

Evolução do sistema internacional de sinalização rodoviária

Luís Miguel Pereira Farinha

EP–Estradas de Portugal, S.A.

Resumen

El sistema de señalización de tráfico en vigor en muchos países del mundo, que es el resultado de más de un siglo de trabajo realizado en conferencias y reuniones internacionales, nació de la necesidad de crear normas de tráfico adaptadas al automóvil, que se confirmó a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Estos trabajos llevaron a la conclusión de tratados internacionales en los que se consolidaron normas acordadas por varios Estados, a los que se han ido adhiriendo sucesivamente otros Estados.

Del análisis realizado se concluye que los Estados, en cada tratado que celebraran en materia de tráfico y señalización, han hecho un esfuerzo para llegar a acuerdos cada vez más detallados, más completos, que regulasen las nuevas situaciones, siempre desde los intereses de la seguridad vial y de la facilitación de la circulación por carretera internacional.

Este artículo pretende ofrecer una perspectiva de la evolución del sistema de señalización vial, basada en el análisis de sus instrumentos más importantes, mostrando cómo las normas adoptadas en cada momento contribuyeron a la estructuración y consolidación del mismo sistema.

Palabras clave: Señalización vial, tratados, sistema internacional, circulación por carretera.

Códigos JEL: K33, R41, L92, O19.

Abstract

The system of road signs and signals now in force in many countries of the world, born of the need to create traffic rules adapted to the automobile, ascertained in late nineteenth and early twentieth century, is the result of more than a century of work carried out in international conferences and meetings.

These works led to the conclusion of different international treaties that have consolidated the rules agreed by several States, to which other states have successively adhered. From the analysis performed arose the conclusion that, in each treaty concluded in matters of road traffic and signaling, States have made an effort to reach successively more detailed and more comprehensive agreements, regulating new situations in the best interests of road safety and to facilitate international road traffic.

This paper seeks to provide a perspective of the evolution of road signs and signals system, based on the analysis of its most significant instruments, showing how the rules adopted at all times contributed to the structuring and consolidation of the same system.

Key words: Road signs and signals, treaties, international system, road traffic.

JEL Codes: K33, R41, L92, O19.

Evolução do sistema internacional de sinalização rodoviária

[Fecha de recepción del original: 3-06-2014; versión definitiva 3-11-2014]

Luís Miguel Pereira Farinha

EP–Estradas de Portugal, S.A.

1. Introdução

O aparecimento de vários fabricantes de automóveis no final do século XIX, os constantes e variados aperfeiçoamentos a que os seus produtos foram submetidos, o interesse que despertaram, primeiro nas elites e depois na população em geral, a sua real aptidão para o transporte, obrigaram as sociedades a adaptar-se à nova máquina, beneficiando das potencialidades do automóvel no dia-a-dia. A utilização dos automóveis em provas desportivas, como meio de realizar passeios e, logo de seguida, como instrumento de trabalho, capaz de alterar a indústria dos transportes, obrigou à construção e adaptação de vias e obras de arte, à formação de condutores, à verificação técnica dos modelos de veículos comercializados, à criação do registo automóvel, à organização de exposições, à criação e à difusão dos estabelecimentos que prestam serviços e disponibilizam produtos específicos para automobilistas, à adoção de regras relativas ao seu trânsito, à criação de uma linguagem partilhada por todos os condutores e, finalmente, a um renovado direito rodoviário, que absorveu os sucessos da evolução tecnológica e estabeleceu normas novas, adequadas à conformação da realidade e em resposta às exigências sociais e económicas. O aparecimento dos veículos automóveis criou um novo setor económico e incrementou até aos nossos dias o das obras públicas, é responsável por importantes trabalhos no domínio da investigação e desenvolvimento, gera postos de trabalho, é fonte de impostos e de taxas para os Estados, criou um objeto de culto que simboliza a liberdade e o sucesso pessoal, apetecível e desejado nos quatro cantos do mundo. A vida das pessoas e das comunidades é hoje marcada por ritmos, por atividades, por estilos de vida que são indissociáveis da disponibilidade do automóvel.

Num primeiro momento tanto Estados, como organismos infraestaduais, estabeleceram as regras que, a cada um, se mostravam mais adequadas. Cedo, porém, se verificou que o automóvel tinha qualidades que favoreciam a sua utilização para vencer distâncias apreciáveis, muitas vezes para lá das fronteiras nacionais e que, por isso, havia necessidade de criar um conjunto de regras que fossem comuns a vários estados e que pudessem ser transmitidas e compreendidas pelos condutores de nacionalidades diferentes, alfabetizados ou não, evitando-se, desta forma, a criação artificial de medidas que restringissem a liberdade de circulação dos automóveis e das pessoas, e que criassem, pela sua diversidade, condições de circulação pouco seguras, ou que propiciassem mesmo a sinistralidade rodoviária.

Iniciou-se, então, o relacionamento internacional entre entidades interessadas e com responsabilidades em matérias relacionadas com a mobilidade, os transportes, a estrada, e o automóvel, designadamente as associações de automobilistas, normalmente designadas por “automóvel clube”, as administrações rodoviárias e os Estados. Este relacionamento permitiu a criação de um sistema internacional de sinalização rodoviária, sendo de assinalar a realização do primeiro Congresso Mundial da Estrada, e da Conferência de Paris, respetivamente em 1908 e em 1909.

Este sistema encontra-se do ponto de vista formal estabelecido em instrumentos de direito internacional público¹, sendo os principais denominados convenções, que são tratados internacionais, isto é, “um acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo direito internacional, quer esteja consignado num instrumento único, quer em dois ou mais instrumentos conexos, e qualquer que seja a sua denominação particular”².

Os estados vinculam-se a estes instrumentos expressando a sua vontade, normalmente pela assinatura, pela ratificação e também pela adesão. “A diferença entre a adesão por um lado e a assinatura ou ratificação por outro, é que o estado aderente não participou nas negociações que deram nascimento ao tratado...”³. Por meio da adesão criam-se as condições para os diversos estados, mesmo os que não participaram na negociação, adotarem os padrões internacionalmente reconhecidos, conseguindo-se, por essa via, uma maior uniformidade das soluções internas, adotadas em cada país, em resultado da vinculação internacional deste.

O presente artigo constitui uma contribuição original que parte da análise dos textos jurídicos adotados na ordem internacional para identificar as questões discutidas e as soluções encontradas em cada momento. A referência a preceitos legais concretamente

¹ A par deste sistema internacional deve referir-se o sistema estabelecido pelo MUTCD - Manual on Uniform Traffic Control Devices, que é um documento publicado, desde 1935, pela Federal Highway Administration, do Departamento de Transportes, dos Estados Unidos da América, periodicamente atualizado, que estabelece os padrões relativos a sinais e a marcas rodoviárias, assim como as regras relativas às suas designação, instalação e uso, o qual é seguido pelas autoridades dos diversos Estados norte-americanos e, bem assim, de outros países. Os Estados Unidos da América não assinaram a Convenção de Viena pelo que o seu sistema de sinalização apresenta diferenças em relação ao adotado na Europa..

² Convenção de Viena (1969).

³ Hakehurst (1982), p. 166.

identificados resulta do reconhecimento da importância das matérias por eles reguladas para a construção e o aperfeiçoamento do sistema internacional de sinalização rodoviária, de caráter tendencialmente universal que hoje conhecemos.

Ao longo do artigo procura mostrar-se a evolução que se verificou no tratamento da sinalização rodoviária que, de convenção para convenção, sem roturas a assinalar, se aprofunda e complexifica com a introdução de novas regras e o aperfeiçoamento das existentes em torno de normas estruturantes, que são verdadeiros pilares do sistema. Dividiu-se o tempo decorrido com recurso às duas guerras mundiais atento ao impacto histórico dos conflitos, e por os períodos de paz terem correspondido a momentos em que a sinalização rodoviária mereceu a especial atenção dos Estados e a celebração de convenções. A Convenção de Viena, de 1968, que marca o início da última fase em que se divide o artigo, corresponde a um período de grande desenvolvimento económico que se seguiu à 2.^a guerra mundial e a um momento em que o automóvel já tinha atingido um grau de difusão absolutamente incontornável para a compreensão do estilo de vida em muitas partes do mundo.

A evolução do sistema internacional de sinalização rodoviária, nos termos da análise constante deste artigo apresenta quatro fases; a genética formalizada pela Convenção de Paris de 1909, a de estruturação ocorrida entre guerras, a de consolidação e desenvolvimento, que se inicia após a segunda Guerra Mundial e a de maturidade, que decorre desde 1968. No presente, o sistema internacional de sinalização apresenta-se perfeitamente estabilizado, negociado e acordado entre estados soberanos.

2. Antes da Grande Guerra

A evolução do automóvel, tal como a adaptação das sociedades ao novo meio de transporte, foram muito rápidas e, neste âmbito, assume especial importância a realização do primeiro Congresso Mundial da Estrada, em 1908, em Paris. Neste congresso “foram adotados quatro sinais de obstáculos: passagem de nível com guarda, lomba ou valeta, curva e contracurva e cruzamento, embora já vários países aplicassem estes sinais”⁴. Identificaram-se, portanto, quatro situações potencialmente geradoras de perigo, a requereram atenção por parte das associações a que pertenciam os proprietários dos automóveis que as sinalizavam. Estes perigos exigiam especial cuidado por parte dos condutores, o que justificava que fossem devidamente alertados por sinais de trânsito. Nesse tempos, como agora, as situações que necessitavam ser sinalizadas, requeriam um tratamento uniforme em toda a parte, o que, “... exige que em condições idênticas o condutor encontre sinais com o mesmo valor e dimensão colocados segundo as mesmas regras”⁵, ou seja, começou a desenhar-se o princípio da homogeneidade de sinalização.

