, por exemplo, em um temporal, chuva de granizo, em vias muito esburacadas, ou em engarrafamentos, é obvio que não precisará se preocupar se está ou não obedecendo aos limites de velocidade mínima. Nesses casos é praticamente impossível andar tão na linha!!

Quando você se deparar com alguma questão sobre **velocidade mínima** das vias, é extremamente necessário que você observe se o enunciado fala algo a respeito das **condições operacionais de trânsito e da via**. Para que a regra seja devidamente aplicada, é preciso que o enunciado da questão dê indício suficientes de que a via está em plena condições operacionais para que a regra da velocidade mínima seja respeitada, ok? É por aí que moram as principais pegadinhas das organizadoras!!

Bom, é isso e por hoje é só! Vamos finalizar a aula com questões para reforçar o aprendizado!

E sempre vai ser assim: primeiro uma bateria de questões recentes das mais variadas bancas, ajustadas para o "jeito de ser" do CESPE/CEBRASPE; em seguida as questões recentes da nossa estimada banca; e por fim as questões da história de provas PRF aplicadas sobre os temas estudados.

Beleza? Então vamos lá!

QUESTÕES COMENTADAS

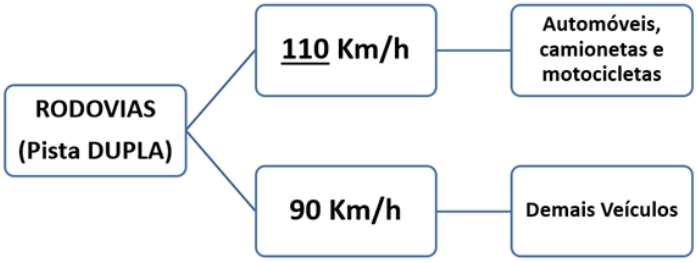
1. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2021]

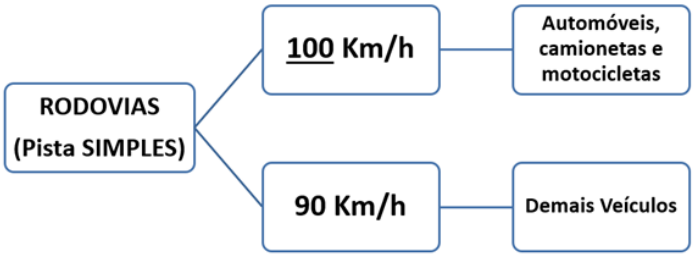
Julgue os itens a seguir, de acordo com as regras emanadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

Na rodovia onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima permitida para um automóvel será de 110 km/h.

Comentário:

Errado, pois vai depender do tipo de rodovia, se rodovia de pista DUPLA ou SIMPLES, e do tipo de veículo, de acordo com as regras atuais do CTB! Vamos relembrá-las:





Gabarito: E

2. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2021]

Julgue os itens a seguir, de acordo com as regras emanadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

Numa rodovia de pista dupla, será de 80 km/h a velocidade máxima permitida para um caminhão carga-pesada, quando nesta via não existir sinalização regulamentadora de velocidade.

Comentário:

Erradíssimo! Conforme podemos ver nas figuras acima, numa rodovia de pista dupla será **de 90 km/h** a velocidade máxima permitida para um caminhão carga-pesada, quando nesta via não existir sinalização regulamentadora de velocidade.

Gabarito: E

3. [CONSULPLAN - TÉCNICO SEG. TRANSPORTES - TRF/2 ª – 2017 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de quarenta quilômetros por hora, nas vias urbanas coletoras.

Comentário:

Fácil demais, não é mesmo?

E está certinha, pois onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de quarenta quilômetros por hora, nas vias urbanas **coletoras**.

Gabarito: C

4. [FCC – ANALISTA DE TRÂNSITO – DETRAN/MA – 2018 – Adapt.]

Em não havendo sinalização regulamentadora, as velocidades máxima e mínima, em uma via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, devem ser, respectivamente, oitenta quilômetros por hora e quarenta quilômetros por hora.

Comentário:

Segundo o Anexo I do CTB, a via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais é a **VIA ARTERIAL**.

A velocidade máxima para uma via ARTERIAL é de **60km/h** (art. 61, §1º, I, "b"). De acordo com o art. 62, a velocidade mínima será de **30km/h**.

Gabarito: E

5. [FCC – ASSITENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/MA - 2018]

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro − CTB. Nesse sentido, considere:

I. Ruas e avenidas sem pavimentação.

II. Caminhos e passagens.

III. Estradas e rodovias com sinalização horizontal.

IV. Praias abertas à circulação pública.

V. Vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

VI. Vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

São classificadas como vias terrestres as que constam nos itens II, III e IV, apenas.

