

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS**

**FLÁVIO MÁRIO ALVES OLIVEIRA**

**O SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E OS REFLEXOS SOBRE A**  
**(IN) SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**MONTES CLAROS/MG**

**2013**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS**

**O SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E OS REFLEXOS SOBRE A**  
**(IN) SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social – UNIMONTES, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Social.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Narciso Lessa

Montes Claros/MG

2013

- O48s Oliveira, Flávio Mário Alves.  
O sistema de transporte urbano e os reflexos sobre a (in) segurança no trânsito [manuscrito] / Flávio Mário Alves Oliveira. – 2013.  
190 f. : il.
- Bibliografia: f. 180-187.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2013.
- Orientadora: Profa. Dra. Simone Narciso Lessa.
1. Trânsito – Segurança. 2. Urbanismo - Mobilidade. 3. Normas de circulação. 4. Ideologia. I. Lessa, Simone Narciso. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título.

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES**  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS

**O SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E OS REFLEXOS SOBRE A  
(IN) SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

FLÁVIO MÁRIO ALVES OLIVEIRA

Dissertação de Mestrado intitulada **O Sistema de Transporte Urbano e os Reflexos sobre a (in) segurança no Trânsito**, de autoria do mestrando Flávio Mário Alves Oliveira, aprovada pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Profa. Dr<sup>a</sup>. Simone Narciso Lessa – UNIMONTES (Orientadora)

---

Profa. Dr<sup>a</sup> Anete Marília Pereira Ferreira – UNIMONTES (Examinadora)

---

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira – UFU (Examinador)

MONTES CLAROS/MG

ABRIL DE 2013

Dedico este trabalho a minha família,  
pela atenção, carinho e confiança  
em todos os momentos.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por ser a eterna luz em meu caminho, guiando-me em todas as batalhas vencidas e a vencer.

Aos meus pais: João e Nilva, os quais me mostraram o verdadeiro e seguro caminho a seguir, primando pela lealdade, honestidade, coragem e dedicação.

À Pedro Miguel e Jacqueline, pela compreensão, incentivos e apoio para que eu pudesse buscar o conhecimento que parecia tão distante.

À professora e orientadora Dr<sup>a</sup>. Simone Narciso Lessa por me acompanhar ao longo deste trabalho.

Aos professores da banca de qualificação, Dr<sup>a</sup>. Anete Marília Pereira Ferreira e Dr. William Rodrigues Ferreira, pelas sugestões e apontamentos construtivos.

Aos colegas do mestrado que contribuíram nas discussões relacionadas ao tema trabalhado.

Aos colegas policiais militares que entenderam a importância desta pesquisa a nossa instituição Polícia Militar, contribuindo, direta ou indiretamente para a realização deste trabalho.

À Denise Alencar Donizete, a qual, de forma muito especial, passou a ser uma grande luz, apresentando-me um novo olhar, uma nova maneira de ser... sem você não teria chegado até aqui.

Enfim, a todas as pessoas que colaboram para que este trabalho se tornasse uma realidade.

## RESUMO

O crescimento da frota de veículos automotores de uso particular tem ganhado destaque nas últimas décadas no Brasil, ora visto como sinônimo de progresso econômico ora relacionado à precarização do transporte coletivo. O crescimento das cidades impõe expansão de novas modalidades de transporte e de fluxos exigindo novos arranjos estruturais. A ausência de um ordenamento territorial associado às necessidades de locomoção no trânsito das cidades tem contribuído para o aumento das distâncias, do tráfego e dos acidentes. Este trabalho aborda de forma analítica e comparativa aspectos relativos à ocupação urbana no Brasil e em particular na cidade de Montes Claros/MG, tendo como objetivo geral o crescimento da frota de automóveis particulares, as transformações da infraestrutura viária urbana e a percepção à norma na perspectiva da insegurança no trânsito. Os estudos técnicos sobre a circulação tratam em geral das alterações da malha viária, normatização relativa ao deslocamento de pessoas e bens sobre o espaço urbano em uma perspectiva de melhoria do tráfego. Entretanto, pouco se observa os aspectos de distribuição espacial da população e os fatores intervenientes nas questões da segurança no trânsito. A expansão urbana da cidade de Montes Claros a partir da década de 1970, bem como sua influência como pólo regional, a carência de políticas estruturais e viárias, as deficiências do sistema de transporte de massa explica, em parte, o crescimento de 118,14% na frota de veículos e de 505,55% nas mortes no trânsito no período 2000/2010. Os apelos por parte da sociedade por uma intervenção pública nos aspectos fiscalizatórios, estruturais e incrementação de novas modalidades de transporte urbano entram em choque com os interesses ligados à propagação da ideologia do uso do automóvel como expressão de progresso econômico, status e poder. Em um ambiente de espaço mínimo, formação cultural individualista e uso privado do espaço público, a fragilidade da percepção dos riscos e das normas aumenta a insegurança, os constantes acidentes e mortes violentas no trânsito. Através da pesquisa é possível perceber a distribuição espacial dos acidentes na cidade, a vitimização, o fator temporal, as principais causas e as ações dos poderes públicos atuantes no trânsito. As efêmeras ações de fiscalização de caráter preventivo e repressivo dissociadas de políticas públicas de intervenção na infraestrutura urbana que suprem a demanda crescente de tráfego aos veículos acabam por não legitimar a penalização dos infratores no trânsito, naturalizando o descumprimento das normas de circulação. Após as análises ideológicas, normativas, de fiscalização e entendimento sobre o funcionamento do sistema de mobilidade urbana da cidade, é possível perceber que há a necessidade de intervenções de caráter estrutural, viária, educacional e de integração entre as modalidades de transporte.

**Palavras – chaves: Trânsito, Ideologia, Urbanismo, Norma e (In)segurança.**

## ABSTRACT

The growing fleet of motor vehicles for private use has gained prominence in recent decades in Brazil, now seen as synonymous with economic progress sometimes related to precarious transportation. The growth of cities requires expansion of new forms of transport and flows requiring new structural arrangements. The absence of areas associated with transportation needs of traffic in cities has contributed to the increase in distance, traffic and accidents. This paper discusses analytically and comparative aspects of urban occupation in Brazil and in particular in the city of Montes Claros / MG, with main objective being the growth of the fleet of private cars, the transformations of urban road infrastructure and the standard perception in perspective to traffic insecurity. The technical studies on the circulation of changes in general treat the road network, standardization on the movement of people and goods on the urban space in a perspective of improving traffic. However, little noted aspect of spatial distribution of population and the factors involved in the issues of traffic safety. The urban sprawl of the city of Montes Claros from the 1970s, and its influence as a regional center, the lack of road and structural policies, deficiencies in the system of mass transit explains, in part, the growth of 118.14 % in vehicle fleet and 505.55% of traffic deaths in the period 2000/2010. Appeals by society for public intervention in control aspects, structural and scaling up new modes of urban transport clash with the interests linked to the spread of the ideology of car use as an expression of economic progress, status and power. In an environment of minimal space, individualistic cultural background and private use of public space, the fragility of risk perception and standards increase insecurity, constant accidents and violent deaths in traffic. Through research it is possible to perceive the spatial distribution of accidents in the city, victimization, the time factor, the main causes and the actions of public authorities acting in transit. The ephemeral enforcement actions preventive and repressive decoupled from policy interventions in urban infrastructure that meets the growing demand for traffic vehicles end up not legitimize the punishment of offenders in traffic naturalizing noncompliance with the standards movement. After ideological analyzes, regulatory, supervisory and understanding of the functioning of urban mobility in the city you can see that there is a need for interventions of a structural nature, road, education and integration between the transport arrangements.

Key - words: Transit, Ideology, Urbanism, and Norma (In) security.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 01</b> – Habitantes por veículo automotor 2001/2010.....	56
<b>Figura 02</b> – Modelo básico de geoprocessamento e mapeamento dos acidentes de trânsito.....	115
<b>Figura 03</b> – Localização das vias com mortes no trânsito em Montes Claros período de 2005 a 2011.....	118
<b>Figura 04</b> – Mapa do Plano de Emprego Operacional da Companhia de Trânsito Rodoviário.....	127
<b>Figura 05</b> – Eixos viários da cidade de Montes Claros.....	137
<b>Figura 06</b> – Proposta de intervenção no cruzamento da Av. João XXIII com Dep. Esteves Rodrigues.....	142
<b>Figura 07</b> – Elevatória da Avenida Mestra Fininha/cruzamento com a Av. Dep. Esteves Rodrigues.....	144
<b>Figura 08</b> – Trincheira da Av. Cel Luiz Maia com Av. Dep. Plínio Ribeiro.....	147
<b>Figura 09</b> – Imagem de satélite da Praça de Esportes em Montes Claros/MG.....	149
<b>Figura 10</b> – Construção da Avenida Universitária acesso - Pólos Universitário JK/Amazonas/Unimontes.....	153
<b>Figura 11</b> – Imagem de satélite do Shopping Center e da Rodoviária de Montes Claros/MG.....	155
<b>Figura 12</b> – Imagem de satélite ilustrando a substituição da linha férrea pela avenida.....	156
<b>Figura 13</b> – Faixa viária delimitando o sistema de tráfego prioritário a ônibus coletivo.....	158
<b>Figura 14</b> – Descrição da área central de Montes Claros/MG destacando as faixas preferenciais nos eixos de circulação viária.....	160
<b>Figura 15</b> – Sistema de mobilidade urbana com acesso facilitado entre os clusters e o centro da cidade de Montes Claros/MG.....	164
<b>Figura 16</b> – Modelo de Transitolândia adotado na PMMG.....	170

## LISTA FOTOGRAFIAS

Fotografia 01 – Avenida João XXIII direção centro.....	143
Fotografia 02 – Avenida João XXIII direção bairro.....	143
Fotografia 03 – Cruzamento das Avenidas João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues.....	143
Fotografia 04 – Ponte sobre o Rio Vieira, Avenidas João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues.....	143
Fotografia 05 – Cruzamento da Av. Mestra Fininha com Dep. Esteves Rodrigues.....	145
Fotografia 06 – Av. Mestra Fininha direção bairro/ BRs 135 e 365.....	145
Fotografia 07 - Av. Mestra Fininha direção centro.....	145
Fotografia 08 - Av. Dep. Esteves Rodrigues direção à Prefeitura Municipal.....	145
Fotografia 09 – Cruzamento das Avenidas Dep. Plínio Ribeiro com Cel. Luiz Maia.....	146
Fotografia 10 – Trevo da Real direção centro.....	146
Fotografia 11 – Socomil, ponto de embarque e desembarque de passageiros.....	150
Fotografia 12 – Situação dos usuários do transporte rodoviário.....	150
Fotografia 13 – Praça de Esportes.....	151
Fotografia 14 – Avenida Armênio Veloso.....	151
Fotografia 15 – Rua Cel. Joaquim Costa acesso à Praça de Esportes.....	151
Fotografia 16 – Avenida Padre Chico lateral à Praça de Esportes.....	151
Fotografia 17 – Avenida Beira Rio/Córrego Pai João direção à Unimontes.....	153
Fotografia 18 – Cruzamento da Avenida Beira Rio com a Rua Prof. Monteiro Fonseca direção ao centro.....	153
Fotografia 19 - Cruzamento da Av. Beira Rio com Av. João XXIII bairro Edgar Pereira.....	154
Fotografia 20 - Cruzamento da Av. Beira Rio com Av. Sidney Chaves bairro Renascença.....	154
Fotografia 21 - Av. Minas Gerais acesso ao Pólo Universitário da região leste.....	154
Fotografia 22 - Cruzamento da Av. Minas Gerais com a Av. Osmani Barbosa bairro JK.....	154

Fotografia 23 – Rua Dr. Santos – Centro.....	165
Fotografia 24 – Praça Dr. Carlos – Centro.....	165
Fotografia 25 - Embarque e desembarque de passageiros da Pça Dr. Carlos – direção Sul.....	165
Fotografia 26 - Embarque e desembarque de passageiros da Pça Dr. Carlos – direção Norte.....	165

**LISTA DE GRÁFICOS**

<b>Gráfico 01</b> – Mortes nas rodovias federais, Brasil e Minas Gerais período 2007 – 2011.....	77
<b>Gráfico 02</b> – Registro de Acidentes e Infrações de Trânsito em Montes Claros 2005/2011.....	105
<b>Gráfico 03</b> – Total de mortes no trânsito por 10 mil veículos – 2000/2010.....	107
<b>Gráfico 04</b> – Total de mortes no trânsito por 10 mil habitantes 2000/2010.....	108
<b>Gráfico 05</b> – Natureza dos acidentes de trânsito com vítimas fatais em Montes Claros 2005 a 2011.....	116
<b>Gráfico 06</b> – Principais locais das mortes no trânsito em Montes Claros período de 2005 a 2011.....	117
<b>Gráfico 07</b> – Acidente de trânsito com vítima fatal em Montes Claros 2005 a 2011 por dia da semana.....	119
<b>Gráfico 08</b> – Hora dos acidentes de trânsito com vítimas fatais em Montes Claros 2005 a 2011.....	120
<b>Gráfico 09</b> – Dias da semana com maior registro de mortes no trânsito período 2005 a 2011.....	121
<b>Gráfico 10</b> – Atendimento de acidentes de trânsito segundo o tipo de veículo envolvido 2010/2011.....	121
<b>Gráfico 11</b> – Óbitos em acidentes de trânsito por categoria em Montes Claros/MG – 2000/2010.....	122
<b>Gráfico 12</b> – Naturezas das infrações de trânsito mais registradas em Montes Claros/MG 2009 e 2011.....	125
<b>Gráfico 13</b> – Causas presumíveis dos acidentes de trânsito rodoviário referente ao ano de 2011.....	129
<b>Gráfico 14</b> – Comparativo entre os furtos/roubos de bicicletas e motocicletas em Montes Claros/MG 2005/2011.....	139

**LISTA DE QUADROS**

<b>Quadro 01</b> – Principais autuações de trânsito registradas na cidade de Montes Claros pela MCTrans, período 2009 – 2011.....	130
<b>Quadro 02</b> – Indicadores para melhoria da Mobilidade Urbana na cidade de Montes Claros/MG.....	172

**LISTA DE TABELAS**

<b>Tabela 01</b> – Variação da frota, das mortes e indenizações por modalidades de transporte período 2005/2010.....	80
<b>Tabela 02</b> – Comparativo da frota de veículos particulares, usuários do transporte coletivo, valor da tarifa e do salário mínimo em Montes Claros/MG – 2005/2011.....	111
<b>Tabela 03</b> – Óbitos em acidentes de trânsito por categoria em Montes Claros/MG – 2000/2010.....	113
<b>Tabela 04</b> – Vias do município de Montes Claros fiscalizadas pela Polícia Rodoviária Estadual.....	127
<b>Tabela 05</b> – Relatório de atividades de trânsito rodoviário referentes ao ano de 2011.....	128

**LISTA DE MAPAS**

<b>Mapa 01</b> – Formação da malha viária do Brasil – Rodovias e Ferrovias.....	98
<b>Mapa 02</b> – Formação da malha viária de Minas Gerais - Rodovias e Ferrovias.....	100
<b>Mapa 03</b> – Malha viária na mesorregião norte de Minas destacando o município de Montes Claros/MG.....	103

## LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ANTT** - Agência Nacional de Transportes Terrestres
- BNB** – Banco do Nordeste do Brasil
- BNDE** – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
- CETTRAN** - Conselho Estadual de Trânsito
- CLA** - Certificado de Licenciamento Anual
- CNH** - Carteira Nacional de Habilitação
- CONTRAN** - Conselho Nacional de Trânsito
- CRLV** - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos
- CTB** - Código de Trânsito Brasileiro
- DENATRAN** - Departamento Nacional de Trânsito
- DER** - Departamento de Estradas de Rodagem
- DER/MG** – Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais
- DETRAN** - Departamento Estadual de Trânsito
- DNER** – Departamento Nacional de Estradas de Rodagens
- DNIT** - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- DPRF** - Departamento de Polícia Rodoviária Federal
- FCA** – Ferrovia Centro-Atlântica
- GEIA** – Grupo Executivo da Indústria Automobilística
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IPVA** - Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores
- JARI** - Junta Administrativa de Recurso de Infração
- PAC** – Programa de Aceleração do Crescimento
- PAEG** – Programa de Ação Econômica do Governo
- PETROBRAS** – Petróleo Brasileiro S/A
- PM** - Polícia Militar
- PNT** - Política Nacional de Trânsito
- PRF** – Polícia Rodoviária Federal
- PROACESSO** – Programa de Pavimentação de Ligações e Acesso Rodoviário aos Municípios
- RENAVAM** - Registro Nacional de Veículos Automotores
- SUDENE** – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>18</b>
<b>1 – CAPÍTULO I - O PARADIGMA DESENVOLVIMENTISTA CENTRADO NO AUTOMÓVEL E SUAS CONTRADIÇÕES NO TRÂNSITO URBANO NO BRASIL .....</b>	<b>27</b>
1.1 - O urbano e o trânsito: transporte, modalidades e fluxos .....	28
1.2 - Ordenamento territorial e mobilidade urbana.....	33
1.3 - Trânsito, mobilidade e acessibilidade.....	38
1.4 - A ideologia do desenvolvimento como fator de integração .....	42
1.5 - As bases da política governamental: o modelo rodoviarista .....	47
1.6 - A busca por reconhecimento a partir do automóvel.....	58
1.7 - Os impactos da ideologia automobilística na (in) segurança no trânsito.....	61
<b>2 – CAPÍTULO II - A NORMALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E A AÇÃO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS RESPONSÁVEIS PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO URBANO.....</b>	<b>67</b>
2.1- A normalização e a fiscalização de trânsito: contexto histórico.....	68
2.2 - Os agentes públicos da segurança no trânsito.....	72
2.3 - Os agentes públicos da segurança no trânsito em MG.....	74
2.4 - Conflitos de competência e a insegurança no trânsito.....	76
2.5 - A distinção das modalidades de transporte frente à normalização e fiscalização no trânsito urbano no Brasil .....	78
2.6 - O uso privado do espaço público e a interpretação da norma no trânsito.....	82
2.7- O comportamento de risco no trânsito.....	86
2.8 - A importância da norma e da fiscalização na promoção da segurança no trânsito.....	89
<b>3 – CAPÍTULO III - A CIDADE DE MONTES CLAROS COMO REFERÊNCIA PARA SE ANALISAR O SISTEMA DE TRANSPORTE E OS REFLEXOS NA (IN) SEGURANÇA NO TRÂNSITO URBANO.....</b>	<b>94</b>
3.1- A polarização regional de Montes Claros a partir do sistema de transporte.....	96
3.2 - Montes Claros e sua área de influência a partir do sistema de transporte na mesorregião Norte de Minas.....	100



3.3 - A polarização regional de Montes Claros e os impactos sobre a segurança no trânsito.....	104
3.4 - O crescimento da frota de veículos e dos acidentes de trânsito em Montes Claros/MG.....	106
3.5 - A gestão do transporte coletivo.....	110
3.6 - A geografia dos acidentes de trânsito em Montes Claros/MG.....	114
3.7 - A fiscalização de trânsito em Montes Claros/MG.....	123
3.8 - A atuação da Polícia Ostensiva de Trânsito – Urbano.....	123
3.9 - A atuação da Polícia Rodoviária Estadual (PRV).....	126
3.10 - A Atuação da MCTrans.....	130
3.11 - A atuação da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e do Departamento de Estradas e Rodagens de Minas Gerais (DER/MG).....	131
<b>4 - CAPÍTULO IV – PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO ESTRATÉGICA NA MOBILIDADE URBANA DE MONTES CLAROS/MG.....</b>	<b>133</b>
4.1 – Contextualização.....	135
4.2 - Conhecendo o SMU de Montes Claros/MG.....	137
4.3 - As consequências do atual SMU da cidade de Montes Claros/MG.....	140
4.4 - Estratégias de Intervenção Estrutural.....	141
4.5 - Estratégias de Intervenção Viária.....	157
4.6 - Integração pedestre/ônibus, ônibus/ônibus e bicicleta/ônibus.....	161
4.7 - Adotar um novo cenário à área central.....	163
4.8 - Sinalização viária ao pedestre.....	166
4.9 - Estratégias de Intervenção Normativa/Fiscalizatória.....	166
4.10 - A educação para o trânsito em Montes Claros/MG – “Transitolândia”.....	169
4.11 - Socorrimento às vítimas de acidentes de trânsito em Montes Claros/MG..	171
4.12 - Resultados esperados.....	172
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>175</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>180</b>
<b>Anexo A .....</b>	<b>190</b>

## INTRODUÇÃO

Apresentou-se neste trabalho uma discussão sobre os aspectos que envolvem a segurança no trânsito urbano, ultrapassando algumas concepções já sedimentadas que destacam a aquisição e uso rotineiro do automóvel como símbolo de progresso. Tratou-se também da necessidade de novos projetos de infraestrutura viária voltados ao transporte individual, da necessidade de se priorizar o transporte coletivo, da compreensão dos usuários das vias públicas em relação às normas de trânsito e, por fim, dos seus reflexos sobre o cometimento de infrações, a insegurança e mortes violentas no trânsito.

A predominância de estudos técnicos sobre o trânsito, alterações viárias, normalização relativa ao deslocamento de pessoas e bens sobre o espaço urbano, repreensão aos infratores, não têm sido suficientes para apresentar melhorias duradouras no tocante à segurança aos usuários das vias públicas. A recorrência dos apelos sociais por uma intervenção pública nos aspectos fiscalizatórios, estruturais e incrementação de novas modalidades de transporte urbano sem a correspondente internalização destas reivindicações junto aos próprios cidadãos expõem os graves problemas vivenciados no trânsito. A política de ocupação urbana, dissociada das normalizações estabelecidas ao trânsito cria obstáculos para a inclusão social, a sustentabilidade no ambiente das cidades, impondo uma ocupação seletiva do espaço urbano.

A grande relevância deste trabalho reside na discussão acadêmica de um tema que envolve e que interessa a todos, independentemente do tipo de transporte que se usa, fato é que estamos inseridos em um cenário intrigante e desafiador, expresso como liberdade ao mesmo tempo em que é visto com medo e insegurança. A importância do estudo sobre o trânsito urbano reside na exposição e compreensão dos impactos sociais e econômicos aos quais se depara a sociedade frente ao crescimento do transporte individual e a consequente insegurança dos cidadãos.

Os denominados acidentes de trânsito (AT) possuem grande impacto no meio social, resultando em sofrimento e perdas que estão muito além dos valores econômicos. A pertinência do tema ainda reside nos milhares de mortes<sup>1</sup> vítimas de

---

<sup>1</sup> Conforme dados preliminares do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) os acidentes de trânsito foram responsáveis no Brasil, em 2010 por 40.989 óbitos, além de milhares de feridos. Dados disponíveis em: Departamento de Informática do SUS (DATASUS) no endereço eletrônico [www.datasus.gov.br](http://www.datasus.gov.br), acessado em 11/03/2012.

acidentes de trânsito no Brasil por ano, dados estes que nos chocam, porém nossa questão cultural e indiferença ao pensar no outro não permite a formação de sentimento de responsabilidade.

Destaca-se também que esta temática é pouco analisada em Montes Claros/MG, diferente do que ocorre em diversas outras cidades como Uberlândia, Curitiba, Belo Horizonte, Porto Alegre, dentre outras. Importa-se também frisar a grande relação antagônica que prepondera entre o entendimento e uso do espaço público e privado, não raro formando um amalgama de difícil distinção.

O planejamento das políticas de transporte urbano possui fundamental importância no gerenciamento da ocupação das cidades, produção de acessibilidade e redução das externalidades negativas advindas do trânsito. O grande desafio sobre o trânsito nas cidades tem sido compatibilizar segurança e mobilidade aos usuários das vias públicas diante da crescente demanda do transporte individual em um ambiente que já apresenta incapacidade de absorção destes novos veículos. Nestas condições, conduzir um veículo requer muito mais que habilidade específica, preparação emocional, constitui uma atividade complexa, uma percepção acurada da noção de risco com a conseqüente capacidade de lidar com desafios.

Para Honorato (2009), o trânsito constitui um fenômeno social e histórico que precisa ser mais bem estudado e conhecido, compreendendo que a vida e o patrimônio dos usuários das vias públicas dependem da forma como praticamos a direção ou internalizamos as normas de circulação, pois:

Trânsito não significa apenas utilizar a via terrestre. Trata-se, em verdade, de fenômeno complexo que exige estudos científicos, decisões dos tribunais, eficiência médica, e um conjunto de habilidades executadas simultaneamente pelos condutores de veículos, que precisam estar atentos e em condições de perceber, avaliar e agir adequadamente a cada nova situação surgida (HONORATO, 2009, p. 15).

A complexidade do tema impõe novas abordagens sobre a engenharia de tráfego, a educação para o trânsito e a canalização dos esforços públicos e da sociedade que garantam a segurança no trânsito. Considerando que grande parte dos acidentes de trânsito podem estar ligadas a falhas humanas, principalmente relacionadas ao desrespeito às leis, exposição aos riscos, necessário se faz apresentar novas abordagens no tocante aos aspectos sociológicos e culturais que

relacionam e interferem no comportamento dos usuários das vias públicas, principalmente condutores de veículos automotores.

É pensamento predominante a adoção de medidas estruturais sobre o sistema viário visando atender reivindicações dos usuários do transporte individual. Em nome da melhor fluidez no trânsito os gastos públicos são usados para atender segmentos da sociedade além de servir como incentivo para que novos veículos sejam incorporados ao caótico trânsito urbano. A capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço das cidades torna-se insustentável, principalmente do transporte coletivo e dos não motorizados.

Conforme bem apregoa Brasil (2007), as intervenções públicas e/ou privadas sobre o espaço urbano devem ser antecedidas de um criterioso estudo de impactos ambientais e sociais, tendo como parâmetro a universalidade e eficiência das ações estruturantes no meio físico, ao mesmo tempo que deve despertar nas pessoas a escolha livre e consciente de sua locomoção. O resultado final desta intervenção do homem sobre o espaço urbano não pode gerar perda na qualidade de vida deste próprio homem, afinal, as ações sobre o trânsito possuem interface direta com as políticas de segurança pública, a saúde, a promoção social para um efetivo desenvolvimento urbano das cidades.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro<sup>2</sup> (CTB) políticas prioritárias foram adotadas objetivando aumentar a segurança no trânsito, promover a educação para o trânsito, dentre outras. Neste sentido, normas gerais de circulação e conduta foram adotadas para os usuários das vias terrestres em uma nítida ideia de que a promoção do trânsito em condições seguras recai a todos. Destaca-se no CTB a ideia inovadora da busca efetiva pelo comprometimento de todos na redução dos elevados números de acidentes, das transgressões às normas de circulação e da inobservância dos cuidados básicos com a segurança pessoal e patrimonial. O acatamento às normas de trânsito, o pensar no outro, a ideia de alteridade, de maturidade e de responsabilidade, são fatores imprescindíveis para a existência do

---

<sup>2</sup> Com a edição da Política Nacional de Trânsito - PNT, em setembro de 2004, estabeleceu-se metas a serem alcançadas de 2006 a 2014, tendo como objetivos centrais a preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e a educação contínua para o trânsito no firme propósito de se garantir mobilidade e acessibilidade com segurança a população concitando o envolvimento de toda a sociedade (BRASIL, 2008).

trânsito seguro, podendo ser identificada nestes modos peculiares de circulação a formação cultural, a cidadania e os valores de nosso povo (DAMATTA, 2010).

As reflexões sobre o modo de relacionar com o outro, com aquilo que nos impõe uma obediência em benefício coletivo, o sentimento de progresso ancorado em um objeto físico – o veículo – aponta uma semelhança, sem distinção entre classes, ambientes culturais, escala educacional, etc. Ao mesmo tempo em que se depara com esta semelhança, as pontuais diferenças existentes – locomover a pé, de bicicleta, usar o transporte público, obedecer às leis de trânsito, adotar políticas que priorizem o coletivo e aplicar as medidas legais de punibilidade existentes no CTB – expõem-se à difícil capacidade de reconhecimento do outro e de si mesmo através do outro.

Fazer este esforço comparativo entre “o nós e o outro” é, para Franco (1998), um processo carregado de valores, de percepções culturais e históricas, de sentimento de superioridade, de costumes, hábitos e tradições, criando barreiras para a formação de alteridade e equidade, imprescindíveis quando se fala em segurança no trânsito. Reconhecer as diferenças no trânsito, as preferências e prioridades na circulação, extirpando a ideia de supremacia baseada no poder do automóvel sobre os demais usuários das vias é um bom começo para a democratização do uso do espaço público. No trânsito pode-se facilmente descobrir quem somos, qual a nossa relação com o outro e com as instituições e, a partir de então, se pensar o porquê de tantos acidentes e tantas mortes relacionadas à locomoção, o que, no caso do Brasil, já se tornou um fenômeno natural.

A abordagem, a princípio, parte de um estudo local relacionado ao trânsito da cidade de Montes Claros, Estado de Minas Gerais, tendo os anos de 2005 a 2010 como focos balizadores dos trabalhos, entretanto possui uma dimensão bastante abrangente dado à similitude dos fenômenos. Esta pesquisa subsidia e possibilita uma análise muito ampla no contexto da segurança no trânsito em áreas urbanas, uma vez que se pretende apresentar dados e argumentos que poderão ser usados em escala global.

Inserido na mesorregião Norte de Minas, o município de Montes Claros/MG foi incorporado em vários projetos de desenvolvimento a partir da década de 1960, coordenados principalmente pelo Banco do Nordeste do Brasil – BNB e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, o que possibilitou a atração populacional e a expansão urbana. A configuração do espaço urbano de

Montes Claros/MG passa então a sofrer diversas modificações, que somadas aos planejamentos governamentais proporcionaram um espraiamento da malha viária e seus consecutivos desdobramentos no habitat e na (in)segurança no trânsito da cidade.

A referência teórica parte da discussão da geografia urbana, dos transportes e da percepção estabelecendo um diálogo com outras áreas do conhecimento como a sociologia, o direito e a história. Estas áreas indicam possibilidade de construção do conhecimento relacionado às concepções sobre a formação populacional da cidade, as normas de trânsito, a cultura, o crescimento horizontal e expressões atuais dos usuários das vias públicas da cidade de Montes Claros/MG.

A pesquisa procurou responder às seguintes inquietações: qual a influência das normas de trânsito na percepção dos riscos e na prevenção dos acidentes de trânsito? Qual a real importância dos órgãos atuantes no trânsito na promoção da segurança para os usuários das vias públicas? Quais são os componentes ou fatores intervenientes deste fenômeno urbano da insegurança do trânsito?

Estabeleceu-se como objetivo geral:

Analisar a relação entre o crescimento da frota de automóveis particulares, as transformações da infraestrutura viária urbana, a normalização e a insegurança no trânsito no Brasil, tomando como referência a cidade de Montes Claros em uma análise comparativa com os dados do Brasil e de Minas Gerais.

Tem-se como objetivos específicos: analisar de forma crítica o paradigma desenvolvimentista centrado no automóvel e suas contradições no trânsito urbano; analisar a normalização e a questão da segurança do trânsito urbano no Brasil, em Minas Gerais e em Montes Claros; tratar a cidade de Montes Claros como referência para analisarmos as interfaces da segurança no trânsito urbano de forma comparativa; analisar as metodologias de coleta e análise dos dados sobre o trânsito no Brasil, Minas Gerais e em Montes Claros; compreender como a geografia urbana e dos transportes interferem nas relações sociais e na segurança no trânsito; apresentar estratégias de intervenção que possibilitem promover melhorias na segurança no trânsito.

Como metodologia utilizou-se dados de fontes institucionais dos quais também foram analisados a sua forma de coleta, os métodos de notificações, seus acertos e distorções. Buscou-se trabalhar com o referencial teórico da geografia do transporte num diálogo com o urbanismo e a sociologia urbana (CORRÊA, 2000;

HARVEY, 2005; LEFEBVRE, 1994; ROCHEFORT, 1998). Tomou-se como conceitos básicos os de segurança no trânsito, mobilidade e acessibilidade, focalizando estes aspectos comparando Brasil, Minas Gerais e Montes Claros - tratou-se três escalas do mesmo problema. Caracterizou-se os tipos de acidentes e infrações de trânsito ocorridos na cidade de Montes Claros como referência para a análise do problema no âmbito de Minas Gerais e do Brasil. Destacou-se as questões que envolvem a priorização do transporte individual na cidade e suas consequências sobre a insegurança no trânsito, suas relações com as políticas normativas confrontando com os dados sobre acidentes e seus impactos sobre o sistema de saúde nacional, estadual e municipal. Apresentou-se, a partir de modelos já implantados em outros municípios, algumas alternativas de intervenção na mobilidade urbana para a cidade de Montes Claros como possibilidade de promoção de segurança para os usuários das vias públicas.

Para o desenvolvimento da pesquisa usou-se a ferramenta software “Statistical Package for the Social Sciences” (SPSS), sistema estatístico usado nas ciências sociais que permite transformar dados numéricos em informações qualitativas importantes para pesquisas científicas/acadêmicas. Usou-se também as ferramentas Excel para filtragem dos bancos de dados pesquisados, elaboração de tabelas e gráficos. Recorreu-se às fontes de dados cartográficos do Geominas e do IBGE para a elaboração de mapas geoespaciais, à Secretaria de Planejamento de Montes Claros para a extração de mapas viários da cidade e ao Google Heart 2011 para o posicionamento cartográfico de pontos específicos sobre o trânsito local.

A pesquisa se desenvolveu em quatro capítulos, assim sendo: **primeiro capítulo** - O PARADIGMA DESENVOLVIMENTISTA CENTRADO NO AUTOMÓVEL E SUAS CONTRADIÇÕES NO TRÂNSITO URBANO NO BRASIL. A partir de uma ampla revisão da literatura com o objetivo de dar suporte à pesquisa discutiu-se: o urbano e o trânsito: transporte, modalidades e fluxos; ordenamento territorial e mobilidade urbana; trânsito, mobilidade e acessibilidade; a ideologia do desenvolvimento como fator de integração; as bases da política governamental: o modelo rodoviário; o progresso do país a partir da indústria automobilística; o uso do automóvel como ideologia de desenvolvimento; a busca por reconhecimento a partir do automóvel e os impactos da ideologia automobilística na segurança no trânsito. Tomou-se como referências teóricas alguns autores como: Lefebvre (2004), Harvey (2005), Brinco (2006), Beck (2011), Castells (1996), Corrêa (1997), Furtado

(1968, 1974 e 1981), Fernandes (1987), Goldenstein (1994), Lessa (1993), Marcuse (1979), Matos e Soares (2010), Pereira (2007), Rodrigues (2002, 2003), Rist (1997), Santos (2002b), Vasconcellos (2001), Sen (2010).

Nesse capítulo buscou-se compreender a relação entre o espaço urbano e o trânsito destacando-se a interdependência entre os fixos e os fluxos, discutindo como o ordenamento das cidades influencia na mobilidade urbana e conseqüentemente na insegurança no trânsito. Abordou-se ainda a política ideológica na propagação do modelo rodoviarista, a influência da indústria automobilística na política de desenvolvimento nacional e a concepção que é inculcada nas pessoas sobre os usos e significados atribuídos aos veículos de transporte individual.

**Segundo capítulo - A NORMALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E A AÇÃO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS RESPONSÁVEIS PELA SEGURANÇA DO TRÂNSITO URBANO.** A partir de pesquisa documental e normativa afetas ao trânsito enfocou-se na normalização e na fiscalização de trânsito: contexto histórico; os agentes públicos encarregados da segurança no trânsito no Brasil e em Minas Gerais; conflitos de competência e a insegurança no trânsito; a distinção das modalidades de transporte frente à normalização e fiscalização no trânsito urbano no Brasil; o trânsito e o uso privado do espaço público; o crescimento da frota de veículos e a interpretação da norma no trânsito e o comportamento de risco no trânsito. Destacou-se como referenciais teóricos: Damatta (2010), Honorato (2009), Vasconcellos (2000), Mesquita e Silva (2006), Panitz (2006), Adams (2009), Holanda (2010), Faoro (2008) Panichi & Wagner (2006), Brinco (2006), fontes oficiais (Código de Trânsito Brasileiro, Resoluções, normas do Denatran, IBGE e IPEA).

Recorreu-se nesse capítulo as fontes secundárias, através de pesquisa em documentos oficiais dos órgãos e departamentos de trânsito como o Código de Trânsito Brasileiro de 1997, a Constituição Federal de 1988, decretos, resoluções e os conselhos e diretrizes de trânsito no âmbito nacional (Polícia Rodoviária Federal – PRF, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT) e estadual (Polícia Militar do Estado de Minas Gerais - PMMG, Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais – DER/MG). Buscou-se analisar os fatores jurisdicionais e competências legais dos órgãos atuantes na fiscalização de trânsito possibilitando compreender as variáveis intervenientes na insegurança do trânsito para além do aumento da frota e do comportamento de risco dos usuários das vias públicas.



