Estratégia
CONCURSOS

Aul

Código de Trânsito Brasileiro p/ Prefeitura de Orlândia-SP (Guarda Civil) - Pós Edital

Professor: Marcos Girão, Thais de Assunção (Equipe Marcos Girão)

1. Apresentação 2
2. O Trânsito e a Constituição Federal de 1988 5
3. Conceito de Trânsito e Vias Terrestres 6
3.1. Vias mantidas pelo Poder Público 9
3.1.1. Vias Terrestres RURAIS 9
3.1.2. Vias Terrestres URBANAS 10
3.2. Vias mantidas por particulares 13
3.3. Limites de Velocidade das Vias Terrestres 15
4. Questões Adicionais Comentadas 24
4.1. Lista das Questões Adicionais 35
4.2. Gabarito 40
5. Considerações Finais 41



1. APRESENTAÇÃO

Olá, queridos alunos!

Primeiramente, gostaria de compartilhar nossa alegria e privilégio em tê-los como nossos futuros alunos nessa jornada preparatória para o já publicado concurso para o cargo de **Guarda Civil Municipal** da **Prefeitura Municipal de Orlândia/SP**.

Falando um pouco sobre mim, sou, com muito orgulho, **Analista do Banco Central (Área de Gestão e Análise Processual)**, lotado no **Departamento de Segurança**, na sede do órgão em Brasília.

Minha formação acadêmica é em Gestão Pública, pela FATEC – Curitiba, com **três pós-graduações**, uma com **enfoque em Direito Processual,** outra com enfoque em **Gestão Bancária e Mercado de Capitais** e a última pela Universidade Aberta de Portugal, em **Direção de Segurança**.

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 a 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

"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 2019***

"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 de toda a parte de **Código de Trânsito Brasileiro** cobrada para o cargo citado**,** com um estudo visual, interessante, sistemático e envolvente dessa disciplina.

A ideia é, portanto, trazer, em nossas aulas e em nosso material, uma visão prática de dois concurseiros, acostumados à vivência de inúmeras provas e que possam dentro da dinâmica do curso trazer dicas, macetes e bizus de como obter sucesso com a estimada banca **Instituto Consulplan**, a organizadora do certame.

Sobre essa banca, não há muito o que falar. Ela aplica a metodologia de múltipla escolha e tem um histórico pequeno de questões sobre os temas que estudaremos.

Para te ajudar nessa jornada, a nossa metodologia é a de trabalhar com um mix de **muitas questões** das principais bancas organizadoras de concursos de nosso país, inclusive as da **Fundação Carlos Chagas** e do **Cespe**, que normalmente são mais desafiadoras! Esta última, apesar de utilizar metodologia diferente (Certo/Errado), suas questões são também muito Inteligentes e excelentes para deixá-los bem preparados. Assim, garantimos que vocês, nossos alunos do Estratégia, estarão afiadíssimos e prontos para enfrentar **qualquer questão da banca do seu concurso ao final de nossa jornada**.

Fizemos esse método em vários outros cursos por nós ministrados, cujas bancas eram de múltipla escolha, e o *feedback* recebido dos alunos foi muito bom!

Ah, e quando for necessário ou o número de questões sobre o tema não for tão vasto (ou inexistente), contrataremos os serviços da mais nova organizadora do pedaço: a banca "*Estratégia e Girão*".

O objetivo será o de fornecer a vocês, caros alunos, um bom quantitativo de questões as quais lhes proporcionarão uma excelente preparação para esse concurso.

De um jeito ou de outro, **todas serão comentadas** no decorrer das explanações e estarão, ao final, disponibilizadas em forma de lista.

Tranquilo?

Vamos então começar os trabalhos junto à sua vitória!

Um grande abraço,

Marcos Girão

2. O TRÂNSITO E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

Vamos a primeira de todas as perguntas : professor, se começo agora a estudar sobre o trânsito, de quem foi e de quem é então a responsabilidade em nosso país de normatizar e legislar sobre esse trânsito?

Aluno, tudo começa em 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 Constituição!! Até então estávamos sob a guarda do antigo *Código Nacional de Trânsito* que já tinha mais de 40 anos de idade.

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!

3. 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?

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.*

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 terrestres**.

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 e, pasmem, muitos desavisados erraram.

A nossa primeira questão dessa aula é exatamente a que cobrou isso.

Vamos resolvê-la?

HORA DE PRATICAR!