Comentário:

De acordo com o art. 2º do CTB,

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as **ruas, as avenidas** (não importa se são ou não pavimentadas), os logradouros, **os caminhos**, **as passagens**, as **estradas e as rodovias** (não importa se sinalizadas ou não) que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

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

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as **vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo**.

Logo, todas as vias trazidas nos itens podem ser consideradas como vias terrestres!

Gabarito: E

6. [FUNECE – ASSISTENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE – 2018 – Adapt.]

As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em vias urbanas e vias rurais. Via local, via arterial e via de trânsito rápido são tipos de vias urbanas.

Comentário:

A afirmativa está certinha, pois segundo o que estabelece o art. 60 do CTB são vias urbanas as **vias de trânsito rápido**, as **vias arteriais**, as vias coletoras e **as vias locais**.

Gabarito: C

7. [FUNECE – AGENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE – 2018 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Nas vias urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias coletoras, de 60 (sessenta) quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido e de 50 (cinquenta) quilômetros por hora, nas vias arteriais.

Comentário:

A resposta é encontrada no art. 61, §1º, inciso I, "c":

> Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.
>
> § 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:
>
> I - nas vias urbanas:
>
> a) **oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido**:
>
> b) **sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais**;
>
> c) **quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras**;
>
> d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

Como a assertiva só acertou nas velocidade das vias coletoras, ela como um todo está errada!

Gabarito: E

8. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

As vias são parte fundamental da infraestrutura de qualquer cidade. A respeito do disposto no Código de Trânsito Brasileiro quanto a esses elementos infraestruturais, julgue as assertivas a seguir:

As vias são superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais e são constituídas por dois elementos: a pista e a calçada.

Comentário:

Segundo o art. 2º, do CTB a afirmativa está incorreta:

> 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 as circunstâncias especiais.

O anexo I do CTB traz ainda que via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, **o acostamento**, **ilha** e **canteiro central**.

Gabarito: E

9. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

Vias arteriais são caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Comentário:

Não, não! De acordo com o Anexo I, do CTB, as vias urbanas podem ser divididas em: via de trânsito rápido; via arterial; via coletora e via local.

Via de Trânsito Rápido – aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via Arterial – aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Via Coletora – aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Via Local – aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Gabarito: E

10. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

Tanto as rodovias quanto as estradas são vias urbanas.

Comentário:

Errado. Conforme o Anexo I, do CTB, **as estradas e rodovias são consideradas vias rurais**.

Gabarito: E

11. [INAZ DO PARÁ – MOTORISTA – CORE/SP – 2019 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio da sinalização de regulamentação; porém, na ausência desta, o condutor transitando na via de trânsito rápido deve manter a velocidade máxima permitida de 80 km/h.

Comentário:

A ideia aqui é fazer você nunca mais se esquecer dessas regras! A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas vias urbanas: **oitenta quilômetros por hora**, nas vias de trânsito rápido (Art. 61, § 1º, I, "a").

Gabarito: C

12. [FADESP – GUARDA MUNICIPAL – PREF. MOCAJUBA/PA – 2019 – Adapt.]

Considere-se uma via urbana coletora, com semáforos e sem sinalização de regulamentação da velocidade. A via tem uma pista de duas faixas de trânsito separadas por uma linha amarela simples contínua. A velocidade máxima permitida e o sentido de circulação nesta via são, respectivamente, 40km/h e duplo.

Comentário:

Mesmo não tendo ainda estudado a sinalização de trânsito, pela experiência de cada dia, já podemos inferir que se a via tem uma pista de apenas duas faixas de trânsito separadas por uma linha amarela simples, contínua, trata-se de via pista simples com duplo sentido de circulação. Sendo uma via coletora sem sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de **quarenta quilômetros por hora** (Art. 61, § 1º, I, "c").

Gabarito: C

13. [FGV – AGENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – PREF. SALVADOR/BA- 2019 – Adapt.]

As velocidades máximas nas rodovias de pista dupla e nas vias urbanas de trânsito rápido, respectivamente, para uma camioneta, caso não haja sinalização regulamentadora, são 110 km/h e 80km/h.

Comentário:

A resposta está no art. 61, parágrafo 1º, do CTB:

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - **nas vias urbanas**:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

a) **nas rodovias de pista dupla**:

1. **110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas**;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

Como se pode ver, a assertiva traz de forma correta as velocidades máximas para camioneta em cada tipo de via citado no enunciado.

Gabarito: C

14. [FGV – AGENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – PREF. SALVADOR/BA- 2019 – Adapt.]

Analise a descrição a seguir, de um tipo de via em um sistema rodoviário.

"Via caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível".

Esta descrição caracteriza uma via do tipo arterial.