**Terceiro capítulo - A CIDADE DE MONTES CLAROS COMO REFERÊNCIA PARA SE ANALISAR O SISTEMA DE TRANSPORTE E OS REFLEXOS NA (IN)SEGURANÇA NO TRÂNSITO URBANO.** A discussão pautou-se na formação urbana da cidade de Montes Claros impulsionada pelas políticas desenvolvimentistas dos transportes, a referência da cidade no cenário regional, a evolução da frota de veículos automotores no município, a política regional e municipal dos transportes e, por fim, a relação com a (in)segurança no trânsito na área urbana de Montes Claros. Desenvolveu-se uma pesquisa a partir da coleta de dados nos órgãos atuantes no trânsito da cidade de Montes Claros/MG, como o banco de dados da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros Militares, do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), da Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transportes de Montes Claros (MCTrans) e na Prefeitura Municipal de Montes Claros (PMMC). Foram coletadas informações em fontes governamentais, como o Sistema de Informação sobre Mortalidade/Banco de Dados do Sistema Único de Saúde (SIM/DATASUS – Ministério da Saúde), filtrando os dados sobre os óbitos por causas externas e por local de ocorrência, categoria CID10 (V01 à V89), sendo possível quantificar as mortes de trânsito ocorridas em Montes Claros. Buscou-se saber os impactos destas mortes no trânsito sobre o sistema de saúde, usando para tanto informações extraídas da Seguradora Líder – órgão oficial da união, sendo possível obter a quantidade e as despesas com indenizações em morte, invalidez, tipo de vítimas e de veículos envolvidos nos acidentes. Destacou-se que a quantidade de mortes notificadas pela Polícia Militar através do Registro de Evento de Defesa Social (REDS) é sempre inferior às informadas pelo SIM/DATASUS, pois grande parte das ocorrências registradas pela PMMG é encerrada como vítimas não fatais, vindo à óbito posteriormente nos hospitais, de onde se emite o laudo da causa/morte e é informado pelo SIM. Optou-se em destacar na pesquisa os REDS com vítimas fatais, considerando que nestes casos pode-se dizer de uma quase totalidade de notificação dos acidentes. Entretanto usou-se também REDS que não se tratam tão somente de AT com vítimas fatais, sendo úteis as informações tais como: localização exata ou endereço em que ocorreu o fato; o momento em que ocorreu o fato (ano, mês, semana, dia, hora); característica do condutor (sexo, idade, habilitado para conduzir veículo); característica do acidente (atropelamento, abalroamento, colisão, choque, tombamento, outro); característica da(s) vítima(s) (pedestre, ciclista, condutor, etc.),

além de outras informações sobre possíveis causas. Coletou-se também informações sobre os Autos de Infrações Lavrados (AIT) com a finalidade não de se mensurar quantitativamente, mas sim diagnosticar aspectos relevantes sobre a fiscalização, a relação dos usuários das vias com a normas de trânsito e a influência disto sobre a (in)segurança no trânsito. Discutiu-se os conflitos de competência entre os órgãos de trânsito federal, estadual e municipal bem como os possíveis impactos sobre o aumento das infrações, dos acidentes e das mortes no trânsito. Tinha-se como proposta catalogar depoimentos em forma de entrevistas semiestruturadas aos principais gestores das áreas do planejamento urbano e dos órgãos encarregados da implementação das políticas preventivas e repressivas afetos ao trânsito. Entretanto, dado o enfoque do tema nas campanhas políticas partidárias do período, acreditou-se em uma possível parcialidade nas respostas, abortando-se as entrevistas.

**Quarto capítulo - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO ESTRATÉGICA NA MOBILIDADE URBANA DE MONTES CLAROS/MG.** As propostas discutidas neste capítulo foram baseadas em análise de diversas literaturas, em projetos executados nas cidades que apresentavam características semelhantes às observadas no trânsito em Montes Claros, na legislação e normas de execução, tendo como enfoque principal o caráter técnico, operacional e prático das propostas. A ancorou-se na Constituição Federal (inciso XX do art. 21 e o art. 182), a qual reza sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana; no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001); na “Lei da Mobilidade Urbana” (Lei nº 12.587/2012), além das normatizações técnicas viárias. Traçou-se um mapeamento descritivo/analítico do atual sistema de mobilidade urbana (SMU) da cidade de Montes Claros, apresentando o funcionamento do transporte coletivo e individual. Apresentou-se as principais consequências do SMU aos usuários das vias públicas, sugerindo algumas intervenções estratégicas para melhoria da mobilidade urbana da cidade, e, por fim, descreveu-se os resultados que se esperam destas medidas de intervenção.

Nas considerações finais destacou-se os objetivos propostos, a problemática levantada ao tema, as percepções sobre o fenômeno do trânsito urbano na cidade, as propostas de intervenção e os resultados esperados a partir destas, sem a intenção de esgotar o assunto, dado a complexidade do tema investigado.

## CAPÍTULO I

### 1 - O PARADIGMA DESENVOLVIMENTISTA CENTRADO NO AUTOMÓVEL E SUAS CONTRADIÇÕES NO TRÂNSITO URBANO NO BRASIL

A política de investimento adotada pelo Estado brasileiro após a Segunda Guerra Mundial tinha como uma de suas principais frentes de atuação a área de infraestrutura e transporte rodoviário, ancorado em investimentos públicos e das grandes corporações capitalistas internacionais. Esse modelo de crescimento econômico baseado na união público privado atendia ao duplo interesse dos investidores externos e das elites nacionais, seja na forma de remessa de lucros aos países sede, como também proporcionando elevado padrão de consumo e privilégios a segmentos nacionais.

O Estado brasileiro com sua política de investimento dos recursos públicos nas áreas de energia, infraestrutura e transporte, principalmente o rodoviário, alia-se às grandes corporações capitalistas direcionando a produção e distribuição. O aparato ideológico que se processa a partir da indústria automobilística, como engrenagem estratégica de pujança econômica do país justificava as políticas de produção e a comercialização de automóveis, sendo também determinantes na construção das formas de pensar e agir das pessoas. A ideologia do desenvolvimento então se revela nas contradições de uso do automóvel no espaço urbano como expressão de poder, sendo apontado como fator de progresso econômico, principalmente quando se trata de interesses políticos por parte dos gestores públicos, o que suscita a necessidade de apresentar novas abordagens sobre o conceito desenvolvimento.

Neste capítulo discutiu-se a ideologia de progresso apregoada à aquisição do automóvel e ao uso do transporte individual, influencia no sentimento de inclusão, de status social, de autorealização e, conseqüentemente, na mobilidade urbana. As bases explicativas para as concepções predominantes que subjagam as demais formas de locomoção - a pé, de bicicleta e o uso do transporte coletivo – se voltam para este fenômeno ideológico histórico que ainda apresenta como causa determinante no trânsito, nas práticas e vivências sociais.

Ressalta-se, entretanto, que este apego materialista e individualista pelo automóvel decorre também em razão das condições do transporte coletivo.

Tradicionalmente o transporte público foi e ainda é visto como a modalidade de locomoção das pessoas mais carentes, de baixa renda, com poder econômico insuficiente para adquirir o automóvel, daí a baixa ou inexistência de preocupação pública com o sistema de mobilidade de massa, renegada ao poder privado. Esta ação política do Estado possui grande influência na aspiração popular em sair deste estigmatizado transporte coletivo, conquistando o automóvel de uso privado no espaço público. A inserção de grande parcela da população nesse mercado de consumo, o estilo de vida da população moldado pela classe política refletem diretamente nos fluxos e modalidades de transporte e, conseqüentemente, no caos urbano e insegurança no trânsito.

### **1.1 - O urbano e o trânsito: transporte, modalidades e fluxos**

As mudanças econômicas e sociais ocorridas na sociedade brasileira nas últimas décadas, a formação de grandes aglomerações humanas nas áreas urbanas têm influenciado significativamente para a intensificação dos fluxos no trânsito. Em consequência, as reivindicações populares por novas modalidades de transporte coletivo, as estratégias dos gestores públicos no sistema urbanístico desconexas da mobilidade e acessibilidade somadas aos hábitos da própria população focalizada no transporte individual têm contribuído para os atuais aspectos vivenciados no trânsito.

O crescimento urbano acelerado e ordenado pelo poder do capital impõe novas formas de adaptação, muitas vezes conflituosas nas disputas por espaços e acessos aos benefícios que a cidade pode oferecer como lazer, trabalho, escola, serviços etc. Contraditoriamente, esta proximidade de pessoas torna-as cada vez mais distantes, formando um processo de concorrência entre indivíduos, dificultando ou impossibilitando a existência do sentimento de alteridade neste espaço de uso coletivo. Há, aqui, uma noção de que a maior aproximação de pessoas pudesse significar maior coesão, desenvolvimento de liberdades e das capacidades humanas, porém é exatamente aí que residem as grandes contradições. O cidadão moderno é um homem pronto para viver nas cidades, complexas e contraditórias, entre o contemporâneo e seu esquecimento, uma relação subjetiva entre pessoas e memórias, entre seu estilo individualista e a necessidade de se relacionar coletivamente.

As mudanças ocorridas nos espaços urbanos a partir do século XVIII diferenciam três tipos de cidade<sup>3</sup>: como virtude, a cidade como vício e a cidade além do bem e do mal. Analisando o pensamento europeu pós-iluminismo, a cidade passa a ser vista como uma civilizada virtude, o principal ponto onde o homem exercia e desenvolvia suas mais valiosas atividades, a indústria e a alta cultura. Os antagonismos de classes existentes nas cidades seriam vistos como bases para o desenvolvimento da civilização, incentivando novos gostos, nova cultura, a parcimônia e o desejo das massas em sair da vida deteriorada que viviam, adquirindo a comodidade e privilégios que somente a cidade poderia garantir, principalmente com o aparecimento das novas técnicas de prevenção a saúde (FOUCAULT, 1982, p. 79).

Com o crescimento da industrialização do século XIX, a ideia de virtuosidade da cidade, ainda que não superada, passa a ser questionada. Os contrastes passam a ser mais explícitos, expondo os vícios sociais, a miséria, o individualismo e a alienação, a desumanidade da classe rica diante do caos urbano que se instala. A visão transformadora e otimista do ambiente social perde espaço diante da degradação da paisagem, das relações de promiscuidade, da moradia insalubre, da exploração do trabalho, um efeito contrário daquele apregoado pelos iluministas.

No final do século XIX a virtude e o vício, o progresso e o retrocesso já não conseguem explicar o que se passa na cidade, necessitando de um novo conceito, “entre o Bem e o Mal”. Os questionamentos aos significados conceituais passam a ser rediscutidos, afinal não há consenso sobre o que é ter uma vida moderna, que valores são esses idealizados como bons ou repudiados como maus. O desejo de um futuro promissor levou o homem a se desarraigado do passado bucólico, porém o colocou em uma cidade diacrônica, um esquecimento do ontem, uma solidão do hoje e as incertezas do amanhã.

As artificialidades, aos valores sociais substituídos pelos valores estéticos da aparência, o vazio e perda da consciência social, a dependência do novo, a ostentação, passaram a ser a marca predominante da cidade, com um discurso de

---

<sup>3</sup> Concepções tipológicas sobre as cidades a partir do processo de urbanização e industrialização após a segunda metade do século XVIII. (SCHORSKE, 1989, pp. 47 - 53).

progresso, desligou-se de seu passado, do senso coletivo, incentivando um desenvolvimento individualista. Ressalta-se que, aliado a estas abordagens, muitas vezes demonstrando cenários pessimistas atribuídos às cidades, o que se verifica é um grande crescimento das taxas de urbanização, melhorias nos indicadores sociais<sup>4</sup> e uma necessidade de se identificar com o novo está inserido neste estilo de vida que caracteriza os cidadãos.

As transformações sociais<sup>5</sup> e estruturais ocorridas nas cidades através das diversas facilidades criadas para beneficiar os cidadãos influenciam na produção, no consumo e na promoção dos desejos nunca satisfeitos. Assim, novos arranjos deverão ser inventados não apenas para o lar, mas também de uso externo, um bem privado de uso público, no ambiente coletivo, podendo inviabilizar a convivência harmônica, uma volta ao passado de caos, tumulto e perversão. Se no passado o foco de moléstias estava nos ambientes domésticos, espaços deteriorados e insalubres, agora, contraditoriamente, a busca pelo conforto e pela liberdade levou o homem ao caos nas ruas e avenidas das cidades com aumento da poluição e da insegurança, causando doenças e mortes violentas no trânsito.

A fragmentação de espaços dentro da cidade, as áreas simbólicas, desconhecidas, privilegiadas no espaço urbano, induzem moradores locais e visitantes a ideias afastadas da realidade geral da cidade, aumentando o distanciamento entre o sujeito e o ambiente em que vive. A incompreensão da “cidade deformada”<sup>6</sup> passa a ser marca característica das pessoas que jamais conheceram a outra estrutura daquela em que vive e também não se importam com a noção globalizante da cidade.

É a partir deste distanciamento da realidade que as elites se apropriam dos espaços valorizados, criando ambientes exclusivos, atuando como mitos valorativos,

---

<sup>4</sup> Conforme relatório do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-HABITAT), o Brasil em 1990 tinha 41% de sua população urbana em situação de pobreza e indigência passando para 22% em 2009. Disponível em: <http://www.onu.org.br/cidades-al-caribe-2012>. Acesso dia 05nov2012.

<sup>5</sup> A busca por melhorias das condições de vida, do bem-estar no final do século XIX ora é vista como uma necessidade por transformação da realidade insalubre ao mesmo tempo em que se utiliza como um grande motor das máquinas para a produção e reprodução (BÉGUIN, 1981, p. 39).

<sup>6</sup> A expressão é apresentada por Bresciani (1981) considerando os casos em que as pessoas são levadas a compreender a cidade somente a partir do ambiente em que vivem, desconsiderando as demais formas, espacialidades existentes.

locais onde concentram o poder político e econômico que irão coordenar a gestão da cidade. Também não será difícil perceber os locais em que serão atribuídos conceitos que formarão os símbolos que lhes são próprios, expressos na cultura, na representatividade de cargos públicos, no poder econômico e, principalmente, na estrutura urbana.

As contradições no espaço urbano, a expressão de poder e dominação dentro da cidade se revelam nas construções, nas intervenções do poder público, na infraestrutura existente, principalmente através de ruas, avenidas, áreas de recreação e de lazer. Conforme Corrêa (2000), a organização espacial – os complexos industriais, áreas especificamente destinadas a comércios ou a moradias induzem a reprodução de um padrão espacial vinculado, o que resulta, muitas vezes, em “deseconomias de aglomeração” – congestionamentos do tráfego, alto preço da terra, recriação de novas atividades em áreas distintas daquelas dotadas de vantagens locais como infraestrutura e transporte.

O sistema urbanístico influencia diretamente no sistema de transporte, na reprodução social, na divisão de classes, com destaque para a segregação residencial promovida pela política dos proprietários fundiários, incorporadores imobiliários articulados aos bancos e aos mecanismos de controle do Estado. Este crescimento horizontal é impulsionado também pelo sistema de habitação financiado pelos bancos e apoiado pelos órgãos de governo alocando famílias em áreas desprovidas de meios de transporte público que, por sua vez, influencia na obrigatoriedade de fluxos maiores de tráfego, principalmente o individual. Esta união entre o governo municipal e os grupos empresariais ligados à apropriação dos espaços fortalece o espraiamento urbano, exclui a maioria da população na aquisição dos imóveis, divide a cidade de acordo com a renda e torna-se determinante na mobilidade, nos fluxos e na segurança do trânsito.

Os efeitos desta política tornam-se visíveis no aumento das distâncias físicas durante os deslocamentos pendulares, ao maior uso do transporte individual em decorrência da indisponibilidade de transporte público, aumentando o tráfego e sobrecarregando o meio urbano e, conseqüentemente, o crescimento nos números de infrações e acidentes de trânsito. Para Santos (2002, p.33), a relação entre o homem e a natureza ocorre através dos meios instrumentais e sociais, com os quais este homem realiza suas variadas formas de vida, produzindo e reproduzindo o espaço. Assim, estas expressões diferenciadas e conflitantes evidenciam um

processo produtivo contraditório, pois ao mesmo tempo em que “une os homens, é o espaço que, por esse mesmo processo produtivo, os separa”.

A discussão sobre o urbano é apresentada por Lefebvre (2004) como um espaço historicamente produzido pelo homem que organiza política e economicamente a sociedade em que vive, ou seja, “o espaço social é um produto social” em que os homens exercem sua vida cotidiana compreendendo suas relações sociais, não podendo ser resumido tão somente ao espaço físico. As formas de apoderamento, de classificação – valorização do espaço, bem como os usos destes possui caráter mercadológico econômico e também simbólico, resultantes das expressões de poder advindos das relações sociais.

Nessa estrutura social conflitante, o processo de locomoção dificilmente ocorrerá de forma livre, afinal os usos que se fazem deste espaço evidenciam maior garantia de circulação a uns em detrimento dos grandes sacrifícios de outros. Entretanto, a perda da qualidade de vida se dará a todos, pois no modo de produção capitalista busca-se um padrão de vida sobre o qual as pessoas são levadas a buscarem a melhoria da renda, formando novas necessidades, despertando o consumo. Nesse sistema não há espaço para a formação de pessoas livres, conscientes e autônomas, mas tão somente mais capazes de consumir, atendendo interesses capitalistas. A preocupação maior recai sobre a necessidade de fomentar crescimento econômico melhorando a renda e a capacidade de consumo, ainda que seja via endividamento. Sobre padrão e qualidade de vida, Rodrigues (2002, p.82) diz que:

As transformações culturais da modernidade no urbano podem ser tidas como padrão de vida e como qualidade de vida. Com relação ao padrão de vida, as medições referem-se à produção, mas, principalmente, ao consumo de mercadorias. Trata-se da capacidade de pagar para consumir unidades de moradia, cidade, veículos, cinema, teatro etc.

Esse aumento nas capacidades de aquisição material - o automóvel - somada à ideologia de valores, conquistas e bem-estar a ele atribuída, renova os desejos, cria novos planos técnicos fortalecendo o imaginário social de crescimento, de realização. A ausência ou deficiência de outras opções modais cria o mito da dependência do veículo particular, pois há a concepção generalizada de que este trará maior liberdade na locomoção, acesso facilitado a quaisquer locais, validando a “escolha viável” pelo transporte individual. Esse mito é reforçado pelo Estado, que



com sua “autonomia relativa” mantém-se como um aparente defensor das causas sociais quando na verdade representa os interesses das classes dominantes (HARVEY, 2005, p. 81).

A transformação do meio natural e do homem em mercadoria desarticula e desorganiza as relações humanas, como também ameaça aniquilar seu habitat (Polanyi, 2000). Isto se deve à pretensão da sociedade em buscar uma ilusória liberdade, uma ideia de independência, de autonomia, construindo seu caos, sua imobilidade no trânsito cada vez mais inseguro.

As políticas de planejamento público sobre as formas de se ocupar o espaço urbano e a gestão sobre os transportes, impõem à população a modalidade de locomoção a perseguir e o ritmo dos fluxos nas cidades. A dependência pelo automóvel ou seu uso rotineiro, pode ser vista como causa do incentivo estatal sobre a locomoção individual e ao abandono do transporte público, como também como consequência da ocupação espalhada das cidades, aumentando as distâncias.

## **1.2- Ordenamento territorial e mobilidade urbana**

A partir de revisões teóricas metodológicas sobre a temática, bem como suas interfaces com outras áreas do conhecimento, tentar-se-á elaborar uma nova convicção sobre as abordagens até então predominantes que enaltecem o crescimento territorial do espaço urbano, ablegando as inter-relações com a mobilidade e o uso equitativo dos benefícios oferecidos pela cidade.

A partir da década de 1950, o Brasil passou a ter sua população predominante residindo nas cidades. Conforme apregoa Spósito (1999, p. 84), a urbanização não compreende somente “a dinâmica demográfica de concentração de homens, ou a dinâmica econômica de concentração das riquezas”, estando também presente todo um movimento social e cultural. A urbanização<sup>7</sup> somada as ações setoriais de políticas públicas possibilitaram melhorias na expectativa de vida, nos graus de escolaridade, emprego e renda, além de outros indicadores de bem-estar.

---

<sup>7</sup> Na geografia o termo urbanização é entendido como o próprio crescimento das cidades, estando incluída a construção de casas, prédios, redes de esgoto, ruas, avenidas, escolas, hospitais, rede elétrica, shoppings, etc. Para tanto é necessário dotar estes espaços urbanizados de infraestrutura viária e de transporte, possibilitando aos cidadãos locomoverem ao trabalho, serviços e lazer.

A discussão para se formular uma Política Nacional de Ordenamento Territorial – PNOT passa a ser uma preocupação do Ministério da Integração Nacional, visando dirimir conflitos e interesses divergentes no espaço urbano, e ganha destaque com a Constituição Federal de 1988, incluindo nesta temática eixos norteadores concernentes à mobilidade urbana. Até então a ênfase estava voltada ao setor de transportes como fator de integração do território, o qual possibilitaria criar dinamismo às cidades a partir das ferrovias e das rodovias. Nesta concepção, a PNOT tem como diretriz propiciar uma melhor distribuição da população e das atividades econômicas no território, racionalizando o uso e ocupação do solo. Para tanto, direciona a malha viária, as instalações habitacionais usando alguns instrumentos de controle, como o zoneamento ambiental e o plano diretor municipal.

Sobre a terminologia ordenamento tomamos como referência uma construção, uma busca contínua e transformadora acompanhada das novas demandas e perspectivas que surgem com o desenvolvimento da sociedade. Isto é ordem: uma perfeita disposição das coisas de acordo com a categoria, o espaço, a época, o lugar que lhe convém, uma harmonia entre pessoas e objetos. Nestes parâmetros, ordenamento territorial se torna algo a se buscar e aprimorar, dadas as lutas antrópicas estabelecidas no meio natural.

Nesse ambiente de conflito, o ordenamento legal normativo, por si só, não será suficiente para se estabelecer uma ordem, nem tão pouco as interferências públicas e privadas poderão conseguir. A conjugação desses esforços com a participação consciente da sociedade poderá abrir novos caminhos de acesso a um ordenamento urbano inclusivo, permitindo aos cidadãos habitarem nos ambientes territoriais, locomoverem por ruas e avenidas e acessarem os benefícios existentes neste espaço único.

No caso específico do município de Montes Claros<sup>8</sup>, o ordenamento da ocupação e do uso do solo urbano deve ser feito de forma a assegurar o acesso à moradia, mediante a oferta disciplinada do solo urbano, e promover a adequada

---

<sup>8</sup> Citamos apenas os incisos do art. 17 constante no Plano Diretor do Município de Montes Claros – MG Lei Municipal nº. 2921 de 27 de agosto de 2001 que fazem referência ao planejamento do sistema viário e de transporte, quais sejam: VI - melhorar a acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer; IX - implantar pistas especiais para transporte de massa; X - implementar políticas de segurança do tráfego urbano; XI - reduzir o conflito entre o tráfego de veículos e o de pedestres; XVIII - implantar cicloviárias, estimulando o uso de bicicletas como meio de transporte (estes requisitos constantes no Plano Diretor não foram implantados na cidade).

distribuição dos contingentes populacionais, conciliando as diversas atividades urbanas instaladas. Para Villaça (1986), o cidadão urbano fixa como locais principais seu ambiente de moradia e de trabalho, são nestes dois espaços que se constroem a maioria das relações interpessoais, daí ser de grande importância o sistema de deslocamento e do transporte entre esses. Conforme o autor, para a sobrevivência na cidade o homem urbano passa:

... a fazer uma infinidade de deslocamentos, em geral penosos, especialmente para as camadas de mais baixa renda. Não só aumentaram as distâncias, a energia e os recursos dispendidos, mas também os motivos ou necessidades de deslocamentos. Esse crescimento, esse fardo, esse ônus que se dá ao nível de consumo de espaço urbano, não se distribui uniformemente entre as diferentes classes sociais (VILLAÇA, 1986, p. 39).

A distribuição interna dos componentes: centros de emprego, bairros, áreas de serviço, de lazer não funcionará sem uma harmonia com o sistema de transporte. Com a inserção do automóvel na vida das pessoas, nem sempre o longe é verdadeiramente longe e o perto pode estar bem distante. Assim, sabe-se que quanto maior a renda, maior o nível de deslocamento, sendo, portanto, fator preponderante as diferentes condições de transporte das distintas classes sociais. O arranjo humano nas cidades, a ordem e estruturação do sistema de transporte oferecem diferenciadas possibilidades de deslocamento para os variados pontos da cidade. Investir em uma “ampla possibilidade de deslocamentos é vital para o homem urbano, sendo inclusive um índice revelador de riqueza e desenvolvimento” (VILLAÇA, 1986, p. 40).

No que tange à harmonia com o direito de ir e vir da população, o Plano Diretor destaca dentre seus objetivos estratégicos, a expansão do sistema viário, de modo a viabilizar a sua participação na estruturação do desenvolvimento econômico, a melhoria do sistema de transporte coletivo, abertura de novas vias, eliminação dos congestionamentos e melhoria da fluidez.

Também se destaca no art. 18 do Plano Diretor de Montes Claros a priorização do transporte coletivo sobre o individual, assegurando a acessibilidade dos municípios aos centros de comércio, de serviços, às zonas industriais e de produção. Para tanto frisa que deverá ser dado tratamento prioritário para o transporte coletivo nos corredores, utilizando preferencialmente pista segregada, reestruturando os trajetos do transporte coletivo, utilizando-os como indutores da

ocupação de vazios urbanos de forma a alterar a expectativa de ocupação do território.

Para Haesbaert (2005), o processo de desterritorialização promove a precarização territorial de grupos subalternos - aqueles que vivenciam efetivamente a perda de controle físico no espaço e de suas referências simbólicas sobre o seu território. Para o autor, a precarização territorial relaciona-se às áreas em que os indivíduos perdem substancialmente os seus "controles" e/ou identidades territoriais, a ideia de pertencimento e lugar deixa de existir. A desterritorialização, ligada às classes mais privilegiadas, faz referência à destruição ou transformação de territórios como espaços de dominação político-econômica e de apropriação simbólico-cultural. Este é, na verdade, o típico processo de multiterritorialidade, imposto pela elite com o propósito de diferenciação de poder. Tanto um como outro requer grande participação da mobilidade, dos fluxos, da velocidade e conexão, diferentemente dos fixos, da circulação localizada, da lentidão marcante da territorialização.

A multiterritorialidade é a marca da sociedade contemporânea, do sistema de informatização, especulação, das práticas capitalistas em tempo real, rompendo as barreiras do espaço através do tempo, da velocidade nas trocas, obrigando o indivíduo a "habitar" mais de um território. Ainda para Haesbaert (2005), as exigências da vida individual impõem que pessoas e grupos estejam capacitados, habilitados a assumir compromissos no âmbito familiar, profissional, do lazer, de seus laços sociais, frequentando uma variedade de territórios de forma simultânea, ainda que imperceptível.

Obrigatoriamente, neste processo, a locomoção, a fluidez e a mobilidade urbana tornam-se requisitos indispensáveis para a funcionalidade das cidades, havendo uma multiplicidade de redes, de conexões e de intercâmbio que se articulam no mesmo espaço urbano. Ainda que exista uma sociedade técnica informacional, estratificada com poder social sobre o espaço, e ainda que a ingerência desta no setor público possa ditar regras sobre o ordenamento territorial, a dependência para com a mobilidade espacial e a circulação viária forçosamente deve passar pela inclusão de pessoas – uma interdependência social que não funciona sem um sistema de tráfego articulado.

Para Castells (1996), a formação de redes virtuais de negócios ligados à informatização, além da tendência de desagregação do trabalho, contribuirá para o aumento dos problemas de transporte já que:

Dados dispersos parecem indicar que os problemas de transporte, em vez de melhorar, piorarão porque o aumento das atividades e a compressão temporal possibilitados pela nova organização em rede transformam-se em maior concentração de mercados em certas áreas e em maior mobilidade física de uma força de trabalho, antes confinada a seus locais de trabalho durante o expediente (CASTELLS, 1996, p. 485).

Esta comunicação através de redes virtuais, contraditoriamente, contribuirá para a intensificação no uso das vias urbanas como consequência das tele compras, comércio eletrônico via internet, atendimento on-line concomitantemente com necessidades de entrega dos produtos, proliferação de áreas comerciais e shoppings em espaços suburbanos, instalações de agências bancárias descentralizadas, servindo de vetor dinamizador de incentivo ao uso intenso do trânsito. Assim, apesar da tendência das pessoas trabalharem mais em casa, usarem meios informatizados como forma de racionalizar o sistema de troca e serviços, os locais de trabalho, escolas, serviços médicos, shoppings centers, áreas recreativas continuarão existindo. A interação entre as novas tecnologias da informação e as mudanças sociais advindas fortalecerá as cidades, sua necessidade e seu uso apresentar-se-ão de forma mais intensa e inevitavelmente mais caótico.

Pensar o ordenamento territorial a partir da mobilidade urbana requer evidenciar a circulação de pessoas, mercadorias e serviços, rompendo as questões que sobrevalorizam os objetos, os atores e as relações de poder que caracterizam a sociedade atual. Neste sistema relacional, os meios de transporte muito mais que permitir locomoção e acesso aos benefícios da cidade, são ferramentas indispensáveis para o desenvolvimento das cidades, garantindo aos cidadãos conhecer as funcionalidades do sistema planejado pelo setor público, opinando por novos arranjos urbanísticos.

A política urbanística influencia na distinção de classes, na formação do simbolismo espacial no meio urbano, segregando pobres e ricos, locais valorizados e outros não, a criação de um estilo de vida próprio, característico de uma sociedade de consumo com padrões elevados, ainda que não o seja de forma autônoma. Assim se forma a segmentação dos locais de visitação, dos bares, lojas de conveniência, como também da maneira combinada de se vestirem, no uso do bem móvel de destaque – veículo automotor, como expressão de superioridade econômica e cultural, formando seus ritos e seus símbolos.

Se o ordenamento objetiva gerar a ordem, o controle, um funcionamento harmônico de fixos e de fluxos sobre o espaço, a discussão e inclusão da temática mobilidade urbana ganha centralidade. Um mau ordenamento, por consequência, só pode gerar a desordem, o caos, passando pelo zoneamento, pela divisão classista e clientelista da cidade em bairros, em obras e empreendimentos geradores de deseconomias de aglomeração e, por fim, um sistema de tráfego deficiente, excludente e inseguro.

### **1.3- Trânsito, mobilidade e acessibilidade**

Para o propósito deste trabalho devemos fazer algumas considerações entre trânsito, mobilidade e acessibilidade, objetivando a melhor compreensão dos termos aqui elencados. A necessidade destas definições se pauta no fato de haver uma grande diversidade de conceitos que, por vez, acabam por confundir ou inverter a essência basilar de tais termos relacionados à ideia de movimento de pessoas e objetos sobre o espaço, interesse deste estudo.

Observando o CTB temos que: art. 1º § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Também no anexo I do CTB afirma-se que: TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Para Honorato (2009, p.3), “Trânsito: muito mais que a utilização das vias terrestres, é um fenômeno altamente complexo e interdisciplinar, que ainda carece do necessário tratamento científico. Constitui, em verdade, fenômeno histórico e social” daí a importância de se conhecer as variáveis intervenientes no fenômeno transitando além dos conhecimentos da legislação, da licença, das habilidades, requerendo preparação emocional e formação de consciência com foco na preservação da vida.

Já para Carmo e Simões (2009, p. 20), “trânsito se assemelha a trajecto, a circulação, diáspora, uma definição de itinerários, percursos ou rotas, pressupondo um deslocamento, um movimento ligando um ponto a outro”. Trânsito então nada mais é que o caminho que leva pessoas, coisas e objetos de um local a outro, inexistindo qualquer tipo de interações entre estes e a comunidade. É o meio físico estabelecido pela técnica através da engenharia, possibilitando que as pessoas trafeguem de um local a outro, fazendo uso ou não de um instrumento (a pé, automóvel, bicicleta, etc.).

O trânsito, tratado de forma científica, leva em consideração a engenharia do tráfego em suas análises sobre a segurança dos usuários e a fluidez, sendo imprescindível o estado das vias e dos veículos. Considera-se também a questão comportamental ou a educação consciente dos usuários, o cumprimento das normas de segurança no trânsito, a adoção do princípio da confiança e da reciprocidade – aquele que cumpre as normas de trânsito confia que os demais usuários também cumprirão - e a força do exemplo na escola e na rua nos assuntos atinentes ao tema, seja de forma teórica e prática. Muito do que se vê no trânsito tem seu nascedouro na ausência ou deficiência da temática nas escolas e dos exemplos recebidos na família.

Discutir, planejar e executar ações concretas referentes ao trânsito deve extrapolar a ideia de campanha, a relevância do tema requer um esforço contínuo dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e de toda a sociedade no sentido de garantir a própria sobrevivência. Para tanto, a compreensão do trânsito envolve o estudo humanístico da circulação, a participação das ciências sociais, jurídicas, médicas e ambientais, além do estudo técnico da circulação através da engenharia e do urbanismo afetos ao tráfego.

No “Plano de Mobilidade”<sup>9</sup> este termo “indica maior possibilidade de apropriação da vida urbana, refletindo a condição das pessoas terem acesso aos bens e serviços que a cidade oferece para o trabalho, consumo e lazer”. A mobilidade ainda é vista como um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Nessa perspectiva, a mobilidade urbana guarda estreita relação com as dimensões atribuídas ao espaço urbano, ao espraiamento, à infraestrutura, às condições das vias que por sua vez interferem na maior ou menor capacidade dos deslocamentos de pessoas e bens. A mobilidade é influenciada pela idade, renda, sexo, habilidade motora, nível educacional, pelo horário, pela segurança, pelo funcionamento do sistema viário, pelas redes de transporte e pela ideologia histórico-cultural, que diferencia as classes de acordo com o modelo de transporte que se utiliza.

---

<sup>9</sup> O Plano de Mobilidade ou PlanMob apresenta ideias inovadoras para a Construção da Cidade Sustentável, servindo de parâmetros para a elaboração de Plano de Mobilidade urbana das Cidades (BRASIL, 2007).

A partir destas observações assume-se que mobilidade extrapola o conceito de trânsito, de movimentos, de fluxos dentro de um espaço, inclui também as relações de poder e os recursos que a produzem. Neste sentido, para Carmo e Simões (2009, p. 18), no debate sobre a mobilidade devemos “observar como se constituem as redes, se definem os trajetos e se constroem as espacialidades, em torno de múltiplos contextos sociais”. Representa ainda “uma circulação ou movimentação humana preenchida de significado que, frequentemente, serve de ponte entre dois lugares”. A mobilidade também caracteriza uma mudança histórica nas características sociais de relacionamento e ocupação dos espaços:

O que distingue a maioria das sociedades actuais em relação às do passado, no que toca às mobilidades, é porventura a própria extensão das redes e a intensificação dos fluxos, a que podemos acrescentar o aumento do volume e a velocidade com que as transacções e os trânsitos se processam (CARMO e SIMÕES, 2009, p. 18).

Muito mais que ater-se aos fluxos, à circulação, aos itinerários, a preocupação maior recai sobre as marcas deixadas por estes, os vestígios, os significados desta mobilidade vivenciados sobre o espaço. Verifica-se então que as diferentes formas de se apropriar deste espaço e as variadas vivências criam um espaço socialmente transformado, o que resulta em uma constante tensão entre esta espacialidade e a mobilidade, seja de movimento e também de relações de poder que se dão. Com efeito, entende-se então que mobilidade é um movimento de pessoas, coisas e ideias que se produzem em um ambiente social, uma intensa disputa de poder, tendo grande importância as formas fixas existentes no espaço.

Para Cresswell (2009), o termo mobilidade possui uma abrangência muito mais ampla daquele apregoado ao trânsito, devendo então ser considerados alguns aspectos importantes que levem em consideração os agentes humanos ali envolvidos, observando porque uma pessoa ou coisa se move, a velocidade e intermitência deste deslocamento, a intencionalidade ou não por aquele caminho tomado. A observação destas dimensões é fundamental para se entender a “política da hierarquia, da inclusão e da exclusão” que se processou em um dado período histórico, como produção e reprodução de poder de forma centralizada. Feito estas considerações preliminares concebe-se que trânsito possui uma conceituação hegemônica tecnicista que muito se diferencia de mobilidade. O termo trânsito é visto como a movimentação de veículos e de pessoas sobre um dado espaço, tendo



assim uma preocupação tão somente entre estas relações de fluxos e de fixos. Assim, as atenções se voltam para facilitar que este movimento encontre caminhos diversificados, reduzindo distâncias, na ilusão de que irão ligar pessoas, aproximando-as no espaço e no tempo.

Afastado desta ideia de mero deslocamento e de outras inúmeras variações terminológicas, no presente trabalho assumimos também que mobilidade está associada ao sistema de transporte com sua capacidade de interligar locais distintos, interferindo neste processo as formas de apropriação e de poder que se faz sobre este espaço. O preponderante para se ter maior mobilidade não está relacionado tão somente ao local onde se reside, mas principalmente nos recursos econômicos que se possui, nos benefícios que aquele dado espaço oferece ao morador, tais como acesso facilitado ao trabalho, educação, saúde, lazer, comércio, etc.

A discussão predominante sobre o trânsito afasta-se das concepções sistêmicas sociais, das formas diversificadas de apoderamento dos espaços, resultando na adoção de medidas que reproduzem ideologias políticas tecnicistas e econômicas, desconsiderando as formas complexas da reprodução das mobilidades. O aparato instrumental do Estado se direciona a traçar rotas, estabelecer caminhos, escolher locais preferenciais de acesso, criar políticas transitórias para o trânsito, propagando uma ideia de progresso afastado das pré-avaliações sobre a mobilidade, garantindo, assim, a reprodução capitalista e a legitimidade perante a população.

A definição de acessibilidade é apresentada no PlanMob como a garantia de acesso, aproximação, utilização e manuseio de qualquer objeto. Significa ainda:

[...] a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise se utilizar de objetos e aparelhos específicos (PLANMOB, 2007, p.42).