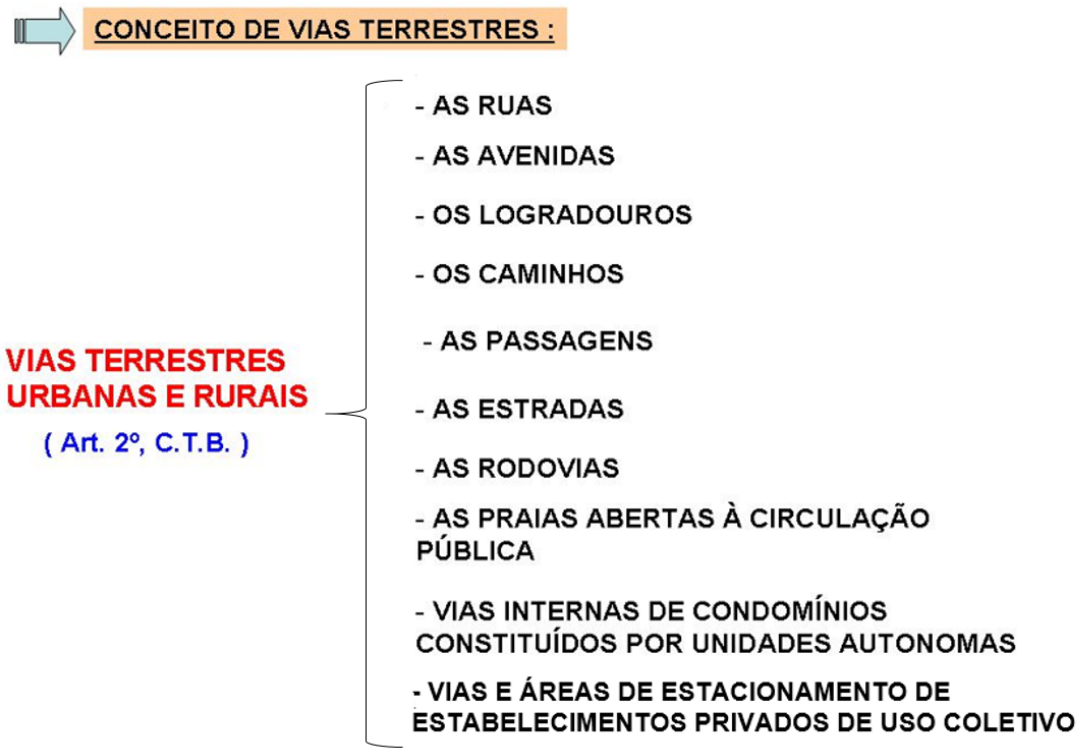
[CESPE - AUXILIAR DE TRÂNSITO - DETRAN/DF – 2009] O referido código aplica-se aos transportes marítimo e aéreo.

Comentário:

Veja só que brincadeira do **Cespe** 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 aplica-se apenas ao trânsito **nas vias terrestres nacionais**.

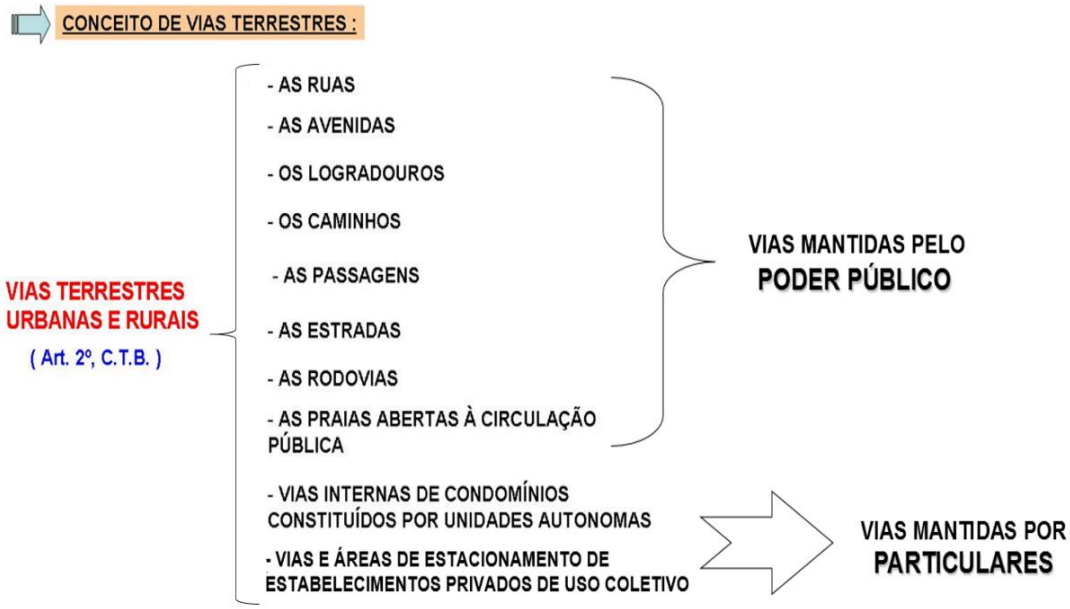
Gabarito: **Errado**

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



Veja que temos nos conceitos demonstrados no gráfico algo bastante generalizado, mas são essas sim as VIAS TERRESTRES consideradas pelo nosso CTB.

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



Vamos detalhá-las! Antes disso, uma questãozinha:



[CESPE - MOTORISTA - CETURB/ES – 2010] 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: **Certo**

3.1. 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 haver com as suas classificações. Elas são insistentemente cobradas em provas e é muito importante memorizá-las bem.