Comentário:

A resposta para a questão está no Anexo I, do CTB:

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Gabarito: E

15. [FCC – AGENTE ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

Onde não existir sinalização regulamentada, a velocidade máxima nas vias rurais será, nas rodovias de pista dupla, de 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e de 90 km/h para os demais veículos, e nas rodovias de pista simples será de 100 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e de 90 km/h para os demais veículos.

Comentário:

E sigamos treinando! Seu cérebro agradecerá!

Segundo o art. 61, parágrafo 1º, II, "a", do CTB, a alternativa B tem a resposta correta:

> Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.
>
> a) **nas rodovias de pista dupla**:
>
> 1. **110 km/**h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
>
> 2. **90 km/h** (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos
>
> b) **nas rodovias de pista simples**:
>
> 1. **100 km/h** (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas
>
> 2. **90 km/h** (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos

Gabarito: C

16. [FCC – AGENTE ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

As vias abertas à circulação, de acordo com a sua utilização, classificam-se em: as vias urbanas em via expressa; via arterial; via coletora; e via secundária. As vias rurais em rodovia de pista simples e rodovia de pista dupla; e estrada.

Comentário:

Conforme podemos verificar, abaixo, a resposta correta está na letra A, segundo o art. 60, do CTB:

> Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:
>
> I - vias urbanas:
>
> a) via de trânsito rápido;
>
> b) via arterial;
>
> c) via coletora;
>
> d) via local;
>
> II - vias rurais:
>
> a) rodovias;
>
> b) estradas.

Gabarito: E

17. [FCC – OFICIAL ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

Onde não existe sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas será de 90 km/h nas vias de trânsito rápido; 50 km/h nas vias arteriais; e 30 km/h nas vias coletoras.

Comentário:

Parece até brincadeira, né?

Mas não tenho culpa não, pois foram questões recentemente aplicadas em grandes concursos!

O art. 61, do CTB nos mostra a resposta correta:

> Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.
>
> § 1º **Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de**:
>
> I - nas vias urbanas:
>
> a) **oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido**:
>
> b) **sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais**;
>
> c) **quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras**;
>
> d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

Gabarito: E

18. [FCC – OFICIAL ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP - 2019]

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, a velocidade mínima em uma via, que deve ser aplicada aos veículos que nela trafegam, NÃO possui nenhum tipo de regulamentação prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Comentário:

Claro que possui sim!

De acordo com o art. 62, do CTB, a velocidade não pode ser inferior à metade da velocidade estabelecida:

> Art. 62. A velocidade mínima **não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida**, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Gabarito: E

E atenção, muita atenção, porque agora chegou a melhor hora: a das questões CESPE/CEBRASPE!

19. [CESPE/CEBRASPE - TÉCNICO ESPEC. SEGURANÇA – MPU – 2015]

Considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação e aos respectivos limites de velocidade, a velocidade máxima em estradas desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis, de 90 km/h para ônibus e de 80 km/h para caminhões.

Comentário:

Aaaaahhh! Aqui temos mais umas daquelas velhas e boas pegadinhas do malandro!

Corrigindo: considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação e aos respectivos limites de velocidade (arts 60 e 61), a velocidade máxima em **rodovias** **de pista dupla** ~~estradas~~ desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas; e de 90 km/h para os demais veículos. Se a rodovia for de **pista simples**, a velocidade máxima será de 100 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas; e de 90 km/h para os demais veículos.

Para as **estradas** não sinalizadas, a velocidade máxima é de **60 km/h**, independentemente do tipo de veículo!

Gabarito: E

20. [CESPE/CEBRASPE – ANALISTA JUD. ESPEC. SEGURANÇA – STJ – 2015 – Adapt.]

Um servidor do STJ, ocupante do cargo de segurança, foi designado para conduzir veículo utilizado para o transporte de dez magistrados da sede em Brasília – DF para uma cidade X, distantes 500 km uma da outra, em uma rodovia de pista dupla. Considerando essa situação hipotética, julgue o item a seguir de acordo com os dispositivos do CTB.

Nos trechos da rodovia em que inexista sinalização regulamentando a velocidade máxima permitida, o condutor do veículo utilizado na viagem deverá observar os limites máximo de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

Comentário:

Questão simples, não é mesmo?! E olha que foi aplicada para um cargo de nível superior!

Pois bem, a questão fala em rodovia de pista dupla, e se o veículo transporta dez pessoas, você há de concordar que ele está mais para um micro-ônibus ou um ônibus do que para um simples automóvel, não é mesmo? Sendo um micro-ônibus ou um ônibus, e estando esse veículo em uma **rodovia de pista dupla**, podemos concluir que o condutor do veículo utilizado na viagem deverá observar os limites **máximo de 90 km/h** e, muito provavelmente (o que deixa a redação da assertiva meio perigosa) o limite **mínimo de 45 km/h**.

Provavelmente por que, professor?