A discussão relacionada à acessibilidade faz referência às medidas de inclusão social, levando em consideração as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e locomoção. O acesso humanizado e universal do transporte público aos espaços da cidade, a estrutura e arquitetura urbana, as edificações e mobiliários

passam a ser uma preocupação, quando se focaliza na diversidade física, sensorial e habilidades específicas das pessoas. A acessibilidade, preocupação dos gestores públicos e privados e da sociedade, passa a ser vista como a maneira de proporcionar às pessoas com dificuldades próprias – antropométricas e sensoriais – condições de acesso com autonomia e segurança aos espaços da cidade, seja através de meios próprios individuais ou coletivos.

A acessibilidade é entendida como a capacidade de alcançar destinos desejados, a proximidade destes destinos, a facilidade com que pessoas atingem os locais de interesse, observando, neste caso, a modelagem urbana, ao menor custo e menor tempo nos deslocamentos, a melhor capacidade de acesso aos serviços e equipamentos urbanos a partir da área onde se reside. A promoção de melhorias na mobilidade pode estar no indivíduo, enquanto a acessibilidade deve ser pensada sempre no aspecto de abrangência coletiva.

A segregação urbana, a “ausência de interação entre o uso do solo e do transporte”, a exclusão e a pobreza são vistos como entraves que impedem a acessibilidade das pessoas (CARDOSO, 2010). Neste sistema predomina a alocação de pessoas de menor poder aquisitivo em áreas que padecem de benefícios públicos, obrigando os moradores excluídos a arcarem com pesados ônus em seu cotidiano de trabalho, lazer, saúde, educação, etc.

A disputa privada pelo espaço viário urbano, além de aumentar os aspectos especulativos e valorativos do solo urbano, resultam também na intensificação de congestionamentos, acidentes de trânsito, perda na qualidade de vida advindos das demais externalidades negativas do sistema de transporte, decaindo a acessibilidade das pessoas. Este propagado desenvolvimento por parte da classe política e das grandes empresas, principalmente focalizado na intensificação dos transportes, tem influenciado negativamente no tráfego urbano, no trânsito, na mobilidade e na acessibilidade das pessoas nas áreas urbanas.

#### **1.4 - A ideologia do desenvolvimento como fator de integração**

A discussão conceitual sobre o desenvolvimento tem sido abordada com interesses em apresentar mudanças, transformações, visões ideológicas e utópicas sobre as questões atinentes às práticas e vivências sociais. Assim, o que se verifica é uma confusão metodológica e teórica a respeito dos conceitos de desenvolvimento e crescimento ou avanços nos contextos sociais ou progresso relacionado ao

econômico. Nesse sentido, o que se pretende aqui é apresentar uma proposta de reflexão crítica a respeito destas indagações usando como eixos norteadores os debates sobre a política desenvolvimentista a partir da década de 1950, tendo como destaque a indústria automobilística.

Também será evidenciado o discurso ideológico e político a partir deste período como marco das políticas públicas para o país, direcionamento da produção e distribuição de automóveis e suas relações com o crescimento das cidades em per si, desconsiderando as inter-relações com a mobilidade urbana. O discurso de progresso, bastante alardeado, influencia diretamente no sentimento de pertencimento e de inclusão, passando as pessoas a reproduzir e a cumprir aquilo que lhe é imposto, tendo como expoente maior o mercado de consumo. Esta alienação passa a criar paradigmas no ambiente social fortalecendo as imposições capitalistas de necessidades, tornando a aquisição e o uso indiscriminado do transporte individual indispensáveis para o cotidiano das pessoas.

Os avanços tecnológicos contribuem para aumentar o bem-estar individual de uma minoria privilegiada, servindo também de ferramentas importantes para bloquear e camuflar as críticas diante dos efeitos sociais negativos, as reais políticas do estado capitalista, legitimando as ações direcionadas dos governos clientelistas. Para Beck (2011, p. 314), “A fé no progresso substitui o escrutínio. E mais: ela é um substituto para questionamentos, uma espécie de consentimento prévio sobre metas e resultados que permanecem desconhecidos e indefinidos”. A formação do consenso entre inovação tecnológica, produtividade e crescimento econômico vistos como abertura de novas possibilidades de inserção a produtos de consumo possibilita propagar a ideia de progresso social.

Na perspectiva de Beck (2011), a elevação do padrão de vida, formação de valores de uso, da sensação de inclusão e melhoramento do cotidiano bloqueiam a percepção dos efeitos sociais, das ameaças e dos riscos advindos deste propagado progresso. Ainda que as externalidades sejam debatidas, expostas e perceptíveis no meio social, o desenvolvimento da técnica, do capital e do consumo sobrepõem a crítica.

Diante da ideia de progresso, apregoado pelo Estado e idealizado pelos grupos capitalistas, evoluir significa maior produção com menor custo, crescimento do consumo, garantia de mercados para grandes empreendimentos, políticas de governo orientadas para expansão da economia, produção e distribuição às classes.

Os setores mais dinâmicos da economia tornam-se prioridades, justificando as medidas adotadas pelo governo de incentivos às indústrias produtoras de bens de consumo duráveis, com destaque a automobilística.

Para Rist (1997), muito se destaca a força do discurso relacionado ao desenvolvimento, com seu poder de sedução, encantamento, satisfação de necessidades, escondendo outros interesses do capital, com uma ideia de integração, concitando os indivíduos a participarem do progresso. Já Furtado (1974) afirma que “o mito do desenvolvimento econômico” serve para desviar as atenções das necessidades fundamentais da população, direcionando-a a outros objetivos relacionados ao consumo.

A grande preocupação desta ideologia do desenvolvimento é demonstrar que é preciso o envolvimento de todos no processo, uma forma de conquistar novos mercados e justificar o sistema excludente gerado pela globalização. Veiga (2005) ainda cita que os esforços de desconstrução da ideia de desenvolvimento nunca apontam para uma verdadeira alternativa do desejo coletivo de evolução, ou seja, inviabiliza ou dificulta para que a maioria da população pobre possa conquistar o padrão de consumo e de qualidade de vida da minoria rica.

A preponderância desse crescimento econômico é atender as necessidades do mercado, usando, entretanto, um discurso de universalização do desenvolvimento (FURTADO, 1974). Com efeito, a ideia de progresso e de crescimento surge com forte “poder de seduzir”, criando desejos nunca realizados, falsas necessidades, escondendo a verdade e escamoteando o retrocesso (RIST, 1997). Para Rodrigues (2009), o conceito de desenvolvimento traz consigo uma parcialidade, objetividade política, envolvendo escolhas de quem o produziu, atende alguns interesses, muitas vezes desiguais e carregados de valor. Apresenta-se com uma ideia bem direcionada demonstrando evolução, crescimento, que se desenvolve de forma intencional, porém seu processo pode ser encaminhado para uma outra direção, podendo ser reorientado de acordo com o momento.

Com uma leitura crítica sobre a ideia de desenvolvimento, relacionado ao processo que este se deu nos países europeus e América do Norte, Chang (2004) afirma que são apregoadas ideologicamente por estas nações algumas experiências como sendo “boas práticas” a serem adotadas pelos países subdesenvolvidos, capacitando-os para a obtenção do desenvolvimento econômico. Assim deveriam seguir as recomendações do Consenso de Washington – privatizações,

desregulamentação de políticas macroeconômicas restritivas, liberalização comercial e financeira, criando instituições similares às existentes nos países desenvolvidos, principalmente nos anglo-saxões democracia com poder judiciário e banco central independentes e uma forte proteção aos direitos de propriedade. Porém, Chang (2004) demonstra que estes países não utilizaram estas recomendações quando estavam em processo de desenvolvimento, afirmando que se assim tivessem procedido não seriam hoje desenvolvidos.

Para o autor, estes países na atualidade estão “chutando a escada” já que adotaram no passado políticas protecionistas para suas indústrias e comércio. Entretanto, pregam hoje mecanismos de crescimento rumo ao desenvolvimento contrário àquelas que usaram, dificultando ou impossibilitando que os países em desenvolvimento conquistem o crescimento ou padrões econômicos similares às nações desenvolvidas.

Para Bauman (2007), a ideia de progresso deve estar aliada à solidariedade sólida da vida humana e não incutir nas pessoas uma competição líquida, gerando incerteza, insegurança e seus medos. Neste sentido, o progresso antes visto de forma otimista, “uma promessa de felicidade universalmente compartilhada e permanente, se afastou totalmente em direção ao pólo oposto, despótico e fatalista da antecipação” (BAUMAN, 2007, p. 16).

A verdade do progresso apresenta uma grande proximidade com o obsoleto, a insegurança, uma ausência do Estado frente as angústias sociais, já que os mercados passam a ser cada vez mais regulados pelos poderes da política global. Neste contexto os dilemas do local são jogados sobre os indivíduos, cabendo a estes encontrarem seus caminhos, desresponsabilizando as políticas nacionais, afinal os problemas são gerados globalmente.

Para Polanyi (2000), neste sistema, as nações perdem espaço para a produção industrial e a economia de mercado via concorrência, além disso, a desestruturação social tende-se a agravar. O autor afirma que os perigos deste sistema de mercado residiam na alienação cultural generalizada entre os trabalhadores levando a sociedade e o ambiente natural ao caos. Esta busca das atividades econômicas afastadas das relações sociais, ou seja, não determinadas pelas necessidades da sociedade, mas tão somente determinadas pela lei da oferta e da procura imposta pelo sistema produtivo direciona a população à busca do cego “progresso econômico”, destruindo seu meio de “habitação”. Desse modo, “em vez

de a economia estar embutida nas relações sociais, são as relações sociais que estão embutidas no sistema econômico”. O resultado só poderia ser a desarticulação social, a busca acentuada por produtos símbolo de progresso, diferenciando uns dos outros numa sociedade de consumo.

A busca humana de se expressar a partir dos símbolos encontra caminho fértil no automóvel, que somado às concepções de progresso ultrapassa a noção de utilidade, tornando-o significado de poder, de inclusão e também de alienação. A mercadoria que possui utilidade em suprir as necessidades humanas tem evidenciado, no espaço urbano, ausência da urbanidade, gerando violência e segregação:

O carro como símbolo da urbanidade é motivo de vários tipos de violência: o da poluição do ar que provoca, da violência do trânsito, do desgaste do trabalhador que dirige, durante o dia todo, um veículo; do carro mercadoria que pode ser roubado (...) e vendido para proporcionar a sobrevivência de alguns que, por sua vez, foram excluídos e violentados do acesso ao deslocamento do tão propagado como sinônimo de progresso (RODRIGUES 2002, P.84).

O discurso apregoado ao automóvel como objeto de inclusão e de desenvolvimento ou a dependência deste, por ser o principal modo de transporte nas áreas urbanas, ditando padrões culturais, apresenta-se carregado de condicionantes, de pesadas externalidades negativas à população, principalmente a de baixa renda. Esta parcela majoritária da população obrigada a fazer uso do transporte público em seus deslocamentos pendulares, se vê cada vez mais cerceada do seu direito de ir e vir, fruto do modelo de priorização do transporte individual.

Os desejos de estarem inseridos neste mercado de aquisição passam a agir diretamente nas relações coletivas, refletindo na mobilidade urbana, fortalecendo a exclusão e o apoderamento dos espaços públicos por uma parte segmentada da sociedade. Novas estruturas do sistema urbano são modeladas, abrindo novas possibilidades, visando atender aos interesses públicos e privados, muitas vezes conflitantes, principalmente quando se observam as transformações surgidas no meio das trocas, das comunicações e da busca crescente pelo transporte individual nas áreas urbanas (IPEA, 2011).

A grande parte dos recursos é direcionada a atender interesses que objetivam melhorar a capacidade viária do tráfego automobilístico e não a mobilidade e

acessibilidade das pessoas. Os símbolos de progresso marcados na forma da expansão da infraestrutura viária e dos variados mecanismos normativos e mercadológicos direcionados aos usuários do transporte individual resultam contraditoriamente em segregação, penalizando de forma veemente aqueles que não fazem uso do automóvel. Os graves problemas enfrentados no trânsito com perdas humanas e econômicas poderão e deverão ser circunstâncias mais que suficientes para o surgimento de medidas técnicas de caráter inclusivo, mudando o foco ideológico de progresso ancorado na crescente aquisição de veículos automotores para o transporte individual.

### **1.5 - As bases da política governamental: o modelo rodoviarista**

Os discursos predominantes na política do país desde a Segunda Guerra Mundial giravam em torno da necessidade de ocupar, integrar e defender o território brasileiro, pensamento este que foi estimulado e colocado em prática pelos governos através de projetos de ocupação, industrialização e exploração de recursos naturais. Com a edição do Decreto n. 5.294, em 2 de março de 1943, o governo fixa as despesas para a execução do “Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional” (Brasil, 1943). Os investimentos passam a ser direcionados aos transportes e à infraestrutura, seja para escoamento de produtos como também para ligação entre os principais centros urbanos do país - São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Esta estratégia política, iniciada em meados da década de 1940, foi incrementada a partir da década de 1950, principalmente após a criação do Banco do Nordeste do Brasil - BNB (1952), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - BNDE (1952) e da Petrobrás (1953). Observa-se que o crescimento então ocorre muito mais em razão da imposição da conjuntura histórica do período e das necessidades de serem criadas novas fronteiras contra o capitalismo internacional do que uma formação política nacional, como expresso por Furtado (1962); foi um crescimento sem uma política consistente que garantisse o desenvolvimento.

Os modelos importados pelos países subdesenvolvidos relacionados às regras econômicas adotadas nas nações desenvolvidas poderiam comprometer a sustentabilidade do desenvolvimento nacional. Ainda assim o otimismo, a

necessidade de se expandir e integrar o sistema produtivo nacional se faziam presentes nos planejamentos do governo:

As decisões de construir Brasília, de rasgar o território nacional, de sul a norte e leste a oeste, de grandes estradas e de abordar de frente o problema dos desequilíbrios regionais, assim como os movimentos de opinião visando a romper a anacrônica estrutura agrária, indicam claramente a direção em que estão apontando as forças mais progressistas do país. Se persistirmos nessa direção, teremos iniciado uma época de pioneirismo que poderá fazer do Brasil uma das áreas de maior dinamismo demográfico e ímpeto econômico do mundo, na segunda metade do século (FURTADO, 1962, p. 115).

Conforme citado, já no início da década de 1950 havia um grande movimento de entusiasmo no cenário nacional, fruto das convergências do final da Segunda Grande Guerra. Soma-se a isto o novo modo de vida que surgia nos centros urbanos, alavancado pelas camadas altas e médias da população, provocando aumento do consumo, que aliado à propaganda do período expandia a produção em série:

A crescente participação da mulher nas várias atividades e sua emancipação sexual – possível depois da invenção da pílula anticoncepcional, em 1954 – influenciou nas relações familiares, criando novos parâmetros para seu estabelecimento. Os hábitos cotidianos mudaram, acompanhando o ritmo acelerado da automação da produção padronizada, que até hoje torna aos objetos obsoletos antes que eles percam sua utilidade. A popularização do consumo, incentivado pela propaganda e pelo sistema de crédito, possibilitou a um maior número de pessoas tornarem o dia-a-dia mais agradável. Os eletrodomésticos facilitavam aos afazeres da casa, o carro possibilitava maior mobilidade na locomoção urbana, nas viagens de fim-de-semana e de férias anuais (2003, p. 13).

Depreende-se que a construção da política desenvolvimentista a partir do Estado ancorava-se na industrialização como modelo de se romper com o subdesenvolvimento e a dependência para com os países centrais. Para tanto, foi preeminente o envolvimento da sociedade nacional como mercado de consumo, avanço tecnológico através dos novos conhecimentos científicos, produção em larga escala de bens de consumo duráveis e sua reprodução e distribuição nos principais centros consumidores do país. É a partir desta centralização dos aparelhos de



Estado em áreas privilegiadas do país que se organizam as bases para os processos de industrialização.

A partir dos grandes projetos idealizados pelo Estado de incremento à indústria, somado às políticas de integração, consubstanciadas na infraestrutura dos transportes, é que a urbanização ganha fôlego, criando grandes centros populacionais ou uma “urbanização sem industrialização” (OLIVEIRA, 1982). O Estado brasileiro então direciona suas ações às instituições, às grandes corporações capitalistas, ficando estas encarregadas de direcionar as formas de pensar e agir das pessoas.

A aliança entre o capital comercial e as políticas de Estado materializa-se nos incentivos à indústria automobilística e na propagação do uso do automóvel como expressão de progresso. A sintonia da política do governo brasileiro em meados da década de 1950 com o discurso capitalista do progresso técnico propagado pelo modelo de produção da indústria automobilística divulgavam a ideia desenvolvimentista pelo país. Desse modo, novos paradigmas de gestão pública deveriam ser adotados, visando a modernização econômica e social, formando novas mentalidades e adaptações ao desenvolvimento das novas técnicas.

Para Weber (1994, p. 39), a ação economicamente orientada a partir do Estado, via construção da infraestrutura e fornecimento de recursos naturais, somado ao aparato técnico capitalista montam as bases para o desenvolvimento das indústrias automobilísticas no país. O êxito deste projeto ancorava-se em uma ação coordenada em que seus agentes principais – Estado e capitalismo – planejavam os melhores meios para atingir fins determinados, dominando recursos naturais, a organização da sociedade, as condições materiais da vida, permitindo a reprodução material do capital.

O crescimento econômico contraditório vinculado às necessidades de mercado e de classes exclusivas marca a idealização do automóvel como expoente da união entre Estado e capital monopolista. Para Goldenstein (1994, p. 32), a aliança entre os países desenvolvidos e as elites nacionais garantia a apropriação e remessa dos excedentes ao exterior e consumo de luxo interno, mantendo os privilégios e impedindo o desenvolvimento do país.

A contradição reside no atendimento das classes médias, ambicionadas em incorporar em seu estilo de vida novos instrumentos de desejo, penalizando a médio e longo prazo as classes mais baixas, as quais não participam do progresso

econômico. O que se discute então são os direcionamentos do sistema de transportes verificados na ideologia de progresso, a partir da década de 1950, focalizados nos grandes investimentos internacionais das indústrias automobilísticas, como expansão do capital e auferição de lucros à custa de intensos sacrifícios nacionais.

Conforme Rodrigues (2003, p. 68), a criação da Comissão de Desenvolvimento Industrial em 1951 elabora as “diretrizes básicas de estímulo a implantação da indústria automobilística, obedecendo às etapas de criação da indústria de autopeças e acessórios, fabricação de veículos de carga e utilitários e produção de automóveis”. Acrescenta-se também o crescimento da capacidade de refino de petróleo pela Petrobrás a partir de 1953, a disponibilidade de matéria-prima para a produção das indústrias automobilísticas, dado ao crescimento da siderurgia e às melhorias na malha viária devido a expansão das estradas pavimentadas<sup>10</sup>.

Com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) e da decretação do Plano Nacional da Indústria Automobilística, em 1956, o que se pretendia era estimular a produção de veículos de carga, essencial para a política desenvolvimentista; entretanto, o que se viu foi a produção em série de automóveis para o transporte individual direcionados à classe média.

Após os diagnósticos da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos e do Grupo Misto Cepal - BNDE, o governo de Juscelino Kubitschek lança o Programa de Metas, em fevereiro de 1956 (BRASIL, 1958). Tinha como pretensão identificar e estimular setores que pudessem apresentar capacidade de crescimento, ampliando a infraestrutura existente, principalmente nas áreas de energia e transportes, servindo de “base para a instalação de um parque industrial mais avançado”.

No setor de transportes as metas oito e nove estabeleciam, respectivamente, a pavimentação de cinco mil quilômetros de rodovias e a construção de mais 12 mil quilômetros até 1960, enquanto a meta 27 focalizava-se na indústria automobilística, estabelecendo a produção de 170 mil veículos no território nacional até este mesmo ano. Na análise de Faro e Silva (2002, p. 86 - 105), findado o prazo estabelecido no

---

<sup>10</sup> Com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek o Estado passa a ter como investimentos prioritários nas áreas de energia, transporte, indústria de base e educação, adotando por vez, o modelo rodoviarista de investimentos. Faro, Clovis de. Silva, Salomão L. Quadros da. A década de 50 e o Programa de Metas. In: Gomes, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

“Plano de Metas” observa-se que a meta de pavimentação de rodovias foi ultrapassada em 24% e a de construção de rodovias foi também superada em 24,8%.

Com relação à meta vinte e sete verifica-se a ênfase dada à indústria automobilística - símbolo da política desenvolvimentista do governo JK, o que pode ser analisada a partir do crescimento da produção de automóveis na época, superando a meta em 17,2%. Além da superação das metas, marca também o período o grande grau de diversidade da produção automobilística, sejam caminhões, automóveis e utilitários, visando atender o mercado emergente da elite nacional e propagar o símbolo do progresso pelo país, facilitados pelos grandes eixos rodoviários que foram construídos.

A união do Estado com a elite nacional e os grandes capitalistas estrangeiros se encarregam deste desenvolvimento dependente, já que a modernização do país se fazia através da entrada maciça de capitais externos, ficando o Estado encarregado de montar a infraestrutura necessária para o progresso da economia. Esse crescimento muito se deveu à articulação dos objetivos que foram traçados, propiciando, no caso das indústrias automobilísticas, desenvolverem setores da metalurgia, borracha, materiais elétricos, refinarias de petróleo, o que possibilitou melhorias no campo social, ainda que bastante concentrada na região centro-sul. Faro e Silva (2002) ressaltam que na década de 1950, se comparada às anteriores, houve um ganho real em 22% no salário mínimo, o que denota, neste sentido, um crescimento com indicativos de desenvolvimento.

Organizado o modelo rodoviarista no Brasil - produção em larga escala pelas indústrias automobilísticas, infraestrutura viária de acesso aos principais centros de desenvolvimento econômico do território nacional, ainda que muito delas precárias - restava disseminar no meio social os produtos deste desenvolvimento e, conseqüentemente facilitar sua aquisição. Desta feita, para Furtado (1968, p. 19), o Estado necessitava de um “projeto de autotransformação social”, que além do aumento da oferta de bens deveria também criar na coletividade suas próprias aspirações, de forma autônoma e não apenas receber as imposições do mercado externo. O ponto chave para o desenvolvimento interno seria evitar a concentração da renda, dificultando a tendência de diversificação do consumo das elites, que eleva os preços dos produtos dado as reduzidas dimensões de aquisição destas minorias privilegiadas.

A tomada de consciência interna seria o ponto de partida do estudo do crescimento, as escolhas de forma livre levariam ao envolvimento da população e ao progresso da técnica, conseqüentemente ao aumento da produtividade e à redução dos preços, elevando a renda daqueles que obtêm os produtos. Com efeito, a partir destas análises, o caminho encontrado foi aumentar o poder de compra da população, incentivar a produção em série, o que se observou no ganho real dos salários da população e nas políticas de produção adotadas pelas indústrias automobilísticas. Assim reforçavam-se a especialização da produção e a intensificação das trocas; internamente, a base da tecnologia externa solidificando a dependência nacional:

Enquanto Adam Smith via na divisão social do trabalho o processo por meio do qual as forças produtivas podiam desenvolver-se e generalizar os benefícios do capitalismo, inclusive em âmbito internacional, Marx já o focalizava como uma das formas pelas quais se concretizavam as relações de alienação e antagonismo que estão na base do capitalismo (IANNI, 2007, p. 15).

Não medir conseqüências deste crescimento exagerado transformando a maioria da população em mero espectador ou alienando-a<sup>11</sup>, fazendo acreditar que faz parte deste processo, assim caracteriza-se a sociedade até a chegada do novo regime. Apesar das mudanças políticas ocorridas após 1964 o paradigma voltado à idealização do automóvel como símbolo de progresso não somente permanece como é fortalecida, afinal, a união entre Estado e os poderes hegemônicos internacionais se fazia cada vez mais forte, acabando por se tornar benéfica para assegurar os privilégios da burguesia nacional e internacional, ao mesmo tempo em que impossibilita o desenvolvimento nacional:

Ignorou-se que a apropriação dual do excedente econômico – a partir de dentro pela burguesia nacional; e, a partir de fora, pelas burguesias das nações capitalistas hegemônicas e por sua superpotência – exerce tremenda pressão sobre o padrão imperializado (dependente e subdesenvolvido) de desenvolvimento capitalista, provocando uma

---

<sup>11</sup> O somatório; grande crescimento das indústrias de base, transporte, energia e o discurso ideológico do período, típico do populismo que se instala no governo de JK, a má distribuição de renda e a dependência externa veio a aparecer nos governos posteriores. Velloso, Mônica Pimenta. A década de 50 e o Programa de Metas. In: Gomes, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

hipertrofia acentuada dos fatores sociais e políticos da dominação burguesa (FERNANDES, 1987, p. 292).

Para tanto, a burguesia passa a ter “três funções”, seja para preservar o status quo político, social e cultural; ampliar a dependência nacional para com os capitalistas hegemônicos e, por fim, unificar o controle direto e indireto do Estado. Ainda para Fernandes (1987), a revolução burguesa foi desde seu nascedouro atrelada à dominação imperialista, forte populismo interno, enquanto o desenvolvimento surge com discursos vazios e sem perspectivas sólidas, sem um projeto concreto ou expansão de uma ideia de desenvolvimento próprio. Verifica-se que o aumento das práticas capitalistas de forma rápida, da industrialização e da urbanização reduziram os processos de revolução ou contestação social ao regime burguês concentrador.

Esta cordialidade das lideranças políticas aliadas ao recebimento de privilégios propiciaram a priorização do modelo rodoviário no país, o que influenciou diretamente no crescimento dos pólos regionais e, conseqüentemente, nas contradições do trânsito nas áreas urbanas. Esta visão capitalista clientelista dificulta a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, a diminuição da desigualdade social e a garantia da sustentabilidade ambiental, social e econômica.

A dificuldade de separar política pública com objetivos privados de mercado tem sido percebida nas ações de governo voltadas aos benefícios fiscais dispensados à indústria automobilística e aos incentivos à população em adquirir seu automóvel de uso individual. A união política e capital reforça a ideia de crescimento a partir da aquisição de novos produtos tornando estes determinantes na maneira de agir, de pensar e de sentir das pessoas. Para Durkheim (2001, p. 3), é “incontestável que a maioria de nossas ideias e tendências não sejam elaboradas por nós, mas nos vêm de fora, conclui-se que não podem penetrar em nós senão através de uma imposição”. Com efeito, a formação do desejo e das necessidades, bastante atribuídas ao transporte individual não é concebida pelo indivíduo de forma livre, autônoma, existem forças que o direcionam passivamente à aquisição.

O uso do veículo como transporte individual passa a ter importância além de sua utilidade de deslocamento a lugares específicos e restritos, dificultado através do transporte coletivo, da comodidade nas pequenas distâncias. Este uso age no

subconsciente, na sensação de conquistas e vitórias das pessoas, na sua materialização e demonstração de seu novo status, reconhecendo-o através do objeto. Para Marcuse (1979), o uso do automóvel está além das questões relacionadas à necessidade, possuindo uma dimensão de alienação, pois em um veículo:

Sinto a sua beleza, seu brilho, sua potência, sua conveniência – mas então me apercebo do fato de que dentro de um prazo relativamente curto ele se deteriorará e necessitará de reparos; de que a sua beleza e superfície são ordinárias, sua potência desnecessária, seu tamanho uma idiotice; e de que não encontrarei um local para estacionamento (MARCUSE, 1979, p. 210).

O padrão de crescimento ou expressão simbólica de desenvolvimento imposto ao homem através do consumo, da aquisição e uso rotineiro do automóvel expõe suas frustrações através da vitimização, dos congestionamentos perceptíveis no trânsito, do alargamento do espaço-tempo quando se pretendia reduzi-lo. A propagação da audiência cativa, a ofensa, a indevassabilidade das pessoas também tem sido um símbolo, uma oportunidade de expressar suas conquistas através dos sons cada vez mais potentes nos veículos. Somam-se a isto outras variáveis intervenientes nesta expressão, como o uso de bebidas alcoólicas, de drogas, excesso de velocidade e desrespeito às normas de trânsito, resultando em acidentes e mortes.

Para Ianni (2007), a força do sistema capitalista não está apenas nas relações econômicas, nas trocas de mercado, mas muito além destas, com poder de destaque a ideologia apregoada às necessidades impostas à mente humana, criando fetiches, desejos que jamais serão alcançados. A sociedade capitalista se reproduz necessariamente das falsas necessidades que os indivíduos passam a ter, sem isto o consumo tenderia a se estabilizar, racionalizando conforme apenas as verdadeiras utilidades dos produtos adquiridos.

O convencimento ao consumo passa então a ser obrigatório, cabendo às indústrias agirem diretamente na consciência das pessoas, fazendo com que elas tenham certeza da necessidade de novas aquisições, tendo as mercadorias um valor além de mercado, um valor simbólico, de veneração, místico, uma dependência alienada. Assim, segundo Marx (1977), o sistema de produção da vida material condiciona o processo de vida social, política e intelectual. Esta produção material e as relações sociais materialistas que se processam entre os indivíduos a

partir da aquisição dos bens que se desejam passam a ser preponderantes na formação das consciências, havendo aí perdas na autonomia individual.

O pensamento da política desenvolvimentista do Estado e dos capitalistas, ou pelos menos naquilo que queriam passar à sociedade, era que a produção das indústrias automobilísticas e todo o seu sistema de produção induziriam o desenvolvimento de outros segmentos produtivos, generalizando seus benefícios a toda a população. Porém, o que se verifica foi a criação de alienação, antagonismos e exclusão, principalmente suas consequências no trânsito e na espacialidade produzida no urbano.

Para Castells (1996, p. 500 - 506), além do simbolismo espacial no meio urbano, segregando pobres e ricos, existe a formação de um estilo de vida próprio, característico de uma sociedade de consumo com padrões elevados, ainda que não o seja de forma autônoma. Assim se forma a segmentação de classes, a maneira combinada de se vestirem, no uso do automóvel como expressão de superioridade econômica e cultural formando seus ritos e seus símbolos. Estes valores também são formados a partir de inspiração, de influências de uma minoria privilegiada que com seu padrão de consumo típico de classe média contagia as massas. “Há inclusão de tendências contraditórias derivadas de conflitos e estratégias entre atores sociais que representam interesses e valores opostos” (CASTELLS, 1996).

Outro impulso à inserção parte da racionalidade técnica e da propagação das mercadorias como mecanismos de inclusão. Com efeito, o consumo então deixa de ser segmentado, a aquisição do veículo e o uso do transporte individual passam a ser massificados:

Esta orientação particular da tecnologia condiciona a evolução do sistema produtivo, o qual deve adaptar-se para assegurar a difusão social de muitos dos produtos inicialmente reservados às minorias de altas rendas. Assim, se a orientação da técnica foi no sentido de mecanizar o transporte individual das minorias de altas rendas – forma de assegurar a expansão do consumo destas em certa fase evolutiva -, a busca subsequente de economias de escala levará as empresas a tirar proveito da elevação do salário real para difundir entre a massa da população hábitos similares de transporte, ainda que isso implique custos sociais indiretos consideráveis e leve à degradação da qualidade da vida do conjunto da população (FURTADO, 1981, p. 17 e 18).

Desse modo a sofisticação, a inovação e o obsolescência são essenciais para despertar novas necessidades, desejos nunca satisfeitos, servindo de diferenciação

social, de classes, o ter como materialização do poder – as suas contradições. Aqui não há espaço para conscientização, no sentido preservacionista, não se pensam consequências, busca-se conforto, bem-estar ainda que dependente, sem autonomia. A ideologia de progresso técnico também atende este interesse, que somado à criação contínua de demandas reforça a acumulação.

Para os gestores da indústria automobilística esta tem uma função primordial no país; afinal, conforme demonstração da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA o Brasil ainda tem um amplo mercado a crescer para a aquisição de automóveis. Conforme se vê através da figura 01, na percepção dos fabricantes de automóveis, a proporção entre habitantes e veículos automotores, se comparada aos países desenvolvidos, ainda é bastante elevada, ou seja, há muitas pessoas que ainda não adquiriram seu veículo automotor.

PAÍS/COUNTRY	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Estados Unidos/United States	1,2	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Austrália/Australia	1,9	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4
Itália/Italy	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Canadá/Canada	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6
Espanha/Spain	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6
Japão/Japan	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
França/France	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Reino Unido/United Kingdom	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7
Áustria/Austria	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7
Alemanha/Germany	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,9	1,9	1,8	1,8
Bélgica/Belgium	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8
Suécia/Sweden	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
República Tcheca/Czech Republic	2,4	2,5	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0
Coréia do Sul/South Korea	3,6	3,4	3,3	3,2	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7
México/Mexico	6,1	5,5	5,5	5,0	5,0	4,7	4,1	3,8	3,6	3,5
Argentina/Argentina	5,3	5,5	5,5	5,6	5,7	5,2	4,8	4,7	4,5	4,0
<b>BRASIL/BRAZIL *</b>	<b>8,6</b>	<b>8,4</b>	<b>8,4</b>	<b>8,2</b>	<b>8,0</b>	<b>7,9</b>	<b>7,4</b>	<b>6,9</b>	<b>6,5</b>	<b>6,1</b>

Fontes/Sources: Adefa (Argentina/Argentina), Anfaeva, Anfia (Itália/Italy), Jama (Japão/Japan), Kama (Coréia do Sul/South Korea), VDA (Alemanha/Germany), Wards Communications (Estados Unidos/United States).

\* Estimativa. / Estimate.

Figura 01: Habitantes por veículo automotor 2001/2010

Fonte: ANFAVEA, 2012

Conforme o relatório anual da (ANFAVEA, 2012) a participação da indústria automobilística no PIB industrial brasileiro passou de 12,5% no ano de 2010 para 18,2% no ano de 2011, um aumento de 45,6% neste período. Também a importância deste setor industrial para o país é demonstrado no setor de emprego, já que no ano de 2000 havia 98.614 pessoas empregadas e em 2011 o setor industrial automotivo empregava 146.043 trabalhadores, um aumento de 48,1%.



Nesse modelo de desenvolvimento reside a estratégia de fomentar progresso econômico e social por todo o território do país, o que também contribui para dificultar a identificação do poder de dominação econômica e ingerência política das grandes potências capitalistas. Nesse sentido, a força do discurso ganha centralidade, impondo às pessoas a necessidade de avançar, de adquirir e expor suas conquistas, na ilusão de que fazem parte do progresso. Para manter a ideia de crescimento socioeconômico, de inserção, de fazer parte do grupo, deve haver o objeto que materializa a diferenciação social e de classes. Ou seja, nada mais convincente e explícito de que o uso do automóvel, expandindo suas expressões e seus costumes que são típicos às massas.

Neste cenário o crescimento e o progresso econômico não possuem relação com o desenvolvimento na perspectiva da inclusão, da melhoria dos recursos e dos meios para termos uma vida da qual temos razão para valorizar, pois:

O desenvolvimento tem de estar relacionado, sobretudo com a melhora da vida que levamos e das liberdades que desfrutamos. Expandir as liberdades que temos razão para valorizar não só torna nossa vida mais rica e mais desimpedida, mas também permite que sejamos seres sociais mais completos, pondo em prática nossas volições, interagindo com o mundo em que vivemos e influenciando esse mundo (SEN, 2010, p.29).

O desenvolvimento e crescimento econômico, apesar de diferente, juntos cumprem os seus papéis, focalizados nas pessoas e no aumento das riquezas respectivamente, ambos possibilitam uma vida melhor e mais feliz para todos. Ainda segundo Sen (2000), a expansão da liberdade deve ser o fim e o meio para o desenvolvimento, eliminando todo tipo de privação, o que contribui significativamente para o progresso econômico. O modelo ideal de crescimento, ligado à renda e riqueza, somando-se a esta a concepção de desenvolvimento relacionado à inclusão e emancipação das capacidades humanas, são pré-requisitos indispensáveis que devem ser considerados quando da implementação de quaisquer ações, público-privado, que têm como fim a vida coletiva.

Nesta premissa bastante abrangente, o termo desenvolvimento possui interface com a segurança no trânsito, pois pensar no crescimento espacial das cidades e em melhorias do poder aquisitivo da população nos remete a maior

preocupação com uma mobilidade urbana mais inclusiva e segura a todos os cidadãos, independentemente da opção modal. É notório que não podemos esperar um desenvolvimento social sem haver crescimento econômico, sendo este um motor importante e essencial para as melhorias do padrão de vida e qualidade de vida das pessoas, principalmente quando se observa a estrutura urbana das médias e grandes cidades.

Somente a partir da formação de uma consciência crítica afastando do discurso ideológico econômico que tem a intenção de impor tão somente o pensamento mercadológico é que conseguiremos apresentar outro olhar social humano, de alteridade e de desenvolvimento inclusivo. Esta inclusão também ocorrerá a partir da elaboração das redes estruturais urbanas ligadas à circulação, priorizando o sistema de transporte público.

Tem sido recorrente nas políticas desenvolvimentistas a expansão das vias de circulação, bem como as melhorias visando a maior fluidez no trânsito, aumentando a velocidade. Estas também têm sido as principais reivindicações dos usuários, aqueles que fazem uso do transporte individual. Para Brinco (2006, p. 13) “o atual modelo centrado no automóvel concede uma quase irrestrita mobilidade aos que dele usufruem ao mesmo tempo em que limita substancialmente a dos que dele são desprovidos”. A construção do estilo de vida centrado no automóvel, facilitando sua aquisição através de longos financiamentos, disseminação da ideia de ascensão social ou melhoria da renda a partir do bem que passa a ter, constrói novas dimensões sobre o sujeito e o objeto veículo.