Acresce que os congressistas expressaram o seu voto no sentido de o Governo da República Francesa tomar a iniciativa de convocar a reunião de uma conferência internacional com o fim de criar as condições adequadas à facilitação da circulação

⁴ Matos Neves (2009), p. 1.

⁵ Almeida Roque (2011), p. 16.

internacional, através do estabelecimento “...de acordos internacionais para a unificação das medidas de ordem geral que lhes digam respeito, para a unificação dos sinais da estrada ou ainda para a codificação e publicidade dos regulamentos privativos adotados em cada país”⁶. Os congressistas, inspirando-se em algumas soluções adotadas a nível nacional, optaram por propor a criação de normas de direito internacional público, relativas à circulação de automóveis que, depois de regularmente ratificadas ou aprovadas nos termos do direito interno de cada país, os vinculassem na ordem internacional, isto é, uns perante os outros. Desta forma, em resultado da referida vinculação internacional dos estados, as legislações e regulamentações nacionais relativas às matérias de trânsito têm, quanto aos principais problemas, soluções uniformes na generalidade dos países, sobretudo europeus. E, a evolução das normas internacionais tem sido feita sem roturas, consistindo na criação de novas normas com respeito pelo sistema e na adição de melhoramentos e aperfeiçoamentos às anteriormente vigentes, em razão da evolução tecnológica, social e económica, da experiência colhida e dos novos objetivos traçados, v.g. quanto à segurança rodoviária e à facilitação da circulação internacional. Foi, e assim continua, quanto às regras e também no que se refere à sinalização de trânsito.

Atento ao que vai dito, “pode então considerar-se o ano de 1909 como um marco para a sinalização rodoviária no sentido da sua regulamentação, normalização e aplicação a um território mais vasto do que até àquela data. Trata-se da adoção internacional de sinais concebidos com uma mesma linguagem gráfica, pensados e aplicados para uma maioria de utilizadores e não só a uma determinada via, conjunto de ruas ou um país”⁷.

Começou a criação do sistema de sinalização rodoviária de origem internacional que hoje conhecemos, uma vez que, “cada sinal concorre para formar o sistema, ou seja, os sinais possuem características próprias que os diferenciam, formando no conjunto um sistema (sistema de sinalização do trânsito) que no entanto necessita da apreensão de regras próprias da sua significação (código da estrada)”⁸.

Em 5 de outubro 1909, reuniu-se em Paris, como proposto no ano anterior, pelos participantes no Congresso Mundial da Estrada, uma conferência internacional cujos trabalhos permitiram a adoção, em 11 de outubro desse ano, da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis. Portanto, antes da Grande Guerra já existia um conjunto de regras e de sinais acordados por vários estados, relativos à utilização dos automóveis e, entre estas, algumas relativas, em especial, à sinalização rodoviária. Não se trata de um simples acordo bilateral, mas de um acordo subscrito, em simultâneo, pelos representantes de nove países europeus; Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Itália, Mónaco, Portugal, România e Sérvia.

Em relação à sinalização estabelece-se o seguinte:

“Cada um dos Estados contratantes obriga-se a velar, até onde possa exercer a sua autoridade, porque ao longo das estradas não sejam colocados para assinalar passagens perigosas, senão os sinais cujo quadro está junto à convenção (anexo I). Todavia podem

⁶ Lopes da Silva (2003), p. 36.

⁷ Matos Neves (2009), p. 12.

⁸ Matos Neves (2006), p. 223.

ser introduzidas modificações neste sistema, de comum acordo pelos governos dos Estados contratantes. A este sistema de sinais deve juntar-se um sinal avisador da estação aduaneira para mandar parar e, bem assim outro sinal avisador do posto de portagem com barreira.

1.º Em geral, não há que assinalar por placas indicadoras os obstáculos situados nas aglomerações.

2.º As placas devem ser colocadas a cerca de 250 metros, da paragem a assinalar, exceto se a disposição dos lugares não o permitir. Quando a distância entre o sinal e o obstáculo difere muito sensivelmente de 250 metros, tomar-se-ão disposições especiais.

3.º As placas indicadoras colocar-se-ão perpendicularmente à estrada (Convenção de 1909, artigo 8.º)”.⁹

Este artigo enuncia um conjunto de normas, umas que, ainda hoje, mais de um século volvido, já não têm aplicação, como a que estabelece a não sinalização de obstáculos dentro das localidades, outras que mantêm aplicação, v.g., a sinalização dos perigos, os modelos dos sinais⁹, o uso exclusivo dos sinais de acordo com os modelos internacionalmente estabelecidos e os critérios de colocação (onde e como devem ser colocados).

À medida que a realidade se foi tornando mais complexa, com a expansão das redes rodoviárias, com o aumento do número de veículos em circulação e de condutores, com o conseqüente crescimento da sinistralidade, com o aparecimento de novas realidades socialmente relevantes, foram sendo acrescentadas regras e sinais que tornaram mais complexo o sistema internacional de sinalização rodoviária. Cada vez mais se tornou necessário garantir que o sinal de trânsito enquanto “...artefacto com diferentes significações e com características únicas que o torna, por um lado diferente dos demais e por outro o relaciona com o sistema”¹⁰, informava o utente da via pública de forma rápida, clara e inequívoca, até porque os veículos, de ano para ano, melhoravam as suas prestações, desde logo no que se referia às velocidades atingidas.

Não obstante os Estados se terem vinculado internacionalmente em matéria de sinalização rodoviária em 1909, a sinalização foi inicialmente colocada nas estradas por iniciativa de associações de automobilistas e de proprietários de automóveis, bem como por empresas que produziam produtos com utilização nos automóveis. Mais tarde, as entidades estaduais, gestoras de via, passaram a colocar sinais, substituindo-se assim às entidades privadas, conferindo maior coerência e homogeneidade à sinalização.

3. Entre Guerras

Neste período de 1918 a 1939 assinala-se a celebração de duas convenções internacionais que estabelecem regras relativas à sinalização rodoviária, celebradas em 1926 e em 1931.

⁹ Os quatro sinais então adotados já não estão em uso, por não corresponderem às formas, cores e símbolos posteriormente estabelecidos.

¹⁰ Matos Neves (2006), p. 223.

Entre Guerras é de salientar a importância da Sociedade das Nações que, através de comités especializados, introduziu alguns padrões na regulamentação internacional, e, segundo alguns autores "...cuidou efetivamente da padronização da sinalização rodoviária"¹¹.

"Com o seu trabalho a Liga preveniu com sucesso a proliferação descontrolada de sinais incompreensíveis para forasteiros, no seu papel de facilitadora da compreensão internacional e de fórum cooperativo aprofundando a solução conjunta de problemas enfrentados por várias nações em simultâneo, conseguiu criar um conjunto de sinais de trânsito que evoluiu para algo que se assemelha a um padrão universal. As Conferências de 1949 e de 1968 sob os auspícios das Nações Unidas acrescentaram novos sinais ao conjunto, mas, no essencial, não mudaram o sistema criado"¹².

O sistema internacional de sinalização rodoviária ganhou novos sinais e novas regras mas, verdadeiramente relevante foi a consagração do uso combinado de formas e cores, assim como de símbolos, que agrupando os sinais pelos tipos das mensagens transmitidas criaram "famílias de sinais" v.g. de perigo, de informação, etc. Este impulso marcou indelevelmente, de forma definitiva, o sistema que, ainda hoje, mais de oitenta anos volvidos continua a recorrer a estas regras para facilitar a compreensão das mensagens por parte dos condutores e demais utentes da estrada e para a criação de novos sinais pelos legisladores.

O outro aspeto importante a assinalar neste período refere-se à alteração da qualidade da entidade que toma a iniciativa de fazer evoluir o sistema, que assume a responsabilidade de convocar e de realizar a conferência em que se procede à discussão final dos problemas e à aprovação das novas convenções, de acordo com as regras do direito internacional público¹³. Com efeito, a iniciativa passa, entre guerras, de um Estado, a França, para a Sociedade das Nações, o que revela uma verdadeira internacionalização da sinalização rodoviária, que deixa de ser um assunto relativo a um conjunto de países europeus e é assumido pela referida organização internacional¹⁴.

4. A Convenção de 1926

Começando pelo instrumento celebrado em primeiro lugar, importa assinalar que, dezassete anos volvidos sobre a assinatura da Convenção de Paris, as condições de circulação e os veículos que os construtores tinham em produção eram já muito diferentes. O conhecimento e a experiência detidos pelos Estados relativamente às matérias do trânsito rodoviário encontravam-se enriquecidos pelo estudo e pela reflexão que o passar do tempo pode proporcionar. Criaram-se, então, as condições para a convocação de uma nova conferência internacional.

¹¹ Schipper (2009), parágrafo 47.

¹² Schipper (2009), parágrafo 48.

¹³ E que fica também depositária das convenções, responsabilizando-se pela tramitação dos processos de adesão.

¹⁴ Depois da 2.ª Guerra Mundial a responsabilidade foi assumida pela Organização das Nações Unidas.

Assim, entre os dias 20 e 24 de abril de 1926 decorreram, em Paris, os trabalhos de uma conferência entre vários estados soberanos que tinha “o fim de examinar as modificações a apresentar à Conferência Internacional, relativa à circulação de automóveis de 11 de outubro de 1909”¹⁵, Comparando esta nova convenção com a anterior verifica-se que aumentam o número de subscritores e também o de regras estabelecidas, situações que são uma constante da evolução do sistema internacional de sinalização rodoviária¹⁶.