São elas:

3.1.1. VIAS TERRESTRES RURAIS

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**.

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**

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

3.1.2. VIAS TERRESTRES URBANAS

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.

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	

Vamos ver então como foi cobrado:

HORA DE PRATICAR!

[FCC – TÉC. SEGURANÇA E TRANSPORTES - TRT 6ª – 2012] 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 é caracterizada como

(A) via arterial.

(B) via de trânsito rápido.

(C) estrada.

(D) via local.

(E) passarela.

Comentário:

Questão bastante literal, pois nos pede exatamente o conhecimento de vias que acabamos de estudar. O enunciado da questão refere-se ao conceito de:

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: **Letra "B"**

[CESPE – BOMBEIRO CONDUTOR VIATURA - CBM/DF – 2011] 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: Errado

[CESPE – BOMBEIRO CONDUTOR VIATURA - CBM/DF – 2011] As estradas são vias rurais.

Comentário:

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

Gabarito: **Certo**

3.2. VIAS MANTIDAS POR PARTICULARES

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

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.*

Quanto a este tema, em sua obra, Leandro Macedo assim nos ensinava:

> *"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."*

Era esse o entendimento doutrinário anterior à Lei nº 13.146/2015! Com a alteração provocada por essa norma, 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** em pátios de postos de gasolina, estacionamentos de Shopping Centers, por exemplo!

Não se esqueça dessa mudança, pois ainda não foi cobrada e é grande candidata a questão de sua prova, beleza?

Veja como foi cobrado:



09. [CESPE - SARGENTOS COMBATENTES PM/DF – 2003] O tráfego de veículos em uma via interna de um condomínio constituído por unidades autônomas é regulamentado pelas normas regimentais do próprio condomínio, por tratar-se de propriedade privada.

Comentário:

Para uma melhor análise da questão acima, basta que relembremos primeiramente que o artigo 2º do CTB, em seu parágrafo único, nos diz que são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e **as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas**.

Se as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas são consideradas vias terrestres abertas à circulação, então o tráfego nelas existentes será CERTAMENTE regido pelo nosso CTB e não por normas regimentais do próprio condomínio. Quero relembrar que elas serão implantadas, conservadas e sinalizadas com o dinheiro do próprio condomínio, sob a autorização do órgão responsável. Entretanto, uma vez autorizado o trânsito de veículos nestas vias, por serem consideradas vias terrestres, **sua utilização ao trânsito seguirá todas as regras deste Código**, não podendo, por exemplo, alguém dirigir sem habilitação.

A organizadora utiliza-se de uma pegadinha ao afirmar que por serem propriedades privadas, não se submetem às regras do Código. Essa não pegará você, tenho certeza!!

Gabarito: **Errado**

3.3. LIMITES DE VELOCIDADE DAS VIAS TERRESTRES

Caro aluno, todas as organizadoras têm um verdadeiro caso de amor com esse assunto que iremos tratar agora. Mas tem uma razão de ser: como imaginar um agente de policiamento e fiscalização de trânsito 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!! Vamos lá:

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.*

Aí te pergunto: e quem é que indica essa velocidade máxima?

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** tenha velocidade máxima de 110km/h. Não é razoável, não é verdade?!

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. 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:

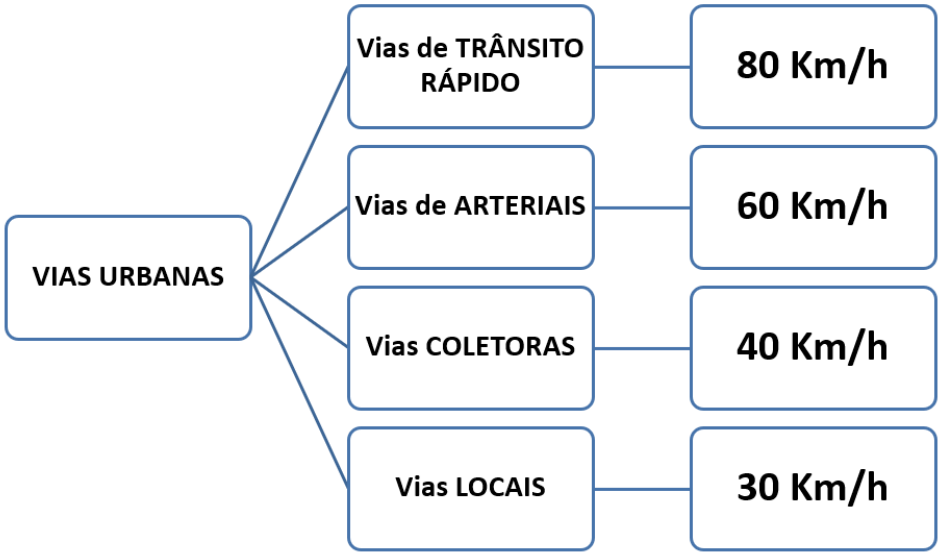
Art. 61.
§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

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

E quais são essas velocidades a serem respeitadas?