Porque o comando da questão não deixa bem claro se as condições operacionais da via e de trânsito permitem trafegar à velocidade mínima imposta pelo CTB a esse tipo de rodovia para o tipo de veículo citado. Lembre-se que o cálculo da velocidade mínima deve considerar esses aspectos. Logo, fica perigoso afirmar categoricamente que a velocidade mínima será de 45 km/h.

Bom, mas a banca não alterou o gabarito e fica então o registro de como ela aplicou o tema. Fiquemos ligados!

Gabarito: C

21. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF – 2004 – Adapt.]

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista simples com condições normais de circulação, em um trecho que não apresentava regulamentação de velocidade. Cuidadosa com a carga frágil que transportava — louças de porcelana —, desenvolvia uma velocidade de 45 km/h. Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

Comentário:

Vamos por partes. Primeiramente esteja atento para o fato de que Joana está conduzindo uma **camioneta** em uma **rodovia de pista simples não sinalizada**. De cara, você já pode concluir que, não havendo sinalização na rodovia, Joana terá que obedecer aos limites de velocidade máxima impostos pelo CTB. Assim, por se tratar da condução de uma camioneta, ela só poderá atingir o máximo de **100 km/h** de velocidade para este tipo de via (art. 61, §1º, II, "a").

Mas perceba que a questão nos remete à velocidade **mínima**. Deste modo, segundo o art. 62 do Código, a velocidade mínima para essa via, no caso de camionetas, é de **50 km/h.** Isso se as **condições operacionais de trânsito e da via** assim permitirem, não é verdade?

Agora vem a pegadinha da questão: o fato de Joana estar transportando louças de porcelana não lhe dá o direito de estar a uma velocidade inferior à mínima, já que esse fato não ter nada a ver com o trânsito ou com as condições da via! Se ela transporta uma carga delicada como porcelana, o problema é dela!! Deverá obedecer ao CTB e andar no mínimo à 50 km/h. Logo, podemos concluir que Joana **comete sim uma infração de trânsito**, ou seja, transgride o CTB, ao transitar a 45 km/h, velocidade inferior à mínima permitida para rodovias de pista simples.

Gabarito: C

22. [CESPE/CEBRASPE - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2004]

O CTB define 4 tipos de vias urbanas e limites de velocidade diferentes para cada uma delas. As rodovias e estradas são consideradas vias rurais.

Comentário:

O CTB, de fato, em seu art. 61, inciso I, define quatro tipos de vias urbanas e limites de velocidade diferentes para cada uma delas: vias de trânsito rápido (80kh/h), arteriais (60km/h), coletoras (40km/k) e locais (30km/h). Certinho!!

E a assertiva também acerta ao afirmar que as rodovias e estradas são vias rurais.

Gabarito: C

23. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2004]

A velocidade máxima permitida para cada tipo de via, quando indicada por sinalização, poderá determinar velocidades superiores ou inferiores aos limites estabelecidos, de acordo com as suas características técnicas e as condições de trânsito.

Comentário:

O ideal seria que todas as vias terrestres de nossas cidades fossem sinalizadas, mas a verdade é que a grande maioria não é. Assim, naquelas não sinalizadas, o CTB determina que todos os usuários observem os limites por ele impostos.

É preciso relembrar também que as velocidades acima são parâmetros a serem obedecidos e que o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via goza de discricionariedade para regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior. E é exatamente o que nos diz a assertiva!

Gabarito: C

24. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2019]

Nas rodovias de pista dupla localizadas em vias rurais, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas será a mesma.

Comentário:

Certa e trouxe uma regra bem conhecida:

> Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.
>
> §1º (...)
>
> II – nas vias rurais

a) nas rodovias de pista dupla:

1. **110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas**;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

Professor, mas a banca não deveria ter dito que a regra se aplica apenas à rodovia que não esteja sinalizada? Até que sim, mas conclui que a banca foi mais genérica na afirmação, o que não vejo um erro, já que estando ou não sinalizada, os três veículos citados devem mesmo obedecer à mesma velocidade máxima regulamentada.

Gabarito: C

***

LISTA DE QUESTÕES

1. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2021]

Julgue os itens a seguir, de acordo com as regras emanadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

Na rodovia onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima permitida para um automóvel será de 110 km/h.

2. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2021]

Julgue os itens a seguir, de acordo com as regras emanadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

Numa rodovia de pista dupla, será de 80 km/h a velocidade máxima permitida para um caminhão carga-pesada, quando nesta via não existir sinalização regulamentadora de velocidade.

3. [CONSULPLAN - TÉCNICO SEG. TRANSPORTES - TRF/2 ª – 2017 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de quarenta quilômetros por hora, nas vias urbanas coletoras.

4. [FCC – ANALISTA DE TRÂNSITO – DETRAN/MA – 2018 – Adapt.]