### **1.6 - A busca por reconhecimento a partir do automóvel**

A busca de reconhecimento através do automóvel, do respeito, da formação de uma identidade própria, da capacidade de demonstração e de notoriedade impulsiona os indivíduos a aderirem cada vez mais à busca pelo transporte individual. Para Honneth (2009, p. 211), as “relações sociais de reconhecimento” abrangem as dimensões da esfera emotiva, da estima social e a jurídica-moral. Na esfera emotiva aparece a necessidade de suprir carências afetivas, influencia positivamente nas relações primárias de amor, amizade, a autoconfiança, ao esquecimento de maus-tratos e violações sofridas e na maior possibilidade de proteção à integridade física e na formação de uma personalidade própria. Nessa

dimensão há um reforço na confiança do indivíduo, sendo fator preponderante para a concretização de projetos de autorrealização.

Relacionado à estima social é um reforço nas capacidades e propriedades do homem, o bem material que o individualiza dos demais, inserindo-o em uma nova comunidade de valores diferenciados, um novo padrão que se afasta das ofensas e desrespeito sofridos, formando sua honra e dignidade. Entretanto, esta nova formação cultural ou hierarquia social de valores ancorada no objeto automóvel pode degradar algumas formas de vida ou crenças consideradas de menor valor, retirando dessas pessoas a possibilidade de atribuir um valor social as outras modalidades de locomoção. Esta degradação valorativa do uso de outros modos de transporte (TNM e coletivo) reforça a necessidade de aquisição do automóvel como forma de conquistar o reconhecimento, a honra e o status social.

No reconhecimento jurídico-moral aparece a imputabilidade, a sensação da responsabilidade, da formação de direitos, da garantia do autorrespeito, afastando-se das privações e exclusões sofridas, formando uma integridade social facultando-lhe praticar um ato, possuir, usar e exigir com autonomia. Ultrapassar as barreiras que impedem a formação do autorrespeito moral requer bloquear os “modos de desrespeito pessoal, infligidos a um sujeito pelo fato de ele permanecer estruturalmente excluído da posse de determinados direitos no interior de uma sociedade” (HONNETH, 2009, p. 216). Para o autor, a concepção de direitos deve relacionar-se a satisfação social que uma pessoa adquire de forma legítima, a conquista de suas pretensões individuais, garantindo autonomia pessoal, formando um sentimento de status que contribui na interação social.

Já o entendimento sobre moral deve passar prioritariamente sobre o sentimento de “vergonha”, como uma espécie de “rebaixamento do sentimento do próprio valor” que é vivenciado no meio social e que pode desencadear em frustrações nas expectativas, nos desejos e realizações pessoais. A igualdade de valor jurídico-moral perante os demais indivíduos torna este sujeito reconhecido como pessoa dotada de capacidades.

O automóvel cumpre as três dimensões na medida em que desperta a capacidade emotiva – autorrealização, de estima social – formação da honra e da dignidade e a dimensão jurídica-moral – status e autonomia no relacionamento social. A obtenção do reconhecimento através do automóvel como meio de exposição da nova realidade, o veículo materializando as conquistas individuais,

possibilita apresentar uma ideia de superação, de mudança no estilo de vida. A simbologia de superioridade quando da posse do bem, sensação de bem-estar, de poder, elevação da autoestima, o sentir-se reconhecido a partir do automóvel naturaliza e racionaliza sua aquisição. Neste sentido parece que caberá ao governo tão somente possibilitar meios para garantir o dito conforto.

A busca individual pelo automóvel é fruto de uma relação social, o interesse do indivíduo não é simplesmente a posse do bem material, seu objetivo é salvaguardar uma situação de imposição social. O apego do homem ao veículo relaciona-se a interesses arraigados no meio social, ao que lhe é proporcionado: sensação de bem-estar, ascensão social, poder – amplamente explorados pelo sistema de mercado que vai além da relação econômica e/ou de necessidade.

Formados as bases para a aquisição do veículo, ou seja, aumento do poder de compra, simbologia de superioridade quando da posse do bem, sensação de bem-estar com elevação da autoestima, depreciação na qualidade do transporte coletivo, somado à ideologia das necessidades apregoada de forma rotineira pelas grandes empresas, a aquisição do automóvel torna-se contraditoriamente algo natural e racional, obscurecendo a capacidade crítica das pessoas e criando uma adaptação diante da realidade, produzindo o conformismo imposto pela dominação vigente.

O projeto de modernização do país impediu a formação de um processo de esclarecimento e de uma forma de vida emancipada, convertendo em sua própria autodestruição. Compromissos políticos com segmentos empresariais e o estilo de vida da classe média resultam “em estratégias de modernização orientadas para o automóvel, que frequentemente negligenciam as necessidades de pedestres e passageiros de transporte público” (VASCONCELLOS, 2000, p. 163).

Se antes o transporte individual estava ligado à elite, sua propagação às massas tinha esta ideia de maior inclusão, crescimento, autorrealização, respeito e status, entretanto, na atualidade, diante das questões que envolvem o trânsito urbano, este discurso ideológico não mais se sustenta. Se no passado a luta individual estava baseada na aquisição do automóvel, servindo do veículo para a obtenção do reconhecimento no meio social, hoje se tem uma luta coletiva para poder usá-lo.

Para Honneth (2009, p. 256), uma luta por reconhecimento só pode ser considerada social “na medida em que seus objetivos se deixam generalizar para

além do horizonte das intenções individuais, chegando a um ponto em que eles pode se tornar a base de um movimento coletivo”. Nota-se que reconhecimento social deve possuir uma sustentação e interesse coletivo, uma universalização dos benefícios, incorporando respeito mútuo, reciprocidade, inclusão e promoção das capacidades a todos, não devendo, em nome desse reconhecimento individual, ocorrer cerceamento de liberdade e de segurança a outrem. Falar na existência de reconhecimento a partir do automóvel requer então que se pense em novas estratégias que considerem a acessibilidade e a mobilidade e não simplesmente a capacidade de autonomia na circulação, a melhoria na fluidez, na sensação de poder e bem-estar a segmentos individualizados.

Este paradigma de reconhecimento a partir do objeto automóvel somente tem se sustentado porque as políticas do Estado sobre o trânsito afastaram-se das concepções sistêmicas sociais relacionadas às formas diversificadas de apoderamento dos espaços urbanos, resultando na adoção de medidas que reproduzem ideologias políticas tecnicistas e econômicas, garantindo a reprodução capitalista e a legitimidade perante a população. Portanto, não se pode aceitar apenas a percepção de que os automóveis estão associados a fatores como status, poder, privacidade, pois se corre o risco de simplificar a explicação associada à utilização de veículos automotores.

Na verdade, o automóvel está vinculado a um conjunto de valores, ao processo de desenvolvimento econômico, ao impasse entre transporte particular e coletivo. Se por um lado a nova classe média não abre mão de seus valores em relação ao carro, por outro o transporte público não oferece qualidade e incentivo ao seu uso, ou seja, “limitar o uso do automóvel significa reduzir ou até mesmo inviabilizar a eficiência na execução de rede de atividades, sem alternativa de compensação” (VASCONCELLOS, 1993, p.25). A construção deste estilo de vida ancorado no automóvel, o crescimento horizontal das cidades, a deficiência no transporte coletivo e no uso do TNM passa a ter reflexos diretos na insegurança no trânsito, vitimando principalmente aqueles que não fazem uso do automóvel.

### **1.7 - Os impactos da ideologia automobilística na (in) segurança no trânsito**

Muito se tem discutido sobre o crescimento da frota de veículos automotores no país, sendo visto ora como resultado do crescimento econômico ora como consequência das ações ineficientes do Estado no tocante às medidas de incentivo

ao transporte coletivo. Também há discursos direcionados para a melhoria do bem-estar, inserção em um novo padrão de consumo, crescimento da classe média, formando no imaginário popular uma ideia de desenvolvimento e inclusão (BRASIL, 2004 e 2007). Entretanto, têm ganhado força argumentos de que esta ideologia de progresso atribuída ao crescimento da frota de veículos nada mais é do que a tentativa do Estado de camuflar a segregação, a discriminação, clientelismo e a cooptação diante da ausência de políticas voltadas à implementação da mobilidade e acessibilidade urbana de fato. (VASCONCELLOS, 2001; MATOS e SOARES, 2010).

Um dos impactos mais veementes desta política ideológica de incentivo ao transporte individual está no completo abandono do transporte público, visto como um sistema que integra ações de gestão a partir do Estado. Nesse prisma, a infraestrutura viária urbana preferencial ao transporte de massa, a vinculação das políticas de uso do solo e transporte devem oportunizar a inclusão e acesso de todos aos benefícios que a cidade tem a oferecer. Para tanto, destaca-se que:

O transporte público é um importante elemento de combate à pobreza urbana. No entanto, o percentual da renda média familiar gasto com o transporte urbano aumenta conforme diminui a renda da família. Ou seja, além dos mais pobres serem mais dependentes dos transportes coletivos, modo de deslocamento não priorizado nas políticas urbanas da maioria das cidades brasileiras, eles ainda devem pagar relativamente mais caro para utilizá-los. Assim, se o serviço não for adequado às necessidades da população mais pobre, ele se torna um empecilho ao acesso às oportunidades e atividades essenciais – uma barreira social (Ministério das Cidades, 2004).

A questão da barreira social torna-se fator inibidor para aqueles que não podem fazer uso do transporte particular, ao mesmo tempo em que são obrigados a recorrerem ao sistema de transporte coletivo de baixa qualidade e com preços mais elevados. A isto se deve o fato de que as “políticas públicas”<sup>12</sup> afastam-se das ações de priorização do transporte de massa, ocorrendo a perda de passageiros do transporte coletivo para o particular, o que dificulta a livre circulação de passageiros

---

<sup>12</sup> Souza (2006) define políticas públicas como o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real.

de baixa renda. Esta crise do transporte público, evidenciada na queda da demanda e da produtividade, revela a consequência da gestão pública direcionada ao transporte privado e ao paradigma ideológico atribuído ao automóvel.

A parcialidade das políticas públicas validadas por aqueles que podem e que fazem uso do transporte privado, as razões apontadas para a insegurança no trânsito das cidades recaem sobre o comportamento violento e abusivo dos motoristas, ou seja, é um problema a ser tratado de forma individualizada e não coletivo. A solução então passa pela restrita punição dos motoristas infratores com multas, perda de pontos na carteira, apreensão de veículos e prisão daqueles que cometem crimes.

Por outro lado, a insegurança no trânsito que se vivencia diuturnamente tem conduzido a população a aceitar passivamente que os acidentes e mortes violentas ocorridas são causados tão somente por caso fortuito, um evento imprevisto e fora do controle dos envolvidos, ou seja, o resultado de um perigo não percebido. Os casos considerados erros humanos, aqueles acidentes em que os envolvidos percebem o risco, entendem o que deve fazer para se evitar, porém assume o risco de se produzir o resultado, encontra-se em verdadeira batalha jurídica entre a culpa e o dolo<sup>13</sup>.

As incipientes e voláteis campanhas educativas de paz no trânsito têm sido ofuscadas pelo grande poder da mídia difusora do uso do automóvel como ferramenta de status, de transformação social e de melhorias na mobilidade urbana. No poder midiático o objeto de desejos e de conquistas exclui os congestionamentos, pessoas, o espraiamento urbano, os acidentes, as mortes e os custos sociais e econômicos provenientes do atual sistema de trânsito. Para Damatta (2010), a sutileza no primeiro presente à criança, o menino empurrando seu primeiro carrinho, dá satisfação em saber que aquele filho, ainda menor de idade, já dirige muito bem, da sexualidade e conquistas amorosas atreladas ao automóvel, da

---

<sup>13</sup> O art. 18 do Código Penal diz que: I – doloso, quando o agente quis o resultado (dolo direto) ou assumiu o risco de produzi-lo (dolo indireto ou eventual). Nesta última parte consideram-se os casos expressos no art. 291 do CTB em que o agente dirige sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; participa, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente. Nos casos de culpa por negligência, imperícia e imprudência, em que não houve a previsão do resultado por descuido, desatenção ou desinteresse do agente como os crimes descritos no art. 302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor; art. 303 - Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor.

recompensa por aprovação em um processo seletivo são algumas questões que enaltecem o automóvel e, não raro, desvaloriza vidas humanas.

A amalgama conflituosa correlacionando o automóvel às conquistas, à bebida alcoólica, às drogas, à velocidade como forma de prazer, validada pela política ideológica do Estado progressista e desenvolvimentista expõem as pessoas a uma dupla perversidade. Primeiro, o poder midiático empresarial e ideológico estatal incute nas pessoas a ideia de crescimento, alienando-as ao instrumental técnico causador de sua própria prisão, congestionamento, endividamento, aumento das distâncias e do tempo. Segundo, as responsabilidades pelo caos, infrações, acidentes e mortes recaem exclusivamente no indivíduo, sendo recorrentes nas campanhas educativas promovidos por entes públicos e privados afirmarem que a imensa maioria dos acidentes tem como causador o usuário da via.

A título de exemplo verifica-se na legislação em vigor a permissão irrestrita a propagandas publicitárias de incentivo ao uso de bebidas<sup>14</sup> com teor alcoólico até 13 graus, o que inclui cervejas, vinhos, espumantes e diversos outros. Entretanto, se um motorista for abordado em uma blitz de trânsito e constatado em teste de alcoolemia concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue estará este condutor incorrendo no art. 306 da Lei no 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Isso equivale dizer que duas doses de destilados e de vinho ou duas latas de cerveja - amplamente divulgada e autorizada pelo Estado como produto de lazer, de conquistas e de prazer, correlacionada e ao veículo e às grandes empresas do setor de bebidas - já são suficientes para elevar a autoconfiança, a euforia e as imprudências, colocando em perigo todos os usuários das vias.

É preciso esclarecer que as ações restritivas de álcool e direção devem ser fortalecidas, seja através de campanhas educativas, fiscalização e punição, o que requer, em primazia, uma nova postura do Estado evitando o contrassenso de se autorizar a propagação do uso de bebidas alcoólicas, as quais têm, em grande parte, consumidores condutores de veículo automotor. A força ideológica e midiática

---

<sup>14</sup> O Decreto Nº 2.018, de 1º de outubro de 1996, regulamentado pela Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas.



das empresas automobilísticas e do assédio das fabricantes de bebidas alcoólicas não deve sobrepor à segurança dos usuários das vias públicas.

No Brasil as infrações e os crimes de trânsito quando coibidos são, em regra, criticados, portanto possuem ações pontuais e efêmeras. Confirmado o crime de trânsito, o sistema jurídico encontra-se em um rol de opções ou contestações pelas quais raramente os criminosos são punidos, já que predomina a visão da culpa e não do dolo. Nestes casos, a penalidade torna-se bastante branda, não servindo de desestímulo aos novos infratores e criminosos, o que contribui para o aumento das infrações e dos acidentes com mortes violentas no trânsito.

A relação dos usuários das vias com as normas de circulação torna-se então conflituosa, prevalecendo a força do veículo que se usa e o poder de acesso ao sistema jurídico que cada envolvido no acidente possui. Assim, estamos diante de uma realidade explícita no trânsito, sendo as principais vítimas pedestres e ciclistas e os maiores responsáveis condutores motorizados, os quais o sistema penal atribui apenas a figura jurídica de culpa e não dolo.

Para Santos (2010), as penas de crimes de trânsito ainda são brandas diante da gravidade dos acidentes e a justiça ainda trata delitos de trânsito como fatalidade provocada pelo destino e não por responsabilidade de quem estava ao volante. Os processos são longos, à sentença pronunciada cabem recursos, o que permite a ideia de impunidade nos casos de homicídio culposo no trânsito,, fortalecendo o senso comum de que ninguém vai preso quando comete crime de trânsito, mesmo quando o crime é de homicídio culposo.

É sabido que o transporte coletivo brasileiro historicamente tem enfrentado obstáculos políticos e ideológicos, principalmente a partir das políticas de Estado, priorizando nos orçamentos públicos ações voltadas ao transporte individual. Os reduzidos investimentos no sistema viário beneficiam geralmente os usuários de automóvel particular. Estes por sua vez, em nome do interesse público, cada vez mais defendem e reivindicam maiores investimentos em infraestrutura viária para se evitar os constantes congestionamentos. Neste sistema privatizam-se os benefícios do transporte particular na forma de acesso restrito àqueles que podem fazer uso do automóvel e socializam-se seus custos, já que as principais vítimas da dificuldade de locomoção, dos acidentes e exclusão dos espaços urbanos são as pessoas de baixa renda.

A manutenção da política de segurança no trânsito tem trazido sérias implicações no sistema de mobilidade urbana, dentre elas o aumento do número de infrações de trânsito, os acidentes, as mortes e os gastos em saúde voltados aos atendimentos das vítimas do trânsito. Somado à esta crise normativa de segurança estão o crescimento das cidades, as deficiências do transporte público concomitante com o crescimento da frota de veículos particulares.

Conforme estabelecido na resolução 166 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, alguns objetivos devem ser perseguidos visando à democratização e segurança no uso do espaço público. Preceitua então a necessidade de novos desenhos para o ordenamento do espaço urbano, tendo as políticas para o trânsito funções primordiais para o desenvolvimento e a inclusão social. Para tanto, a grande preocupação recai sobre a segurança no trânsito, objetivando a partir de políticas focadas na educação, da habilidade técnica dos novos motoristas, da normalização, fiscalização e responsabilização dos usuários das vias reduzirem os acidentes e as mortes no trânsito, tema que será discutido no próximo capítulo.

## CAPÍTULO II

### **2 - A NORMALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E A AÇÃO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS RESPONSÁVEIS PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO URBANO**

Neste capítulo abordou-se a formação histórica das normas de trânsito, o sistema de punibilidade sobre os infratores, a compreensão dos riscos afetos a circulação nas vias, a influência dos poderes públicos na promoção da segurança no trânsito e a relação dos usuários das vias públicas com as normas de trânsito. Destaca-se que as ações dos órgãos de segurança responsáveis pelas fiscalizações e punições no trânsito possuem grande importância nos modos de locomoção utilizados e no comportamento dos usuários nas vias públicas. A participação efetiva dos agentes na fiscalização e nas políticas de prevenção a acidentes são preponderantes para se mensurar a qualidade da mobilidade urbana, na percepção dos riscos e na construção de uma nova relação entre os transeuntes, ciclistas, motociclistas e motoristas, e entre estes e as normas de trânsito.

O crescimento da urbanização concomitantemente com o do transporte individual, infligiu sobre o novo cidadão adaptação e mudanças de paradigmas. No novo cenário de aglomeração, o transporte e o trânsito passam a ser imprescindíveis, requerendo novas relações dos usuários das vias públicas com o sistema que normatiza e disciplina a circulação viária.

A ação coletiva ou em comunidade, típico das sociedades tradicionais, baseada na confiança, ausência ou fragilidade de um sistema formal normatizador, encontra obstáculos para seu funcionamento no espaço público das cidades. As novas imposições surgidas no espaço de concentração (leis, normas, relações de vizinhança, etc.) obrigam a construção de ações, procedimentos e regras até então pouco perceptíveis por este novo cidadão.

A dificuldade desta quebra de paradigma herdado do passado e transplantado via migrações rural-urbano e urbano-urbano pode ser identificada nos modos de circulação, no uso do espaço público, nas expressões naturalizadas de individualismo com os recorrentes dilemas afetos à insegurança no trânsito, não raros, explicitados por acidentes e mortes.

## 2.1 - A normalização e a fiscalização de trânsito: contexto histórico

Objetivando entender a evolução histórica do trânsito e da legislação no Brasil, recorreu-se à normalização e as atribuições dos órgãos responsáveis pela fiscalização para poder analisar as concepções dos usuários das vias sobre os aspectos que envolvem o trânsito. A história das normas de trânsito no Brasil inicia com o Imperador Pedro II, em 27 de maio de 1853, data em que foram aprovadas as “Posturas da Câmara Municipal da Corte” sobre carros e outros veículos de transporte. A fundação da “Inspetoria” ou o órgão responsável pela fiscalização tinha como uma de suas atribuições fazer cumprir a postura, determinando que “nenhuma pessoa fosse admitida para conduzir um veículo, sem que provasse habilitação perante uma comissão de peritos nomeada pelo chefe de polícia” (PANITZ, 2006, p. 20).

A legislação de trânsito, propriamente dita, encarregada de disciplinar o tráfego de veículos automotores inicia-se no governo Nilo Peçanha através do Decreto N. 8.324 – de 27 de outubro de 1910<sup>15</sup>, tendo como principais objetivos normatizar a construção de estradas e rodagens, técnicas de segurança a serem feitas nos veículos, medidas a serem adotadas aos condutores, penalidades e fiscalizações. Para ilustrar no art. 21 frisava que:

O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possivel nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstaculos, não se possa estender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

Entretanto, no que se refere à autorização para conduzir veículo automotor, somente em março de 1913 é que se realiza o primeiro exame de habilitação no Brasil, tendo o único candidato sido reprovado.

Em 1928, no governo do presidente Washington Luis, surge a Polícia de Estradas, período em que são editadas as primeiras regras de sinalização e

---

<sup>15</sup> Desta data até a edição do CTB de 1997 foram editadas 836 resoluções. De 1998 até 15 de março de 2012 já haviam sido editadas mais 401 resoluções, totalizando 1237. Brasil. Senado Federal Subsecretaria de Informações. Disponível em: [www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas](http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas), acesso dia 21 abril de 2012.

segurança de tráfego tendo validade até a edição do Primeiro Código Nacional de Trânsito do Brasil, em 28 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei nº 2.994 no governo de Getúlio Vargas. Com duração curta, foi revogado pelo Decreto-Lei 3.651, de 25 de setembro de 1941. A principal inovação estava no capítulo XI, o qual versava sobre a criação dos Conselhos Nacional e Regional de Trânsito, subordinados ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores e aos Governos Estaduais, respectivamente.

Neste decreto já se previa grande parte das normas atuais de trânsito, quais sejam: as regras gerais para circulação; as provas desportivas nas vias públicas; a circulação internacional de automóveis; os sinais gerais de trânsito; os marcos e sinais rodoviários; espécies, categorias, dimensões, pesos e equipamento dos veículos; a transformação dos veículos; os automóveis de corrida; os veículos de aluguel e coletivos; os impostos e taxas; a identificação dos veículos; a habilitação de condutores; as infrações e penalidades; os conselhos nacional e regionais de trânsito.

Em 21 de setembro de 1966, através do Decreto-Lei nº 5.108 é outorgado o segundo Código Nacional de Trânsito já no governo Castelo Branco, tendo como principais inovações a criação dos Conselhos Municipais de Trânsito para municípios com população superior a duzentos mil habitantes, art. 7, §4º e obrigatoriedade do Registro Nacional de Veículos Automotores, RENAVAN, Art. 55. Com as mudanças surgidas através do Decreto-Lei nº 237 de 23 de fevereiro de 1967, extinguem-se os Conselhos Municipais de Trânsito, cria-se o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e a Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI.

Através do Decreto nº 62.926, de 28 de junho de 1968, o município passa a ser também detentor de competências nas vias sob sua jurisdição, dentre estas: instituir sentido único de trânsito; estabelecer limites de velocidade, de peso e dimensões; firmar áreas de estacionamento; proibir conversão ou retorno; impor restrições ao uso das vias mediante fixação de local, horário e período para estacionamento, embarque e desembarque de passageiros ou cargas, dentre outras. O parágrafo único do art. 37 desta resolução ainda possibilitava aos municípios celebrar convênio aos respectivos Estados ou Territórios para a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito. É a partir desta

época que se torna possível a criação das entidades municipais de trânsito, tendo como objetivo gerenciar o trânsito nas vias sob sua jurisdição.

Em 1973, no governo do presidente Emílio Garrastazu Médici, em pleno período do “milagre brasileiro”, com grande produção e comercialização de automóveis, iniciam-se as propostas para reformulação do CNT - em vigor desde 1966. Passados vinte e quatro anos de amplas discussões pelo país, nos órgãos técnicos do governo, na câmara dos deputados e senado federal, emendas e vetos do poder executivo, a Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o terceiro CTB é sancionada pelo então presidente da república, Fernando Henrique Cardoso.

Algumas alterações importantes para o propósito deste trabalho merecem ser destacadas no novo CTB: a competência exclusiva da Polícia Rodoviária Federal para a execução do policiamento, fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas nas rodovias federais art. 12 do CTB. A possibilidade de distinção entre a execução do policiamento ostensivo fardado de trânsito à Polícia Militar Estadual da de policiamento ordinário, base para a criação da Polícia Militar Rodoviária Estadual com atribuições específicas.

A partir daí se cria a Diretoria de Meio Ambiente e Trânsito – DMAT, através da Resolução nº 3.799, de 11 de fevereiro de 2005, como uma Unidade de Direção Intermediária, a qual atuará nas áreas dos Batalhões, porém sem alterar a estrutura organizacional das Unidades. Ao chefe da Seção Técnica de Trânsito compete, segundo o art. 7º, dentre outras atribuições:

- II - Diagnosticar problemas técnicos, bem como as alterações/mudanças na legislação pertinente, propondo e elaborando, com base em critérios objetivos as doutrinas a serem empregadas pelo policiamento de trânsito;
- III - Promover estudos conjuntos sobre as leis, regulamentos e outras normas relativas ao trânsito e à segurança viária, bem como colaborar com os órgãos conveniados na elaboração de propostas de anteprojetos de textos legais, regulamentares e normativos inerentes à atividade.

Ainda com relação à composição e Competência dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, destaca-se no art. 23 - Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivo de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

O CTB de 1997 delegou mais autonomia aos municípios ficando estes, desde que integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333, encarregados do gerenciamento das vias sob sua jurisdição. Ainda deve o município criar um órgão municipal executivo de trânsito com estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, controle e análise de estatística, além da criação da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

Desta feita apregoa o art. 24 do CTB as 21 competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

...;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

Como se percebe, o órgão de trânsito municipal passou a assumir a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais, desempenhando tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação<sup>16</sup> de trânsito. Objetivando maior eficiência e segurança para os usuários

---

<sup>16</sup> A resolução 265 do CONTRAN dispõe sobre a formação teórica-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores e elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas. A escola credenciada ministrará aulas de legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, dentre outras, ficando o aluno aprovado dispensado de frequentar o curso teórico-técnico em autoescolas.

da via, o município pode, nos termos no art. 25 do CTB, celebrar convênios delegando as atividades previstas no art. 24 deste código.

No Estado de Minas Gerais tem sido recorrente a celebração de convênios entre o órgão municipal de trânsito e a Polícia Militar, possibilitando a esta instituição cumprir as diversas atribuições descritas no art. 24 do CTB de responsabilidade do ente municipal.

## **2.2 - Os agentes públicos da segurança no trânsito**

Dentre o conjunto de prerrogativas que tem a administração pública para alcançar os fins desejados, o Poder de Polícia é o que se apresenta como o encarregado de se ajustar as condutas da vida em sociedade, condicionando e restringindo o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais em benefício da coletividade e do próprio Estado (MEIRELLES, 2004). Para tanto, a administração pública pode restringir a liberdade e a propriedade individual sempre que o interesse coletivo, emanado de uma norma legal, o exigir. As funções, atribuições e responsabilidades pela segurança pública estão descritas na Constituição Federal de 1988, a qual afirma que:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;



III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União;

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais;

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais;

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares;

§ 5º Às polícias militares cabem à polícia ostensiva e a preservação da ordem pública<sup>17</sup>; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil;

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades;

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

Verifica-se então que cabe as Polícias Rodoviária Federal, Polícia Militar e aos órgãos criados pelo município zelarem pela segurança no trânsito cada um deles com atribuições específicas. A delimitação de competências para cada órgão de trânsito nos níveis federal, estadual e municipal, atendendo aos princípios fundamentais da república federativa e da autonomia político-administrativa, em regra, obriga os entes federados a atuarem em seus locais de domínios.

---

<sup>17</sup> O decreto 88.777 de 1983 que regulamenta as ações da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros Militares afirma em seu art 21 que: Ordem Pública - Conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia, e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum.

Como o trânsito é dinâmico e não possui fronteira, ocorrem inúmeros casos de cometimento de infrações em que um deste órgão não poderá atuar, principalmente no caso do ente estatal que se vê incompetente tanto nas rodovias federais como na área urbana das cidades. Acreditar que este problema foi solucionado com a simples possibilidade de convênio entre os órgãos é desconhecer os trâmites legais, burocráticos e interesses políticos pessoais que ainda perduram neste intrincando sistema de divisão de poderes.

### **2.3- Os agentes públicos da segurança no trânsito em MG**

Para os objetivos deste trabalho compreende-se que há uma distinção entre a polícia administrativa, a qual tem o poder coercitivo ou de proteção sobre bens, direitos e atividades e a polícia de manutenção da ordem pública, no caso a Polícia Militar, que tem o condão de fiscalizar e prevenir delitos penais. Tal distinção é destacada por Meirelles (2004, p.129):

Desde já convém distinguir a polícia administrativa, que nos interessa neste estudo, da polícia judiciária e da polícia de manutenção da ordem pública, estranhas as nossas cogitações. Advirta-se, porém, que a polícia administrativa incide sobre os bens, direitos e atividades, ao passo que as outras atuam sobre as pessoas, individualmente ou indiscriminadamente. A polícia administrativa é inerente a toda administração pública, enquanto as demais são privativas de determinados órgãos (Polícias Cíveis) ou corporações (Polícias Militares).

O poder de polícia de trânsito é entendido como o mecanismo de coerção da autoridade de trânsito ou seus agentes para fazer-se cumprir o ordenamento estabelecido na legislação de trânsito. Este poder se refere ao policiamento ostensivo de trânsito e à fiscalização de trânsito. No primeiro caso temos como definição o apregoado no Decreto-Lei n. 2.010, de 12 de janeiro de 1983, o qual descreve no art. 3º assim como no art. 144 da CF de 1988 que compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições executarem com exclusividade o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos. Entende-se como ordem pública o cumprimento das regras formais que regulam as relações sociais, o interesse coletivo focalizado no bem-estar das pessoas, a garantia dos direitos fundamentais, o livre exercício da

cidadania, a convivência harmoniosa e pacífica valorizando a segurança cidadã e humana.

O anexo I do CTB destaca que o Policiamento Ostensivo de Trânsito é função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes. A Constituição do Estado de Minas Gerais (CE/MG), ao tratar da defesa da sociedade, observou os limites estabelecidos pela Constituição Federal, mas definiu a amplitude da competência da PMMG, conforme se observa:

Art. 142 - A Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros Militar, forças públicas estaduais, são órgãos permanentes, organizados com base na hierarquia e na disciplina militares e comandados, preferencialmente, por oficial da ativa, do último posto, competindo:

I - à Polícia Militar, a polícia ostensiva de prevenção criminal, de segurança, de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais e as atividades relacionadas com a preservação e a restauração da ordem pública, além da garantia do exercício do poder de polícia dos órgãos e entidades públicos, especialmente das áreas fazendária, sanitária, de proteção ambiental, de uso e ocupação do solo e de patrimônio cultural.

No segundo caso, o CTB de 1997 possibilitou que as autoridades de trânsito municipais inseridas no SNT<sup>18</sup> pudessem executar a fiscalização de trânsito, por meio de delegação aos agentes da autoridade de trânsito, sejam eles civis ou militares estaduais. Desta feita, cabe aos agentes da autoridade de trânsito do município efetuar a fiscalização das infrações descritas na tabela<sup>19</sup> de distribuição de competência, fiscalização de trânsito, aplicação das medidas administrativas, penalidades cabíveis e arrecadação das multas, conforme menciona a resolução 66 do CONTRAN editada em 1998.

---

<sup>18</sup> A Resolução de nº 106 do CONTRAN de 1999 estipulou os requisitos para que o município venha a integrar ao SNT devendo este dispor de mecanismos legais para o exercício das atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como, de Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI.

<sup>19</sup> Em 27 de setembro de 2011 o CONTRAN alterou o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, descrevendo as infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários. De forma sucinta, aquelas infrações em que há a necessidade de se abordar o condutor do veículo para ser constatada (conferir documentação do veículo, condutor, teste de alcoolemia, equipamentos obrigatórios ou aqueles não permitidos e os crimes de trânsito) são de competência do Estado. Todas as demais infrações que são por si só perceptíveis, constatadas sem haver a necessidade da abordagem do condutor (transitar na contramão de direção, não obedecer a sinalização, aquelas relacionadas a carga e descarga) são de competência do município, ou seja, a grande maioria.

## 2.4- Conflitos de competência e a insegurança no trânsito

Como já explicitado após a entrada em vigor do CTB de 1997 o Estado passou a ter suas ações reduzidas no âmbito da legislação de trânsito, ficando o município encarregado de exercer as funções da engenharia, fiscalização e educação para o trânsito, desde que cumpridas às exigências estipuladas na resolução 106 do CONTRAN. Entretanto, dentre os atuais 5566 municípios existentes no país, apenas 1168 estão integrados ao SNT, tendo o Estado do Rio Grande do Sul com o maior número de municípios 271 no total e Minas Gerais com 853 municípios apenas 46 estão integrados.

Como a grande maioria dos municípios do país não estão integrados ao SNT as atribuições de planejamento, operação, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito ficam a cargo das Polícias Militares - art. 144 da Constituição Federal. Destaca-se que as ações de prevenção e policiamento para a segurança no trânsito, historicamente não tem tido a atenção dos órgãos de segurança no país. As explicações para isso recaem sobre as prioridades no campo da segurança – homicídios, tráfico de drogas, roubos – os quais possuem um clamor social.

Já os acidentes como são vistos de forma naturalizada - afinal são entendidos como um acontecimento fortuito, um imprevisto e até mesmo uma má sorte, vontade divina - não têm sido foco de ações mais incisivas no sistema de prevenção e repressão. A deficiência na penalização dos autores de crimes de trânsito e, principalmente o velho jeitinho brasileiro aliado aos interesses políticos eleitoreiros dos gestores públicos das “pequenas e médias cidades”<sup>20</sup> acabam por contribuir

---

<sup>20</sup> O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) caracteriza “cidade média” considerando o fator demográfico, ou seja, cidade com população entre 100.000 e 500.000 habitantes. Neste mesmo critério o IBGE caracteriza como “pequena cidade” aquelas com população até 100.000 habitantes. Conforme Corrêa (2010; 2007; 1989), para a caracterização de cidade média deve-se considerar, além dos aspectos populacionais, a existência da localização, do empreendedorismo e as interações espaciais. Uma cidade média é também um lugar central na hierarquia regional e constitui-se em foco de vias de circulação e efetivo nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações, mercadorias e serviços, em expressiva quantidade e variedade. Possui também relativa autonomia econômica e política, criando interesses locais e regionais, servindo de ligação entre as grandes e pequenas cidades. Apresentam interações espaciais intensas e complexas servindo de referência nos aspectos da industrialização, do comércio, serviços e lazer às demais da região. Corrêa (2004, p. 75) ainda define pequenas cidades como aquelas que “nasceram ou rapidamente se tornaram lugares centrais de pequenas hinterlândias agropastoris. Localizam-se por toda parte e suas hinterlândias são diferenciadas em termos demográficos, produtivos e de renda”. Santos (1982, p. 71) denominou as pequenas cidades como a “[...] aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas de toda uma população, função esta que implica uma vida de relações”.

para a perpetuação dos acidentes e das impunidades. Acreditando o legislador na ocorrência desses entraves para a garantia da efetividade na segurança do trânsito, o art. 25 do CTB veio autorizar ao município celebrar convênios delegando as atividades previstas no art. 24 (cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito). Na ausência deste convênio a Polícia Militar tem sua atuação limitada aos crimes de trânsito e a algumas outras infrações específicas, como a documentação e estado de conservação dos veículos conforme apregoadado no MBFT de setembro de 2011.

Além deste conflito de competência entre o Estado e o município, destaca-se também a falta de competência legal dos órgãos estaduais de atuarem nas rodovias federais que passam pelos municípios já que conforme a CF de 1988 art. 144 e art. 20 do CTB, compete à PRF a fiscalização nas rodovias federais. A deficiência logística e operacional deste órgão federal somada à dificuldade ou ausência de convênios com os demais órgãos de segurança pública influencia na redução das fiscalizações, aumentando as infrações, os acidentes e mortes nas estradas.

Comparando a quantidade de mortes registradas nas rodovias federais do Brasil e do Estado de Minas Gerais fica ainda mais explícitas a insegurança no trânsito, fruto, dentre outros fatores, da “extensa malha viária federal”<sup>21</sup> existente no estado (a maior do país) e a deficiência na fiscalização. Pelo gráfico 01 nota-se que em cinco anos, 2007 – 2011, morreram no Brasil somente nas estradas federais 38.153 pessoas e no Estado de Minas Gerais 5.854, 15,34% do total.

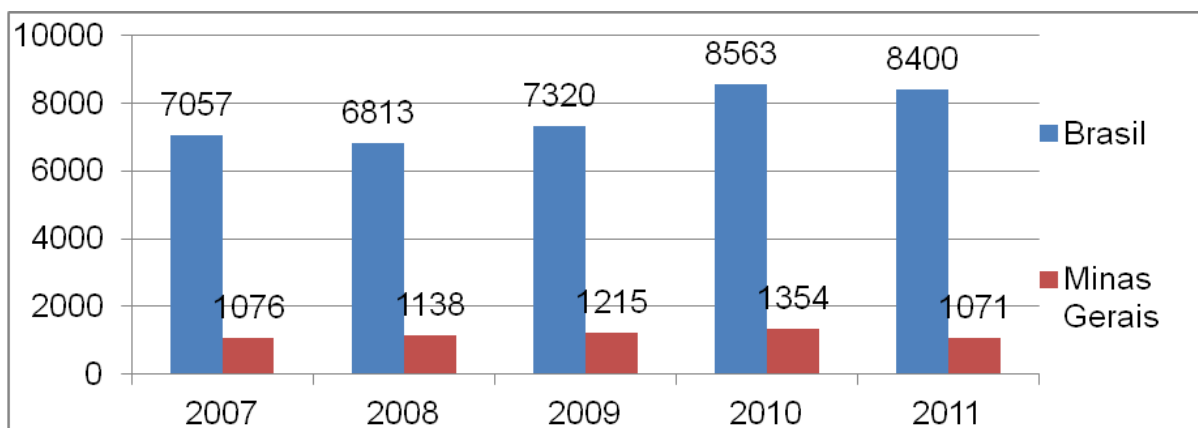


Gráfico 01: Mortes nas rodovias federais, Brasil e Minas Gerais período 2007 – 2011.