No artigo relativo à sinalização de perigos, reitera-se o princípio da utilização exclusiva dos sinais internacionalmente estabelecidos, cujos (seis) modelos estão publicados em anexo. Estabelece-se também a forma triangular para os sinais, e a proibição da utilização “...desta forma em todos os casos de que possa resultar uma confusão com a sinalização”¹⁷. Mantém-se a regra de colocação dos sinais, flexibilizando-se a distância entre o sinal e a situação sinalizada. Alterou-se a regra de 1909, que deixa de estabelecer cerca de 250 metros e passa a determinar 150 a 250 metros antes do obstáculo a assinalar, salvo casos excecionais, em que devem ser tomadas disposições especiais¹⁸.

Cada Estado contraiu também a obrigação de se opor, “...na medida do seu poder, a que sejam colocados nas proximidades das vias públicas sinais ou dísticos, que poderiam prestar-se a confusão com as chapas indicadoras regulamentares ou tornar a sua leitura mais difícil”¹⁹. A necessidade de se regularem, com detalhe, as relações a estabelecer entre a sinalização rodoviária e os demais suportes de mensagens, v.g. publicitárias, turísticas, etc., já se faziam sentir neste tempo pois, desde sempre, a infraestrutura vial e os terrenos marginais foram utilizados para outras atividades com significado económico e social e interferência nas condições de trânsito. Assinala-se que a Convenção não estabeleceu um prazo para a adoção dos novos sinais, constituídos por chapas triangulares, prevendo-se apenas que tal se verificasse “...à medida da colocação de novos sinais ou da renovação dos atualmente existentes”²⁰. Atente-se a que a Convenção²¹ se destinava a ter aplicação à metrópole dos Estados contratantes, os quais, querendo, a podiam aplicar também nas suas colónias, possessões, protetorados, territórios de além-mar ou territórios sob mandato, desde que tal intenção fosse expressamente manifestada no instrumento de ratificação²².

¹⁵ Convenção 1926, proémio.

¹⁶ Ao mesmo tempo foi também assinada, em Paris, uma outra convenção, denominada Convenção Internacional relativa à Circulação por Estradas, que tem por fim facilitar, tanto quanto possível, a circulação por estradas internacionais.

¹⁷ Convenção 1926, artigo 9.º.

¹⁸ Convenção 1926, artigo 9.º.

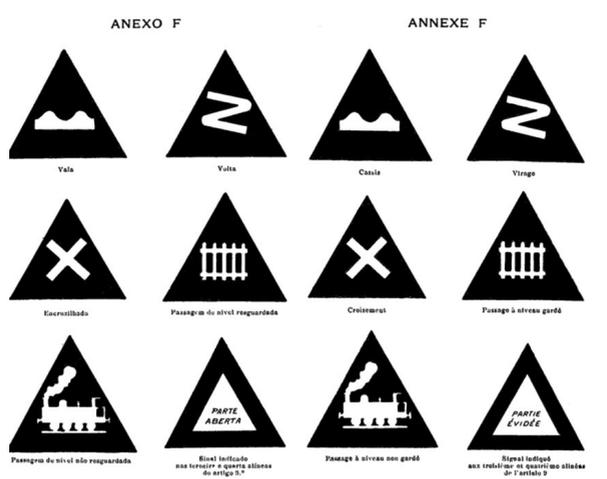
¹⁹ Convenção 1926, artigo 9.º.

²⁰ Convenção 1926, artigo 9.º in fine.

²¹ Esta Convenção tem quarenta subscritores.

²² Convenção de 1926, artigo 12.º.

Figura 1. Sinais adotados pela Convenção internacional relativa a circulação de automóveis de 1926



Fuente: Diário do Governo de Portugal, I série, n.º 36, de 14 de fevereiro de 1929, pp. 457-462.

5. A Convenção de 1931

Em 30 de Março de 1931, sob a égide da Sociedade das Nações, e não já da França, como no caso das duas Convenções anteriores²³, “as Altas Partes Contratantes, no desejo de aumentar a segurança do tráfico nas estradas e de facilitar a circulação do trânsito internacional nas mesmas por meio de um sistema uniforme de sinalização...”²⁴ concluíram, em Genebra, a Convenção Internacional sobre a Unificação da Sinalização nas Estradas²⁵. O objeto imediato da convenção é a adoção pelos Estados do sistema internacional de sinalização rodoviária que produzirá, de acordo com a intenção expressa do legislador e, bem assim, da experiência adquirida com a aplicação das convenções anteriores, os dois efeitos atrás referidos. Assinale-se que esta convenção apresenta a especificidade de ter como objeto exclusivo as matérias de sinalização rodoviária, o que acontece pela primeira vez, e dá início à existência de tratados internacionais relativos, em exclusivo, a esta matéria.

O novo instrumento de direito internacional público, que visa uniformizar a sinalização, introduz um conjunto de temas e de sinais novos, o que nos leva a reconhecer a grande evolução operada, a maturidade e a complexidade já atingidas pela regulação da circulação rodoviária em vários estados, sendo, portanto, de relevar o desenvolvimento

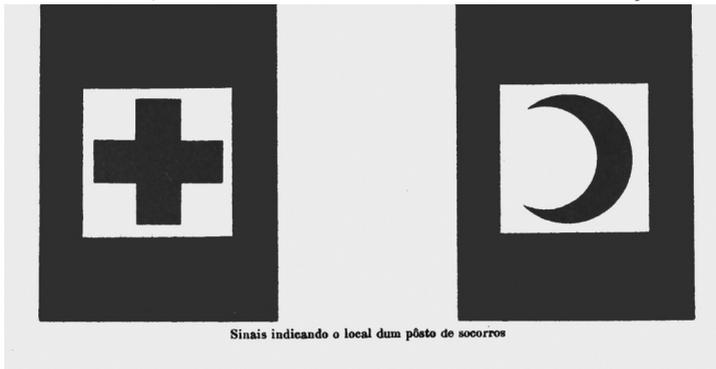
²³Esta alteração representa uma evolução que se mantém até aos nossos dias, agora com a Organização das Nações Unidas.

²⁴ Convenção 1931, proêmio.

²⁵Esta Convenção teve 15 subscritores.

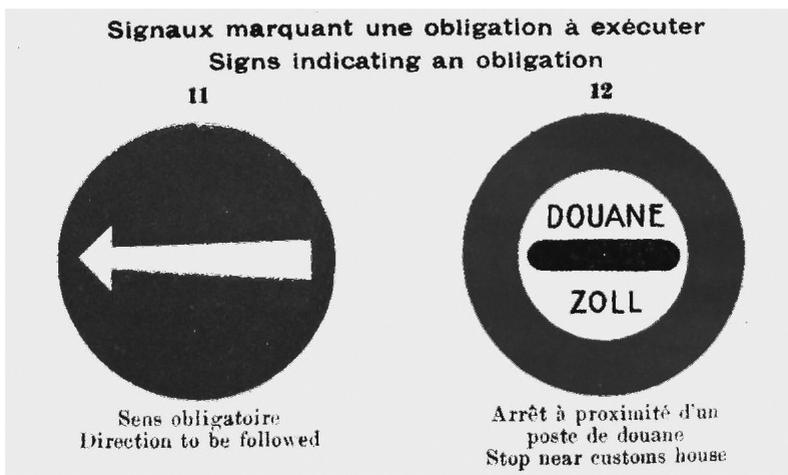
atingido pelo sistema internacional de sinalização então existente. Não se trata já de uma súmula de regras básicas relativas ao trânsito e à sinalização de trânsito, como nas anteriores convenções, mas de um conjunto de normas jurídicas e de sinais cujo entendimento não se faz isoladamente mas, cada vez mais, em conjunto, ou seja, o significado de cada regra e de cada sinal, a sua importância relativa, resulta sobretudo das relações que entre si estabelecem, as suas interpretação e aplicação são feitas tendo em conta, para além de cada comando individual, o conjunto das prescrições estabelecidas.

Figura 2. Alguns sinais de simples indicação criados pela Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra em 30 de março de 1931



Fuente: Diário do Governo de Portugal, I série, n.º 212, Lisboa, de 9 de setembro de 1932, pp. 1849-1876.

Figura 3. Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra em 30 de março de 1931



Fuente: Diário do Governo de Portugal, I série, n.º 212, de 9 de setembro de 1932, pp. 1849-1876

Relativamente aos sinais há que assinalar o aumento do seu número relativamente à Convenção de 1926, o que justifica já uma apresentação sistematizada de acordo com a sua função, a que correspondem formas geométricas determinadas. Assim, estabelece-se a forma triangular para os sinais de perigo, a forma circular é adotada para os sinais indicando prescrições absolutas, (de proibição, de cor predominantemente encarnada e indicando uma obrigação a executar, em que não se deve usar o encarnado) e, por fim, a forma retangular fica reservada para os sinais contendo uma simples indicação (em que também não se deve usar a cor encarnada). A aplicação das regras relativas à utilização da cor, pela sua novidade, ficou, na generalidade dos casos, dependente da vontade dos Estados como se refere na “nota explicativa das variações admitidas nas cores empregadas nos quadros do Anexo à Convenção sobre a unificação da sinalização das estradas”²⁶. No início dos anos 30 do século XX, só pela forma do sinal, o condutor sabia se adiante estava uma situação que podia representar perigo, se lhe era imposto determinado comportamento, de fazer ou de não fazer, ou se apenas lhe era dada uma indicação. A associação da cor à forma dos sinais, constitui uma dupla significação que aumenta a “capacidade de comunicar” dos sinais e melhora a receção da mensagem pelo condutor²⁷. A Convenção apresenta vinte e seis sinais e duas novas categorias de sinais; dos seis sinais de perigo previstos em 1926 passa-se para vinte e seis sinais, que passam a incluir dois novos tipos; os sinais de indicando prescrições absolutas e os que contêm uma simples indicação.