Em não havendo sinalização regulamentadora, as velocidades máxima e mínima, em uma via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, devem ser, respectivamente, oitenta quilômetros por hora e quarenta quilômetros por hora.

5. [FCC – ASSITENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/MA - 2018]

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro − CTB. Nesse sentido, considere:

I. Ruas e avenidas sem pavimentação.

II. Caminhos e passagens.

III. Estradas e rodovias com sinalização horizontal.

IV. Praias abertas à circulação pública.

V. Vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

VI. Vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

São classificadas como vias terrestres as que constam nos itens II, III e IV, apenas.

6. [FUNECE – ASSISTENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE – 2018 – Adapt.]

As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em vias urbanas e vias rurais. Via local, via arterial e via de trânsito rápido são tipos de vias urbanas.

7. [FUNECE – AGENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE – 2018 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Nas vias urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias coletoras, de 60 (sessenta) quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido e de 50 (cinquenta) quilômetros por hora, nas vias arteriais.

8. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

As vias são parte fundamental da infraestrutura de qualquer cidade. A respeito do disposto no Código de Trânsito Brasileiro quanto a esses elementos infraestruturais, julgue as assertivas a seguir:

As vias são superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais e são constituídas por dois elementos: a pista e a calçada.

9. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

Vias arteriais são caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

10. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO – 2019 – Adapt.]

Tanto as rodovias quanto as estradas são vias urbanas.

11. [INAZ DO PARÁ – MOTORISTA – CORE/SP – 2019 – Adapt.]

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio da sinalização de regulamentação; porém, na ausência desta, o condutor transitando na via de trânsito rápido deve manter a velocidade máxima permitida de 80 km/h.

12. [FADESP – GUARDA MUNICIPAL – PREF. MOCAJUBA/PA – 2019 – Adapt.]

Considere-se uma via urbana coletora, com semáforos e sem sinalização de regulamentação da velocidade. A via tem uma pista de duas faixas de trânsito separadas por uma linha amarela simples contínua. A velocidade máxima permitida e o sentido de circulação nesta via são, respectivamente, 40km/h e duplo.

13. [FGV – AGENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – PREF. SALVADOR/BA- 2019 – Adapt.]

As velocidades máximas nas rodovias de pista dupla e nas vias urbanas de trânsito rápido, respectivamente, para uma camioneta, caso não haja sinalização regulamentadora, são 110 km/h e 80km/h.

14. [FGV – AGENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – PREF. SALVADOR/BA- 2019 – Adapt.]

Analise a descrição a seguir, de um tipo de via em um sistema rodoviário.

"Via caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível".

Esta descrição caracteriza uma via do tipo arterial.

15. [FCC – AGENTE ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

Onde não existir sinalização regulamentada, a velocidade máxima nas vias rurais será, nas rodovias de pista dupla, de 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e de 90 km/h para os demais veículos, e nas rodovias de pista simples será de 100 km/h para automóveis, camionetas e motociclistas e de 90 km/h para os demais veículos.

16. [FCC – AGENTE ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

As vias abertas à circulação, de acordo com a sua utilização, classificam-se em: as vias urbanas em via expressa; via arterial; via coletora; e via secundária. As vias rurais em rodovia de pista simples e rodovia de pista dupla; e estrada.

17. [FCC – OFICIAL ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP – 2019 – Adapt.]

Onde não existe sinalização regulamentadora, a velocidade máxima nas vias urbanas será de 90 km/h nas vias de trânsito rápido; 50 km/h nas vias arteriais; e 30 km/h nas vias coletoras.

18. [FCC – OFICIAL ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/SP - 2019]

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, a velocidade mínima em uma via, que deve ser aplicada aos veículos que nela trafegam, NÃO possui nenhum tipo de regulamentação prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

19. [CESPE/CEBRASPE - TÉCNICO ESPEC. SEGURANÇA – MPU – 2015]

Considerando a classificação dada pelo CTB às vias abertas à circulação e aos respectivos limites de velocidade, a velocidade máxima em estradas desprovidas de sinalização regulamentadora é de 110 km/h para automóveis, de 90 km/h para ônibus e de 80 km/h para caminhões.

20. [CESPE/CEBRASPE – ANALISTA JUD. ESPEC. SEGURANÇA – STJ – 2015 – Adapt.]

Um servidor do STJ, ocupante do cargo de segurança, foi designado para conduzir veículo utilizado para o transporte de dez magistrados da sede em Brasília – DF para uma cidade X, distantes 500 km uma da outra, em uma rodovia de pista dupla. Considerando essa situação hipotética, julgue o item a seguir de acordo com os dispositivos do CTB.

Nos trechos da rodovia em que inexista sinalização regulamentando a velocidade máxima permitida, o condutor do veículo utilizado na viagem deverá observar os limites máximo de 90 km/h e mínimo de 45 km/h.

21. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF – 2004 – Adapt.]

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista simples com condições normais de circulação, em um trecho que não apresentava regulamentação de velocidade. Cuidadosa com a carga frágil que transportava — louças de porcelana —, desenvolvia uma velocidade de 45 km/h. Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

22. [CESPE/CEBRASPE - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2004]

O CTB define 4 tipos de vias urbanas e limites de velocidade diferentes para cada uma delas. As rodovias e estradas são consideradas vias rurais.

23. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2004]

A velocidade máxima permitida para cada tipo de via, quando indicada por sinalização, poderá determinar velocidades superiores ou inferiores aos limites estabelecidos, de acordo com as suas características técnicas e as condições de trânsito.

24. [CESPE/CEBRASPE – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL – PRF - 2019]

Nas rodovias de pista dupla localizadas em vias rurais, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas será a mesma.

GABARITO

1	**2**	**3**	**4**	**5**
E	E	C	E	E
6	**7**	**8**	**9**	**10**
C	E	E	E	E
11	**12**	**13**	**14**	**15**
C	C	C	E	C
16	**17**	**18**	**19**	**20**
E	E	E	E	C
21	**22**	**23**	**24**	

C C C C

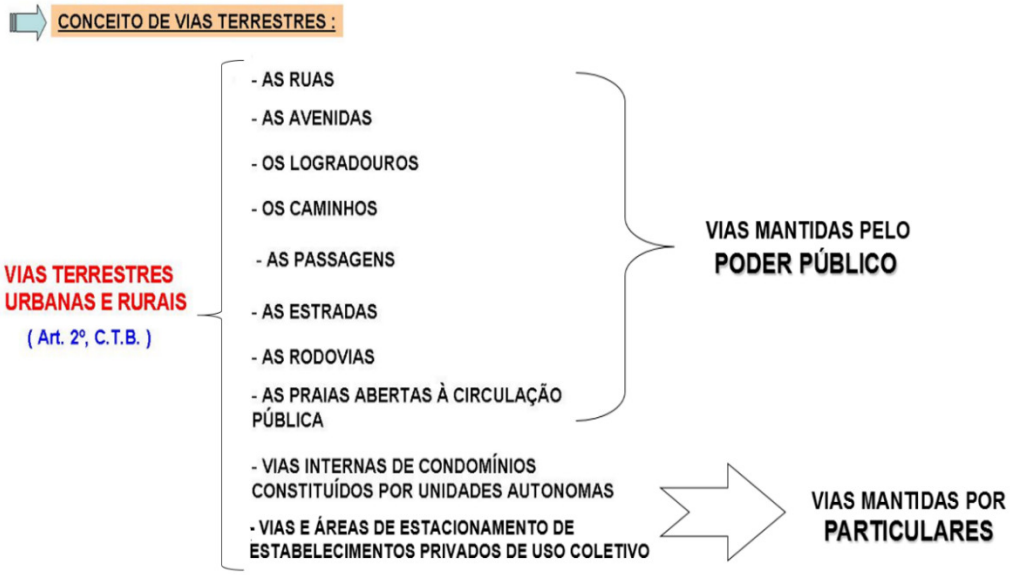
RESUMO

O atual Código de Trânsito Brasileiro tem como maior objetivo o de regulamentar o trânsito nas vias terrestres do território nacional. E mais do que isso: em conjunto com sua legislação complementar (leis, decretos, resoluções, portarias, acordos, tratados e convenções internacionais), ele se destina a **disciplinar, coordenar e controlar o trânsito nas vias públicas do território nacional**.

Primeiramente, vamos entender com que trânsito o CTB está preocupado lendo o *caput* do seu primeiro artigo:

> CTB:
>
> Art. 1º O trânsito de **qualquer natureza** nas **vias terrestres do território nacional**, abertas à circulação, rege-se por este Código.

Começamos primeiramente conhecendo quem são essas tais **VIAS TERRESTRES.** O gráfico abaixo traz de forma prática o conceito dado pelo artigo 2º do CTB:



Essas vias classificam-se em:

- **Rodovias**: vias rurais **pavimentadas**
- **Estradas**: vias rurais **não pavimentadas**

Uma boa dica para não se esquecer da diferença essencial entre rodovias e estradas é fazer essa perguntinha a si mesmo: **ser ou não ser pavimentada, eis a questão**.

TIPOS DE VIAS RURAIS	EXISTE PAVIMENTO?
RODOVIA	**SIM**
ESTRADA	**NÃO**

Quadro abaixo retirado do livro "Legislação de Trânsito Descomplicada", do professor Leandro Macedo:

Antes de qualquer coisa, vamos definir logo aqui outros conceitinhos básicos e importantes, tirados também do Anexo I:

Lote Lindeiro - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita (o quarteirão ou quadra onde sua empresa ou casa está instalada, por exemplo).