Fonte: DNIT, 2012

<sup>21</sup> Minas Gerais tem a maior malha rodoviária do Brasil (16% do total). No estado, são 269.546 km de rodovias. Deste total, 7.689 km são de rodovias federais, 23.663 km de rodovias estaduais, e 238.191 km, de rodovias municipais. Quanto às características das estradas, a malha federal é toda pavimentada. A estadual se divide em 13.995 km pavimentados e 9.724 km não pavimentados. As rodovias federais em Minas Gerais são: Rodovia Fernão Dias (BR 381): Rio de Janeiro - Belo Horizonte - Brasília (BR 040): Rio-Bahia (BR 116): BR 262; 050; 153; 365; 135; 459; 267 e 265.

Observa-se que, apesar de no ano de 2011 os números apresentarem uma ligeira redução, no contexto histórico verifica-se que as mortes no trânsito, tanto no Brasil quanto no estado de Minas Gerais, estão em ascendência.

Acredita-se que ultrapassar as barreiras burocráticas e políticas lavrando-se convênio entre a União e o Estado de Minas Gerais e evitando o conflito de competências entre as instituições federal e estadual aumentaria as fiscalizações e resultaria na redução de acidentes e mortes. Enquanto não se pensar em políticas públicas voltadas para a preservação da vida, afastando-se dos ideais tão somente voltados à fiscalização de caráter punitivo arrecadatário, os números continuarão a evidenciar a deficiência no sistema de gestão com reflexos diretos no aumento da insegurança no trânsito.

## **2.5 - A distinção das modalidades de transporte frente à normalização e fiscalização no trânsito urbano no Brasil**

Os estudos técnicos sobre a circulação estão predominantemente concentrados nas alterações da malha viária, normatização relativa ao deslocamento de pessoas e bens sobre o espaço urbano sem uma correspondente melhoria na segurança do trânsito. Os apelos por parte da sociedade por uma intervenção pública nos aspectos fiscalizatórios, estruturais e incrementação de novas modalidades de transporte urbano, estacionam-se na ideologia do uso do automóvel como expressão de progresso econômico e poder por parte daqueles que se iludem com a falsa liberdade. A permanência nesta ilusória busca por liberdade a partir do transporte individual, negando a realidade que o cerca no trânsito, tem levado a sociedade a questionar a norma e sua aplicação.

Neste ambiente de espaço mínimo, formação cultural individualista e uso particular do espaço público, a fragilidade da percepção dos riscos e das normas aumenta a insegurança, os constantes acidentes e mortes violentas no trânsito, o que obrigatoriamente requer um reforço na fiscalização, adoção de novas modalidades de transporte coletivo coexistindo com uma liberdade regulada nas vias públicas, tais como os rodízios de veículos e as restrições a certos locais e horários.

A dificuldade de percepção e distinção entre o espaço privado, a casa, o lar – ambiente de domínio e liberdade –, o espaço público, a rua – ambiente de conflito e segregação – expõem as instituições e as normas a possibilidades de extinção. No trânsito, centenas de pessoas morrem todos os dias, órgãos governamentais são

severamente criticados e extintos, o mesmo ocorrendo com várias normas de circulação e de conduta que simplesmente não são reconhecidas pelos usuários das vias públicas, dirá seu cumprimento.

O crescimento da frota de veículos, das infrações de trânsito, dos acidentes e das mortes no trânsito de acordo com a modalidade de transporte, requer dos órgãos públicos e dos usuários das vias públicas observações criteriosas no que se refere às normas, à fiscalização e à prevenção de acidentes. É sabido que as ações públicas de prevenção a acidentes passam por medidas macro, porém as medidas pontuais de fiscalização, e punição possuem resultados inibidores contra a reincidência, validando as normas de trânsito e o uso equitativo do espaço urbano. O direcionamento da fiscalização considerando-se as infrações cometidas por modalidades de transporte utilizados, possibilita uma maior inclusão dos usuários das vias públicas ao sistema de locomoção mais seguro, reduzindo as externalidades negativas.

Através da tabela 02 observa-se que o crescimento da frota de automóveis no período de 2005 a 2010 foi de 41,35%, as mortes 24,73% e as indenizações pagas incluindo os acidentados cresceram 23,80%. Apesar de, proporcionalmente ter ocorrido uma ligeira redução nas mortes e nas indenizações pagas, os números revelam uma crescente realidade de insegurança no trânsito.

Com relação à frota de micro-ônibus e ônibus o crescimento foi de 33,92% com uma redução de vinte casos de mortes, porém com aumento de 181,74% nas indenizações pagas. Isso revela que apesar da redução das mortes o acidente de trânsito envolvendo micro-ônibus e ônibus tem levado a um aumento nos números de lesionados.

Em 2005 foram notificados 1073 pedestres lesionados, 132 motoristas e 893 transportados, totalizando 1998 vítimas em acidentes com micro-ônibus e ônibus. Já em 2010 foram notificados 2813 pedestres lesionados, 507 motoristas e 2538 transportados, totalizando 5858 vítimas em acidentes. As jornadas excessivas de trabalho dos motoristas dos transportes coletivos, cumprindo horário cada vez mais exigente, os congestionamentos, a estrutura das vias e a violência urbana, elevam o nível de estresse e desgastes físicos, o que pode ajudar a explicar o aumento do número de acidentes envolvendo veículos coletivos.

Observando ainda os dados relacionados ao transporte em motocicletas, nota-se que ocorreu aumento na frota de 103,15% no período, 72,06% nas mortes e

89,17% nas indenizações. Isso equivale dizer que 60,80% do total das indenizações pagas no país vão para as vítimas envolvidas em acidentes com motocicletas, já que estas representam 64,57% do total das vítimas em acidentes de trânsito.

Indicador	2005			2010		
	Automóvel	Micro-ônibus e ônibus	Motocicleta	Automóvel	Micro-ônibus e ônibus	Motocicleta
Frota	26.309.256	539.633	8.070.138	37.188.341	722.682	16.394.919
Mortes	7.035	166	5.974	8.775	146	10.279
Indenizações pagas	76.501	2.098	81.059	78.322	5.911	153.341

Tabela 01: Variação da frota, das mortes e indenizações por modalidades de transporte período 2005/2010.

Fonte: Denatran, Sim/Data SUS e Seguradora Líder – DPVAT

Essas estatísticas alarmantes revelam a política de ocupação urbana focalizada no aumento das distâncias, a ausência de políticas públicas para o transporte coletivo, a cultura do não acatamento das normas de trânsito e a baixa fiscalização e punição aos infratores. Estudo<sup>22</sup> revela que a maior parte das mortes no trânsito ocorre nas rodovias e não nas vias urbanas. Embora, em número menor, os acidentes nas estradas são muito violentos, provocando mais mortes e ferimentos graves. O estudo aponta que no ano de 2009 ocorreram 42.000 mortes em acidentes de trânsito no Brasil, sendo 24.000 nas estradas (13 mil no local dos acidentes e 11 mil posteriormente nos hospitais). Ressalta-se que as estatísticas nacionais sobre acidentes de trânsito são variadas de acordo com a fonte. O SIM/DATASUS afirma que em 2009 ocorreram 37.594 mortes no trânsito, incluídas urbano e nas rodovias. Importante também destacar que muitas das mortes registradas nas rodovias (competência da PRF) ocorreram no perímetro urbano, principalmente nas cidades em que há importantes entroncamentos rodoviários. Portanto, a maior ou menor incidência de mortes no trânsito em rodovias ou nas áreas urbanas tem relação com as características da malha viária de cada município.

<sup>22</sup> Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas>. Acesso em: 16nov2012.



Destaca-se as motocicletas como o principal veículo causador de mortes precoces e limitações físicas permanentes na população jovem<sup>23</sup>, o que tem levado as autoridades de trânsito a adotarem ações de prevenção, educação e conscientização focadas especificamente aos condutores de motocicletas. Estudo do IPEA (2003) aponta que a severidade dos acidentes envolvendo motociclistas chega a 82% enquanto dos automóveis esta proporção é de 8%. Ainda segundo Brasil (2011) a frota de motocicletas cresceu 369% nos últimos dez anos e as mortes envolvendo motociclistas cresceram 506%.

Algumas ponderações merecem ser destacadas na tentativa de não simplificar as discussões relacionadas ao crescimento da frota de veículos e dos acidentes de trânsito. É forçoso destacar que isto se deve às políticas públicas adotadas e que ainda preponderam no sistema de mobilidade. Também se questiona a metodologia de análise dos dados focalizada no número de mortes pela frota, pela população e a comparação com o total das mortes no trânsito.

Acredita-se que ao se analisar a variável quilômetro percorrido poderá se chegar a resultados bastante diferentes quando se fala em maior incidência de mortes para os usuários das motocicletas. É sabido que enquanto mais reduz a fluidez no trânsito mais aumenta a frota de motocicletas no sistema de transporte, o que possibilita uma maior rapidez, maior procura pela prestação de serviço com o uso desse tipo de veículo e, conseqüentemente, muito maior os quilômetros percorridos se comparado aos demais veículos.

Não se pretende aqui criticar ou invalidar as ações direcionadas aos condutores de motocicletas, nem tão pouco justificar a grande incidência de mortes atribuídas a esta modalidade de transporte, além do mais se sabe que este tipo de veículo tem sido o mais usado para o cometimento de diversos crimes graves como homicídios, roubos, etc., devido sua facilidade de locomoção. Em Belo Horizonte, no ano de 2011, em cerca de 45% dos crimes violentos praticados no comércio (roubos e assaltos) os bandidos usaram na fuga motocicletas (PMMG, 2012). A situação do trânsito (congestionamentos) somada à agilidade e à velocidade do veículo, à possibilidade do anonimato conferido pelos capacetes tem facilitado o cometimento

---

<sup>23</sup> A maior incidência dos casos de invalidez permanente, 61% dos casos, ocorre na faixa de 15 a 34 anos, que compreende a juventude e parte da população economicamente ativa. Levando em conta que o beneficiário tem 03 anos para solicitar o seguro, esse número ainda pode aumentar, tendo em vista que para acidentes ocorridos a partir de 2008 ainda cabe solicitação de indenização. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/fatalidade>. Acesso em: 05out2012.

dos crimes e dificultado a ação da polícia. Os horários de maior incidência destes crimes coincidem com os horários de movimento intenso no trânsito, facilitando a fuga dos autores a partir do uso da motocicleta. Sabe-se ainda que grande parte das motocicletas usadas em crimes é proveniente também de crimes (foram furtadas ou roubadas). Em Minas Gerais os furtos a motocicleta cresceram 26,02% em 2011, se comparado ao ano anterior (PMMG, 2012).

Importante pontuar que a fiscalização desacompanhada de uma política pública de segurança no contexto macro, de habitação urbana, de transporte coletivo e de infraestrutura viária que possibilite às pessoas optarem por uma modalidade de locomoção corre o risco de penalizar com maior veemência os usuários da motocicleta, inclusive aqueles que trabalham na prestação de serviço moto-frete. Nessa concepção, os usuários e proprietários de motocicletas são as maiores vítimas no trânsito, sejam no contexto dos acidentes, da maior penalização das autoridades de segurança, além da alta carga de impostos e seguros, bem superior aos demais tipos de transporte.

## **2.6 - O uso privado do espaço público e a interpretação da norma no trânsito**

Com o crescimento da urbanização novas formas de adaptação, muitas vezes conflituosas, nas disputas por espaços e acessos aos benefícios que a cidade pode oferecer como lazer, trabalho, escola, serviços, etc., vão surgindo. A ação estatal que se restringe às normas técnicas, a procedimentos de circulação com tentativas de controle, priorizando o transporte individual, tem contribuído para que os usuários das vias violem as leis e os princípios básicos de segurança.

A participação do poder público é fundamental para coordenar as políticas de transformação da mobilidade urbana, devendo ater-se ao transporte de massa, uma forma de suprir a deficiência da estrutura viária ocupada pelos veículos de uso privado. As externalidades negativas<sup>24</sup> - acidentes de trânsito, poluição do ar, perda da qualidade de vida – somadas aos custos com os congestionamentos, as despesas com estacionamentos, fortalece a ideia de que o transporte individual não garante tudo aquilo que lhe é apregoado (liberdade na escolha do direito de ir e vir, acessibilidade e status social).

---

<sup>24</sup> Aí incluindo o espraiamento urbano/periurbano, os congestionamentos, a poluição, as infrações, os acidentes, as mortes, as perdas econômicas e sociais e a deficiência no sistema de punição (BRINCO, 2006).

Relatório da Organização das Nações Unidas (ONU) o “Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012” revela a necessidade de se investir na infraestrutura urbana voltada à promoção do transporte público, incentivo ao cumprimento e adaptação dos usuários das vias públicas às normas de trânsito, mudando atitudes. Também a necessidade de desenvolver o modelo de cidade compacta conciliando recursos públicos e privados nos setores de maior densidade demográfica, reduzindo a necessidade do uso de veículos automotores e incentivando a acessibilidade de pedestres e ciclistas.

La promoción de los medios activos de transporte implica una inversión en infraestructura, una mejor articulación con otros modos de desplazamiento, especialmente el transporte público, el desarrollo de servicios específicos, la adaptación de las leyes del tránsito y cambios de actitud, tanto por los conductores como por los propios peatones y ciclistas. También supone una forma de urbanización basada sobre un modelo de la ciudad compacta, con una combinación adecuada de funciones en cada sector, condición necesaria para reducir la distancia de la mayoría de desplazamientos y hacerlos accesibles a peatones y ciclistas (ONU, 2012, p. 103).

O modelo de cidade compacta objetiva evitar o uso rotineiro do veículo automotor (para acesso ao trabalho, comércio e serviços) com seus efeitos sobre a mobilidade urbana, facilitar a locomoção das modalidades de TNM, reduzir os “aspectos simbólicos y de estatus social, especialmente en el caso del automóvil”, e democratizar o uso do espaço público (ONU, 2012, p. 104). Saliencia que o uso do espaço público pelos veículos particulares tem externalidades negativas mesmo quando parados, ocupando o espaço do solo urbano que deveria ser destinado ao pedestre, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida. Destaca o relatório, que a redução dos estacionamentos públicos e privados nas áreas urbanas serve de incentivo ao uso do transporte coletivo evitando a privatização do espaço público. As políticas de Estado focalizadas no uso democrático do solo diminuem os congestionamentos, reduz a incidência de acidentes constituindo um fator de equidade e integração social.

Para Damatta (2010), no Brasil, a inversão público-privado ainda persiste devido aos comportamentos peculiares da sociedade baseada na simpatia, na afetividade, nos rituais de amizade e cordialidade, expresso na forma de trocas de gentilezas, generosidade e hospitalidade. Procedimentos típicos da sociedade motorizada, do apego sentimental ao veículo de transporte individual como materialização de poder e superioridade frente ao transporte coletivo. Esta

dificuldade de separação entre o público e o privado, entre manter privilégios e garantir direitos é vista por Faoro (2008) como a marca histórica da formação nacional.

Destaca Faoro (2008) que o conflito público-privado, construído a partir das espertezas e trapaças advindas desde a implantação da coroa portuguesa nas terras além mar, ainda persiste na sociedade atual. Se durante a coroa o acesso ao poder público garantia ser dono da terra, dos recursos e todos os privilégios administrativos, atualmente se vê que as pessoas buscam manter boas relações de camaradagem, de ingerência no desejo de também obterem vantagens. As políticas públicas direcionadas somadas à fragilidade punitiva acabam por servir de incentivo para o não cumprimento de normas, de se respeitar o direito do outro, basta tão somente legitimar este amalgama público-privado, as relações de amizade angariando privilégios.

Com o crescimento da taxa de motorização ou número de veículos por habitante, os usuários das vias públicas sempre tendem a logo providenciar maneiras, criar artifícios para garantir o mesmo nível de circulação e fluidez no trânsito. Como quase todos acabam por pensar e agir em sintonia, desde a aquisição do automóvel para uso neste espaço já saturado até os modos de circular, o resultado é a formação de uma infinidade de infrações, ainda que os discursos sejam no sentido contrário, sendo recorrente a afirmação da existência de uma “indústria de multas”, sempre que há maior fiscalização.

A imposição ideológica ao transporte individual somada à resistência ou dificuldade histórica de se respeitar regras logo se viu “canibalizada pelo nosso viés relacional e deixamos de lado as normas e os requerimentos coletivos” (DAMATTA, 2010, p. 20). As modificações radicais deste sistema de transporte ultrapassam as questões urbanas estruturais, os fluxos e os fixos, atingindo a individualidade, revelando e disseminando no espaço público os hábitos, costumes e dilemas nacionais.

Esta dualidade (Damatta, 1981) entre o indivíduo e a pessoa ou aqueles sem relações pessoais de referência e o prestigiado do sistema social de compadrio e de amizades ainda é bastante comum no meio social e, no trânsito, a hierarquia de superioridade centrada no valor do bem móvel desobriga cumprir as normas de circulação. Confiar nas relações e não em cumprir regras, no jeitinho iniciado no seio

familiar, garante adquirir o bem para depois apreender ou retirar sua permissão para dirigir.

Conforme o art. 1º, § 2º do CTB, “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito” devendo, portanto, estes órgãos adotarem as medidas destinadas a assegurar a segurança nas vias. Pressupõe que além das medidas estruturais viárias e normativas, necessário se faz monitoramento, fiscalização, uma política de fato voltada à prevenção, ainda que algumas ações sejam de repressão, punição aos infratores, o que não deixa de possuir um caráter preventivo.

O incentivo ao transporte individual se insere na política desenvolvimentista pós década de 1970 e atende aos anseios das indústrias automobilísticas, das classes médias e, na atualidade, incentivado pelas políticas de crédito, tem influenciado outras camadas da sociedade a adquirirem seu veículo particular. Com o crescimento econômico, melhoria da renda<sup>25</sup> e poder de consumo da população as atenções se voltam não somente aos produtos domésticos, os moradores das áreas urbanas se veem orientados, estimulados e/ou forçados pela expansão urbana horizontal a adquirirem formas alternativas de locomoção, já que o sistema de transporte público tem se tornado cada vez mais ineficiente.

A construção de um novo modelo de desenvolvimento das cidades perpassa o crescimento do nível de vida, da renda, do poder aquisitivo das pessoas, devendo centrar-se nas oportunidades de os indivíduos terem acessos equitativos ao transporte com segurança, aos benefícios que a cidade oferece como lazer e infraestrutura, à saúde e à habitação. Os recursos disponíveis e as intervenções públicas devem levar em conta muito mais que o direito formal e sim o apreço pela justiça distributiva, ao acesso facilitado e indispensável no espaço urbano a todos os cidadãos, garantindo-lhes desfrutar de uma vida produtiva e segura independente de diferenciações econômicas e habitabilidade geográfica. A mobilidade urbana passa a ser “esencial para el desarrollo social y economico en tanto permite a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas, de relaciones sociales y disfrutar plenamente de la ciudad” (ONU, 2012, p. 99).

Os serviços de transporte e trânsito, incluso na mobilidade urbana, são regidos por um conjunto de leis, decretos, portarias, resoluções, normas e outros

---

<sup>25</sup> Mudanças recentes na pobreza brasileira, comunicados – IPEA, 15 de setembro de 2011.

instrumentos normativos elaborados nas esferas federal, estadual e municipal, os quais estabelecem direitos e obrigações às empresas prestadoras de serviço, aos usuários e ao poder público. Para que funcione é necessário que tais normas levem em consideração os “princípios da administração pública”<sup>26</sup>, os mecanismos de uso e ocupação do solo urbano, evitando a elitização ou privatização de espaço público, a participação popular e o controle fiscalizatório do poder público.

A sustentabilidade da norma, de seu acatamento popular inicia-se no instante em que a gestão pública sobre o espaço passa a ser focalizada no interesse coletivo, afastando-se do personalismo e do favoritismo. No trânsito, a maior ou menor exposição aos riscos depende do “desenho universal”<sup>27</sup> das cidades e da construção do processo educativo por que passa a sociedade.

## **2.7 - O comportamento de risco no trânsito**

Em análise à literatura sobre o tema verifica-se que predomina a ideia de que a imensa maioria dos acidentes de trânsito tem relação direta com as falhas dos usuários das vias, principalmente do condutor do veículo. Nestas causas incluem a desatenção, o cansaço, o consumo de álcool e drogas, excesso de velocidade, inobservância das normas de trânsito, dentre tantas outras. Destaca-se que o fator faixa etária<sup>28</sup> possui grande influência para a eclosão de um acidente.

Algumas teorias são apontadas por Panichi e Wagner (2006) como uma propensão ou predisposição para a ocorrência de um acidente de trânsito, dentre estas citam o perfil desviante do condutor, sua vida desajustada, com destaque para a população do sexo masculino e na faixa etária de 18 a 24 anos. É relevante também o fator dia da semana e hora, sobressaindo nos finais de semana (sexta a domingo), e à noite estando o condutor com acompanhantes, o que torna a

---

<sup>26</sup> O Art. 37 da Constituição Federal afirma que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

<sup>27</sup> Conforme preceitua o Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, o desenho universal refere-se à concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. Inclui todos os componentes dos ambientes, tais como edificações, áreas urbanas, mobiliários, comunicações, para o uso de todas as pessoas e por qualquer modo de locomoção.

<sup>28</sup> Dados do SIM - DATA SUS demonstra que 45,75% das mortes no trânsito no Brasil, em 2010, estão na faixa etária de 20 a 39 anos.

vitimização ainda mais grave. Os autores também destacam que o descumprimento geral de regras pelos pais, somado à ausência ou branda exigência destes em relação aos filhos influencia no baixo acatamento às normas de trânsito e, conseqüentemente, ao maior número de acidentes. A influência do grupo, as relações de amizade ou a busca de autoafirmação perante o grupo, a impulsividade, a demonstração de poder e de conquista ajudam a explicar a grande incidência de acidentes nessa faixa etária.

A minoria dos acidentes de trânsito está distribuída entre as questões da via, do veículo e das condições ambientais. Aqui estão incluídas a iluminação das vias, infraestrutura, sinalização, condições de segurança do veículo, destacando seu estado de conservação ou a sensação de segurança que este transmite ao condutor -, falta de acostamento, abandono das áreas de domínio ou áreas limítrofes às vias, dos passeios ou ambiente em torno das vias.

Também acredita-se que a forma com que se atribui valor à pessoa baseado no sistema de transporte que se usa, o poder midiático na formação do desejo pelo veículo particular, as políticas do Estado relacionadas à priorização de tipos específicos de transporte, a ocupação dos espaços nos grandes centros urbanos, influencia na maior intensidade de locomoção, aumentando a probabilidade da ocorrência de acidentes. O conhecimento prévio das variáveis intervenientes na insegurança do trânsito é imprescindível para a adoção de estratégias de gerenciamento dos riscos sobre os quais todos os usuários das vias estão expostos.

A definição de risco é apresentada por Adams (2009, pág. 40) como a “probabilidade de que um determinado evento ocorra durante um período de tempo definido ou resulte de um determinado desafio”, possibilidade de um evento ocorrer no futuro. Para o autor, o risco pode ser objetivo, aquele quantificável através da estatística dos acidentes – número de eventos pela população – também pode ser subjetivo, baseado na percepção que as pessoas têm do perigo. Fazer com que o fator objetivo do risco interfira na percepção subjetiva das pessoas ou validar esta compreensão própria da coletividade em supremacia aos dados numéricos de objetivo do risco é o grande desafio dos gerenciadores da segurança. A eliminação do risco é impossível, já que novos riscos surgirão a partir da extinção de alguns destes.

Gerenciar riscos requer recorrer ao setor formal através dos dados numéricos, quantificáveis e técnicos aliando-os ao setor informal ou àquilo em que as pessoas entendem como riscos e que têm reais motivos para se preocupar. Reduzir riscos requer fornecer compensações, ou seja, se locomover de motocicletas acarreta um risco maior de se envolver em acidentes; então, que sejam apresentadas alternativas de mobilidade seguras e ágeis no espaço urbano.

A complexidade aqui recai sobre as crenças e valores individuais que são culturalmente construídos, desde conhecer as normas, compreendê-las e respeitá-las visando o exercício seguro do direito de ir e vir. Os ajustes que se fazem no trânsito devem vir acompanhados de perdas e ganhos aos usuários, ou seja, para as reações comportamentais de não obediência às normas obrigatoriamente deve haver uma sanção, podendo ser uma advertência, frequentar curso de educação para o trânsito etc. No trânsito o que se busca em termos de ganho é a melhoria da segurança e da fluidez.

Gerenciar o trânsito é estar em constante tensão entre o gestor técnico formal - encarregado de normatizar, disciplinar, fiscalizar e punir - e os indivíduos informais, vistos às vezes como verdadeiros malabaristas frente às regras de circulação ou como quem tenta compatibilizar os riscos do trânsito com as necessidades de locomoção que lhes são impostas. A imposição de regras deve vir acompanhada de compensações aos usuários das vias seja através da redução dos riscos de acidentes, da melhoria da fluidez e da sensação subjetiva de segurança. Desse modo, a ação formal possibilita uma mudança de comportamento sem haver uma ligação direta com o cumprimento das normas, propiciando a construção de novas percepções dos usuários das vias públicas, fazendo com que tornem mais cuidados, reduzindo os riscos e os acidentes.

As fiscalizações direcionadas ao estado de conservação do veículo, ao uso do cinto de segurança ou capacete, a instalação de sinalização de trânsito, de radares, são exemplos de ações formais que devem possuir em sua essência uma mudança do comportamento informal. Motivado pelos benefícios advindos da nova conduta, o usuário das vias públicas passará a receber como recompensas a segurança e a melhoria na fluidez no trânsito naturalizando sua conduta. É óbvio que os casos recalcitrantes devem ser punidos, tendo esta medida um caráter educativo - preventivo, com redução dos riscos formais e informais.



## **2.8 – A importância da norma e da fiscalização na promoção da segurança no trânsito**

Adotar comportamentos mais seguros no trânsito sempre foi um dilema nacional, devido à questão cultural individualista e à dificuldade histórica de se lidar com a norma. Vale salientar este espaço de circulação requer ultrapassar a ideia de obrigação buscando uma obediência consciente caminhando no sentido de garantia da própria vida, e que barreiras são encontradas nos aspectos jurídicos (há uma infinidade de recursos e interpretações no tocante às infrações) e também na baixa ou ausência de fiscalização. Acredita-se que um dos motivos para a pouca atenção dos órgãos de segurança no trânsito se deve exatamente ao fato do entendimento difuso em relação às normas de circulação, basta ver as centenas de resoluções editadas pela CONTRAN.

Sabe-se que no Brasil uma das principais causas dos acidentes graves no trânsito tem sido a embriaguez na condução de veículo automotor. Entretanto, em grande parte das notificações de acidentes não se pode afirmar ou inserir na ocorrência a causa embriaguez antes que se faça o teste de alcoolemia. O art. 306, ao cuidar do delito de embriaguez, ao volante, estabeleceu o seguinte: "Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência". Para caracterizar esse tipo de crime e adoção das medidas penais e administrativas estipuladas no art. 306 (detenção do condutor, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para conduzir veículo automotor) deverá o agente de trânsito seguir o contido no art. 277:

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Entretanto, na prática o que tem ocorrido em todo o país é o entendimento de que ninguém está obrigado a fazer prova contra si mesmo (direito de não autoincriminação, que vem expresso no art. 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos), ratificado pelo Brasil. Sobre o tema, Gomes (2008) expressa que:

O sujeito não está obrigado a ceder seu corpo ou parte dele para fazer prova (contra ele mesmo). Em outras palavras: não está obrigado a ceder sangue, não está obrigado a soprar o bafômetro (porque essas duas provas envolvem o corpo humano do suspeito e porque exigem dele uma postura ativa). Havendo recusa, resta o exame clínico (que é feito geralmente nos Institutos Médico-Legais)<sup>29</sup> ou a prova testemunhal.

Como se sabe, as três formas clássicas de se provar a embriaguez ao volante são através do exame de sangue, do etilômetro e do exame clínico. Portanto, se o motorista for surpreendido na condução de veículo automotor em suspeição de estar embriagado, pode ele recusar o exame de sangue e o teste do etilômetro, sujeitando-se ao § 3º do art. 277 do CTB (retenção do veículo e apreensão da CNH). Caracterizada a embriaguez via exame clínico (visa atestar os sinais do condutor, como euforia e alteração da coordenação motora, características como fala arrastada e alteração da memória), adotam-se as medidas penais e administrativas previstas no art. 306.

Na recusa dos testes de sangue e do etilômetro (exercício do direito de não autoincriminar), destaca-se o art. 2º da Res. 206 do CONTRAN, editada em outubro de 2006, em que o agente da autoridade de trânsito poderá caracterizar a infração mediante a obtenção de outras provas admitidas acerca dos notórios sinais resultantes do consumo de álcool ou de qualquer substância entorpecentes apresentados pelo condutor. O agente de trânsito então deverá descrever na ocorrência as informações<sup>30</sup> detalhadas sobre a real situação em que se encontra o condutor, atestando sua recusa em submeter aos testes de alcoolemia.

Com a edição da lei 11.705/2008 conhecida como “Lei Seca”, novamente ratificou-se que para a comprovação da embriaguez, conforme prevê o art. 165 do CTB, o agente de trânsito poderá se valer “de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor”, sendo necessárias provas testemunhais. São usados como meios de prova vídeos, testemunhas, testes psicomotores e quaisquer outras provas

---

<sup>29</sup> GOMES, Luiz Flávio. Lei seca: acertos, equívocos, abusos e impunidade. Disponível em <http://www.lfg.com.br>. Acesso em 28 nov 2012.

<sup>30</sup> Acompanha a ocorrência um anexo (Laudo de Sinais de Alcoolemia) previsto na Resolução 206, o qual consta dentre outras informações: dados do condutor; do veículo; do local do fato; relatos do condutor, aparência, atitudes, capacidade motora, verbal, memória, etc.

admitidas em direito, facilitando a tipificação do crime de embriaguez nos casos em que o motorista se recusa a realizar exame de sangue, do etilômetro e do exame clínico. Após a “Lei Seca”, apesar de entendimento diverso sobre a materialidade do delito (dar-se apenas via exame de sangue e do etilômetro, os quais necessitam de autorização do condutor), o que tem ocorrido e sido aceito no sistema jurídico (de forma predominante) é a adoção de todas as medidas penais e administrativas contidas no art. 306.

Daí se vê a grande importância da norma e da fiscalização, ambas passam a ter destaque no despertar da sociedade, legitimando a ação da polícia durante as abordagens focalizadas na prevenção de acidentes no trânsito. Apesar de não se perceber mudanças nas penas, com a nova lei, conforme apregoa a mídia, o maior rigor nas fiscalizações passa a contribuir para a formação de uma nova cultura popular de “se beber não dirija”, sendo fundamental para a redução das mortes no trânsito.

A adoção ou edição da nova lei teve, neste caso, a validade de incentivar a fiscalização alcançando o apoio popular. Apesar de não ter ocorrido um maior rigor formal na nova lei de 2008, na prática a penalização continua a mesma estipulada no art. 306 do CTB de 1997 e na Res. 206 de 2006, que serviu de pretexto para se intensificar a fiscalização. A certeza da punição (infallibilidade da sanção) somente funciona através da fiscalização e do controle, o que tem resultado na prevenção de crimes e de infrações de trânsito. Isso quer dizer que sem a “Lei Seca” as mortes no trânsito por embriaguez poderiam ter sido reduzidas, bastava apenas maior rigor na fiscalização, o que geraria a certeza da punição.

Nessa mesma lógica, outras infrações e crimes de trânsito como (excesso de velocidade, avançar o sinal vermelho, não usar o cinto de segurança ou equipamento de segurança pessoal, ultrapassar em local proibido e dirigir veículo automotor sem CNH ou permissão), poderiam deixar de figurar como as principais causas dos acidentes com vítimas em vias públicas se existissem maior fiscalização e punição. Certo é que não se deve esperar a edição de uma nova lei, mais dura, afinal a prevenção de acidentes e de mortes no trânsito depende não da gravidade da sanção, mas sim da fiscalização, punição, conscientização e educação. A

permanência, insistência na fiscalização e na punição inviabilizam o ressurgimento de infrações e crimes, evitando o recrudescimento de acidentes e mortes no trânsito.

Para que esta ação fiscalizatória perdure e traga resultados práticos é necessário:

Alertar aos profissionais de segurança pública, em especial aos policiais de trânsito, a respeito da importância e do valor probatório dos documentos realizados nos locais de evento (com destaque para os Laudos de Sinais de Alcoolemia), bem como a importância de seus depoimentos prestados em juízo (desde que realizados com a devida seriedade e conteúdo técnico). Constituem fatores de convencimento inegáveis o “peso” do uniforme e a relevância do conhecimento técnico-profissional (HONORATO, 2009, p. 43).

O autor destaca a formação técnica, as informações precisas dotadas de caráter científico que são esperadas do policial de trânsito que, juntamente com o boletim de ocorrência possui elemento primeiro de convicção para o julgamento de uma causa, sendo, portanto, muito diferente de um simples conhecimento empírico de uma testemunha que veio a se deparar com um acidente. A inexistência de equipamentos técnicos como etilômetro, não permissão do condutor em fazer o exame de sangue ou o clínico, não impede a apuração do fato, nem tampouco fragiliza as provas. Os notórios sinais de embriaguez, constatados através de versões testemunhais, se prestadas de forma técnica e/ou pelo agente de trânsito, através de imagens de vídeo, conforme apregoa a nova “Lei Seca”<sup>31</sup> Nr. 12.760, de 20 de dezembro de 2012, são elementos valiosos para a formação de convencimento ao juízo, rompendo o princípio da inocência, tão evocado nos crimes e infrações de trânsito.

Ressalta-se, entretanto, que a violência no trânsito deve ser vista como o resultado de múltiplos fatores, destacando-se desde a formação dos condutores, a fiscalização no trânsito, nos veículos, a punição dos infratores evitando a reincidência, a estrutura das vias e a falta de incentivo às formas de locomoção de massa. A observância da segurança no trânsito se torna cada vez mais complexa diante do crescimento da frota, privatizando o espaço público, a maior exposição aos riscos, a atuação segmentada e direcionada dos órgãos de vigilância ancorados na

---

<sup>31</sup> Em síntese a nova lei alterou os artigos 165; 262; 276; 277 e 306 do CTB possibilitando o uso de imagem de vídeos para a constatação da embriaguez, além de prever maior rigor na penalidade.

edição de novas normas de locomoção, de fiscalização e punição com fins mais arrecadatórios que preventivos educativos.

Observa-se que a norma ou a forma segura de se locomover no trânsito somente terá o resultado que se espera dela se acompanhada de fiscalização, um sistema de vigilância que possibilite identificar de forma precisa as causas e tendências, grupos vulneráveis e fatores de risco, análises das intervenções, ou seja um acompanhamento constante. A partir da busca dessas informações e o cruzamento das variáveis intervenientes, idade, sexo, distribuição temporal e espacial, tipo de veículo envolvido, severidade dos acidentes, condições da via, dos veículos e dos envolvidos, pode-se chegar às causas principais dos acidentes e, conseqüentemente, apresentar com maior precisão estratégias de prevenção.

No próximo capítulo discutirá, de forma pormenorizada, a formação do sistema de transporte na cidade de Montes Claros/MG, a geografia dos acidentes, a atuação dos órgãos atuantes no trânsito, apontando possíveis causas e conseqüências das infrações, dos acidentes e das mortes na cidade. Esta análise permitirá extrapolar as informações de outras realidades, antecipando-se nas ações de prevenção.

### CAPÍTULO III

#### **3 - A CIDADE DE MONTES CLAROS COMO REFERÊNCIA PARA SE ANALISAR O SISTEMA DE TRANSPORTE E OS REFLEXOS NA (IN) SEGURANÇA NO TRÂNSITO URBANO**

As peculiaridades regionais e a formação das redes de infraestrutura, da logística e dos transportes obriga o gestor municipal a gerir a cidade com projetos de abrangência além do local. A cidade de Montes Claros/MG, pólo regional do Norte de Minas, apresenta destacada dinâmica interna no sistema de transporte, nos fluxos intramunicipais, fortalecendo as relações com os municípios vizinhos. Em função disto, há uma sobrecarga na movimentação de pessoas e de mercadorias, o que vai demandar uma nova infraestrutura através de terminais, avenidas, sistemas de transporte coletivo, etc. (PLANMOB, 2007).

A formação urbana da cidade de Montes Claros, impulsionada pelo sistema dos transportes (das estradas, ferrovias e rodovias), vai se construindo com uma dinâmica de atração de pessoas e investimentos. O sistema de transporte passa a desempenhar papel de significativa importância para a circulação de pessoas, mercadorias e serviços, sendo ainda determinante na formação e transformação da cidade.