Bom, aí vai depender do tipo de via e a primeira coisa que você precisa saber é diferenciar o joio do trigo, ou seja, a via **URBANA** de via **RURAL**.

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.

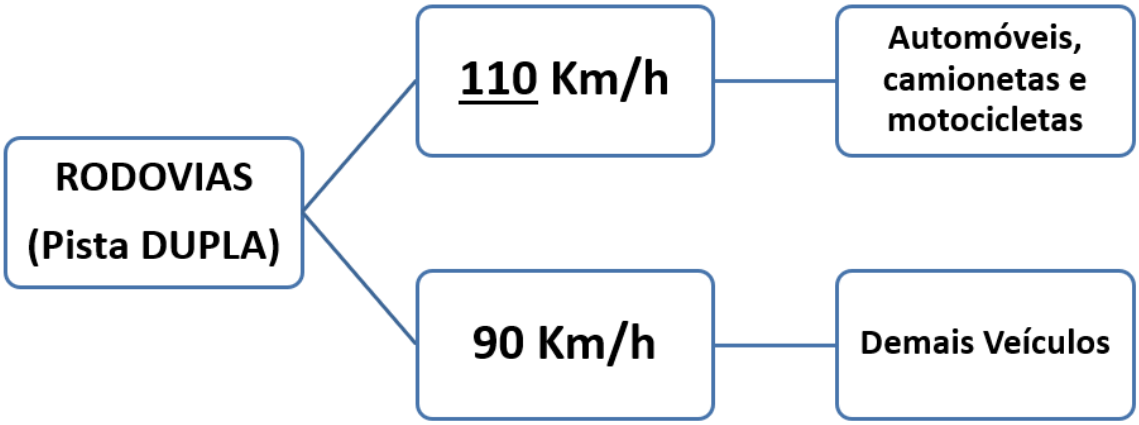


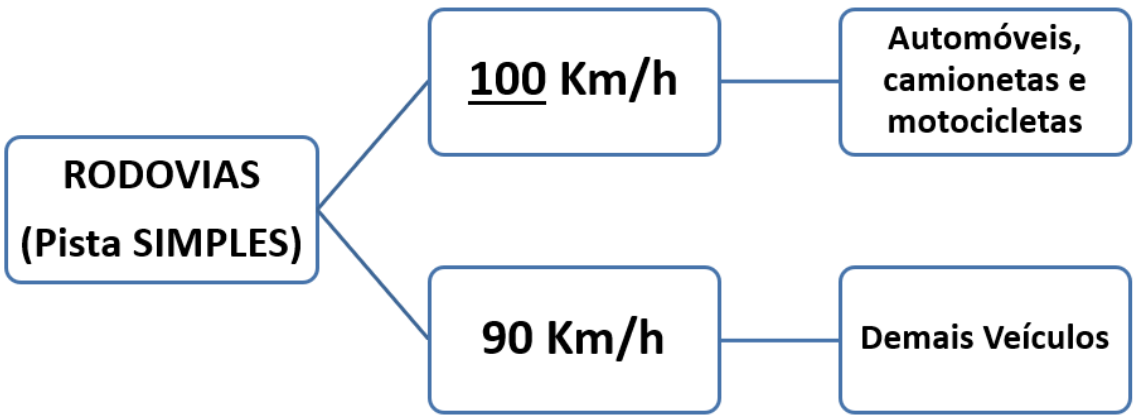
RODOVIA DE PISTA DUPLA



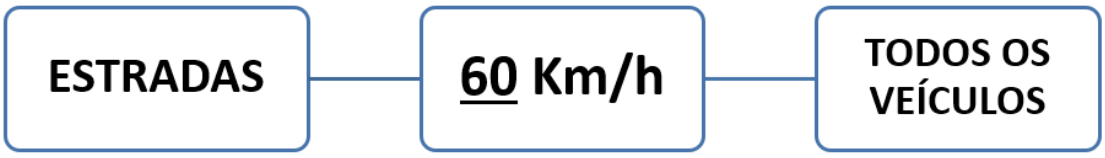
RODOVIA DE PISTA SIMPLES

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 são as seguintes:





E por fim, a velocidade máxima para as **ESTRADAS**:



Analisando os esquemas acima, podemos concluir que:

FIQUE ATENTO!

- 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**.

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. Veja:

ESCLARECENDO

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

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



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?

Vou ser repetitivo:

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**.*

Vamos revisar esses conhecimentos com uma bateria de questões:

HORA DE PRATICAR!

[FCC – TECNICO JUD. ESPEC. SEGURANÇA – TRT/4ª – 2011] Nas vias urbanas locais e nas estradas das vias rurais, onde não existir sinalização regulamentadora, as velocidades máximas permitidas serão, respectivamente, de

(A) 50 km/h e 80 km/h.