No início dos anos 30 do século XX o sistema internacional de sinalização rodoviária estabeleceu oito sinais de perigo, doze de prescrição absoluta, sendo dez de proibição e dois que indicam uma obrigação a executar, e seis sinais²⁸ que contêm uma simples indicação²⁹. Verificou-se que o ordenamento do trânsito exigia mais do que o simples aviso aos condutores da presença de uma situação perigosa; havia necessidade de erradicar certos comportamentos e de introduzir pontualmente restrições à liberdade de trânsito para prevenir males maiores. A unificação dos sinais de proibição evita também que, quem está fora da sua terra seja surpreendido com infrações que praticou em estado de ignorância. Como se referiu, comparando a Convenção de 1931 com as anteriores, verifica-se que ao sistema de sinalização internacional foi acrescentada a categoria dos sinais de indicação, que são indispensáveis para que os forasteiros pudessem viajar com alguma autonomia e, bem assim, para o desenvolvimento do turismo, sempre associado ao automobilismo.

Mantém-se a regra de utilização exclusiva dos sinais estabelecidos pela Convenção e da substituição dos que com ela não se conformem, incluindo os casos “...dos sinais que embora apresentando as características de um sinal do sistema internacional, servissem

²⁶ Convenção 1931, in fine.

²⁷ A adoção das formas geométricas apresenta especiais vantagens na transmissão do essencial da mensagem quando as condições de visibilidade são deficientes.

²⁸ O sinal de posto de socorros pode-se apresentar com dois símbolos diferentes, tendo-se contado ambos como sinal.

²⁹ Convenção 1931, Anexo I, II e III.

para dar uma indicação diferente”, o que são condições sine qua non para se atingir o objetivo da unificação que movia as Partes Contratantes³⁰.

O legislador internacional estabelece que “as altas partes contratantes proibirão a colocação na via pública de quaisquer quadros ou inscrições que possam confundir-se com os sinais regulamentares ou tornar a sua leitura mais difícil”³¹. Acrescenta, ainda, a obrigatoriedade das entidades responsáveis se oporem à colocação dos referidos quadros e inscrições “...nas circunvizinhanças da via pública”³².

Esta Convenção, estabeleceu o prazo máximo de cinco anos para os estados procederem à substituição completa dos sinais que não estivessem de acordo com o sistema internacional³³. Na convenção anterior, como se viu, os novos sinais seriam utilizados sem prejuízo da manutenção em uso dos antigos³⁴, o que representa uma evolução quanto à importância da sinalização e, bem assim, da sua unificação. As lições aprendidas foram sendo incorporadas, tendo as convenções relativas ao trânsito passado a estabelecer prazos máximos para a substituição da sinalização antiga pela conforme às novas regras, ainda que estes prazos apresentem diferenças importantes de caso para caso.

Estabeleceu-se a regra, ainda hoje tantas vezes esquecida, designadamente por entidades gestoras de via, responsáveis pela sua sinalização, de se limitar o número de sinais regulamentares ao mínimo necessário, com o fim de assegurar à sinalização colocada toda a sua eficácia³⁵. Corolário do aumento número de sinais adotados e, portanto, das situações especialmente sinalizadas, foi a necessidade de se conferir maior atenção à sinalização das vias, nomeadamente naqueles locais em que tal se revelasse necessário para lhe conferir, na terminologia atual, uma adequada legibilidade, permitindo “...uma correta adaptação geral dos utentes às condições prevalentes, nomeadamente em termos de velocidade, e a antecipação de acontecimentos na própria via, limitando assim o risco de acidentes”³⁶.

A regra introduzida *ex novo*, designadamente no que se refere à interpretação da Convenção, é significativa da complexidade do sistema, em razão do número elevado de preceitos e de comandos que contém, bem como do número muito significativo de estados que a subscreveram. Com efeito, no caso de surgirem divergências entre as partes contratantes quanto à interpretação ou à aplicação das disposições da Convenção, estabelece-se o procedimento de submissão dessas mesmas divergências a um órgão estabelecido para o efeito; a Comissão Consultiva e Técnica das Comunicações e do Trânsito da Sociedade das Nações³⁷.

³⁰ Convenção 1931, artigo 3.º.

³¹ Convenção 1931, artigo 4.º.

³² Convenção 1931, artigo 4.º.

³³ Convenção 1931, artigo 5.º.

³⁴ Convenção 1926, artigo 9.º in fine.

³⁵ Convenção 1931, artigo 4.º.

³⁶ Almeida Roque (2011), p. 14.

³⁷ Convenção 1931, artigo 5.º.

Importa também referir a especial atenção conferida à utilização das cores, como resulta da nota explicativa das variações admitidas nas cores empregadas nos quadros dos anexos à Convenção. Assim, quanto aos sinais de perigo, a que se refere o anexo I, indicados em preto sobre fundo branco, admite-se que, em vez do branco se possam utilizar outras cores claras, sendo as tarjas pretas de alguns sinais opcionais. Quanto ao anexo II, relativo aos sinais indicando prescrições absolutas, em vários casos a parte branca pode ser pintada de amarelo claro, as cores do sinal de sentido obrigatório são facultativas, estabelecendo-se regras de idêntico teor quanto aos sinais contendo uma simples indicação, que aparecem representados no Anexo III³⁸. Estas regras terão significativa evolução no final da década seguinte com a adoção do Protocolo Relativo à Sinalização Rodoviária³⁹.

Por último, quanto à aplicação, assinala-se a introdução de regras relativas à resolução de conflitos entre as Altas Partes Contratantes⁴⁰, o que constitui uma inovação. Na senda do que já anteriormente se estabelecia, previu-se a possibilidade de as Partes Contratantes, por sua iniciativa, estenderem a aplicação das normas internacionais aos territórios designados por colónias, protetorados, territórios ultramarinos e sob suserania ou mandato, bastando, para o efeito, notificar o Secretariado Geral da Sociedade das Nações nesse sentido⁴¹. Esta regra, que não é nova, resultava da existência, ao tempo, de “impérios coloniais” administrados pelas potências europeias. Assinala-se, ainda, a possibilidade de todos os Estados não signatários, que fossem ou não membros da Sociedade das Nações, a ela poderem aderir⁴², criando-se assim condições para paulatinamente, à medida que fossem reunidas as necessárias condições, novos estados se vincularem ao sistema internacional de sinalização rodoviária. Esta regra tem-se mantido nos instrumentos posteriores, permitindo que o âmbito de aplicação geográfica do direito internacional público em matérias de trânsito e de sinalização rodoviária se expanda.

Nesta Convenção, diferentemente do que se fez em 1926, em que se permitiu que os estados, querendo a aplicassem nas suas colónias, possessões, protetorados, territórios de além-mar ou territórios sob mandato⁴³, estabelece-se que as Altas Partes Contratantes podiam declarar, no momento da assinatura, da ratificação ou da adesão, que não pretendiam aplicar a mesma em todas ou só em algumas das suas colónias, protetorados e territórios ultramarinos ou territórios sob a sua suserania ou mandato (Convenção 1931, artigo 6.º). Por força da existência de territórios ligados sob diversos vínculos jurídico-políticos à Europa, mesmo nos casos em que se excluía a aplicação das convenções, muitas vezes as autoridades locais adotavam soluções conformes ou baseadas nas mesmas convenções, fazendo-se deste modo a disseminação das regras e dos sinais do sistema de sinalização internacional em territórios situados fora da Europa.

³⁸ Convenção 1931, Anexos I, II e III.

³⁹ Protocolo 1949, artigo 6.º, 11.º, 26.º, 36.º e 44.º.

⁴⁰ Convenção de 1931, artigo 5.º.

⁴¹ Convenção 1926, artigos 12.º e 14.º e Convenção 1931, artigo 6.º.

⁴² Convenção 1931, artigo 9.º.

⁴³ Convenção de 1926, artigo 12.º.

6. Depois da Segunda Guerra Mundial

No dia 28 de abril de 1948, o Comité Económico e Social da Organização das Nações Unidas adotou uma Resolução, por meio da qual encarregou o Secretário-Geral de convocar, o mais tardar, até agosto de 1949, uma conferência intergovernamental tendo por fim a conclusão das novas convenções mundiais, relativas a transportes rodoviários e a transportes automóveis, que substituíssem as duas convenções de 1926⁴⁴ relativas às mesmas matérias, assim como a Convenção Internacional sobre a Unificação da Sinalização nas Estradas, de 1931⁴⁵. A necessidade de se propiciarem condições de mobilidade às populações foi assumida depois da guerra como um aspeto importante, desde logo, pela contribuição que traz para o desenvolvimento económico, a compreensão mútua e o bem-estar das populações⁴⁶. A importância conferida à matéria é de ordem mundial, o que justifica que a Organização das Nações Unidas impulsione e dirija os processos que levam à formalização das principais regras relativas ao trânsito e à sinalização rodoviária internacional, que todos os povos devem adotar, por igual, no interior dos territórios que habitam.