A centralização econômica, social e política da cidade de Montes Claros possibilita ora influenciar na dinâmica de atração de investimentos regionais ora tornar-se receptora de migrantes em busca das mais variadas necessidades. A intensificação dos fluxos, então, não fica restrita apenas ao caráter intrarregional, fortalece também a maior circulação de pessoas e produtos no espaço central do circuito - a cidade sede – dinamizando o sistema de tráfego e trânsito com suas implicações na segurança dos usuários das vias desta cidade central.

O trânsito e o crescimento da frota de veículos automotores nada mais é que o resultado da necessidade de deslocamento das pessoas por motivo de trabalho, de negócios, de educação, de saúde e de lazer e é influenciado pela ocupação do solo, fruto da política urbana que se adotou. As políticas de planejamento público, das formas de se ocupar o espaço urbano, a gestão sobre os transportes, impõem à população a modalidade de locomoção que se deve usar e o ritmo dos fluxos nas cidades. A formação das redes de ligação através do sistema ferroviário e rodoviário possibilita promover transformações no espaço urbano das cidades, uma vez que

aumenta os fluxos de mercadorias e capitais. Para Corrêa (1997), a velocidade das redes, e o crescente número de nós são determinantes na criação de espaços diferenciados, incentivando a alocação de pessoas.

Estas redes de transporte de formação regional passam a servir de atração para a expansão dos fluxos no cenário nacional, resultando na polarização de um centro dentro desta área geográfica. Em razão da estrutura que se forma neste pólo, aumenta-se a intensidade dos movimentos, fortalecendo o núcleo urbano principal (MATOS, 2005). Para tanto, o planejamento das políticas de transporte neste espaço urbano polarizado deve passar por uma avaliação da dinâmica do sistema circulatório regional, antevendo as questões de ocupação da cidade e seus impactos sobre o trânsito local.

Planejar o sistema de transportes urbano requer conhecer o funcionamento do transporte regional, havendo aí uma interdependência entre ambos, já que o primeiro sofre interferência do segundo devido o aumento na intensidade dos fluxos. O segundo pode ser incentivado pelo primeiro na forma de polarização regional e eficiência operacional que possui, atraindo empresas nas áreas do comércio, de meios de produção e de informações à cidade sede. O sistema viário regional mantém estreita relação com a industrialização, a modernização no campo e no processo de urbanização influenciando no sistema de transporte das cidades.

Os arranjos urbanos, como a instalação de conjuntos habitacionais, universidades, estádios, ginásios de esportes, centros de convenções, feiras, supermercados, trazem consigo impactos indesejáveis na fluidez e na segurança do trânsito. A criação destes “pólos geradores de tráfego”<sup>32</sup> deve ser antecedido de criterioso estudo de impacto ambiental (EIA) e principalmente social, compatibilizando progresso local/regional com desenvolvimento das pessoas que ali habitam e/ou transitam. O resultado final da intervenção do homem sobre o espaço urbano não pode gerar perda na qualidade de vida deste próprio homem, afinal, as intervenções sobre o espaço físico interferem diretamente sobre o espaço dos fluxos, o trânsito, que por sua vez possui interface direta com as políticas de segurança pública, a saúde e a promoção social.

---

<sup>32</sup> A identificação do que seriam Pólos Geradores de Tráfego, bem como as informações técnicas e legais para a análise dos impactos na circulação viária são apresentadas no Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

### **3.1 - A polarização regional de Montes Claros a partir do sistema de transportes**

Inserida na mesorregião norte de Minas, na Bacia do Alto Médio São Francisco, possuindo sua sede entre a localização geográfica de Latitude 16° 43' 41", Longitude 43° 51' 54" e Altitude 638 metros, com população de 361.915 habitantes, (IBGE, 2010) a formação de Montes Claros<sup>33</sup> tem origem típica da maioria das cidades brasileiras, a partir da chegada de famílias com destacado poder aquisitivo em locais de referência, as quais construam suas casas nos arredores de uma praça, próximo a uma igreja. Estes moradores pioneiros, em sua maioria ligados às bandeiras paulistas em busca de ouro, passam a abrir estradas para expandir o comércio de gado, muares e alimentos. Acredita-se que este município tenha sido primeiramente devassado pela expedição denominada "Espinosa-Navarro", que partira de Porto Seguro, em 13 de junho de 1553.

A origem, de fato, da cidade de Montes Claros é atribuída a Antônio Gonçalves Figueira, o qual após abandonar a Bandeira de Fernão Dias (paulista), alia-se a seu cunhado Matias Cardoso de Almeida (baiano). Em 1.707 Antônio Gonçalves Figueira obteve a sesmaria situada nas cabeceiras do Rio Verde Grande, pela margem esquerda, transformando-a em fazenda. Esta acaba por servir de rota de passagem ou local de descanso dos tropeiros, vindo a prosperar de Arraial à Vila em 13 de outubro de 1831, elevando-se, através da Lei 802, de 03 julho de 1857, à categoria de cidade de Montes Claros, que nessa época contava com pouco mais de 2000 habitantes.

Com a efervescência do comércio e da chegada de novos moradores são abertas novas ruas e acessos numa malha reticulada bastante tradicional. A expansão da cidade a partir da área central vai se ampliando, passando as antigas residências localizadas nessa área a serem utilizadas para o comércio, surgindo novas áreas ao entorno destinadas à construção, expansão típica das demais cidades brasileiras. A formação regional, o entroncamento rodoviário da cidade de Montes Claros e as demais vias, estradas e BRs desta região nortemineira também é atribuída à Antônio Gonçalves Figueira, o primeiro a desbravar estas áreas, abrir picadas que transformariam em grandes BRs de importância nacional.

---

<sup>33</sup> O acervo sobre a história da cidade de Montes Claros pode ser encontrado no Instituto Histórico e Geográfico de Montes Claros – IHGMC, 2007.



Com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 22 de setembro de 1926, à Montes Claros esta cidade acaba por servir de ligação das cidades do Norte de Minas à capital do estado, já que somente em 1947 é que os trilhos acabariam por avançar chegando à cidade de Monte Azul. Com a ligação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, que vinha de Salvador à Estrada de Ferro Central do Brasil em Monte Azul, interligando o Nordeste ao Sudeste do País, a cidade de Montes Claros se consolida como pólo da mesorregião do norte de Minas.

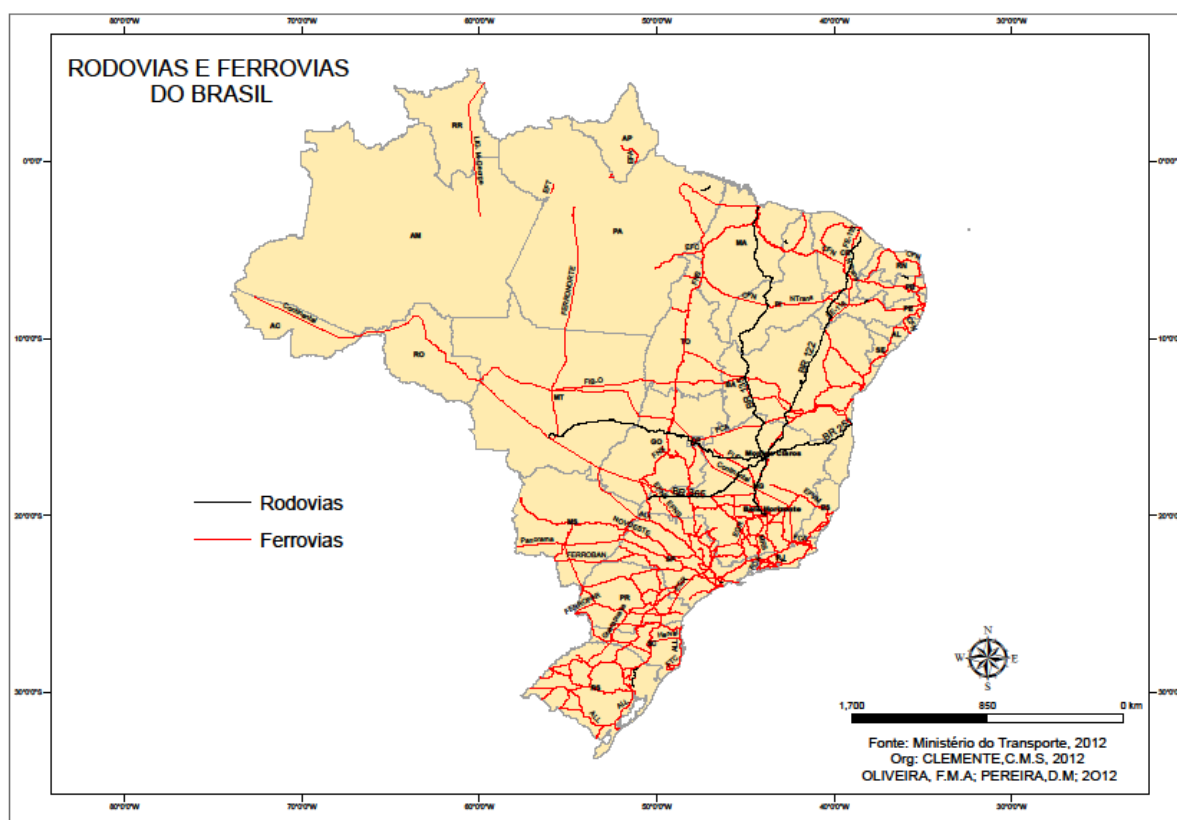
Para Lessa (1993), o desenvolvimento do comércio foi favorecido pela chegada e parada da ferrovia em Montes Claros por este longo período (21 anos), contribuindo para atrair investimentos nos setores da indústria, comércio e serviços, transformando a cidade em um centro regional. Já em meados da década de 1950 a cidade já despontava como ponto de parada ou rota de passagem de pessoas e mercadorias vindas dos grandes centros de consumo, o que despertava interesse de diversas pessoas terem sua viagem interrompida, por aqui ficando.

Para Pereira (2010), o sistema de transportes ultrapassa a sua utilidade de circulação de pessoas, matérias-primas e informações sobre o espaço geográfico, ampliando as relações sociais através das atividades produtivas e comerciais que ele proporciona. Esta aproximação de pessoas e lugares foi sendo construída com a ferrovia e sua promessa de progresso, propagando uma nova imagem de integração e desenvolvimento nos centros urbanos. A expectativa de inserção à modernidade é apontada por Lessa (1993) como uma das contribuições da ferrovia aos centros urbanos por onde passou, sendo fortalecido naqueles locais onde permaneceu como ponta de linha, já que as pessoas das regiões circunvizinhas sentiam-se atraídas a deslocarem para esta cidade.

Os povoados e posteriores cidades que se formaram às margens dos trilhos têm seu momento áureo com a ferrovia, perdendo importância com a decadência desta. Assim, as dezenas de cidades que se formaram desde 1914 com a chegada dos trilhos, em Augusto de Lima e Buenópolis, até 1947, em Monte Azul, vão servir como pontos de retirantes populacionais para a cidade de Montes Claros, principalmente com o crescimento do modelo rodoviarista.

As mudanças ocorridas na cidade de Montes Claros com a passagem do sistema agrário mercantil ao urbano industrial têm suas origens com a instalação de meios de transportes mais eficientes, com destaque a ferrovia. O Sistema ferroviário proporcionou a instalação de meios de comunicação, infraestrutura urbana, serviços

de telégrafos, telefonia e distribuição de água, fortalecendo o pólo urbano regional e servindo de atração populacional. Com a crise econômica a partir da década de 1980, os investimentos na infraestrutura e em transportes passam por grandes transformações, resultando no abandono estatal das ferrovias; em contrapartida, grande investimentos no sistema rodoviário. No mapa 01 verifica-se o sistema de transporte ferroviário e rodoviário do Brasil, destacando a cidade de Montes Claros como rota de passagem da atual Ferrovia Centro-Atlântica e o entroncamento das rodovias BRs 365; 135; 122 e 251.



Mapa 01: Formação da malha viária do Brasil – Rodovias e Ferrovias  
Org: CLEMENTE, CMS, 2012; OLIVEIRA, FMA; PEREIRA, DM, 2012

O sistema de transportes focalizado no modelo rodoviário passou a ser visto como a superação do atraso das ferrovias despertando o interesse das elites nacionais no projeto de integração nacional e regional a partir das rodovias. Seguindo o modelo já iniciado desde o governo de Getúlio Vargas, ampliado nos governos seguintes, principalmente de Juscelino Kubitschek, as políticas desenvolvimentistas da década de 1970 ancoravam-se também no modelo rodoviarista (BRASIL, 1970). Os projetos de integração nacional e regional deviam

então focalizar nas frentes de atuação nas áreas de infraestrutura de transportes, de energia e de comunicações.

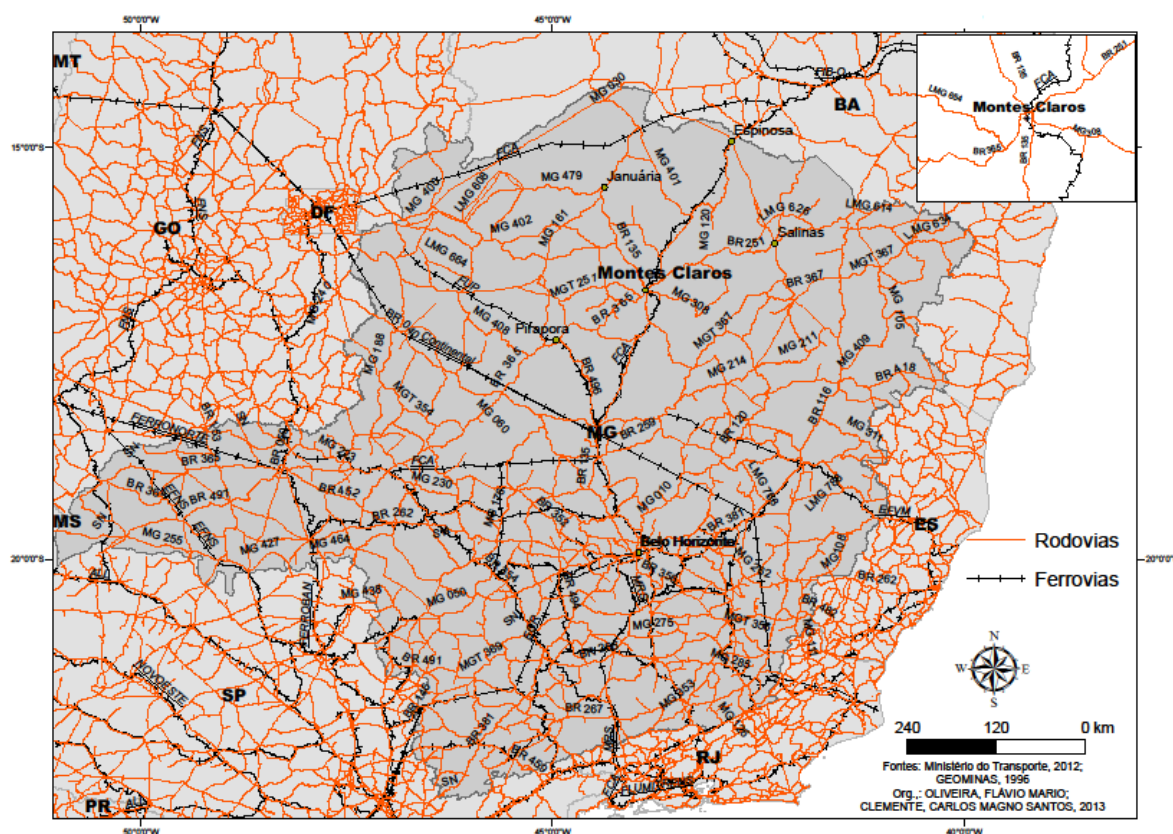
De acordo com Lessa (2001), os principais centros urbanos do país - São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte - foram inseridos nas estratégias oficiais de apoio à industrialização, já que possuíam destacada importância política e econômica no cenário nacional. A partir desses centros ou passando por estes instalam-se os grandes eixos de ligação entre as três capitais e posterior expansão de novos pólos de desenvolvimento que seriam criados.

Como eixos rodoviários de integração e promoção de novas fronteiras de desenvolvimento regional citam-se as BRs 040, ligando Rio de Janeiro a Brasília, a qual teve inaugurada sua primeira etapa em 1928, no governo Washington Luís, e sua etapa final - Belo Horizonte / Brasília - em 1959. A BR 116 ou Rodovia Presidente Dutra tem início na cidade de Fortaleza, no estado do Ceará, e término na cidade de Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul, na fronteira com o Uruguai.

Seguindo os objetivos das demais BRs do país, a BR 116 polarizou grandes projetos nas áreas industriais, comércio e serviços, rompendo as barreiras dos setores de infraestrutura dos transportes, energia e telecomunicações. Acompanhando a mesma trajetória das BRs 040 e 116 de integração nacional e polarização das capitais do centro-sul-nordeste, o governo federal expande a implantação de novas rodovias com objetivos regionais, possibilitando criar pólos de desenvolvimento em regiões até então deprimidas.

Com a pavimentação das BR 135, em 1972, e da BR 365, Montes Claros se conecta com a região nordeste do país e com o triângulo mineiro abrindo novas fronteiras para o desenvolvimento regional. Um destes polos tem a cidade de Montes Claros como centro regional, graças ao sistema articulado de transporte – ferrovia e rodovias, conforme se observa no mapa 02.

A cidade de Montes Claros passa a ser destaque no entroncamento das BRs: 135, ligando Belo Horizonte a São Luis no Maranhão; BR 365, que liga Montes Claros a cidade de Uberlândia; BR 251, que se estende do estado da Bahia até o estado de Mato Grosso, e BR-122, que começa em Fortaleza, capital do Ceará, terminando em Montes Claros.



Mapa 02: Formação da malha viária de Minas Gerais - Rodovias e Ferrovias  
Org: CLEMENTE, CMS, 2012; OLIVEIRA, FMA; PEREIRA, DM, 2012

O município ainda conta com aproximadamente 5.500 km de estradas vicinais, ligando sua sede a diversos distritos da área rural às cidades circunvizinhas. Está localizado na rota de acesso às principais capitais do país, servindo de ponto de parada para viajantes, turistas e transportadores que se deslocam aos grandes centros de distribuição de mercadorias e serviços das regiões sudeste, nordeste e centro-oeste. O fluxo diário de veículos passando dentro da cidade com destino às principais capitais do Brasil, como Belo Horizonte, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro e Brasília é intenso, apesar da existência do anel rodoviário sul (liga a BR 135 a 365) e leste (liga a BR 135 a 251).

### 3.2 - Montes Claros e sua área de influência a partir do sistema de transporte na mesorregião Norte de Minas

O município de Montes Claros foi incorporado aos planejamentos governamentais a partir da década de 1960, em uma nítida política de expansão do capitalismo e/ou de ideologia de progresso apregoada pelo estado desenvolvimentista. Nesta época surgem os grandes projetos de desenvolvimento

regional, coordenados principalmente pelo Banco do Nordeste do Brasil – BNB e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, inclusive com a instalação, em julho de 1965, do escritório desta estatal na cidade de Montes Claros.

Com o advento do “Plano de Metas e Bases para a Ação de Governo” (1970 – 1973), o I “Plano Nacional de Desenvolvimento” – I PND (1972 – 1974) e o II “Plano Nacional de Desenvolvimento” – II PND (1975 – 1979), o governo federal cria uma política pautada na descentralização econômica, que tinha como objetivo principal ocupar áreas propícias ao desenvolvimento das regiões interioranas inseridas no projeto de “integração nacional” e de desenvolvimento regional. Análises da equipe técnica do governo (BRASIL, 1970; 1971; 1974) propunham desenvolver atividades produtivas nos setores agroindustriais abrindo novas fronteiras de desenvolvimento, priorizando as regiões deprimidas do nordeste, sul, amazônica e centro-oeste.

A partir da década de 1970 o Estado passa a promover políticas de desconcentração industrial das metrópoles às cidades que já possuíam certa infraestrutura urbana e notadamente nos aspectos relacionados ao sistema de transporte. A inserção de Montes Claros ao “Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio – PCCPM - parte integrante do II Plano Nacional de Desenvolvimento” (Brasil, 1974) contribuiu sobremaneira para os investimentos em infraestrutura urbana, atividades produtivas, equipamento social, dentre estes a construção de estradas vicinais de acesso aos demais municípios da região. Ainda conforme se estabelecia no Plano Nacional de Desenvolvimento - II PND (1975 - 1979) a criação dos pólos regionais visava dinamizar estes núcleos urbanos polarizando o desenvolvimento regional e servindo de contenção às frentes migratórias que se deslocavam aos grandes centros urbanos do país.

Estes planos governamentais surgidos a partir da década de 1970 como política de desconcentração industrial dos grandes centros urbanos contribuem para alavancar e incluir Montes Claros no grupo das cidades médias do Brasil. A terminologia “cidade média” aqui adotada ultrapassa a conceituação apenas populacional, enfocando-se, também, o destaque regional, a infraestrutura dos transportes, a referência econômica, a prestação de serviços nas áreas da educação e saúde constituindo força de atração regional (FRANÇA, 2007; LEITE, PEREIRA 2004; PEREIRA, 2007).

Ainda no plano regional, visando pavimentar os acessos rodoviários aos municípios com baixo IDH e a precária conexão com a rede viária, o governo de

Minas Gerais inicia em 2004 o “Programa de Pavimentação de Ligações e Acesso Rodoviário aos Municípios”, o PROCESSO <sup>34</sup>, o qual tinha com o objetivo principal contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das cidades beneficiárias. Dentre os benefícios esperados pelo programa citam-se: aumento da mobilidade através das melhorias das condições de escoamento dos produtos locais; incremento de competitividade da economia regional, redução do tempo das viagens e facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais instalados em pólos microrregionais de maior porte. O processo contemplava 45 municípios do norte de Minas interligando-os à malha viária municipal, estadual e federal.

Já em 19 de março de 2005 através do Decreto 44.011, é lançado o “Programa Estruturador Caminhos de Minas” visando promover o desenvolvimento e diminuir as desigualdades socioeconômicas em todas as regiões do Estado. Este programa procurava recuperar, conservar e preservar as estradas vicinais; melhorar as condições de transportes das pessoas, da produção agrícola, insumos e outras mercadorias; melhorar a integração inter-regional e intrarregional. Para tanto, tinha como meta a pavimentação de 7.700 km de rodovias e estradas vicinais, beneficiando 302 municípios por todo o Estado. Neste programa o norte de Minas teve 23 municípios beneficiados, conseguindo melhorar a infraestrutura das vias que dão acesso às vias pavimentadas principais.

Os investimentos no sistema viário regional fortaleceram a cidade de Montes Claros, pois a interligou aos diversos municípios beneficiados, o que facilitou o deslocamento de pessoas e produtos, alavancando o comércio local, além de intensificar a circulação de veículos na área urbana desta cidade. Esta articulação da cidade de Montes Claros, a partir do sistema de transporte, como área de influência e extrapolando a mesorregião do norte de Minas contribuiu e ainda contribui para o processo de migrações rural-urbano e urbano-urbano.

No mapa 03 observa-se a área de influência da cidade de Montes na mesorregião Norte de Minas destacando a malha viária como estratégia para a

---

<sup>34</sup> Conforme o Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais – DER/MG até o primeiro semestre de 2012 já tinham sido pavimentados 219 acessos com um total de 5.493 km de extensão, atingindo 97% da meta proposta pelo programa, o que tem beneficiado diretamente cerca de 1.228.600 mineiros em 242 municípios.



As implicações desta polarização regional podem ser vivenciadas no trânsito da cidade com o aumento da frota de veículos em circulação, os congestionamentos, as infrações e os recorrentes acidentes com vítimas, não raro fatais. A adoção de políticas públicas focalizadas na dinâmica regional a partir da influência que a cidade possui, implementando melhorias no sistema viário, investimentos em outras opções modais e fiscalização, enfatizariam o destaque regional da cidade, incentivando novos investimentos na indústria, comércio e serviços.

### **3.3 - A polarização regional de Montes Claros e os impactos sobre a segurança no trânsito**

O sistema viário que perpassa pela cidade de Montes Claros, a industrialização e a urbanização infligiram neste espaço urbano, diversas modificações que somadas aos planejamentos governamentais propiciaram espraiamento urbano alargando a malha viária. A expansão da mancha urbana das cidades significa para as prefeituras a necessidade de extensão de serviços urbanos como as redes de saneamento, iluminação pública, coleta de resíduos sólidos, novas escolas, postos de saúde, expansão do sistema viário e das redes de transporte coletivo.

Apesar de o Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/01, prever que os municípios têm o dever de intervir em processos especulativos que resultem em valorizações excessivas da terra, garantindo mobilidade e acessibilidade urbana, o que se verifica é que este processo tem ficado muito a cargo dos interesses privados. A inversão de obrigação ou concessão aos interesses particulares no que diz respeito à abertura de novos loteamentos evidencia a ausência de políticas públicas ou interesses escusos no processo de ocupação urbana.

Em Montes Claros, a partir da década de 1970, o que se verificou foi um rápido crescimento da urbanização sem um planejamento viário que propiciasse no futuro o funcionamento do sistema de mobilidade urbana de forma segura. Nos últimos anos o ritmo do crescimento populacional tem sido superado pelo número de veículos inclusos na cidade, o mesmo ocorrendo com os registros de infrações e mortes no trânsito. Conforme dados do IBGE (2000), a população de Montes Claros era de 306.947 e tem como estimativa para 2012 um total de 370.216 habitantes, um



crescimento de 20,61%. Já a frota de veículos passou de 63.095 em 2000 para 152.910 em 2012 um aumento de 142,34% (DENATRAN, 2012).

No gráfico 02 destacam-se os registros de infrações e dos acidentes notificados pela Polícia Militar em Montes Claros no período de 2005 a 2011.

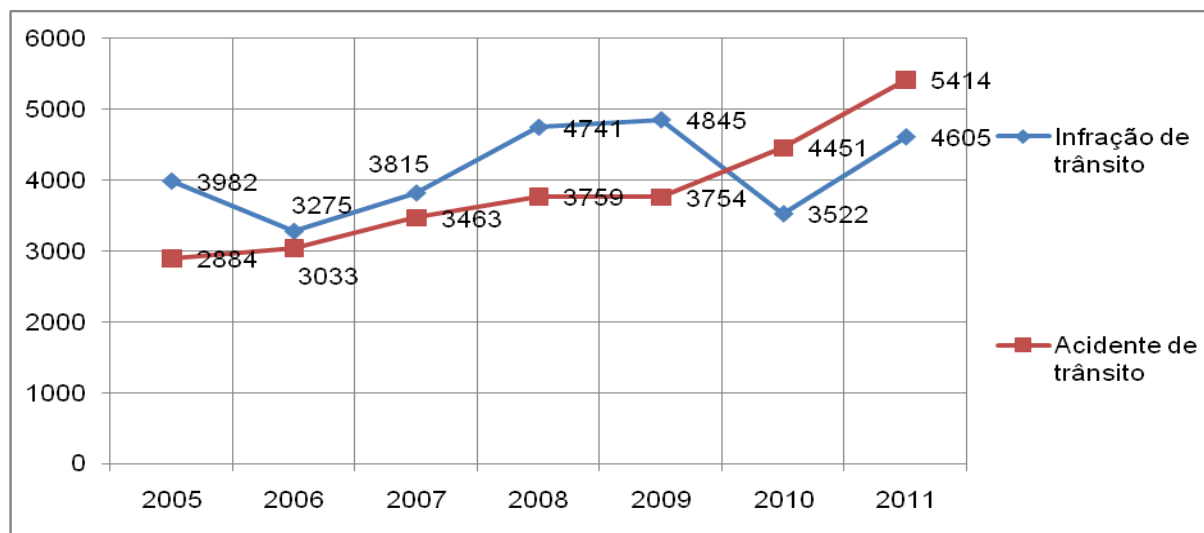


Gráfico 02 – Registro de Acidentes e Infrações de Trânsito em Montes Claros 2005/2011  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012

Esta informação visa diagnosticar como está a atuação da Polícia Militar no tocante a atuação no trânsito, seja na forma de registros dos acidentes como também do trabalho de prevenção/repreensão através dos autos de infração lavrados.

Destaca-se que há uma grande variedade e quantidade de infrações cometidas e de acidentes ocorridos que não são notificados, devido à baixa atenção ou não priorização por parte da Polícia Militar em fiscalizar, amparo legal, já que muitas atuações são de competência do município, como irregularidade nos veículos ou na documentação obrigatória destes e dos condutores.

Observa-se que de 2005 a 2009 os registros de infração de trânsito, ou seja, maior atuação da Polícia Militar possibilitou manter os números de acidentes sempre abaixo das infrações. Já nos anos de 2010 e 2011 a atuação da polícia reduziu e, conseqüentemente o número de acidentes aumentou. Sabe-se que não são somente punição e lavraturas de infração de trânsito que irão garantir redução nos acidentes, ainda mais quando se verifica que grande parte destes AIT é atribuída a infrações que não têm relação com os acidentes de trânsito (objetiva verificar pagamento de impostos, estacionamento/parada em locais proibidos). Entretanto, a falta de policiamento ou insuficiência da demanda infracional vivenciada no trânsito

contribuiu sobremaneira para o desrespeito às normas de trânsito e, conseqüentemente, em acidentes e maior vitimização.

É possível abstrair que o número total de acidentes de trânsito, sejam eles com ou sem vítimas, durante o período observado, esteve sempre em ascendência. O gráfico demonstra que no ano de 2010 ocorreu uma queda acentuada no número de registros de infrações notificadas pela Polícia Militar (redução de 27,30% em relação ao ano de 2009) e um aumento de 18,57% no total dos acidentes no mesmo período. Em 2011, apesar da intensificação na fiscalização (aumento de 30,75% nos registros de infrações em relação ao ano de 2010) o número de acidentes de trânsito com vítimas aumentou 40,86%, ou seja, não contribuiu para a melhoria da segurança no trânsito.

Uma possível explicação para tal fenômeno se deve ao fato de que no ano de 2009 foi encerrado o convênio entre a Polícia Militar e a Prefeitura Municipal de Montes Claros, o que ocasionou uma redução nas fiscalizações e autuações por parte da Polícia Militar. A disseminação política perante a população da extinção da Empresa Municipal de Transportes e Trânsito de Montes Claros – TRANSMONTES, ocorrida nos primeiros dias do ano de 2009, contribuiu para a redução da atuação preventiva e repressiva no trânsito e, conseqüentemente, aumento dos acidentes. Apesar da criação da Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transportes de Montes Claros – MCTrans e a assinatura do novo convênio entre a Prefeitura Municipal e Polícia Militar, no mês de dezembro do ano de 2009, permitindo a esta coibir aquelas infrações de competência do município, a população levou algum tempo para perceber tal mudança na fiscalização, expondo-se mais ao risco no trânsito.

### **3.4 - O crescimento da frota de veículos e dos acidentes de trânsito em Montes Claros/MG**

Relacionar o crescimento do transporte individual tão somente ao progresso econômico ou ao simples desejo das pessoas em fazer em uso do automóvel ou motocicletas é afastar-se das concepções do desenvolvimento social, das políticas de planejamento urbano e de circulação, do gerenciamento eficiente do trânsito, subjugando os demais modos de locomoção. Ter como âmago das políticas públicas o transporte coletivo é priorizar a democratização do espaço urbano, a equidade e a

vida dos cidadãos, contribuindo para a redução dos congestionamentos, dos acidentes e das mortes violentas no trânsito.

A dificuldade de percepção e distinção entre o espaço privado, a casa, o lar – ambiente de domínio e liberdade – e o espaço público, a rua – ambiente de conflito e segregação – expõem as instituições e as normas à possibilidade de extinção (DAMATTA, 2010). No trânsito, dezenas de pessoas morrem todos os dias, órgãos governamentais são severamente criticados e extintos, o mesmo ocorrendo com várias normas de circulação e de conduta que simplesmente não são reconhecidas pelos usuários das vias públicas, dirá seu cumprimento.

Para ilustrar apresentamos o gráfico 03, sendo possível verificar que a relação entre as mortes no trânsito<sup>35</sup> com a frota de veículos no Brasil e no Estado de Minas Gerais nos anos 2000/2010 caiu percentualmente de 9,75 para 6,32, e de 7,00 para 5,77, respectivamente. Entretanto, isto se explica devido ao grande crescimento da frota de veículos no Brasil (118,07%) e em Minas Gerais (118,15%) no período.

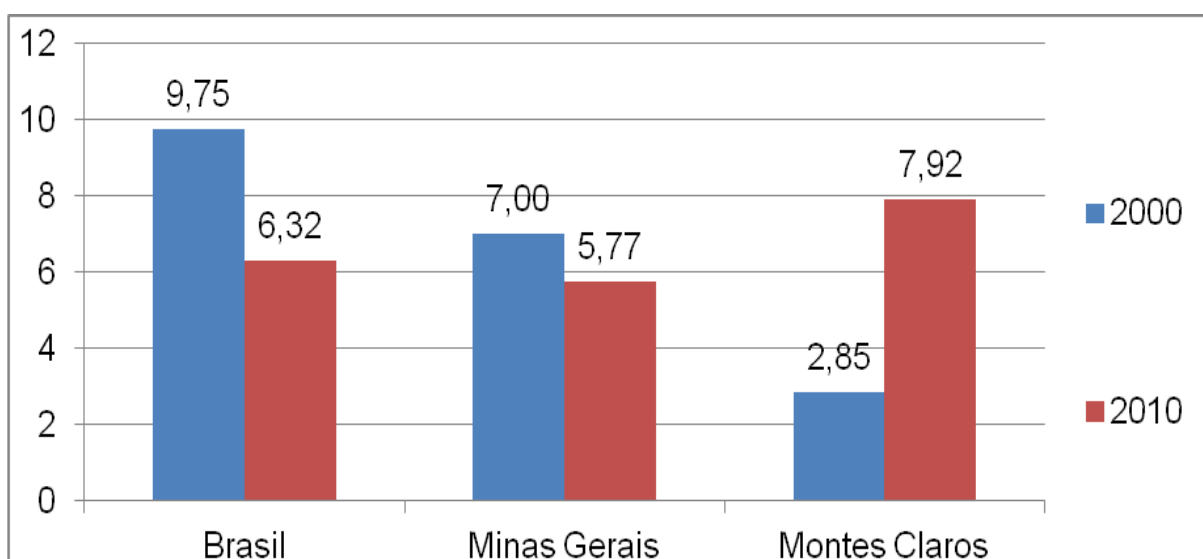


Gráfico 03: Total de mortes no trânsito por 10 mil veículos – 2000/2010

Fonte: SIM/SUS; DENATRAN

<sup>35</sup> Os dados disponíveis são oriundos do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), sistema este gerido pelo Departamento de Análise de Situação de Saúde, da Secretaria de Vigilância em Saúde, em conjunto com as Secretarias Estaduais e Municipais de Saúde. As Secretarias de Saúde coletam as Declarações de Óbitos dos cartórios e entram no SIM as informações nelas contidas. Uma das informações primordiais é a causa básica de óbito, a qual é codificada a partir do declarado pelo médico atestante, segundo regras estabelecidas pela Organização Mundial de Saúde. Nesta pesquisa foram considerados os óbitos por ocorrência, ou seja, número de óbitos ocorridos, contados segundo o local de ocorrência do óbito. No SIM – DATASUS extrai-se os dados usando a categoria CID10 V01 a V89.

Certo é que o número de mortes no trânsito no Brasil saiu de 28.980 no ano de 2000 para 40.989, em 2010, e em Minas Gerais passou de 2.248 mortes no trânsito para 4.044 vítimas fatais no mesmo período. Analisando os dados do município de Montes Claros observamos que a realidade no trânsito é ainda pior. No período de 2000, para 2010 a frota cresceu 118,14% e as mortes no trânsito cresceram 505,55%, em termos absolutos, ocorreram 18 mortes no ano de 2000 passando para 109 vítimas fatais no ano de 2010. Apesar de proporcionalmente as mortes no trânsito tanto no Brasil como no Estado de Minas Gerais terem decrescido, em virtude do grande aumento da frota de veículos, em termos absolutos, no ano de 2010 morreram 12.009 pessoas a mais que no ano de 2000, um aumento de 41,44% nas mortes no país.

Analisando a relação mortes no trânsito pela população verifica-se através do gráfico 04 que no Brasil, Minas Gerais e em Montes Claros o percentual de mortes no trânsito aumentou no período 2000/2010. Como fenômeno nacional, estadual e municipal o destaque negativo dessas mortes em Montes Claros tem revelado graves problemas na saúde pública e na segurança no trânsito, fruto da permissividade nas fiscalizações e do desinteresse do poder público local nas questões afetas à mobilidade urbana. No ano de 2010, dos dez municípios mineiros analisados, Montes Claros ficou atrás apenas da capital Belo Horizonte, com 368 mortes ocorridas no trânsito, e de Uberlândia, com 203 mortes. Municípios como Contagem, Juiz de Fora e Uberaba, com uma frota bem maior que Montes Claros, tiveram menos morte no trânsito.