(B) 40 km/h e 80 km/h.

(C) 40 km/h e 60 km/h.

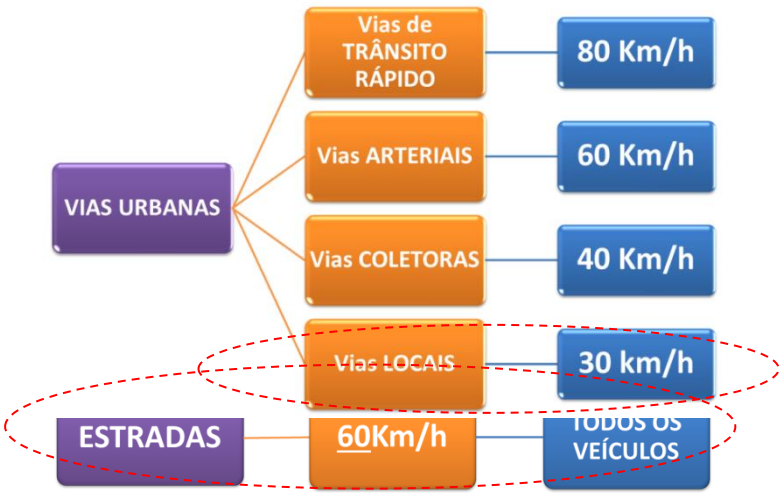
(D) 30 km/h e 80 km/h.

(E) 30 km/h e 60 km/h.

Comentário:

A questão nos pede a velocidade máxima nas vias **urbanas locais** e nas **estradas** das vias rurais.

Vamos repetir o nosso quadro esquemático até que você não precise mais dele (art. 61):



Gabarito: **Letra "E"**

[FCC – TÉC. SEGURANÇA E TRANSPORTES - TRT 6ª – 2012] Em uma via urbana não sinalizada com placas de velocidade máxima permitida e caracterizada como via arterial, o motorista não poderá trafegar com velocidade superior à

(A) 20 km/h.

(B) 30 km/h.

(C) 60 km/h.

(D) 50 km/h.

(E) 40 km/h.

Comentário:

De novo!

Vias arteriais → velocidade máxima = 60 km/h (art. 61, §1º, I, "b").

Gabarito: **Letra "C"**

[FCC – TECNICO ESPEC. TRANSPORTES – DPE/RS – 2013] A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito. Na tabela abaixo, na coluna esquerda estão descritos os tipos de vias urbanas previstos no Código de Trânsito Brasileiro – C.T.B.

Na coluna direita estão relacionadas as velocidades máximas, onde não existir sinalização regulamentadora.

Tipo de via urbana	Velocidade (em km/h)
I. via de trânsito rápido.	1. 40
II. via arterial.	2. 30
III. via coletora.	3. 80
IV. via local.	4. 60

A correlação correta é

(A) I-4; II-1; III-3; IV-2.

(B) I-1; II-4; III-2; IV-3.

(C) I-3; II-4; III-1; IV-2.

(D) I-2; II-3; III-1; IV-4.

(E) I-3; II-2; III-4; IV-1.

Comentário:

Essa é bem recente e a essa altura do campeonato aposto que você, meu estimado aluno, a resolveu em milésimos de segundos, não foi?? (rsrs) Vamos então resolvê-la num bate-pronto:

Via de trânsito rápido → 80 km/h (I-3)

Via arterial → 60 km/h (II-4)

Via coletora → 40 km/h (III-1)

Via local → 30 km/h (IV-2)

Logo, a correlação correta é I-3; II-4; III-1; IV-2.

Gabarito: **Letra "C"**

[FCC – TECNICO ESPEC. TRANSPORTES – TRF/3ª – 2014 – Adapt.] A velocidade máxima permitida para a via pública é indicada por meio de sinalização, obedecidas as suas características técnicas e as condições de trânsito. O condutor de um automóvel que transite, sequencialmente, por uma via arterial, adentrando a uma via de trânsito rápido e, por fim a uma rodovia de pista dupla, sem qualquer tipo de sinalização regulamentadora de velocidade nestas três vias, deverá observar a velocidade máxima, respectivamente, de

(A) 60 Km/h, 80 Km/h e 120 Km/h.

(B) 60 Km/h, 80 Km/h e 110 Km/h.

(C) 60 Km/h, 80 Km/h e 100 Km/h.

(D) 40 Km/h, 70 Km/h e 120 Km/h.

(E) 40 Km/h, 80 Km/h e 110 Km/h.

Comentário:

Agora ficou facinho! Lembre-se que o condutor dirige um automóvel. Então, segundo o que dispõe o nosso velho e bom conhecido art. 61 do CTB:

Via arterial → 60 km/h

Via de trânsito rápido → 80 km/h

Rodovia de pista dupla (automóvel) → 110 km/h

Gabarito: Letra "B"

[CESPE – BOMBEIRO CONDUTOR VIATURA - CBM/DF – 2011] 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 por que 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: **Errado**

Por fim, no que tange ainda sobre 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.