O projeto de texto da nova convenção foi elaborado pelo Comité de Transportes Interiores, da Comissão Económica para a Europa, na sequência do estudo levado a cabo pelo mesmo comité com base na Convenção de 1943 sobre a Circulação Automóvel Interamericana. Tanto o estudo referido como a convenção mencionada foram adotados como documentos de trabalho na conferência realizada em 1949⁴⁷. Neste ano, já sob a égide da Organização das Nações Unidas, foi então adotada a Convenção sobre Trânsito Rodoviário, elaborada na Conferência das Nações Unidas sobre os transportes rodoviários e os transportes automóveis, realizada em Genebra, de 23 de agosto a 19 de setembro⁴⁸. As regras uniformes estabelecidas pelos Estados continuam, como se vê, a visar o desenvolvimento da circulação rodoviária internacional e a segurança, objetivos que se mantém inalterados desde que se iniciou a construção do sistema internacional de sinalização rodoviária⁴⁹. O novo tratado internacional reserva um artigo à sinalização, não havendo especiais inovações a assinalar⁵⁰. Mantém-se a necessidade de garantir a homogeneidade da sinalização e de limitar o número de sinais ao mínimo indispensável, bem como a regra de evitar a utilização de painéis ou inscrições suscetíveis de prejudicar ou influir na clareza da mensagem correspondente a cada sinal⁵¹.

⁴⁴ Ver anterior nota 16.

⁴⁵ Resolução 147 B VII.

⁴⁶ Atente-se ao desenvolvimento da indústria automóvel europeia na época, dirigido centralmente pelos diversos governos nacionais.

⁴⁷ Ata Final, 1949.

⁴⁸ Nesta conferência participaram 21 delegações nacionais de acordo com a informação disponibilizada em http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Convention_on_Road_Traffic_of_1949.pdf.

⁴⁹ Convenção 1949, prómio.

⁵⁰ Convenção 1949, artigo 17.º.

⁵¹ Convenção, 1949, artigo 17.º.

Mais importante no que ao objeto do presente artigo se refere é que, em 19 de setembro de 1949, foi também assinado, em Genebra, no final da mesma Conferência das Nações Unidas, o Protocolo Relativo à Sinalização Rodoviária, que constitui uma marca importante no desenvolvimento da regulamentação internacional⁵².

A conferência verificou que não era, então, possível chegar a acordo quanto a um sistema mundial uniforme de sinalização rodoviária, que pudesse ser aceite por todos os países interessados. Em consequência, decidiu adotar um protocolo, que comporta uma série de sinais novos, e de o abrir à assinatura ou à adesão dos países interessados em ser partes do mesmo. Esta solução para além de pragmática pretendia-se transitória pois, manteve-se a pretensão de, no futuro, se adotar um texto que consagrasse um sistema mundial unificado de sinalização rodoviária. Tanto assim que, para o efeito, foi declarado desejável pelos conferencistas que o Conselho Económico e Social encarregasse a Comissão de Transportes e Comunicações de examinar novamente a questão com a assistência dos peritos que se mostrassem necessários, e de aconselhar o Conselho quanto a outras medidas, que devessem ser adotadas, a fim de se alcançar o desiderato de criar um sistema mundial uniforme de sinalização rodoviária⁵³.

As Partes Contratantes chegaram a acordo quanto a sessenta e oito sinais, e comprometeram-se a colocar estes mesmos sinais, previstos no Protocolo, nas suas estradas, o mais tardar, no prazo de dez anos, certamente atento ao momento que se vivia, a que foram adotados muitos sinais novos e à evolução do sistema de sinalização, então verificada, dentro da sua própria lógica, assente, como se viu, em formas, cores e símbolos, tendo as cores sido agora definidas com maior rigor⁵⁴.

O Protocolo, constituído por sessenta e quatro artigos, encontra-se dividido em sete partes, relativas a disposições gerais, sinais rodoviários, disposições adicionais relativas às passagens de nível, sinais a fazer pelos agentes de circulação, sinais de circulação luminosos, marcas no pavimento e disposições finais. Estabelece, portanto, os diversos tipos de sinais admissíveis no âmbito da regulamentação do trânsito rodoviário, conferindo especial importância à parte II, relativa aos sinais rodoviários *stricto sensu*, de que se ocupa nos artigos 9 a 45. Estes sinais aparecem, agora, divididos em três categorias, a saber⁵⁵:

-Sinais de perigo;

-Sinais contendo prescrições absolutas; que se subdividem em sinais de proibição ou de obrigação;

-Sinais contendo uma simples indicação, que se subdividem em sinais de informação, indicadores de pré-sinalização e de direção e sinais de identificação de localidades e de estradas.

⁵² Este protocolo foi assinado pelos representantes de setenta países.

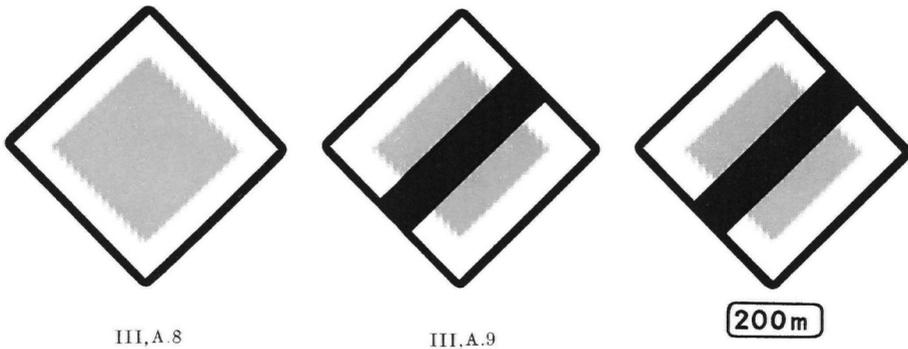
⁵³ Ata Final, 1949.

⁵⁴ Protocolo 1949, artigos 6.º, 11.º, 26.º, 36.º e 44.º.

⁵⁵ Protocolo 1949, artigo 3.º.

As formas, as cores, os símbolos e indicações a utilizar são, por princípio, os constantes do protocolo, fixando-se as regras relativas a cada sinal, locais e formas de colocação, em linha com o que vinha sendo seguido já de anteriores instrumentos⁵⁶. Estabelece-se que os sinais de perigo terão a forma de triângulos equiláteros, com fundo branco ou amarelo claro, orla vermelha e símbolos pretos ou de cor escura. Os sinais contendo prescrições absolutas têm a forma circular, sendo de fundo branco ou amarelo-claro, orlado de vermelho e símbolo preto ou de cor escura no caso dos sinais de proibição, e de fundo azul e símbolo branco no caso dos sinais de obrigação. Os sinais que contêm uma simples indicação têm a forma retangular não devendo, em caso algum, apresentar a cor vermelha predominante⁵⁷.

Figura 4. Sinais de informação criados pelo Protocolo relativo à sinalização rodoviária, assinado em Genebra, em 19 de setembro de 1949, Decreto-Lei, n.º 40 790



Fuente: Diário do Governo de Portugal, I série, n.º 211, de 1 de outubro de 1956, pp. 1559-1578.

Em 1949, na sequência e em desenvolvimento das regras mais pormenorizadas já adotadas em 1931, a legislação internacional relativa à sinalização rodoviária abraçou, portanto, de forma mais firme o conceito de redundância utilizado em semiótica, o que representa um aperfeiçoamento importante, em linha com os anteriormente introduzidos. É que, “as cores dos sinais de trânsito estão habitualmente associados (ou correlacionados) com outros tipos de significante visual (que se correlacionam com os mesmos significados que as cores), por exemplo formas (retângulo + círculo vermelho + verde, etc.) e posições (em cima, no meio, em baixo ou esquerda, meio direita). Esta correlação produz redundância que é o processo de repetir um significado, seja por associá-lo com vários e diferentes significantes ou por repetir o sinal por que é transmitido. ... O objetivo da redundância é garantir que o recetor (v.g. o condutor ou o peão) consegue entender o sinal sem qualquer problema, mesmo quando as circunstâncias são desfavoráveis (brilho intenso, daltonismo, distração, etc.)”⁵⁸. As marcas rodoviárias,

⁵⁶ Protocolo 1949, artigos 4.º a 6.º

⁵⁷ Protocolo 1949, artigos 11.º, 28.º e 37.º.

⁵⁸ Hébert (2014).

então denominadas marcas no pavimento, no regime estabelecido em 1949 também apresentam regras de emprego e código cromático; “a cor vermelha ou alaranjada poderá empregar-se para assinalar o bordo da faixa do lado correspondente ao sentido de circulação e a cor branca para assinalar o bordo da faixa do lado contrário”⁵⁹.

A sinalização de obras na estrada e as marcas rodoviárias foram duas matérias objeto de acordos europeus que completaram o Protocolo. Em 1955 foi obtido o acordo em que se estabeleceram as regras relativas à sinalização dos locais da estrada sujeitos a obras, prevendo-se a iluminação durante a noite. As marcas rodoviárias foram objeto de Acordo Europeu em 1957, que desenvolve e aprofunda o regime anteriormente estabelecido. O legislador internacional define-as então como “as marcas apostas na superfície do pavimento ou das obras de arte anexas, como lancis, passeios, bermas para melhor coordenação do trânsito”, e estabelece uma classificação que as divide em longitudinais, transversais, compostas por linhas contínuas e descontínuas e outras marcas, que podem assumir a forma de “setas, linhas paralelas oblíquas, ou inscrições apostas no pavimento, para repetir as indicações dadas por sinais verticais ou para dar aos utentes das estradas indicações que não podem dar-se de forma apropriada por sinais verticais”⁶⁰.

O número crescente de estados vinculados pela legislação internacional relativa a sinalização rodoviária, bem como o aumento da complexidade de que se revestiam já as suas interpretação e aplicação, levou ao estabelecimento de novos mecanismos de resolução dos conflitos. Estes mecanismos foram evoluindo sendo de registar que, em 1949, se conferiu competência ao Tribunal Internacional de Justiça para a resolução das questões relativas à aplicação ou interpretação de normas do Protocolo que não se resolvessem através de negociação ou outro meio⁶¹. Esta norma é diferente da existente na Convenção anterior em que se previu que, em primeira linha, as partes resolvessem as divergências entre si, podendo, se tal não se mostrasse possível, obter (apenas) um “parecer consultivo” da Comissão Consultiva e Técnica das Comunicações e Trânsito da Sociedade das Nações⁶².