Interseção - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

Agora podemos entender melhor a classificação das vias urbanas:

Via de Trânsito Rápido - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Ex: No Rio de Janeiro temos Linha Vermelha, que liga o centro do Rio a cidade ao Aeroporto Internacional de Galeão. Em Brasília, o Eixão que liga a Asa Norte à Asa Sul.

Via Arterial - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Ex: Em São Paulo a Avenida Paulista, em Brasília a W3 Sul e em Fortaleza a Avenida Santos Dumont.

Via Coletora - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Ex: As ruas de sua cidade que começam e/ou terminam nas avenidas ou vias de trânsito rápido.

Via Local - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

- Os elementos caracterizadores das **VIAS URBANAS** são o **SEMÁFORO** e o **CRUZAMENTO (interseção em nível)**, os quais têm a função de retardar o trânsito em determinado sentido.

O quadrinho abaixo, também retirado da obra do professor Leandro Macedo, nos ajuda a memorizar melhor essa dica:

Tipos de Vias URBANAS	Há SEMÁFORO?	Há CRUZAMENTO?	Característica Adicional
Via de TRÂNSITO RÁPIDO	**NÃO**	**NÃO**	
Via ARTERIAL	**SIM**	**SIM**	Liga bairros (região)
Via COLETORA	**SIM**	**SIM**	Está dentro de um bairro (região)

Via LOCAL	**NÃO**	**SIM**	

As vias particulares que têm aplicação do CTB **são apenas os condomínios constituídos por unidades autônomas**, que estão regulamentados em apenas dois dispositivos do CTB: no art. 2º, parágrafo único (já visto) e no art. 51, abaixo citado:

> Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, **a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio**, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Focaremos agora no art. 61 e em seus parágrafos 1º e 2º. Eles são muito, mas muito importante, repito, para a construção do raciocínio sobre o que o CTB fala a respeito dos limites mínimo e máximo de velocidade nas vias terrestres de nosso país.

> CTB:
>
> Art. 61. A velocidade **máxima** permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

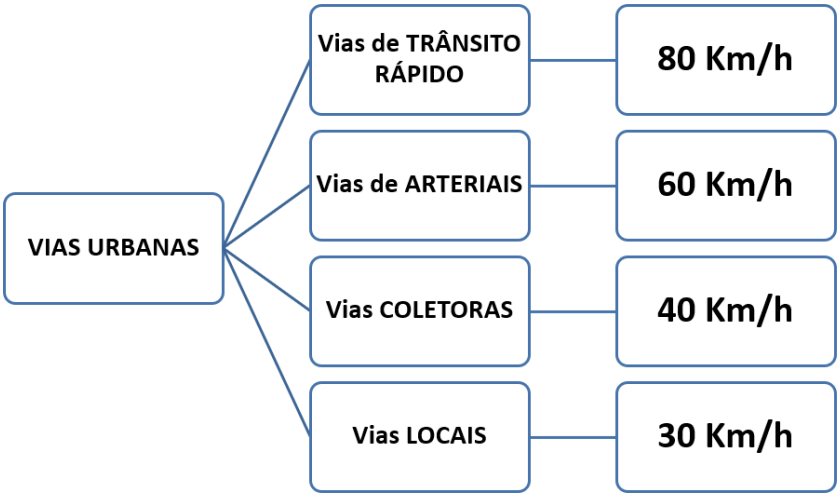
O ideal é que todas as vias em nosso país fossem devidamente sinalizadas, com suas respectivas velocidades máximas. Porém, convenhamos que esse fato está longe, muito longe de se tornar realidade em nossas vias.

Assim, por uma questão de prudência, **em não havendo sinalização de velocidade regulamentada em determinada via**, o CTB traz os padrões de velocidades a serem respeitados por **todos os usuários** de cada tipo de via.

É exatamente isso que regula o art.61 em seu parágrafo 1º:

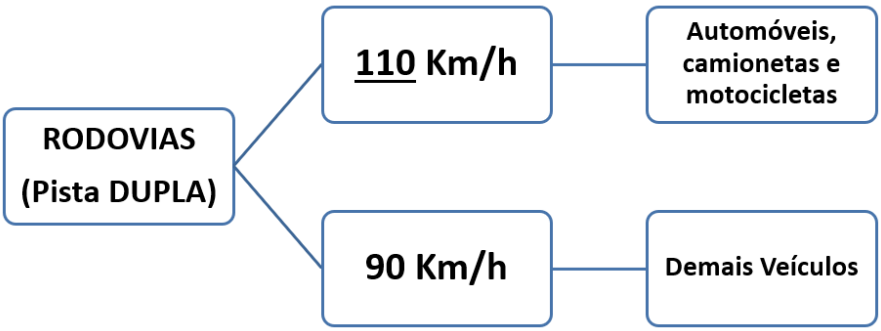
> **Art. 61.**
> **§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:**