Confira:

> *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, como regra geral::

$$\text{VELOCIDADE MÍNIMA PERMITIDA} = \frac{\text{VELOCIDADE MÁXIMA}}{2}$$

Agora muita atenção! Não leve a regrinha acima como algo ABSOLUTO para sua prova. O artigo acima é bastante claro, mas quero chamar sua atenção para o destaque que fiz em **vermelho**: 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**. 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!

4. QUESTÕES ADICIONAIS COMENTADAS

1. [CESPE - PROCURADOR AUTÁRQUICO DETRAN/PA – 2006 – Adapt.]

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima para motocicletas é de 55 quilômetros por hora.

Comentário:

Perfeito! A resposta está no art. 62 do CTB!

Em rodovias de pista dupla não sinalizadas, a velocidade máxima permitida para automóveis, camionetas e motocicletas é de **110km/h**. Ora, a velocidade mínima permitida é a metade (**55km/h**), já que o enunciado usa a expressão "*respeitadas as condições operacionais da via*".

Gabarito: Certo

---

2. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF – 2004 – Adapt.]

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista dupla 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 50 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 dupla 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 **110 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 **55 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 55 km/h. Logo, podemos concluir que Joana **comete sim uma infração de trânsito**, ou seja, transgride o CTB, ao transitar a 50 km/h, velocidade inferior à mínima permitida para rodovias de pista dupla.

Gabarito: Certo

---

3. [CESPE - 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: Errado

---

4. [CESPE – 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: Certo

---

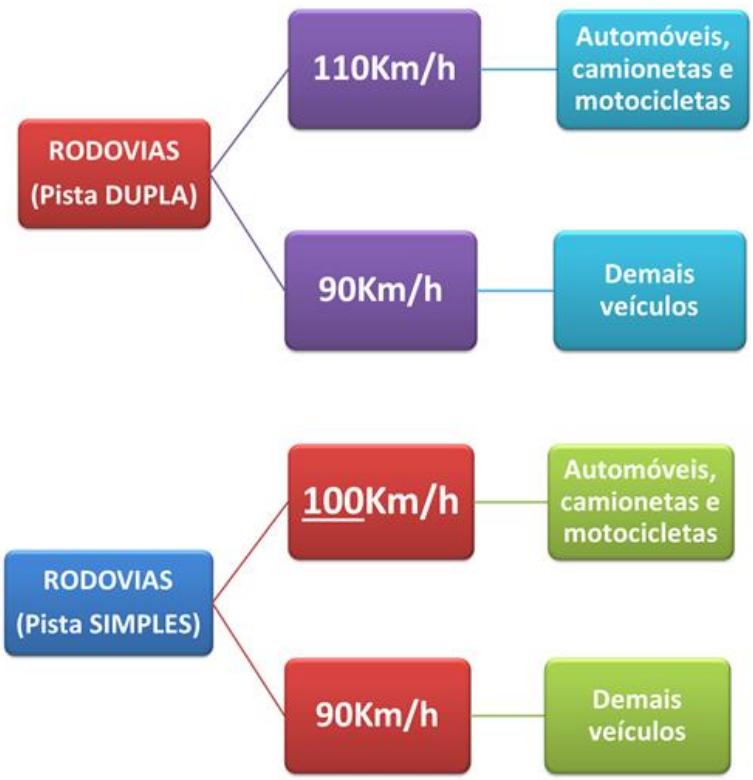
5. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2017]

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: Errado

---

6. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – INÉDITA - 2019]

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: Errado

---

7. [CONSULPLAN - TÉCNICO SEG. TRANSPORTES - TRF/2 ª - 2017]

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:

(A) Vias locais.

(B) Vias arteriais.

(C) Vias coletoras.

(D) Vias de trânsito rápido.

Comentário:

Agora ficou fácil demais, não é mesmo?

De novo: onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de quarenta quilômetros por hora, nas vias urbanas **coletoras**.

Gabarito: C

---

8. [CESPE - POLICIAL RODOVIÁRIA 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: Certo

---

9. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA 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: Certo

---

10. [FCC – ANALISTA DE TRÂNSITO – DETRAN/MA - 2018]

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,

(A) quarenta quilômetros por hora e vinte quilômetros por hora.

(B) cento e dez quilômetros por hora e cinquenta e cinco quilômetros por hora.

(C) oitenta quilômetros por hora e quarenta quilômetros por hora.

(D) setenta quilômetros por hora e trinta e cinco quilômetros por hora.

(E) sessenta quilômetros por hora e trinta 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

---

11. [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 em

(A) II, III e IV, apenas.

(B) V e VI, apenas.

(C) I, II, III, IV, V e VI.

(D) I, II e VI, apenas.

(E) I, III, IV e V, 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 opções estão corretas!

Gabarito: C

---

12. [FUNECE – ASSISTENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE - 2018]

As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em vias urbanas e vias rurais. Assinale a opção que apresenta apenas tipos de vias urbanas.