A Convenção de Genebra de 1949 e o Protocolo relativo à Sinalização que, ainda hoje vinculam vários Estados, já não representam, desde o final dos anos 60 do século XX, o estado da arte nas matérias a que se aplicam.

7. Desde 1968

Quase vinte anos depois de concluída a Convenção de Genebra, sob a égide da Organização das Nações Unidas, foram aprovadas duas novas convenções internacionais; a Convenção sobre Circulação Rodoviária, e a Convenção sobre Sinalização Rodoviária, ambas adotadas em Viena, em 8 de novembro de 1968. Mais uma vez, as Partes Contratantes, começam por reconhecer que a uniformidade internacional dos sinais e

⁵⁹ Protocolo 1949, artigo 55, n.º 2.

⁶⁰ Acordo Europeu, 1957, artigo 4.º.

⁶¹ Protocolo 1949, artigo 62.º.

⁶² Convenção 1931, artigo 5.º.

símbolos rodoviários e das marcas rodoviárias é necessária para facilitar a circulação rodoviária internacional e para melhorar a segurança nas estradas. Mantém-se a utilização no interior dos Estados dos sinais estabelecidos na Convenção e, sempre que esta não preveja um sinal, símbolo ou marca para significar uma prescrição ou dar uma informação aos utentes da via, as Partes Contratantes podem utilizar para esses fins o sinal, símbolo ou marca que desejem, desde que tal sinal, símbolo ou marca não se encontre já previsto na Convenção com outro significado e que se adequa ao sistema por ela definido. A substituição dos sinais, não conformes com os modelos adotados, ficou estabelecido que seria feita pelas Partes Contratantes num período máximo de quinze anos⁶³.

A adoção desta nova Convenção constitui mais um avanço no estabelecimento da regulamentação destas matérias a nível internacional, pois passa-se de um protocolo a uma convenção, assumindo o instrumento relativo à sinalização a mesma dignidade formal do outorgado relativamente ao trânsito.

A Convenção relativa à Sinalização é constituída por quarenta e oito artigos, a que acrescem três anexos. O corpo principal está sistematicamente dividido por seis capítulos intitulados generalidades, sinais verticais, sinais luminosos de circulação, marcas rodoviárias, diversos e disposições finais. A adoção desta convenção, ao fim de quase sessenta anos de regulamentação internacional conduziu naturalmente ao respeito das principais regras e características dos sinais, o que constitui matéria basilar do sistema, desenvolvida e consolidada à medida que este foi evoluindo com a adoção de novas convenções.

A sinalização vertical aparece agora dividida em três grupos; sinais de perigo, que avisam os utentes da via da existência de um perigo nessa via, e indicam a sua natureza, sinais de regulamentação, que transmitem aos utentes da via as obrigações, restrições ou proibições especiais que eles devem respeitar, e sinais de indicação, que orientam os utentes da via no decurso das suas deslocações ou fornecem indicações que lhes possam ser úteis⁶⁴.

Em linha com os instrumentos anteriores, para facilitar a compreensão internacional dos sinais, o sistema de sinalização definido pela Convenção continua a ter por base o uso de formas e de cores características de cada categoria de sinais, assim como, sempre que possível, a utilização de símbolos expressivos em vez de inscrições⁶⁵. A Convenção revela abertura para a sua própria evolução ao estabelecer que, “para permitir o aperfeiçoamento das técnicas de controlo da circulação e tendo em atenção a utilidade de proceder a experiências antes de propor emendas à presente Convenção, as Partes Contratantes poderão, com carácter experimental e temporário, suspender a aplicação das disposições da mesma Convenção em certos troços de vias”⁶⁶. Como evolução relativamente ao previsto em 1949 pode referir-se a incorporação das normas relativas a sinalização de

⁶³ Convenção 1968, artigo 3.º, n.º 3.

⁶⁴ Convenção 1968, artigo 5.º.

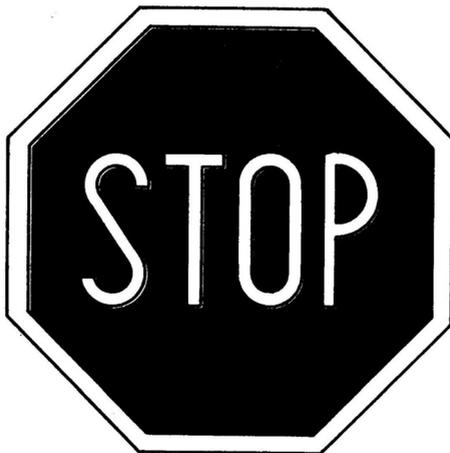
⁶⁵ Convenção 1968, artigo 8.º.

⁶⁶ Convenção 1968, artigo 3.º, n.º 1, b.

obras e a passagens de níveis, as quais apresentam significativo detalhe⁶⁷. Acresce hoje a possibilidade de utilização de sinais mostrados aos utentes a partir de painéis de sinalização variável, sendo, neste caso, quando necessário, permitidas adaptações relativas às cores utilizadas, em face das limitações que a tecnologia impõe. A utilização de materiais e de suportes de sinalização com recurso ao que a tecnologia, em cada época colocou à disposição, foi sempre uma fonte de regras, de normas para as convenções relativas a sinalização. Veja-se, a título de exemplo que, em 1949 há regras específicas quanto à utilização de dispositivos refletores, os quais “...devem ser de natureza tal que não encadeiem os usuários da estrada, nem diminuam a nitidez dos símbolos e inscrições⁶⁸.

Assinala-se a existência de um sinal STOP de forma octogonal, o único que apresenta esta forma no sistema internacional, mantendo-se em vigor o sinal de forma circular que transmite a mesma obrigação ao condutor. Este sinal foi aprovado pela Comissão Económica para a Europa no âmbito de um projeto de acordo Europeu sobre sinalização rodoviária, destinado a completar a Convenção de Viena⁶⁹.

**Figura 5. Sinal octogonal de stop
publicado pela Portaria n.º 14/71**



Fuente: Diário do Governo de Portugal, I Série, n.º 5, de 7 de janeiro de 1971, pp. 13-14

No presente o sistema internacional de sinalização rodoviária é composto também pelas regras constantes do Acordo Europeu que completa a Convenção de Viena sobre Sinalização Rodoviária, concluído em Genebra em 1 de maio de 1971, e revisto em 1993,

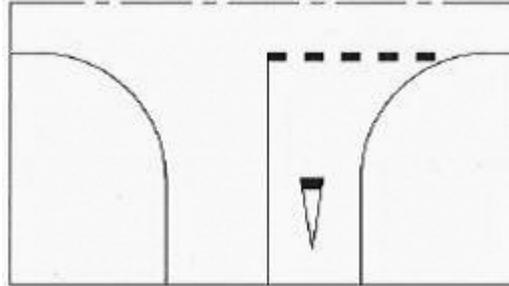
⁶⁷ Convenção 1968, artigo 3.º.

⁶⁸ Protocolo 1949, artigo 7.º.

⁶⁹ Portaria n.º 14/71.

2001 e 2006 e pelo Protocolo Relativo a Marcas Rodoviárias, também concluído em Genebra, um pouco mais tarde, em 1 de março de 1973, revisto em 2006. Neste âmbito importa também assinalar as atualizações sofridas pela Convenção de Viena relativa a Sinalização Rodoviária, verificadas em 1995 e em 2006.

Figura 6. Marca rodoviária relativa à linha de cedência de passagem com símbolo triangular constante da Convenção de Viena de 1968



Fonte: Regulamento de Sinalização de Trânsito Português

Quadro I.
Principais instrumentos relativos a sinalização rodoviária internacional

Designação	Data e local de conclusão	Entidade organizadora da conferência
Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis	Paris 1909	França
Convenção Internacional, assinada em Paris entre Portugal e outras nações, relativa à circulação de automóveis	Paris 1926	França
Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas	Genebra 1931	Sociedade das Nações
Protocolo relativo à sinalização rodoviária	Genebra 1949	Organização das Nações Unidas
Convenção sobre a Sinalização Rodoviária	Viena 1968	Organização das Nações Unidas
Acordo Europeu que completa a Convenção sobre Circulação Rodoviária de 1968	Genebra 1971	Organização das Nações Unidas
Protocolo relativo às Marcas Rodoviárias	Genebra 1973	Organização das Nações Unidas

A já longa vigência da Convenção sobre Circulação Rodoviária e da Convenção sobre Sinalização Rodoviária, ambas adotadas em Viena, em 8 de novembro de 1968, que tendo

ultrapassado os quarenta e cinco anos merece ser assinalada, desde logo, por comparação com a vigência das anteriores Convenções, enquanto últimos (grandes) instrumentos adotados, e também pelo significado que tem quanto à maturidade, à adequação à realidade, à capacidade de gerar consensos e à efetiva aplicabilidade que as normas jurídicas, de origem internacional, relativas ao trânsito e, em particular à sinalização rodoviária, apresentam.

A aplicação das Convenções Internacionais relativas ao Trânsito e à Sinalização Rodoviária adotadas em Viena, em 1968, é acompanhada, de forma permanente, por um grupo de trabalho que funciona no seio da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa e que tem a função de guardiã das mesmas, fazendo evoluir as suas regras, garantindo desta forma a sua harmonização em prol do aumento dos níveis de segurança rodoviária.