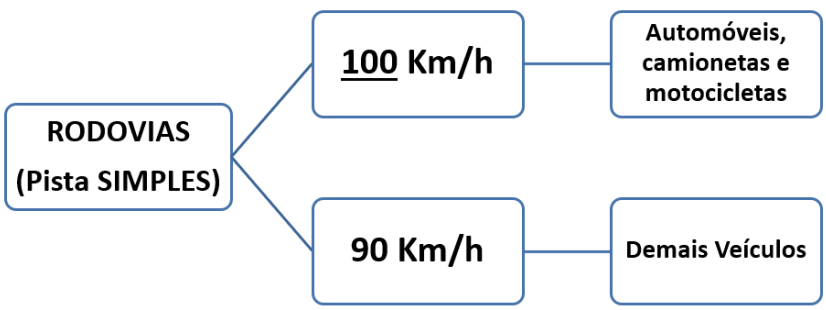
Segundo o que dispõe o art. 61, §1º, inciso I, do CTB, são as seguintes as velocidades máximas para as vias **URBANAS**:



Já nos casos das vias **RURAIS**, houve mudança recente e significativa no CTB. Essa norma modificou os limites máximos de velocidades das RODOVIAS, considerando agora a diferença entre rodovias de PISTA DUPLA e rodovias de PISTA SIMPLES.

Para além das simples diferenças estruturais de engenharia, o CTB prevê agora diferenças de velocidade máxima para cada um desses tipos de vias. De acordo com a nova redação do inciso II, do §1º do art. 61 do CTB, as velocidades máximas, a partir da data acima citada, serão as seguintes:





ESTRADAS	60 Km/h	TODOS OS VEÍCULOS

- Para cada tipo de **via urbana** a velocidade máxima estabelecida é a mesma **independentemente do tipo de veículo.**
- Nas vias rurais classificadas como **rodovias** a velocidade máxima **dependerá do tipo de rodovia (se de PISTA DUPLA ou SIMPLESD) e do tipo de veículo que estivermos conduzindo**.
- Nas vias rurais classificadas como **estradas**, **o limite de velocidade será O MESMO para TODOS OS TIPOS de veículos**.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até 3.500kg (três mil e quinhentos quilogramas).

Ex: Ford Ranger, Mitsubishi L200, Nissan Frontier…

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

Ex: Hilux SW4, Hyundai Santa Fe, VW Parati...

De qualquer forma, o CTB ainda permite que o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via regulamente velocidades superiores ou inferiores às estabelecidas acima. É que nos estabelece o art. 61 em seu §2º:

> Art. 61: (...)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, **velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior**.

CTB:

Art. 62. A **velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida**, **respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via**.

Em outras palavras:

Quando você se deparar com alguma questão sobre **velocidade mínima** das vias, é extremamente necessário que você observe se o enunciado fala algo a respeito das **condições operacionais de trânsito e da via**. É por aí que moram as principais pegadinhas das organizadoras!!

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Bom, chegamos ao fim de nossa primeira aula. Espero que tenham gostado da metodologia! **Um aperitivo do que vem por aí**!

E agora você me pergunta: professor, e quem nesse país imenso tem a responsabilidade de cuidar disso tudo que estudamos? Quais são as "pessoas" que têm a incumbência de construir, manter e dar vida a esse trânsito brasileiro?

O CTB, ainda em seu artigo 2º, nos diz que o trânsito, em condições seguras, é um **direito de todos** e **dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. E quem é esse **Sistema Nacional de Trânsito??** Cenas para os próximos capítulos... Segura aí!

E se tiver dúvidas, utilize nosso fórum. Estou sempre à disposição nos nossos canais:

E-mail: marcospascho@gmail.com

Facebook: https://www.facebook.com/ProfMarcosGirao

Youtube: https://www.youtube.com/channel/UCsjAzxopmLjgmxkeR1Lo6wQ

Instagram: @profmarcosgirao

Telegram: https://t.me/profmarcosgirao

E para reforçar, peço sua licença para sugerir que não deixe de assinar o nosso canal no **Youtube**! Está bombando, **com mais de 2 milhões de visualizações**, cheinho de dicas e bizus GRATUITOS que te ajudarão, e muito, na sua caminhada! Para ser assinante, é só acessar o link ou o QR Code a seguir:

Te aguardo por lá! Grande abraço, desejo que Deus o abençoe nessa caminhada e espero por você nas próximas aulas!

Marcos Girão

ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE:
PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.

1.

Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.

2.

Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).

3.

Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).

4.

Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).

5.

Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).

6.

Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).

7.

Concurseiro(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.

8.

O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.

Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.