A) Via de trânsito rápido, rodovias e via arterial.

B) Via arterial, estradas e rodovias.

C) Via local, via arterial e via de trânsito rápido.

D) Via arterial, via coletora e estradas.

Comentário:

Segundo o que estabelece o art. 60 do CTB:

A - Via de trânsito rápido (**via urbana**), rodovias (**via rural**) e via arterial (**via urbana**).

B) Via arterial (**via urbana**), estradas (**via rural**)e rodovias (**via rural**).

C) Via local (**via urbana**), via arterial (**via urbana**)e via de trânsito rápido (**via urbana**).

D) Via arterial (**via urbana**), via coletora (**via urbana**) e estradas (**via rural**).

Gabarito: C

---

13. [FUNECE – AGENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE - 2018]

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

A) 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias coletoras.

B) 60 (sessenta) quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.

C) 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias arteriais.

D) 50 (cinquenta) quilômetros por hora, nas vias locais.

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;*

Gabarito: A

---

14. [FADESP – AGENTE DE TRÂNSITO – PREF. MONTE ALEGRE/PA - 2015]

A via caracterizada por acessos especiais, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestre em nível e denominada de

(A) rodovia.

(B) via coletora.

(C) via arterial.

(D) via de trânsito rápido.

Comentário:

Conforme aqui estudamos, é a **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: D

---

15. [FADESP – AGENTE DE TRÂNSITO – PREF. PARAUAPEBAS/PA – 2012 – Adapt.]

Em vias rurais de pista dupla, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de

(A) oitenta quilômetros por hora para camionetas e motocicletas.

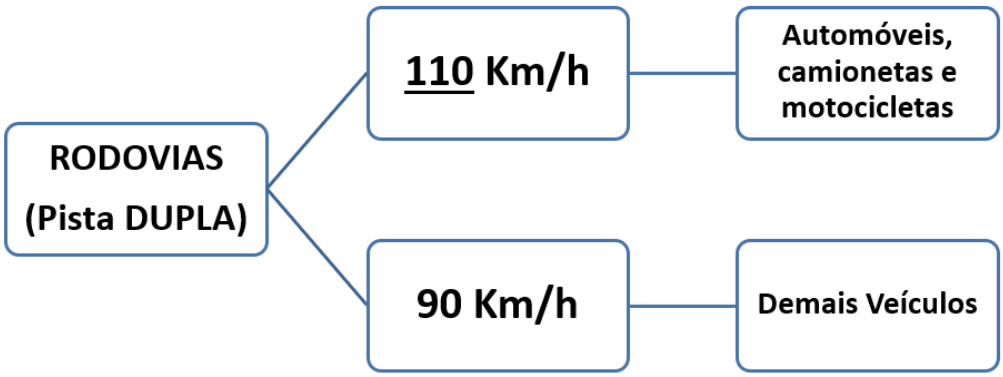
(B) noventa quilômetros por hora para ônibus e micro ônibus.

(C) sessenta quilômetros por hora para os ônibus e camionetes.

(D) cem quilômetros por hora para automóveis.

Comentário:

Essa é pra fechar a aula e você não mais se esquecer:



Gabarito: B

---

16. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA 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: Certo

---

17. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO - 2019]

As vias são parte fundamental da infraestrutura de qualquer cidade. A respeito do disposto no Código de Trânsito Brasileiro quanto a esses elementos infraestruturais, assinale a alternativa correta:

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

(B) 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.

(C) Tanto as rodovias quanto as estradas são vias urbanas.

(D) Para atender aos requisitos de distância para travessia de pedestre exclusivamente em faixas ou passagens a ele dedicadas, segundo as disposições do Código de Trânsito Brasileiro, a distância máxima entre faixas ou passagens de pedestres deve ser de, no máximo, 100 m.

(E) Passeio é parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

Comentário:

A – Errado. 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.

B – Errado. 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.*

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

D – Errado. Segundo o art. 69 do CTB, para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de **até 50 metros** dele, observadas as seguintes disposições:

E – Errado. A afirmativa trocou os conceitos de passeio e calçada.

O Anexo I do CTB faz uma distinção entre calçada e passeio:

> *CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.*
>
> *PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.*

O gabarito preliminar foi a letra D, mas, como vimos, ela está errada e a questão, por não ter resposta correta, está nula!

Gabarito: Nula

---

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

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:

(A) 60 Km/h.

(B) 110 Km/h.

(C) 100 km/h.

(D) 80 km/h.

(E) 90 km/h.

Comentário:

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: D

---

19. [FADESP – GUARDA MUNICIPAL – PREF. MOCAJUBA/PA - 2019]

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:

(A) 60km/h e duplo.

(B) 60km/h e único.

(C) 40km/h e duplo.

(D) 40km/h e único.

Comentário:

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: **quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras** (Art. 61, § 1º, I, "c").