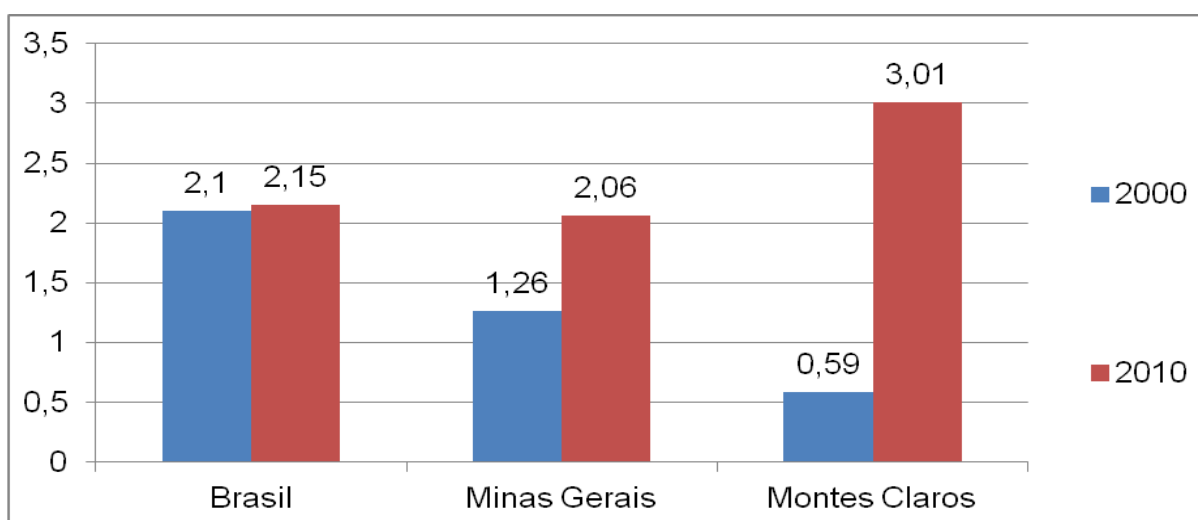


Gráfico 04: Total de mortes no trânsito por 10 mil habitantes 2000/2010  
Fonte: SIM/DATA SUS; IBGE

Não se pode afirmar, entretanto, que o grande aumento das mortes no trânsito tenha sido em decorrência tão somente do crescimento da frota de veículos, muito menos ao fator crescente relacionado à população. Comparando os anos de 2010 com 2000 verifica-se que no município de Curitiba ocorreu um aumento na frota de 70,21%, sendo registrada uma redução no número de mortes no trânsito de 13,61%. Porto Alegre com redução de 32,42% no número de mortes para um aumento na frota de 45,52%. Florianópolis com aumento de apenas um caso de morte no trânsito para um acréscimo de 84,03% na frota e o Distrito Federal que teve um aumento na frota de 107,77% no ano de 2010 em relação ao ano de 2000, teve um aumento nas mortes no trânsito de apenas 10%. Na capital carioca ocorreu um aumento na frota em 47,96% no período 2000 a 2010, ao mesmo tempo em que se notou uma redução nas mortes no trânsito de 21,61%.

A adoção de estudos mais pontuais sobre o trânsito priorizando a segurança e não somente a fluidez, campanhas educativas, infraestrutura focalizada no transporte coletivo, somados à fiscalização e punição têm contribuído para a redução das mortes no trânsito nas capitais da região sul do país, o mesmo ocorrendo no Distrito Federal e no município do Rio de Janeiro. O que se percebe é que a maior participação do Estado no processo de conscientização da população, envolvimento dos diversos órgãos públicos e privados, a mídia, podem conseguir, a partir dos números adversos no tocante aos acidentes e mortes no trânsito, mobilizar a sociedade, tornando a prevenção dos acidentes uma causa comum.

A permanente busca por liberdade a partir do transporte individual, negando a realidade vivenciada no trânsito, tem levado a sociedade a questionar as políticas públicas de melhorias na circulação, dentre estas as ações regulatórias e fiscalizatórias no trânsito. Neste ambiente de espaço mínimo, a impunidade, a formação cultural individualista, o uso particular do espaço público, a fragilidade da percepção dos riscos e das normas aumenta a insegurança, os constantes acidentes e mortes violentas no trânsito nas áreas urbanas.

A somatória, política pública voltada ao transporte individual e ações preventivas e repressivas no trânsito tratadas como assunto de incumbência policial, ligadas exclusivamente às secretarias de segurança pública, desde a habilitação de condutores, licenciamento de veículos, fiscalização, autuações, recursos e punições, têm sido fatores motivacionais para o desrespeito e impunidade. Isto se deve à

incapacidade dos órgãos de polícia de executarem as ações de prevenção e repressão, como foco das fiscalizações – não se prioriza a segurança das pessoas, mas sim a conferência de documentações com fins arrecadatórios. Apesar dos avanços no CTB de 1997, como a municipalização do trânsito, educação, novos requisitos para a habilitação, para a condução de veículos, controle do uso do solo, as ações relacionadas ao trânsito ainda continuam muito a cargo dos órgãos de segurança.

Ainda que o aumento dos acidentes tenha sido influenciado pela falta ou baixa fiscalização no trânsito, pelo aumento da frota e as condições das vias, o que se percebe é que a população de forma geral encontra-se despreparada para entender a complexidade que deve prevalecer no trânsito, principalmente nos aspectos que consideram a confiança e o respeito mútuo. A formação da cidadania, assim como dos novos condutores de veículos, isto quando há esta formação antes de se inserir no trânsito, deve passar por novas formulações, novos valores, apreendido em casa e aperfeiçoado no espaço público.

### **3.5 - A gestão do transporte coletivo**

O transporte particular apresenta pesados ônus à população, principalmente à de baixa renda, seja na forma de alto consumo de energia por passageiro transportado, poluição, acidentes e impactos sociais na ocupação territorial, no trânsito, na mobilidade e acessibilidade destas pessoas alijadas dos benefícios existentes nas cidades (ANTP, 2010). Já o ônibus, transporte coletivo mais usual das médias cidades brasileiras, apresenta resultados opostos, com baixo consumo de energia e poluentes por passageiro transportado, como também menor custo em acidentes com vítimas fatais nas áreas urbanas. Entretanto, estas informações e a realidade no trânsito não têm sido suficientes para mudar a ideologia apregoada ao uso do automóvel perante as demais modalidades de locomoção.

Para ilustrar, apresenta-se a tabela 02 destacando o crescimento da frota de veículos particulares no município de Montes Claros/MG e sua relação com a redução dos usuários do transporte coletivo urbano. Para subsidiar o entendimento, verifica-se também a variação dos valores da tarifa do transporte coletivo e do salário mínimo no período de 2005 a 2011, visando verificar o impacto deste aumento sobre o salário mínimo, já que grande parte dos usuários deste tipo de transporte tem renda nesta faixa salarial. É sabido que os valores das tarifas e a

qualidade do transporte coletivo têm sido usados por gestores públicos, por empresários do ramo automobilístico e pela mídia como as principais causas pela queda no número de passageiros transportados e, conseqüentemente, no crescimento do transporte particular.

Através da tabela verifica-se que no município de Montes Claros, no período considerado, ocorreu um aumento de 82,03% no número de veículos particulares (automóveis, motocicletas e motonetas), em termos absolutos são 53.143 veículos particulares a mais transitando pelas ruas da cidade. Neste mesmo período o número de usuários do transporte coletivo caiu 8,74%, em termos absolutos são 1.835.616 (média de 5.029 por dia) usuários do transporte coletivo/ônibus que migraram para outras modalidades de locomoção.

Variável	2005	2011	Var %
Frota de veículos particulares (automóveis, motocicletas e motonetas)	64.787	117.930	82,03%
Usuários do transporte coletivo urbano	20.993.237	19.157.621	-8,74%
Valor da tarifa do transporte coletivo	1,10	2,10	90,91%
Valor do salário mínimo	300,00	545,00	81,67%

Tabela 02: Comparativo da frota de veículos particulares, usuários do transporte coletivo, valor da tarifa e do salário mínimo em Montes Claros/MG – 2005/2011  
Fonte: DENATRAN; ATCMC; DOU, 2012

A queda na velocidade do transporte coletivo devido ao aumento da frota de veículos particulares e a conseqüente redução no número de viagens feitas pelos ônibus influenciaram na diminuição do número de passageiros transportados. Apesar dos reajustes da tarifa do transporte coletivo da cidade ter sido um pouco acima do aumento do salário mínimo no período, acredita-se que este não tem sido o fator preponderante para afugentar os usuários deste tipo de transporte na cidade. Os programas sociais e melhorias no emprego<sup>36</sup> que influenciam positivamente na

<sup>36</sup> De acordo com Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), o município de Montes Claros/MG terminou o ano de 2010 com um saldo de 4.896 novas vagas no mercado de trabalho e em 2011 o saldo positivo foi de 4.922. <http://www.montesclaros.mg.gov.br>. Acesso dia 28out2012.

melhoria da renda no município de Montes Claros poderiam ter sido canalizados para o crescimento do transporte coletivo, meio de locomoção motorizado mais barato. Compromissos políticos com segmentos empresariais e o estilo de vida da classe média “resultam em estratégias de modernização orientadas para o automóvel, que frequentemente negligenciam as necessidades de pedestres e passageiros de transporte público (Vasconcellos, 2000, p. 163)”.

Se antes o transporte individual estava ligado à elite, sua propagação às massas tinha a ideia de maior inclusão, crescimento, autorrealização, respeito e status; entretanto, na atualidade, diante das questões que envolvem o trânsito urbano, este discurso ideológico não mais se sustenta. Se no passado a luta individual baseava-se na aquisição do automóvel, servindo o veículo para a obtenção do reconhecimento no meio social, hoje se tem uma luta coletiva para poder usá-lo com segurança neste espaço já carregado de externalidades negativas - acidentes, congestionamentos, poluição com pesados custos econômicos e sociais.

No Brasil, em 2011, foram gastos R\$ 2.691.446.925,04 em seguros obrigatórios distribuídos de acordo com a natureza da indenização sendo: 16% para mortes, 65% para invalidez permanente e 19% em despesas médicas<sup>37</sup>; ressalta-se que na modalidade do tipo de veículo envolvido apenas 2,3% refere-se a ônibus e micro ônibus. O Estado de Minas Gerais ocupa a segunda colocação entre os Estados da União que mais gastou em seguro DPVAT, 10% do total, ficando atrás apenas do estado de São Paulo com 19% do total. Considerando que o valor do seguro pago em caso de morte no trânsito está em torno de R\$ 13.500,00 (valor em 2010) e, observando que somente no município de Montes Claros ocorreram 109 mortes<sup>38</sup> no trânsito em 2010, chegaremos à soma de R\$ 1.471.500,00, sem contar as despesas com invalidezes e custos hospitalares.

Através da tabela 03 observa-se a evolução dos óbitos em acidentes de trânsito por categoria em Montes Claros/MG, período 2000/2010, sendo verificado que até o ano de 2008 o maior número de óbitos estava relacionado à categoria

---

<sup>37</sup>Dados óbitos da Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT – órgão oficial do governo. Informações [http://www.seguradoralider.com.br/boletim\\_estatistico\\_jan\\_dez\\_2011.asp](http://www.seguradoralider.com.br/boletim_estatistico_jan_dez_2011.asp)

<sup>38</sup> Os dados disponíveis são oriundos do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) SIM – DATASUS categoria CID10 V01 a V89.



motociclista e pedestre, respectivamente. Em 2009 já se verifica que a categoria ocupante de automóvel passa a representar predominância nos óbitos, com aumento de 266,67% em relação a 2008. Em 2010 também verifica-se um acréscimo de 70,45% nas mortes de ocupantes de automóveis se comparado ao ano anterior. Somente no ano de 2010, do total de vítimas fatais no trânsito no município de Montes Claros/MG, 82,56% está no grupo dos ocupantes de automóveis e motociclistas de uso particular, ou seja, 90 casos.

Estudos apontam (IPEA, 2011) que as melhorias econômicas e abertura de crédito têm possibilitado um maior número de pessoas adquirirem automóveis, ultrapassando a procura por motocicletas. A isto se soma a exposição de um número maior de pessoas em automóveis, a formação de grupos, principalmente jovens, o uso de bebidas alcoólicas e entorpecentes, a fiscalização mais incisiva aos motociclistas, diferentemente do que ocorre aos motoristas, o que contribui para a maior ocorrência de mortes na categoria ocupante de automóveis.

Categoria	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Ocupante de automóvel traumatizado em acidente transporte	1	2	4	9	5	14	17	9	12	44	75	192
Motociclista traumatizado em acidente de transporte	2	0	2	10	12	15	13	26	31	21	15	147
Pedestre traumatizado em acidente de transporte	1	2	1	7	8	12	14	25	16	16	15	117
Ciclista traumatizado em acidente de transporte	1	0	1	4	1	3	4	3	6	2	3	28
Ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte	0	0	0	1	0	0	13	0	0	0	0	14
Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado em acidente transporte	0	0	1	3	2	3	0	2	1	0	0	12
Ocupante de caminhonete traumatizado em acidente transporte	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Outros acidentes de transportes terrestres	13	31	36	21	16	17	26	45	48	18	1	272
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>35</b>	<b>46</b>	<b>55</b>	<b>44</b>	<b>64</b>	<b>87</b>	<b>111</b>	<b>114</b>	<b>101</b>	<b>109</b>	<b>784</b>

Tabela 03: Óbitos em acidentes de trânsito por categoria em Montes Claros/MG – 2000/2010  
Fonte: Ministério da Saúde – SIM/SUS

A eficiência da gestão pública enquanto deve ter como princípio o transporte coletivo como um bem público, priorizando a circulação dos veículos de transporte de massa, aumentando a fluidez nos deslocamentos, a maior disponibilização de linhas, melhoria no conforto, reconquistando o espaço perdido para os veículos particulares. Importante frisar que muitos usuários do transporte coletivo migraram

para o transporte individual, principalmente motocicletas, devido à qualidade do transporte coletivo. Na atualidade já se verifica um revés neste tipo de transporte individual, seja devido aos custos, como também em decorrência da poluição por passageiro transportado e dos altos índices de acidentes de trânsito com impactos diretos no sistema de saúde e previdência.

### **3.6 - A geografia dos acidentes de trânsito em Montes Claros/MG**

A adoção de ferramentas administrativas como o geoprocessamento, estatística e análise dos acidentes de trânsito são mecanismos de gestão que visam facilitar a identificação e localização de problemas de segurança pública e proporcionar um acompanhamento geral e específico dos serviços na área da segurança. A coleta, o armazenamento e o tratamento de informações espaciais ou georreferenciadas passam a ser utilizadas em várias aplicações nas quais o espaço físico geográfico represente relevância.

O uso destas ferramentas, outrora focalizado apenas nas questões de criminalidade, principalmente a violenta, pode e deve ser otimizado nas diversas situações que possibilitem a promoção da segurança no trânsito. O policiamento orientado para a prevenção de acidentes deve estar articulado com os demais órgãos atuantes no trânsito, procurando agir sobre as causas, fatores, locais, horários, condições e circunstâncias vinculadas ao cometimento das infrações.

Na Polícia Militar de Minas Gerais a coleta e tratamento dos dados estatísticos via registro de ocorrências, o geoprocessamento e a análise destas informações auxiliam no emprego racional dos meios logísticos e humanos, possibilitando melhores resultados operacionais. Em Montes Claros, o uso destas ferramentas e o planejamento de ações policiais militares para a prevenção de acidentes de trânsito têm sido quase inexistentes, prevalecendo a empiria. Os próprios manuais institucionais de padronização e orientação das ações voltadas ao trânsito ainda são bastante escassos ou muito superficiais, talvez fruto da baixa penalização dos crimes, da municipalização do trânsito e também da resistência do público interno (policiais militares) em atuar nesta área.

Outros fatores que influenciam na baixa atenção aos aspectos afetos ao trânsito são as tipificações ou classificações que se dão a outras ocorrências consideradas como violentas (roubos a estabelecimentos comerciais, a transeuntes, dentre outros). A partir dessa classificação, ao grau de importância que o estado

atribuiu a algumas ocorrências direcionam-se os esforços dos órgãos de segurança com maior precisão no sistema de monitoramento e acompanhamento. Também a prestação de contas (accountability) perante as instâncias superiores, a sociedade e a imprensa é mais bem articulada nos casos de crimes violentos. Neste cenário é comum dedicar maiores esforços às ações preventivas e repressivas a um roubo de celular, a uma mercearia, que aos acidentes de trânsito com vítimas fatais.

A execução espacial e temporal de ações policiais segue a lógica expressa na figura 02, subsidiando as ações preventivas e repressivas concernentes à ocorrência de crimes. A partir destas variáveis planejam-se operações, patrulhamentos, itinerários, abordagens, inibindo a oportunidade de delinquir, interrompendo ou mitigando o ciclo da violência. Este modelo usado para prevenir e reprimir os variados tipos de crimes pode e deve ser também observado nas fiscalizações de trânsito, coibindo infrações, evitando acidentes e salvando vidas.

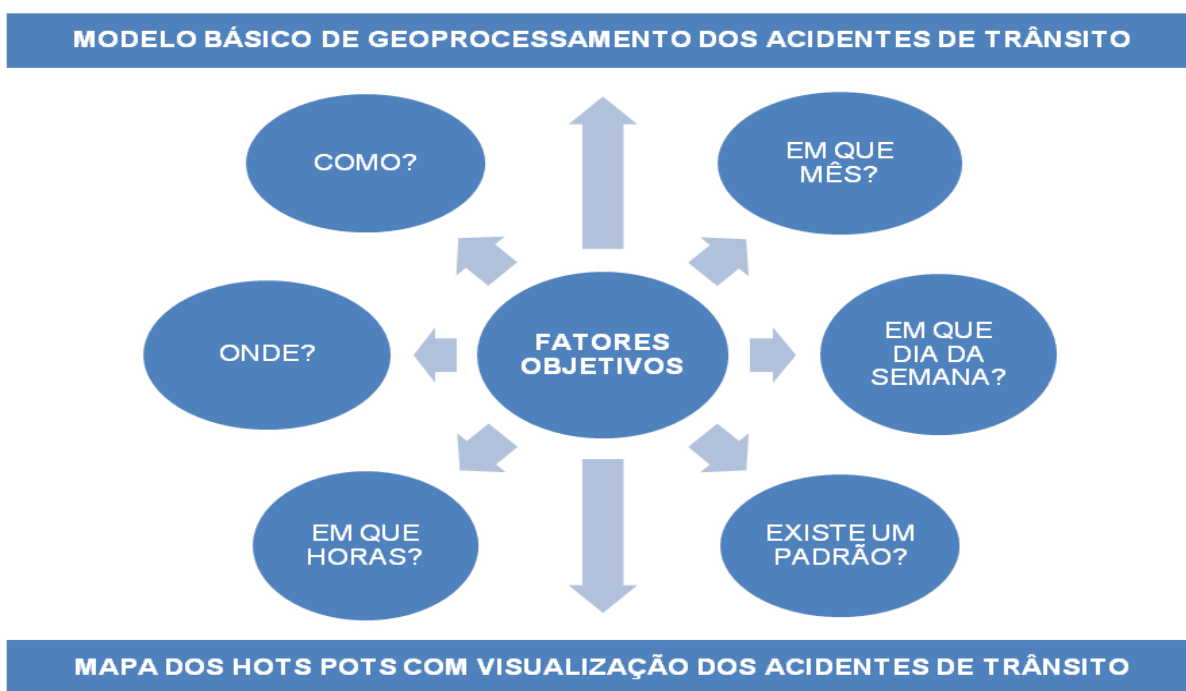


Figura 02: Modelo básico de geoprocessamento e mapeamento dos acidentes de trânsito  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012.

A partir desse modelo, procuramos saber a dinâmica dos acidentes de trânsito em Montes Claros/MG, destacando, em regra:

**a) Como:** Como ocorre a maioria dos acidentes de trânsito registrados em Montes Claros, ou que tipo de acidente tem ocorrido, qual a sua tipificação, a qualificação que se dá ao acidente entendido a partir do trinômio, engenharia, educação e dos esforços que se fazem para exercer o “Trânsito em Condições

Seguras” (HONORATO, 2009). A partir da coleta de informações diretamente nas fontes de registros, com os profissionais que atuam nesta área, com os envolvidos em acidentes e percepção própria nos dez anos de trabalho neste viés, elaborou-se o gráfico 05 constando as principais naturezas, a tipificação dada aos acidentes de trânsito com mortes registradas em Montes Claros no período de 2005 a 2011.

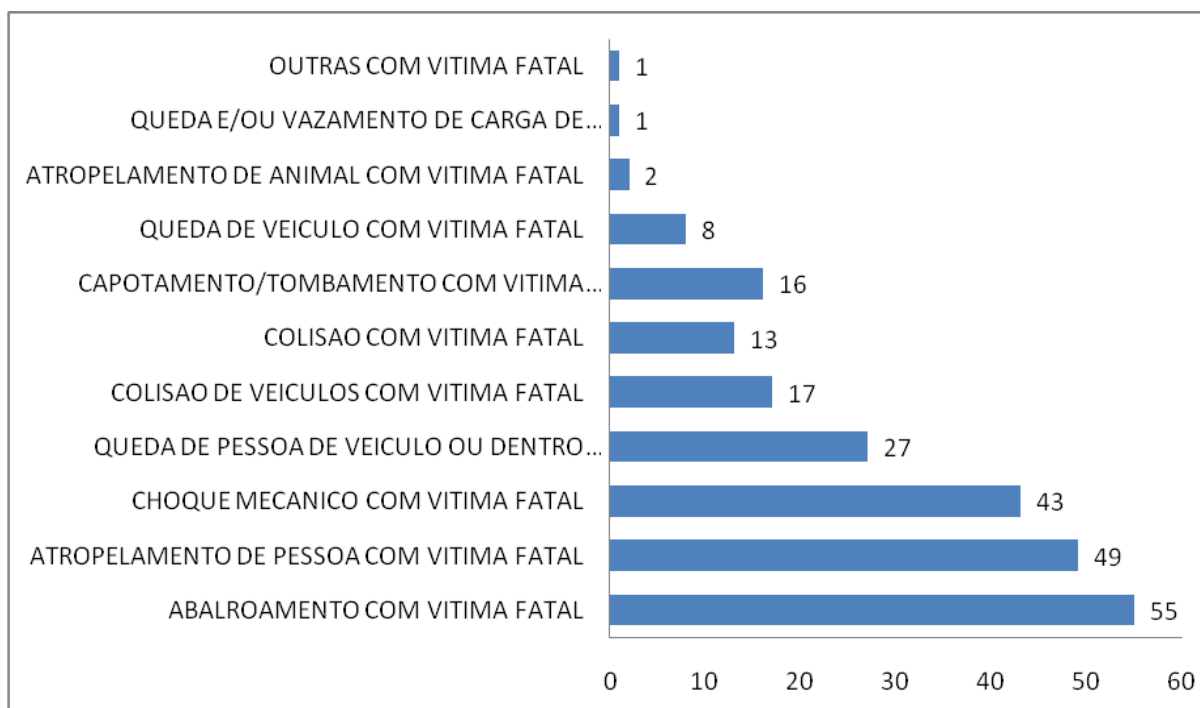


Gráfico 05: Natureza dos acidentes de trânsito com vítimas fatais em Montes Claros 2005 a 2011  
Fonte: Armazém de dados da PMMG, 2011.

Nota-se que predomina a natureza abalroamento (ocorre quando um veículo, em movimento, colhe ou é colhido na lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento). O segundo, a tipificação atropelamento ocorre entre um veículo e um pedestre, podendo ocorrer em qualquer lugar, na via, calçadas, etc. Já o choque acontece quando um veículo está em movimento e bate num ponto fixo (uma árvore, poste, ou outro veículo parado). Em Montes Claros tanto nos acidentes sem vítimas, com vítimas e com vítimas fatais prevalecem esta ordem.

**b) Onde:** assim como grande parte dos crimes registrados,, em Montes Claros há áreas de hotspots espaciais, para os acidentes de trânsito, ou seja apesar de haver notificações em toda a cidade, há também concentração em alguns pontos específicos. Apresentam-se no gráfico 06 os principais locais em que há maior incidência de mortes no trânsito, tipo de acidente em que a notificação, os registros se dão praticamente em sua totalidade.

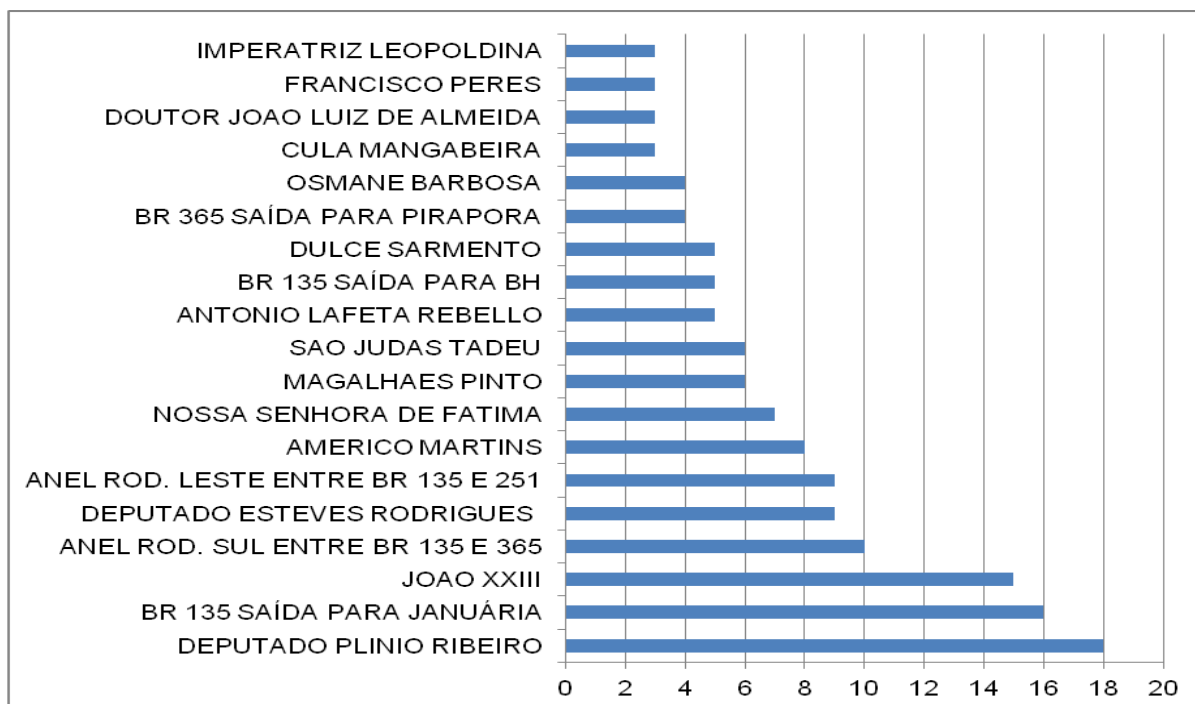


Gráfico 06: Principais locais das mortes no trânsito em Montes Claros período de 2005 a 2011  
 Fonte: Armazém de dados da PMMG, 2011.

Procurou-se saber o porquê de tantos acidentes de trânsito com vítimas fatais nestes locais no intuito de poder entender melhor a dinâmica dos acidentes, possíveis motivos causais. Através da pesquisa nestes locais e da busca de informações dos órgãos que atuam nos atendimentos de vítimas de acidentes, (PMMG, BMMG e SAMU) constatou-se algumas possíveis causas, dentre estas se destacam:

- os locais de maior registro de acidentes com vítimas fatais são continuação de BRs (casos das avenidas Deputado Plínio Ribeiro, João XXIII e Governador Magalhães Pinto);
- os locais de maior fluxo no trânsito de veículos de carga ou que servem de rota de passagem pela cidade (anel rodoviário sul e leste e as principais rotas de saída/chegada à cidade);
- também se destacam os principais eixos de circulação viária da cidade (Esteves Rodrigues, Américo Martins, Nossa Senhora de Fátima).

A figura 03 ilustra as 10 (dez) vias de maior ocorrência de acidentes com vítimas fatais ocorridos na cidade de Montes Claros no período de 2005 a 2011.

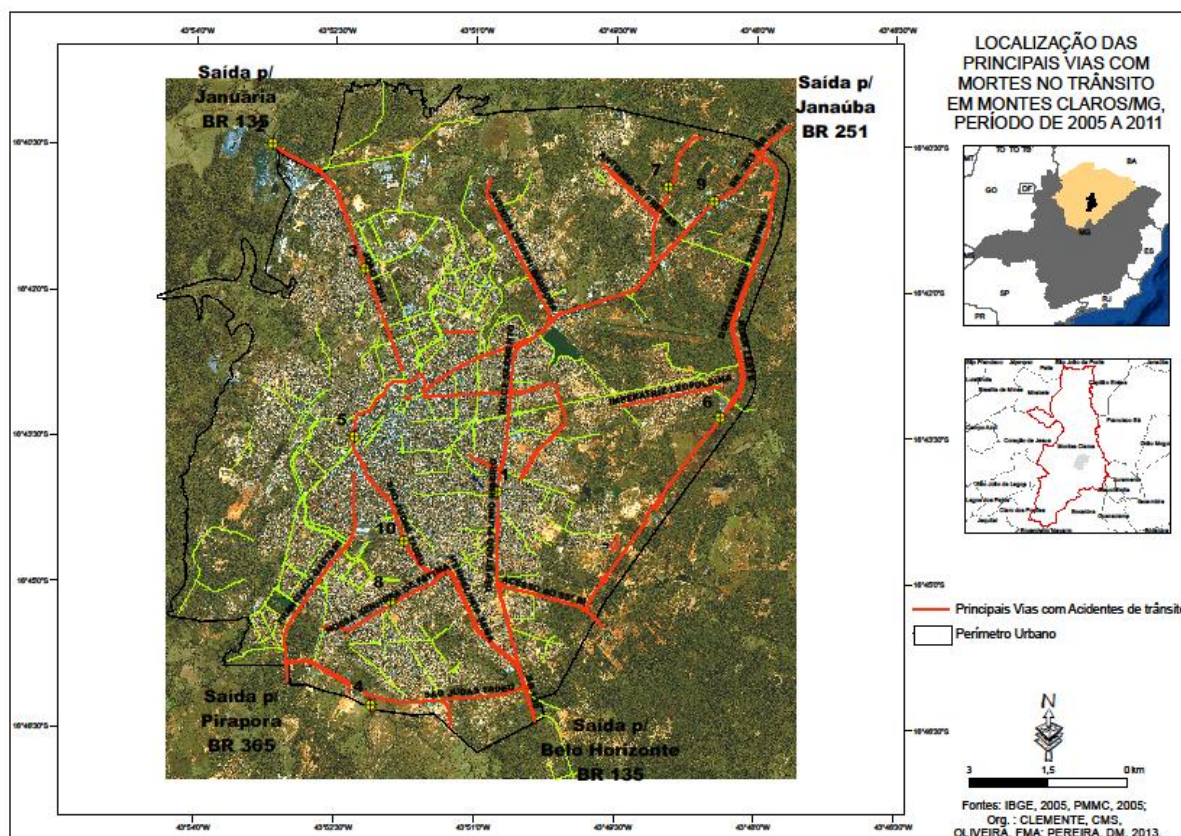


Figura 03: Localização das vias com mortes no trânsito em Montes Claros período de 2005 a 2011  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012.

Observa-se que as quatro vias com maior registro de mortes são usadas como prolongamento das BRs que cortam a cidade de Montes Claros. Nestas verifica-se que há um trânsito intenso de veículos, principalmente de cargas, oriundos de todo o país. Muitos motoristas, diante da ausência de conclusão das obras do anel rodoviário leste ligando à BR 135, ala norte, acabam por trafegarem pela área urbana da cidade, influenciando no aumento dos acidentes com vítimas fatais.

Também devido à polarização regional da cidade de Montes Claros há um fluxo intenso de veículos oriundos das cidades do Norte de Minas e sul da Bahia, tendo as quatro vias de maior número de acidentes com vítimas fatais as principais vias de entrada/saída da cidade. Os demais locais de maior registro de acidentes com vítimas fatais decorrem principalmente do excesso de velocidade, falta de atenção e não obediência às normas de trânsito. Aliado a isso, o aumento da frota circulante, as precárias condições das vias, sinalização e fiscalização deficientes, os acidentes tornaram-se frequentes.

**c) Em que mês:** procurou-se saber também se a dinâmica dos acidentes de trânsito na cidade se dá de forma simétrica em todo o ano ou se existem alguns meses em que os acidentes com vítimas fatais atenuaram ou aumentaram. Detectou-se que nesta variável o mês pouco influencia na ocorrência de acidentes, apesar de nos anos de 2010 e 2011 ter ocorrido um maior número de mortes nos meses de agosto e dezembro. Porém, não se pode afirmar que nestes meses ocorrem mais acidentes com vítimas fatais, o que se verifica é que em todos os meses dos anos há registros de mortes no trânsito.

**d) Em que dia da semana:** esta variável pode evidenciar alguns indícios para a compreensão dos acidentes de trânsito com vítimas fatais em Montes Claros/MG. O gráfico 07 demonstra que na cidade há uma maior vitimização no trânsito na sexta, sábado e domingo, respectivamente e, ao lado oposto, a segunda-feira revela como o dia de menor registro de mortes no trânsito.

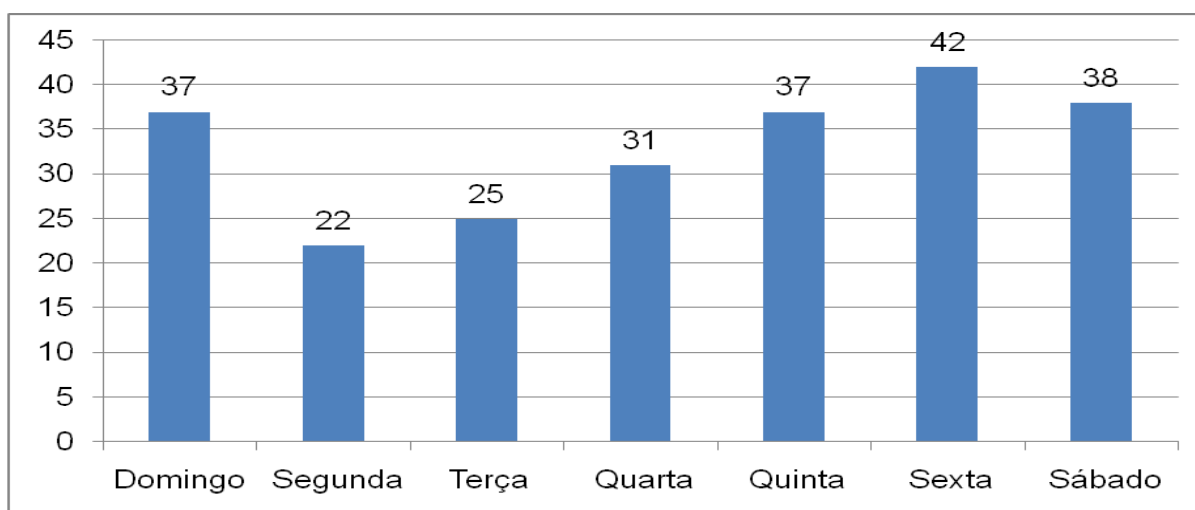


Gráfico 07: Acidente de trânsito com vítima fatal em Montes Claros 2005 a 2011 por dia da semana  
Fonte: Armazém de dados da PMMG, 2011.

No Brasil há uma tendência de maior registro de mortes no trânsito nestes dias (final de semana), época em que aumenta o fluxo de veículos nas estradas e maior exposição aos riscos. Entretanto, no caso desta pesquisa o foco de análise é o perímetro urbano de Montes Claros/MG, sendo, portanto, necessário investigar outras causas que possam interferir no fenômeno que não somente o aumento do fluxo em decorrência de viagens aos finais de semana.

**e) Em que horas:** procurou-se analisar as variáveis dia da semana e hora em que há uma predominância dos registros de mortes no trânsito no objetivo de se saber em que determinado dia e hora existe maior registro de acidentes com vítimas



fatais. Verifica-se através do gráfico 08 que nas horas de maior fluxo de veículos no trânsito (12-13 e 18-19) os acidentes com vítimas fatais tornaram-se mais frequentes. A infraestrutura urbana da cidade de Montes Claros, a inobservância das normas de trânsito, a política de mobilidade urbana centrada no modo de transporte individual aliado ao aumento do fluxo de veículos tem contribuído para a maior incidência de acidentes com vítimas fatais nestes horários.

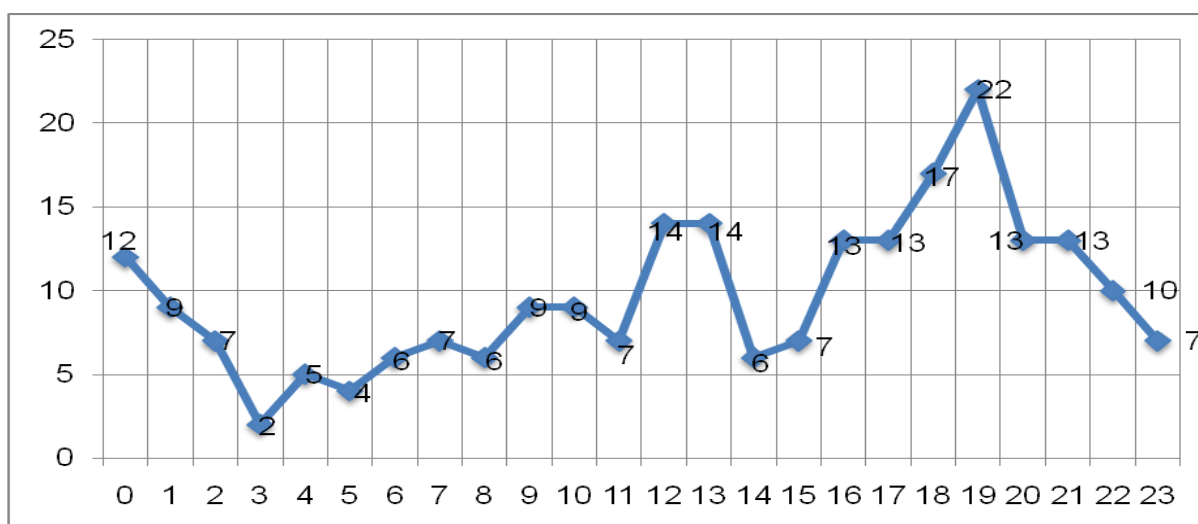


Gráfico 08: Hora dos acidentes de trânsito com vítimas fatais em Montes Claros 2005 a 2011  
Fonte: Armazém de dados da PMMG, 2011.