Esta Comissão, logo em 1950, estabeleceu um grupo de trabalho *ad-hoc* que se dedicava ao estudo das matérias relativas à prevenção de acidentes. Este grupo, o WPI, Working Party on Road Traffic Safety, com uma formação intergovernamental ainda existe no presente, sendo agora também o guardião dos tratados, isto é, das convenções relativas ao trânsito e à sinalização rodoviária e dos outros instrumentos legais vigentes.

A Comissão vai acolhendo as novas Partes Contratantes, auxilia-as a implementar as convenções nos respetivos territórios, e recebe as contribuições nacionais que, depois de discutidas e ponderadas, fazem evoluir e atualizar a legislação internacional.

8. Notas finais

Tal como se verificou no Primeiro Congresso Mundial da Estrada, em 1908, e depois na conferência que teve lugar em Paris no ano seguinte, na segunda década do século XXI continua a ser necessário garantir a existência de um conjunto de regras e de sinais rodoviários em uso simultâneo em vários países, que asseguram a uniformidade das soluções adotadas nos territórios de cada um, facilitando aos utentes da estrada, em especial aos condutores, a apreensão e interpretação das situações com que são confrontados, permitindo-lhes a adoção dos comportamentos mais adequados, em tempo oportuno. Deste modo, fomenta-se a mobilidade e, por meio desta, intensificam-se as relações económicas, os contatos sociais, permite-se o encontro de culturas.

O sistema internacional de sinalização rodoviária, juridicamente suportado em instrumentos de direito internacional público, criados por acordo entre os Estados⁷⁰ ou a que estes podem aderir por sua vontade, deve continuar a evoluir como se verificou ao

⁷⁰ O Protocolo Relativo à Sinalização Rodoviária, de 19 de setembro de 1949 tem presentemente 44 Estados participantes, a Convenção de Viena sobre Sinalização Rodoviária, de 1968, tem 75 Estados participantes, o Acordo Europeu de 1971, que completa a Convenção sobre Circulação Rodoviária de 1968, tem 33 Estados participantes e o Protocolo relativo às Marcas Rodoviárias de 1973, tem 27 participantes, de acordo com a informação obtida em http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_09_rtrss_prss1949.html, em http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_10_rtrss_crss1968.html, em http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_12_RTRSS_EACRSS1971.html, e em http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_16_RTRSS_PRM1973.html, todos consultados em 5 de novembro de 2014.

longo de mais de cem anos, em função da garantia da liberdade de circulação internacional e da segurança rodoviária, sempre dentro da mesma lógica; definição de soluções consensuais, tendencialmente aplicáveis na generalidade dos países, estabelecimento de novas regras que acrescem às anteriormente estabelecidas, aperfeiçoamento e aprofundamento das soluções adotadas, acompanhamento da experiência adquirida e da evolução tecnológica, uniformidade de interpretação das regras e adequada implementação destas, bem como a oportuna adoção da regulamentação exigida por novas situações.

Este sistema, baseado no direito internacional público, através de normas e de sinais estabelecidos em tratados internacionais, atingiu já um grau de maturidade que é visível em diversos aspetos da sua evolução, desde logo, as regras relativas a formas, cores e símbolos, com preferência por estes últimos em detrimento da palavra escrita, o número crescente de estados que o adotam, o prazo de vigência da generalidade dos tratados celebrados, em especial, da Convenção de Viena de 1968 e, bem assim, as sucessivas atualizações que esta tem comportado, etc.

Acresce, neste âmbito, a contribuição de organizações internacionais, primeiro a Sociedade das Nações e, depois da Segunda Guerra Mundial, a Organização das Nações Unidas que, desde o início desenvolve trabalho em matéria de unificação da sinalização rodoviária. A importância destas organizações internacionais também se afigura incontornável na dupla perspectiva de fórum que reúne os vários países e que, a cada momento, faz a síntese dos acordos possíveis, que representam a evolução do sistema. Fora da Europa, este sistema internacional de sinalização rodoviária serve, ainda, através da adesão ou como modelo *de facto* existente e em uso, como padrão, como referência para os Estados que acederam mais tarde à independência, e também para os que estão agora a investir na criação e no desenvolvimento das suas redes rodoviárias, de um sistema de transportes e das infraestruturas exigidas pelo turismo. É, neste âmbito, um importante instrumento ao serviço do desenvolvimento, contribuindo com um sem número de soluções estudadas, prontas e já experimentadas, a utilizar em situações conhecidas e no combate a problemas identificados. O sistema internacional de sinalização rodoviária pode ser adotado na totalidade através da adesão à Convenção de Viena de 1968 ou, em alternativa, quando não existem condições que o permitem, pode ser parcialmente seguido, através da adoção de um ou vários sinais e regras internacionais na ordem jurídica interna.

Este sistema evoluiu, como se viu, sem ruturas, por patamares, correspondentes aos momentos em que se celebraram novos tratados. Em cada um destes atos consolidou-se o direito anterior e introduziram-se novas regras, que regulavam mais detalhadamente do que as normas até aí vigentes ou que abrangiam novas situações.

Neste artigo, para ilustrar as diversas fases de evolução do sistema internacional de sinalização rodoviária utilizaram-se as guerras mundiais por estas corresponderem a momentos facilmente identificáveis, em que se verificaram importantes evoluções na tecnologia, com reflexo na política de transportes, no funcionamento da economia e na vida social. Acresce que, durante estas guerras, na Europa, não se celebraram acordos

internacionais relativos a sinalização rodoviária. Quanto à fase em que se encontra o sistema no presente, escolheu-se o ano de 1968, data em que foi celebrada a Convenção de Viena, perto já do final de um ciclo económico de prosperidade, iniciado com o fim da Segunda Guerra Mundial e que dura até à crise do petróleo de 1973.

O primeiro período, iniciado antes da Primeira Guerra Mundial, qualificado de genético, corresponde à verificação da necessidade de regular o trânsito em novos moldes, em consequência da circulação de veículos automóveis. O novo meio de transporte criou novos riscos cuja prevenção exigia novos meios, designadamente, a sinalização dos principais perigos. Proporcionou, ainda, a possibilidade de se aumentarem o número e as distâncias das viagens, criando assim uma circulação fora dos países de origem dos condutores e de registo de veículos, que obrigaram os Estados a colaborar, o que fizeram com recurso ao Direito Internacional Público. Neste período, sob a égide da França, celebra-se a Convenção de Paris de 1909, cuja regulamentação só é complementada já no período entre as duas guerras mundiais, com especial ênfase para a Convenção de 1931.

A fase de estruturação, que se lhe segue, iniciada entre as duas guerras mundiais deve a sua designação à introdução de regras relativas à forma dos sinais que são essenciais à evolução passada e futura do sistema internacional de sinalização rodoviária. Em 1926 introduz-se a forma triangular e, em 1931, a par do aumento significativo do número de regras e sinais, mantêm-se a forma triangular para os sinais de perigo, estabelece-se a forma circular para os sinais que indicam prescrições absolutas, e a forma retangular fica reservada para os sinais que contêm uma simples indicação. A Convenção estabelece também regras quanto ao uso da cor, passando, portanto, o sistema a apresentar a estruturação que hoje tem, em torno da dupla significação⁷¹. Acresce também, pelo seu significado e por assim se ter mantido até hoje, que as matérias de sinalização passaram a ser tratadas no âmbito de uma organização internacional, neste caso a Sociedade das Nações. Passa-se de um sistema que radicava no entendimento entre alguns estados em matérias em que tinham interesses comuns para um sistema de sinalização internacional tendencialmente universal, cuja evolução é assumida por organizações internacionais; a Sociedade das Nações e, depois da Segunda Guerra Mundial, a Organização das Nações Unidas

Terminada a segunda guerra mundial, a reconstrução da europa veio a determinar uma atenção especial aos transportes e à mobilidade como fatores que podiam contribuir para a recuperação e o desenvolvimento. Quatro anos depois do fim da guerra, foi já possível celebrar uma nova Convenção relativa ao trânsito que tem em anexo um Protocolo dedicado à sinalização. O sistema entre numa fase de consolidação e desenvolvimento, em que se verifica um novo aumento do número de regras e de sinais com base nas regras estruturantes introduzidas no período anterior, que combinam formas e cores em que assenta a tipologia de mensagens a transmitir ao condutor. Consolidação e desenvolvimento propiciado também pela própria comunidade internacional, a partir da Organização das Nações Unidas, com uma clara vocação universalista, de tal forma que,

⁷¹ Combinação de formas e cores para facilitar a apreensão da mensagem.

muitos países, ainda hoje, se encontram vinculados internacionalmente à Convenção de Genebra de 1949 e ao seu Protocolo Adicional.

Por fim, acompanhando o enorme desenvolvimento económico então verificado, é negociada uma nova Convenção para o Trânsito e outra para a Sinalização, cuja vigência, acompanhada de atualizações, se regista desde 1968, há mais de quarenta e cinco anos, o que permite afirmar que o sistema internacional de sinalização rodoviária entrou numa fase de maturidade. Maturidade que lhe permite lidar hoje com novas tecnologias, v.g. com a existência de painéis de sinalização variável, que adequam as mensagens às exigências do momento, em razão do tráfego verificado, das condições meteorológicas, ou de quaisquer outras circunstâncias, e que, sobretudo em redes rodoviárias complexas permite gerir o tráfego distribuindo-o pelas várias vias assegurando uma utilização cada vez mais eficiente. Maturidade que se verifica nas campanhas de segurança rodoviária desenvolvidas internacionalmente e, em cada país, em que a adequação da sinalização utilizada e o respeito pela sinalização colocada aparecem como objetivos essenciais tendo em vista a diminuição da sinistralidade.