Gabarito: C

***

4.1. LISTA DAS QUESTÕES ADICIONAIS

1. [CESPE - PROCURADOR AUTÁRQUICO DETRAN/PA – 2006 – Adapt.]

Respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, em uma rodovia de pista dupla onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade mínima para motocicletas é de 55 quilômetros por hora.

2. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF – 2004 – Adapt.]

Considere a seguinte situação hipotética.

Joana conduzia sua camioneta em uma rodovia de pista dupla 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 50 km/h. Nessa situação, Joana transgrediu o estabelecido no CTB.

3. [CESPE - 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.

4. [CESPE – 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.

5. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - 2017]

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.

6. [ESTRATÉGIA E GIRÃO – INÉDITA - 2019]

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.

7. [CONSULPLAN - TÉCNICO SEG. TRANSPORTES - TRF/2 ª - 2017]

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:

(A) Vias locais.

(B) Vias arteriais.

(C) Vias coletoras.

(D) Vias de trânsito rápido.

8. [CESPE - POLICIAL RODOVIÁRIA 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.

9. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA 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.

10. [FCC – ANALISTA DE TRÂNSITO – DETRAN/MA - 2018]

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,

(A) quarenta quilômetros por hora e vinte quilômetros por hora.

(B) cento e dez quilômetros por hora e cinquenta e cinco quilômetros por hora.

(C) oitenta quilômetros por hora e quarenta quilômetros por hora.

(D) setenta quilômetros por hora e trinta e cinco quilômetros por hora.

(E) sessenta quilômetros por hora e trinta quilômetros por hora.

11. [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 em

(A) II, III e IV, apenas.

(B) V e VI, apenas.

(C) I, II, III, IV, V e VI.

(D) I, II e VI, apenas.

(E) I, III, IV e V, apenas.

12. [FUNECE – ASSISTENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE - 2018]

As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em vias urbanas e vias rurais. Assinale a opção que apresenta apenas tipos de vias urbanas.

A) Via de trânsito rápido, rodovias e via arterial.

B) Via arterial, estradas e rodovias.

C) Via local, via arterial e via de trânsito rápido.

D) Via arterial, via coletora e estradas.

13. [FUNECE – AGENTE DE TRÂNSITO – DETRAN/CE - 2018]

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

A) 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias coletoras.

B) 60 (sessenta) quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido.

C) 40 (quarenta) quilômetros por hora, nas vias arteriais.

D) 50 (cinquenta) quilômetros por hora, nas vias locais.

14. [FADESP – AGENTE DE TRÂNSITO – PREF. MONTE ALEGRE/PA - 2015]

A via caracterizada por acessos especiais, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestre em nível e denominada de

(A) rodovia.

(B) via coletora.

(C) via arterial.

(D) via de trânsito rápido.

15. [FADESP – AGENTE DE TRÂNSITO – PREF. PARAUAPEBAS/PA – 2012 – Adapt.]

Em vias rurais de pista dupla, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de

(A) oitenta quilômetros por hora para camionetas e motocicletas.

(B) noventa quilômetros por hora para ônibus e micro ônibus.

(C) sessenta quilômetros por hora para os ônibus e camionetes.

(D) cem quilômetros por hora para automóveis.

16. [CESPE – POLICIAL RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF - 2019]

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

17. [IADES – ANALISTA LEGISLATIVO - ARQUITETO – ALEGO - 2019]

As vias são parte fundamental da infraestrutura de qualquer cidade. A respeito do disposto no Código de Trânsito Brasileiro quanto a esses elementos infraestruturais, assinale a alternativa correta:

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

(B) 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.

(C) Tanto as rodovias quanto as estradas são vias urbanas.

(D) Para atender aos requisitos de distância para travessia de pedestre exclusivamente em faixas ou passagens a ele dedicadas, segundo as disposições do Código de Trânsito Brasileiro, a distância máxima entre faixas ou passagens de pedestres deve ser de, no máximo, 100 m.

(E) Passeio é parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

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

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:

(A) 60 Km/h.

(B) 110 Km/h.

(C) 100 km/h.

(D) 80 km/h.

(E) 90 km/h.

19. [FADESP – GUARDA MUNICIPAL – PREF. MOCAJUBA/PA - 2019]

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:

(A) 60km/h e duplo.

(B) 60km/h e único.

(C) 40km/h e duplo.

(D) 40km/h e único.

4.2. GABARITO

1	2	3	4	5
C	C	E	C	E
6	**7**	**8**	**9**	**10**
E	C	C	C	E
11	**12**	**13**	**14**	**15**
C	C	A	D	B
16	**17**	**18**	**19**	
C	X	D	C	

X= Nula

5. 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 Transito**, 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 também no e-mail e nas redes sociais.

https://www.facebook.com/ProfMarcosGirao

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

@profmarcosgirao

E para reforçar, peço sua licença para sugerir que não deixe de assinar o nosso canal no **Youtube**! Está bombando, **com mais de 1 milhão 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.