O sistema de sinalização rodoviária apresenta hoje um “padrão universal”, que é reconhecido e compreendido pela generalidade das pessoas, constituindo alguns dos sinais de trânsito verdadeiros símbolos universais, utilizados por vezes com maior ou menor propriedade, com e sem adaptações, fora dos contextos rodoviários para que foram criados,

Ao nível interno de cada Estado a adoção deste sistema internacional de sinalização rodoviária e a sua evolução também tiveram diversas implicações que, pela sua generalização se tornaram tão habituais que não merecem hoje a devida valoração. Em primeiro lugar, as administrações rodoviárias deixaram de ter necessidade de estudar um conjunto de problemas e de criar as respetivas soluções pois, à esmagadora maioria das situações a regular corresponde um sinal de trânsito internacionalmente reconhecido. Esta facilidade, que resulta da colaboração entre estados soberanos na ordem jurídica internacional, é geradora de especiais responsabilidades sobre cada uma das administrações rodoviárias nacionais, sobre as quais impende agora o dever de colocar sinais com respeito pelas regras internacionais. Releve-se que, a apreensão da importância da sinalização rodoviária pelas populações, determina que as administrações rodoviárias estão, cada vez mais, nos países desenvolvidos, sujeitas ao escrutínio da sociedade civil e da população, relativamente às atividades que desenvolvem, designadamente quanto ao emprego dos sinais nas estradas sujeitas à sua jurisdição.

As populações se, por um lado, têm a vida facilitada na medida em que são alertadas para perigos, são informadas dos caminhos a seguir, são obrigadas ou proibidas de utilizar certas estradas, são esclarecidas quanto aos comportamentos a adotar, etc., por outro, têm na sinalização rodoviária um conjunto de limitações à liberdade de trânsito que, importa reconhecer, são em muitos casos essenciais, mas não deixam em alguns deles de gerar tensões. É que, sem outras considerações, o aumento do número de utentes das estradas e a importância da mobilidade, a que o desenvolvimento económico e o próprio estilo de vida hoje obrigam, assim como a centralidade da segurança rodoviária, que se reconduz

ao direito à vida, à integridade física e à defesa do património, têm na sinalização rodoviária um importante instrumento.

Atento aos mais de cem anos de aplicação, evolução e desenvolvimento do sistema internacional de sinalização rodoviária, em que este respondeu sempre satisfatoriamente às exigências de regulação do trânsito, contribuindo significativamente para o aumento dos níveis de segurança rodoviária, adaptando-se sem ruturas, de acordo com as suas próprias regras, a diversas realidades, v.g. culturais, sociais, económicas, políticas, etc., crê-se, como outros, que este sistema se reconduz a “uma codificação visual e iconográfica que deve continuar a apresentar as três condições seguintes:

- Deve manter-se suficientemente estável;
- Deve ser relativamente simples de compreender, e
- Deve ser um bom substituto de fórmulas escritas.” .

Referências Bibliográficas

Ata Final da Conferência das Nações Unidas sobre o Transporte Rodoviário e o Transporte Automóvel, de 19 de setembro de 1949: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf, consultado em 1 de maio de 2014.

Cadernos de Seguridad Vial (2007): modulo 1, Técnica para conseguir una correcta señalización vertical, 3M España, Afesimetra.

ALMEIDA ROQUE, Carlos de (2011): “Sinalização do Trânsito em Meio Urbano”, *Revista Portuguesa de Sinalização*, n.º 2, Ano 3, pp. 9-42.

HAKEHURST, Mickael (1982): *Introducción al Derecho Internacional*, Madrid, Alianza Universidad - Textos, pp. 161-172.

HEBÉRT, Louis: “Elements of Semiotics”. [http:// www.signosemio.com/elements-of-semiotics.asp](http://www.signosemio.com/elements-of-semiotics.asp), consultado em 24 de fevereiro de 2014.

LOPES DA SILVA, João (2003): *100 Anos do Automóvel Clube de Portugal*, Lisboa, Chaves Ferreira Publicações, S.A.

MATOS NEVES, João Vasco (2014): “1909, 2009 Cem Anos de Sinalização Rodoviária”, *Convergências II Revista de Investigação e Ensino das Artes*, disponível em <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo/52>, consultado em 3 de março de 2014.

MATOS NEVES, João Vasco (2014): “O sistema de sinalização vertical em Portugal”, disponível em http://convergencias.esart.ipcb.pt/temp_img/teses/01_22_08_01_Joao_Neves.pdf, consultado em 3 de março de 2014.

PEREIRA FARINHA, Luís Miguel (2011): “A Convenção de Viena sobre Sinalização Rodoviária”, *Revista Portuguesa de Sinalização*, n.º 2, Ano 3, pp. 79-83.

SCHIPPER, Frank (2009): “Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations”, *Métropoles* n.º 6, URL : <http://metropoles.revues.org/4062>, consultado em 27 de abril 2014.

WAGNER, Anne (2006): “The Rules of the Road, a universal visual semiotics”, *International Journal for the Semiotics of Law*, volume 19, Issue 3, pp. 331-324, <http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11196-006-9025-x#page-1>, consultado em 26 de março de 2014.

Tratados internacionais

Accord européen complétant la convention sur la circulation routière de 1968, fait à Genève, le 1.er mai 1971, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Agreement_road_traffic_FR.pdf, consultado em 4 de maio de 2014.

Acordo europeu relativo às marcas rodoviárias, assinado em Genebra, em 15 de dezembro de 1957, Decreto-Lei n.º 41728, Diário do Governo, I série, n.º 148, Lisboa, Imprensa Nacional, pp. 607-612.

Alterações ao Protocolo de sinalização rodoviária, assinado em Genebra, em 19 de setembro de 1949, Decreto-Lei n.º 47028, in Diário do Governo, I série, n.º 124, Lisboa, Imprensa Nacional, pp. 808-811.

Carta de Confirmação e Ratificação de uma Convenção Internacional, assinada em Paris entre Portugal e outras nações, relativa à circulação de automóveis, in Diário do Governo, I série, n.º 27, Lisboa, Imprensa Nacional, 3 de fevereiro de 1930, pp. 209-234.

Carta de Confirmação e Ratificação de uma Convenção Internacional, que aos 24 de abril de 1926 foi assinada em Paris, entre Portugal e outras nações, relativa à circulação por estradas, in Diário do Governo, I série, n.º 36, Lisboa, Imprensa Nacional, 14 de fevereiro de 1929, pp. 457-462.

Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, assinada em 23 de Maio de 1969, Resolução da Assembleia da República n.º 67/2003, in Diário da República, n.º 181, Série I-A, Lisboa, Imprensa Nacional, 7 de agosto de 2003, pp. 4662-4703.

Convenção Internacional sobre a unificação de sinalização das estradas, concluída em Genebra em 30 de março de 1931, in Diário do Governo, I série, n.º 212, Lisboa, Imprensa Nacional, 9 de setembro de 1932, pp. 1849-1876.

Convenção sobre o Trânsito Rodoviário, e seus anexos, e o Protocolo relativo aos países ou territórios atualmente ocupados, elaborados pela Conferência das Nações Unidas sobre os transportes rodoviários e os transportes automóveis, realizada em Genebra de 23 de agosto a 19 de setembro, de 1949, Decreto-Lei n.º 39904, in Diário do Governo, I série, n.º 254, Lisboa, Imprensa Nacional, 15 de novembro de 1954, pp. 1288-1324.

Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adotada em Viena em 8 de Novembro de 1968, Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, Diário da República, I série I, n.º 178, Lisboa, Imprensa Nacional, 13 de setembro de 2010, pp. 4009-4050.

Convenção sobre a Sinalização Rodoviária, adotada em Viena em 8 de Novembro de 1968, Resolução da Assembleia da República n.º 92-A/2009. Diário da República, I série, n.º 188, 1º suplemento, Lisboa, Imprensa Nacional, 28 de setembro de 2009, pp. 6984 (2)-6984 (96).

European Agreement supplementing the 1949 Convention on Road Traffic and the 1949 Protocol on Road Signs and Signals of 16 September 1950, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Suppl1949Conv1950Protocol.pdf> consultado em 4 de maio de 2014.

Portaria n.º 14/71, que substitui o sinal de proibição designado por «Paragem obrigatória no cruzamento», a que se refere o n.º 25.º da alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento do Código da Estrada, que passa a denominar-se «Paragem obrigatória no cruzamento ou entroncamento», e cria o sinal de pré-sinalização de paragem obrigatória no cruzamento ou entroncamento, in Diário do Governo, I série, n.º 5, Lisboa, Imprensa Nacional, 7 de janeiro de 1971, pp. 13-14.

Proposta de lei para a aprovação da Convenção Internacional de Paris relativa à circulação de automóveis, Diário do Governo, I Série, n.º 290, Lisboa, Imprensa Nacional, 13 de dezembro de 1911, pp. 4956-4957.

Protocol on Road Markings, Additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals, of 1 March 1973, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/roadmarks_prot.pdf, consultado em 4 de maio de 2014.

Protocolo relativo à sinalização rodoviária, assinado em Genebra, em 19 de setembro de 1949, Decreto-Lei, n.º 40 790, in Diário do Governo, I série, n.º 211, Lisboa, Imprensa Nacional, 1 de outubro de 1956, pp. 1559-1578.

Regulamento de Sinalização do Trânsito Português, Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 - Diário da República n.º 227/1998, 1º Suplemento, Série I-B, Lisboa, Imprensa Nacional, 1 de outubro de 1998, pp. 5006 (2)-5009 (119).

Versions consolidées de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, l'Accord européen complétant la Convention et son Protocole additionnel, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_FR.pdf, consultado em 4 de maio de 2014.