Para melhor compreensão da vitimização no trânsito em Montes Claros/MG e ainda, considerando que nos finais de semana (sexta, sábado e domingo) foram os dias em que ocorreram maior registros de acidentes com vítimas fatais, cruzou-se as variáveis dia da semana e hora. Como se pode observar, no gráfico 09 ainda há uma grande incidência de mortes no trânsito em um dos horários de pico (14 horas), entretanto já se inicia um acréscimo nos números a partir das 19 horas.

No sábado e domingo os registros de mortes no trânsito não possuem relação com o grande fluxo de veículos, já que, conforme demonstrado no gráfico 09, os acidentes com mortes no sábado ocorrem após as 22 horas e no domingo já na madrugada, nas primeiras horas do dia. Analisando de forma pormenorizada estes registros de mortes no trânsito, nestes três dias e nos horários de 19 às 07 horas da manhã encontram-se 67 (sessenta e sete) registros, ou seja, 57% do total notificados de sexta-feira à domingo.



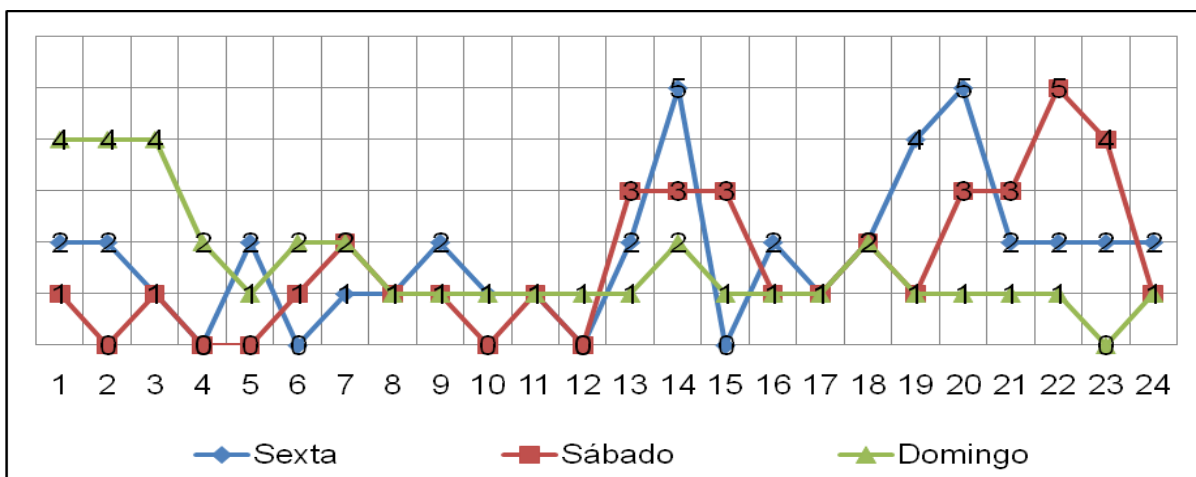


Gráfico 09: Dias da semana com maior registro de mortes no trânsito período 2005 a 2011  
Fonte: Armazém de dados da PMMG, 2011.

Nesses dias e horários (19 às 07) os principais locais de acidentes com vítimas fatais foram as avenidas Dep. Plínio Ribeiro, Mestra Fininha, João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues. Nessas avenidas, nesses dias e horários é possível desenvolver uma maior velocidade dos veículos no trânsito que, aliado a possíveis relações com o lazer em bares e congêneres podem aumentar a maior exposição aos riscos. Talvez uma intensificação na fiscalização com o uso de etilômetro nas vias onde se concentram os bares e nas avenidas de trânsito rápido, onde têm sido recorrentes os acidentes com vítimas fatais, pudessem reduzir as mortes no trânsito.

Dados dos Bombeiros e Samu em Montes Claros/MG revelam que as avenidas Dep. Plínio Ribeiro, Mestra Fininha, João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues são aquelas em que há o maior empenho em socorrimento de vítimas fatais no trânsito, principalmente nos dias de sexta-feira a domingo. O gráfico 10 demonstra o atendimento desses dois órgãos de socorrimento no trânsito nos anos de 2010 e 2011, destacando os três tipos de veículos envolvidos nos acidentes.

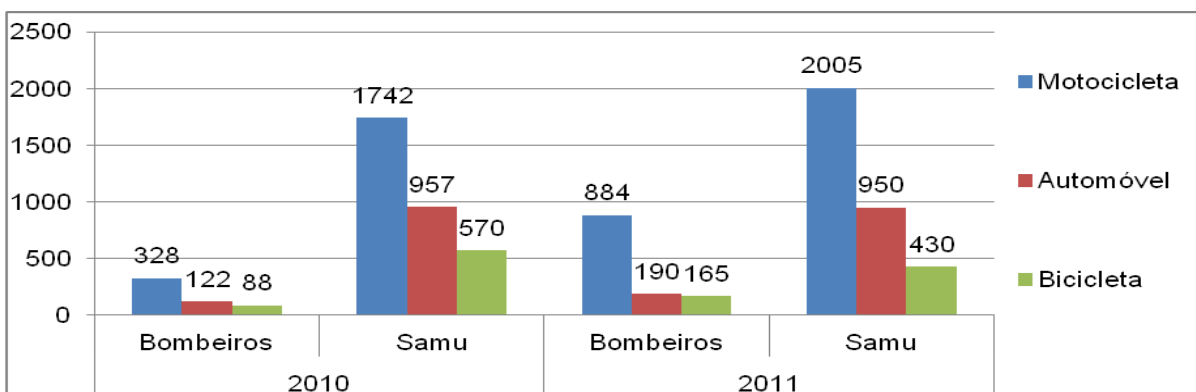


Gráfico 10: Atendimento de acidentes de trânsito segundo o tipo de veículo envolvido 2010/2011  
Fonte: Bombeiros/Samu, 2011.

Informações qualitativas fornecidas pelos Bombeiros e Samu revelam que além da quantidade de acidentes com motocicletas ser bem superior aos demais, os traumas e os politraumatismos nessa modalidade de transporte têm sido crescentes na cidade de Montes Claros/MG.

**f) Existe um padrão:** buscou-se analisar se os acidentes de trânsito em Montes Claros/MG seguem certa rotina espaço tempo, ou ainda, se há uma prevalência das mortes envolvendo vítimas na modalidade de transporte motocicletas. Também buscou-se verificar se existe uma tendência de crescimento de mortes no trânsito envolvendo outras modalidades de transporte. O gráfico 11 demonstra que nos anos 2009 e 2010 ocorreram redução das vítimas fatais motociclistas, apesar de uma maior incidência de acidentes com vítimas não fatais.

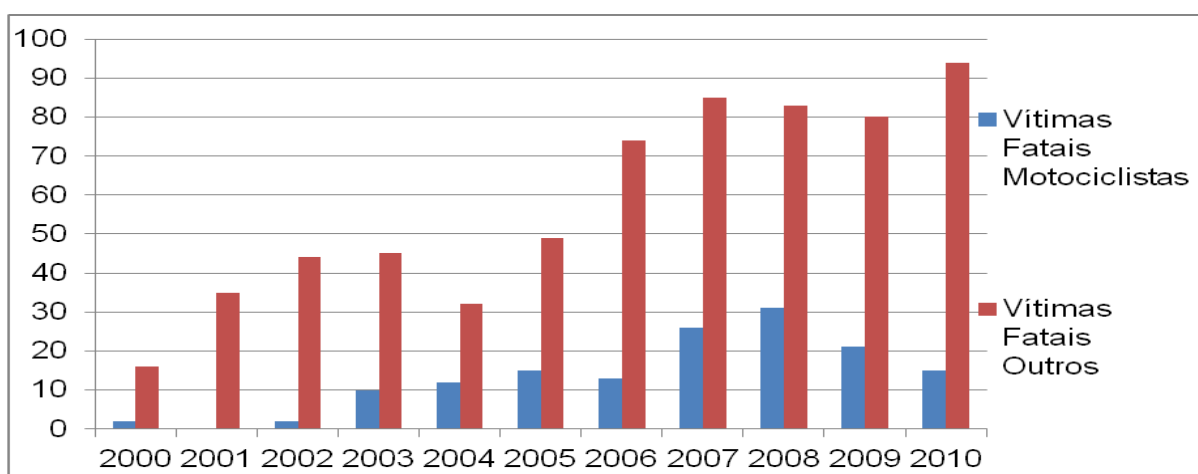


Gráfico 11: Óbitos em acidentes de trânsito por categoria em Montes Claros/MG – 2000/2010

Fonte: Ministério da Saúde – SIM/SUS

O crescimento nos números da variável vítimas fatais outros se deve, em grande medida, aos acidentes envolvendo automóveis. A maior quantidade de vítimas fatais notificadas em um único acidente envolvendo automóveis, a facilidade de aquisição deste bem via financiamento, a cultura popular de primeiro se adquirir o veículo depois se busca habilitar, o status de poder, de grupo, de relacionamentos sociais e de lazer atribuídos ao veículo de quatro rodas e, principalmente o desrespeito às normas de trânsito explicam o crescimento das mortes envolvendo esta modalidade de transporte. Importante lembrar que os acidentes envolvendo motocicletas, na maioria das vezes com ferimentos e sequelas graves, ainda representa o grande destaque negativo para a insegurança no trânsito em Montes Claros/MG.

### **3.7 A fiscalização de trânsito em Montes Claros/MG**

A atribuição de competência ao Policiamento Ostensivo de Trânsito (POT)<sup>39</sup> e ao Policiamento de Trânsito Rodoviário (PRv)<sup>40</sup>, conforme estabelecido nos arts. 23 e 24 do CTB e na diretriz interna da instituição policial militar frisa que:

A competência da Polícia Militar relativa ao trânsito consiste em executar o policiamento ostensivo de trânsito, visando à fiscalização quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. Tem por finalidade prevenir e reprimir infrações administrativas e crimes de trânsito, evitar acidentes, assegurar a fluidez e a livre circulação de veículos e pedestres, propiciando segurança e conforto aos usuários das vias urbanas e rurais (PMMG, p. 68, 2010).

A atuação nos diversos logradouros públicos, rodovias estaduais e federais delegadas se dá mediante a celebração de convênios com os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, já que a competência primeira é do município e dos órgãos e entidades executivos rodoviários dos Estados. Em Montes Claros, na área urbana, a fiscalização é feita prioritariamente pela MCTrans e pela Polícia Militar (POT), e nas rodovias que passam pelo município a competência primeira é do DER e Polícia Militar Rodoviária (PRv), mediante convênio, em ambos os casos.

Operacionalmente a fiscalização de trânsito na cidade de Montes Claros/MG é feita por diversos órgãos, a Polícia Militar através do policiamento ostensivo de trânsito (POT), a Polícia Militar Rodoviária (PRv), a empresa municipal de trânsito (MCtrans), o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF). A seguir descreveu-se a atuação de cada um destes órgãos e suas devidas competências.

### **3.8 A atuação da Polícia Ostensiva de Trânsito – Urbano**

Conforme apregoa o Manual Básico de Fiscalização de Trânsito (MBFT) editado pelo DENATRAN, a grande maioria das infrações de trânsito é de competência do município. Entretanto, na ausência deste cabe à Polícia Militar,

---

<sup>39</sup> Policiamento ostensivo executado em vias urbanas abertas à livre circulação, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e demais documentos legais pertinentes.

<sup>40</sup> Policiamento ostensivo executado mediante convênio em rodovias estaduais e em rodovias federais delegadas, visando a disciplinar o público no cumprimento e no respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e demais documentos legais pertinentes.

mediante convênio com o município, fiscalizar e disciplinar o trânsito através do policiamento ostensivo. Nos municípios em que não existe convênio com a Polícia Militar e em que o órgão de trânsito municipal esteja atuando, cabe à Polícia Militar atuar tão somente nos casos descritos no MBFT.

Em Montes Claros/MG durante os períodos em que não há convênio celebrado entre município e Polícia Militar esta se encarrega de sua finalidade de prevenir e reprimir infrações administrativas e crimes de trânsito, evitar acidentes, assegurar a fluidez e a livre circulação de veículos e pedestres dentro do rol de infrações de sua competência. Com a existência do convênio, a Polícia Ostensiva de Trânsito passa a atuar em todas as infrações, aumentando sobremaneira suas atribuições de fiscalização e punição.

Verifica-se que predomina na cidade de Montes Claros/MG o entendimento de que a atribuição pela fiscalização de trânsito é de competência precípua da Polícia Militar, sendo esta encarregada pela segurança no trânsito. A população tem a Polícia Militar como a instituição encarregada de fiscalizar e disciplinar a conduta dos usuários das vias públicas, recaindo ao órgão municipal de trânsito as ações de fiscalização de “área azul”, carga e descarga, instalação de sinalização e outras intervenções na circulação viária.

Ancorado na legislação que municipalizou o trânsito, cabendo às prefeituras criarem seus órgãos próprios de fiscalização, a Polícia Militar tem alocado reduzido efetivo, recurso técnico e logístico para atuar no trânsito. Muitas vezes tem sido percebida uma incerteza de quem da Polícia Militar irá executar a fiscalização de trânsito (seriam os policiais militares setorizados, em cada bairro onde atuam; seria um Pelotão Específico de Trânsito em toda a cidade de Montes Claros ou ainda cada Batalhão<sup>41</sup> criaria seu sistema de policiamento de trânsito).

Conforme Diretriz Geral para Emprego Operacional da PMMG (DGEOp), o policiamento de trânsito no interior do estado de Minas Gerais pode ficar a cargo da própria Unidade/Batalhão ou por Companhias Especializadas, podendo ainda serem criados Postos de Registro de Ocorrência de Trânsito (PROT) nos locais de grande demanda de ocorrência, para atender com eficiência e rapidez o público (PMMG, p. 68, 2010). Em Montes Claros centralizou-se a responsabilidade pelo policiamento de

---

<sup>41</sup> Em Montes Claros/MG existem dois Batalhões ou Unidades Operacionais. O 10ºBPM localizado no bairro Cintra e o 50ºBPM situado no bairro Ibituruna. A cidade é dividida geograficamente em setores descentralizados de policiamento a estes dois Batalhões.

trânsito em um Pelotão, o qual possui suas instalações físicas no 10ºBPM - bairro Cintra, ficando este encarregado das medidas preventivas e repressivas, atendimento de ocorrências e lavraturas de AIT.

A fiscalização centralizada no Pelotão de Trânsito estava causando demora no atendimento de ocorrências, considerando os acidentes existentes na cidade e o número reduzido do efetivo policial direcionado ao trânsito. Diante disso, policiais militares em todos os setores de policiamento da cidade foram capacitados e habilitados para atender ocorrências e lavrar AIT. Também foi criado o Posto de Registro de Ocorrência de Trânsito (PROT), localizado no 10ºBPM bairro Cintra, visando suprir a carência operacional do Pelotão de Trânsito diante da maior incidência de infrações e de acidentes verificados na cidade.

O gráfico 12 demonstra a atuação do Policiamento de Trânsito Urbano por parte da PMMG nos anos de 2009 e 2011 (fonte de dados mais confiável) revelando um crescimento de 18,35% na quantidade de AIT lavrados. Os dados demonstram ainda que há uma maior concentração da fiscalização nas infrações de caráter normativo (conduzir veículo sem CNH ou permissão e sem estar este veículo devidamente licenciado), revelando que grande parte dos condutores de veículos em Montes Claros/MG primeiro busca adquirir seus veículos para depois se habilitarem.

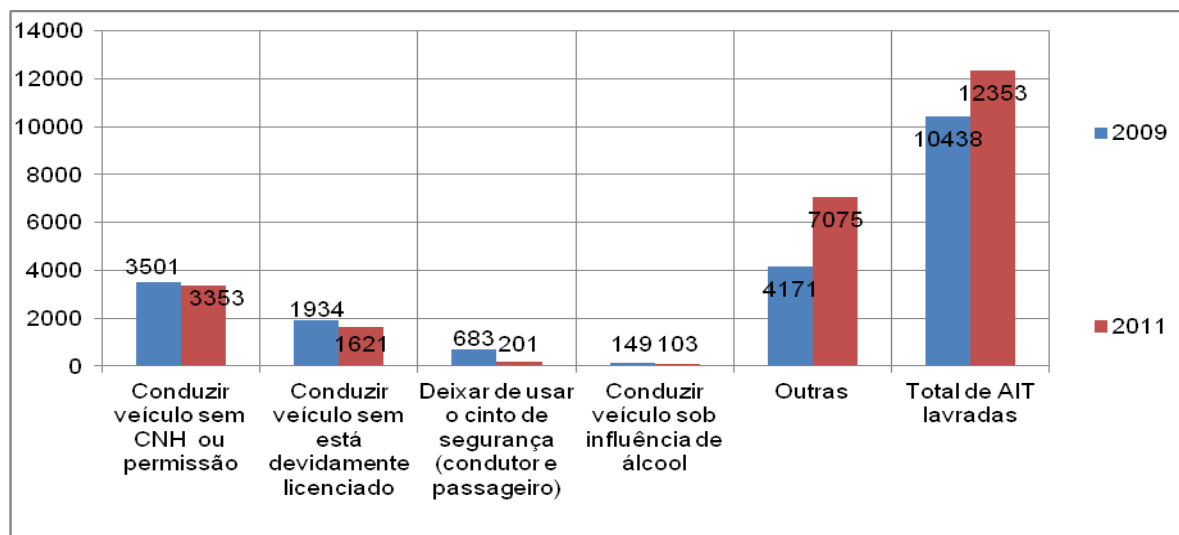


Gráfico 12: Naturezas das infrações de trânsito mais registradas em Montes Claros/MG 2009 e 2011  
Fonte: Armazém de dados da Polícia Militar, 2012.

Ainda é possível inferir, a partir do gráfico 12, que as ações preventivas e/ou punitivas que visam incentivar a promoção da segurança no trânsito devem ser fortalecidas. Nota-se que as notificações pelo não uso do cinto de segurança reduziram 294,30%, um importante mecanismo de segurança que salva vidas e

previne sequelas mais graves em casos de acidentes. O que se percebe também pelas vias da cidade é que os condutores de automóveis já se naturalizaram pela não necessidade do uso do cinto de segurança, talvez por influência da complacência da fiscalização.

Verificou-se que os acidentes de trânsito (AT) com vítimas fatais na cidade têm ocorrido principalmente nos dias de sexta-feira a domingo, de 19 às 07 horas do dia seguinte, sendo ainda as principais avenidas de Montes Claros/MG os locais de maior vitimização. Acredita-se que uma maior fiscalização nestes locais, fazendo uso com o equipamento etilômetro, poderia contribuir para a redução dos acidentes de trânsito.

Por fim, foi possível analisar a partir dos registros dos autos de infrações de trânsito (AIT), os dias, horários e locais de maior atuação da Polícia Militar através do planejamento e execução das operações de trânsito e constatar que há uma assimetria entre as ações de fiscalização e incidência dos AT. Isto pode estar relacionado a alguns fatores: ao fato de não existir um acompanhamento informatizado acerca dos AT, mapeando todas as variáveis citadas; a concentração da fiscalização em algumas naturezas específicas de infrações; a migração/mudança de itinerários dos infratores das normas de trânsito quando das fiscalizações; a naturalização (por parte das instituições e dos usuários das vias) em relação a algumas infrações de trânsito (dirigir sem cinto de segurança, dirigir falando ao celular, parar em local proibido, não obedecer à placa de parada obrigatória, não dar preferência ao pedestre, dentre outras).

### **3.9 A atuação da Polícia Rodoviária Estadual (PRv)**

O policiamento rodoviário na PMMG começou em 1971, por intermédio de um convênio com o Departamento de Estradas e Rodagens de Minas Gerais (DER/MG), delegando à PMMG o policiamento das rodovias estaduais. Com a edição da Resolução 3.881/2006, criou-se a Terceira Companhia de Meio Ambiente e Trânsito, subordinada operacionalmente à Décima Primeira Região da Polícia Militar – 11ª RPM e vinculada administrativamente à Diretoria de Meio Ambiente e Trânsito – DMAT.

A figura 04 evidencia a área de atuação da PRv na 11ª RPM abrangendo o Norte de Minas Gerais e Vale do Jequitinhonha, numa extensão geográfica de 101.032 km<sup>2</sup>.

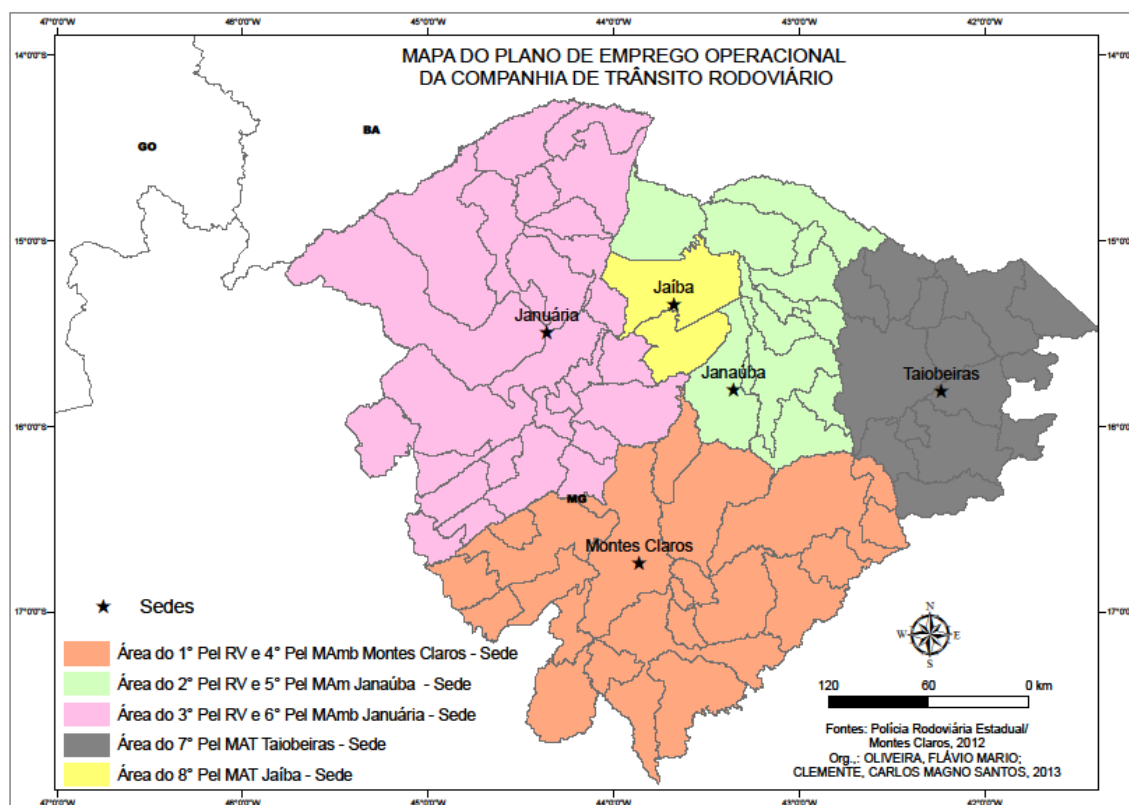


Figura 04: Mapa do Plano de Emprego Operacional da Companhia de Trânsito Rodoviário  
 Fonte: Polícia Rodoviária Estadual/Montes Claros, 2012

Para o interesse desta pesquisa considerou-se apenas as informações de trânsito na área do município de Montes Claros/MG, sendo avaliados os registros de infrações e acidentes tão somente deste município, conforme malha viária demonstrada na tabela 04:

Rodovia	Pavimento	Início	Trecho	Término	Extensão KM
BR/MGC-135	Pavimentada	Entº Alvação km 313		Montes Claros km-356	44 km
MG-308	Pavimentada	Montes Claros km-00/estrada saída para Glaucilândia.		Pesquisada apenas a área do município de Montes Claros	06 km
LMG-653	Não Pavimentada	Entº LMG 657 Estr. da Produção km-07		Entº com a BR-251 km-08	01 km
LMG-653	Pavimentada	Entº com a BR-251 km-08		Entº BR-135 km-18 (Trevo Motel Sands)	10 km
LMG-653	Pavimentada	Entº BR-135 km-20 (Trevo Motel SKY)		Entº BR-365 km-26 (Saída Pirapora)	06 km
LMG-657	Pavimentada	Trevo das Paineiras km-00		Povoado de São Pedro das Garças	62 km

Tabela 04: Vias do município de Montes Claros fiscalizadas pela Polícia Rodoviária Estadual  
 Fonte: Polícia Rodoviária Estadual/Montes Claros, 2012

Esta malha viária faz parte da jurisdição territorial do Primeiro Grupamento do Primeiro Pelotão de Trânsito Rodoviário - 1ºGP/1ºPel PRv, (conforme figura 04 anterior). Apesar de grande parte da atuação da PRv estar na área urbana, essas vias são consideradas de competência do DER e DNIT, sendo autorizada a atuação da Polícia Rodoviária Estadual graças à celebração de convênio entre PMMG/DER/DNIT.

Na área do 1ºGP/1ºPel PRv – Montes Claros, a LMG-653 – Anel Rodoviário leste/sul, é o local por onde circula o maior número de veículos, por se tratar de ponto de convergência entre as rodovias BR-365, BR-135 e BR-251, seguido da MGC-122, que liga a cidade de Montes Claros ao Estado da Bahia. Nestes locais também são registrados os maiores números de infrações e acidentes de trânsito, não raro com vítimas fatais.

A tabela 05 demonstra as atividades do 1ºGP/1ºPel PRv em Montes Claros no ano de 2011, sendo observado um grande número de condutores inabilitados, de acidentes de trânsito, apesar das milhares de autuações lavradas.

Atividade desenvolvida	Quantidade
Veículos apreendidos	158
Registro de condutor de veículo inabilitado	631
Teste de etilômetro	605
Registro de acidente de trânsito	166
Registro de vítimas de acidente de trânsito	180
Registro de vítimas fatais de acidente de trânsito	14
Total de autuações lavradas	4.297
Valor arrecadado (estimado)	R\$ 860.000,00

Tabela 05: Relatório de atividades de trânsito rodoviário referentes ao ano de 2011

Fonte: Polícia Rodoviária Estadual/Montes Claros, 2012.

Apesar das ações rotineiras da PRv nas vias que passam por Montes Claros/MG, o que se percebe é um aumento simétrico no número de infrações, acidentes e valores arrecadados, acreditando assim que outras medidas deverão ser tomadas no sentido de se inverter o círculo vicioso, aumento do tráfego, das infrações e das mortes no trânsito. Conforme informações da PRv, as principais causas dos acidentes de trânsito nas vias federais e estaduais delegadas que passam por Montes Claros/MG são as descritas no gráfico 13.



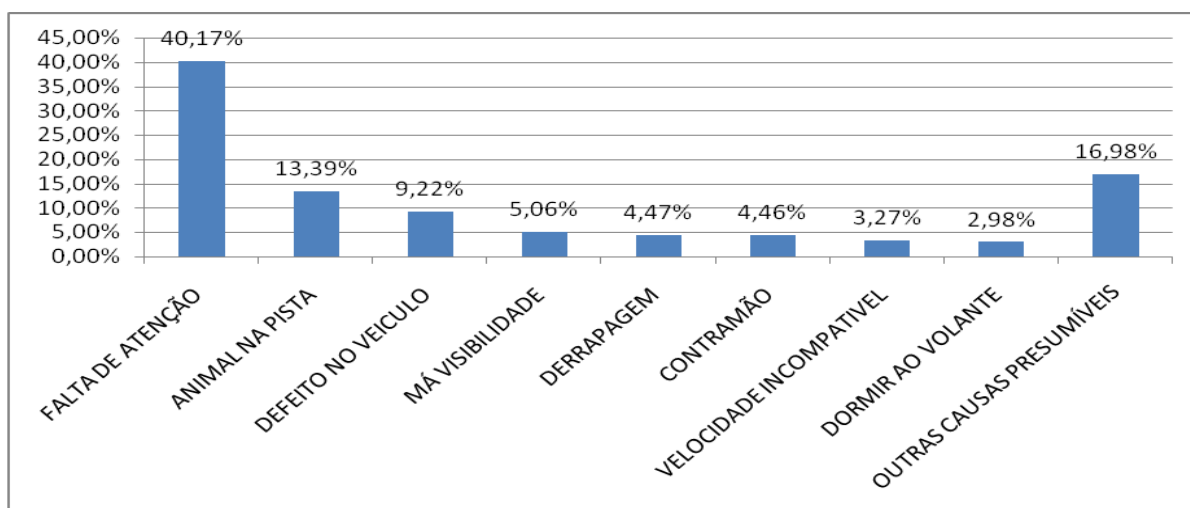


Gráfico 13: Causas presumíveis dos acidentes de trânsito rodoviário referente ao ano de 2011  
 Fonte: Polícia Rodoviária Estadual/Montes Claros, 2012.

Conforme apresentado, sobressai como causa principal dos acidentes a falta de atenção dos condutores; apesar de em alguns pontos e em certo período do ano a vegetação atrapalhar a visibilidade, de forma geral as vias possuem boa sinalização e apresentam um bom estado de conservação. Como segunda causa dos acidentes de trânsito aparece a presença de animais na pista, sendo ainda cultura de muitos criadores deixarem os animais soltos às margens da via, aproveitando da existência de pasto. No ano de 2011 foram 64 (sessenta e quatro) ocorrências registradas por recolhimento de animais na pista, porém este número é bem mais acentuado devido às constatações recorrentes e indisponibilidade de captura ou transporte destes animais aos locais de guarda/apreensão.

Outros fatores preponderantes para a insegurança no trânsito nestas vias são o aumento da malha viária dentro do município de Montes Claros/MG nos últimos dez anos, demandando maior esforço da PRv, e o crescimento da frota de veículos que circulam pelas rodovias que cortam por Montes Claros. Na contramão deste cenário a estruturação da PRv na cidade, seja na forma de efetivo (perda de 30%) e nas instalações físicas, tem caído consideravelmente, nesta última, há uma grande insatisfação por parte dos militares do 1ºGP/1ºPel PRv.

Nos últimos dez anos o que se verifica é uma melhoria na logística do Pelotão de Trânsito da PRv em Montes Claros/MG, fruto da política de segurança dispensada ao trânsito em todo o estado de Minas Gerais (prioriza-se os fins arrecadatórios através da política de metas). Atualmente, o 1ºGP/1ºPel PRv em Montes Claros possui uma estrutura logística de 10 (dez) viaturas de quatro rodas,

04(quatro) viaturas de duas rodas e um efetivo total de 30 policiais militares, muito aquém da demanda que requer o trânsito sob a responsabilidade de fiscalização desse Pelotão.

### 3.10 A atuação da MCTrans

Cumprindo promessa de campanha eleitoral, a administração municipal extinguiu a empresa municipal de transporte e trânsito (Transmontes) nos primeiros dias do mês de janeiro de 2009. Em seu lugar foi criada, no dia 17 de Março de 2009, através da lei Complementar N<sup>o</sup>. 004/2009 e lei complementar Municipal de N<sup>o</sup>. 016 de 09 de Fevereiro de 2009, a MCTrans.

A Prefeitura Municipal passou o primeiro semestre de 2009 sem renovar o convênio com a Polícia Militar, impedindo esta de atuar nas fiscalizações afetas ao município. Naquele ano de 2009, conforme informações fornecidas pela MCTrans foram registradas apenas 1988 infrações de trânsito na cidade (uma redução de 79% se comparado ao ano anterior). No mês de março de 2009 a MCTrans não registrou nenhuma infração de trânsito na cidade de Montes Claros/MG. Conforme se verifica no quadro 01, a atuação da MCTrans tem se restringido a fiscalizar as infrações de parada/estacionamento em local proibido, principalmente na área central da cidade.

5541-1; Estacionar em desacordo com a regulamentação especificada pela Sinalização.	5541-2; Estacionar em desacordo com a regulamentação – estacionamento rotativo.	5541-3; Estacionar em desacordo com a regulamentação - ponto ou vaga de táxi.
5541-4; Estacionar em desacordo com a regulamentação - vaga de carga/descarga	5541-6; Estacionar em desacordo com a regulamentação - vaga idoso	5550-0; Estacionar em local/horário proibido especificamente pela sinalização.
55541-5; Estacionar em desacordo com a regulamentação – vaga portador necessidades especiais.	5665-0; Parar em local/horário proibidos especificamente pela sinalização.	5568-0; Estacionar em local/horário de estacionamento e parada proibidos pela sinalização.

Quadro 01: Principais atuações de trânsito registradas na cidade de Montes Claros pela MCTrans, período 2009 – 2011  
Fonte: MCTrans, 2012

Observando o art. 12 do CTB e a Tabela de Enquadramentos e de Codificação de Multas do DENATRAN (Portaria 59), verifica-se a municipalização do trânsito, com destaque para a prevenção, fiscalização e penalização das infrações afetas à segurança no trânsito, incluídas as infrações cometidas durante a

movimentação de veículos. Em Montes Claros o que se verifica de forma recorrente é o cometimento de infrações que colocam em risco a segurança do infrator e dos demais usuários da via, a grande maioria de competência municipal como: 581-9-1 (Transitar com o veículo em calçadas, passeios); 581-9-8 (Transitar com o veículo em passarelas); 605-0-1 (Avançar o sinal vermelho do semáforo); 605-0-2 (Avançar o sinal de parada obrigatória); 707-2-2 (Conduzir motocicleta/motoneta/ciclomotor transportando criança sem condição cuidar própria segurança).

Conforme informações prestadas pela MCTrans, o órgão municipal dispõe de apenas 30(trinta) agentes de trânsito, sendo que muito destes trabalham no serviço administrativo ou em desvio de funções, portanto a atuação do órgão tem se restringido à fiscalização na área central, coibindo estacionamento em local proibido.

Outro fator verificado na MCTrans durante as várias visitas ao órgão é a precariedade dos serviços de engenharia do trânsito, educação para o trânsito, controle e análise de dados estatísticos e fiscalização direcionados à promoção da segurança no trânsito, conforme determinação do DENATRAN. O que ficou evidente é a rotatividade dos gestores do órgão, o cumprimento de ideologia política com pouco amparo técnico, o caráter mais arrecadatário tem sobressaído em detrimento às ações de prevenção aos acidentes. Basta ver que os registros de acidentes de trânsito aumentaram 41,21% e das mortes 8,0% no período de 2009 a 2011, ocorrendo principalmente nas principais vias periféricas da cidade, as quais apresentam uma intensa movimentação de veículos e, contraditoriamente, uma quase inexistência de fiscalização por parte da MCTrans.

### **3.11 A atuação da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e do Departamento de Estradas e Rodagens de Minas Gerais (DER/MG)**

Conforme estabelecido no § 2º, inciso II do art. 144 da CF, compete à Polícia Rodoviária Federal executar o patrulhamento ostensivo das rodovias federais, devendo além de todas as atribuições afetas à segurança no trânsito:

[...];

X - Colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis (BRASIL, 1995).

Observa-se que as atribuições da PRF extrapolam a questão somente do trânsito, devendo fiscalizar, prevenir e reprimir diversos tipos de crimes em sua área de jurisdição. Em Montes Claros/MG as rodovias federais BR 135, 365 e 251 têm demandado à PRF muitos atendimentos de acidentes de trânsito, bem como nas fiscalizações de repreensão ao tráfico de drogas, dentre outros tipos de crimes. Desta feita, conforme informações da PRF, há dificuldade operacional (logística e humana) em fiscalizar as rodovias que passam pelo município de Montes Claros/MG, o que pode contribuir para uma maior incidência de acidentes de trânsito (AT).

Convênio firmado entre a PMMG, o DER e a PRF tem possibilitado à PMMG atuar de forma mais presente nos trechos urbanos de rodovias (anel rodoviário sul e leste) e BR 135 norte. Nestes locais têm sido recorrentes a existência de acidentes, principalmente com vítimas fatais, o que tem demandado da PMMG uma maior atuação na fiscalização. Ressalta-se que a falta de convênio e/ou conflitos de competência (em períodos específicos) restringe a atuação da PMMG apenas aos casos em que há crimes de trânsito. Cabe, portanto ao DER e a PRF as ações de fiscalização às infrações e penalidades específicas de acordo com cada competência, estradas estaduais e rodovias federais, respectivamente. Entraves administrativos somados às restrições operacionais desses dois órgãos têm contribuído para a maior incidência de acidentes, não raro com vítimas fatais, nas áreas urbanas da cidade de Montes Claros.

Apesar do foco da pesquisa ser o trânsito da área urbana da cidade de Montes Claros, deve-se considerar que vários acidentes e mortes no trânsito ocorrem nas rodovias que passam pela cidade, principalmente por se tratar de um evento muito mais violento, provocando, na maioria das vezes, mortes e ferimentos graves. Outro fator é o crescimento da área urbana da cidade de Montes Claros, destacando a zona sul e leste, expandindo além das BRs 135 e 365, sendo recorrente o registro de acidentes, dentre estes os atropelamentos a pedestres.

Após as análises das questões sociológicas que envolvem o uso do automóvel, os fatores culturais dos usuários das vias públicas no tocante à compreensão e ao cumprimento das normas de trânsito, os fatores históricos, geográficos e estatísticos da cidade de Montes Claros e dos acidentes de trânsito, destacar-se-á no próximo capítulo algumas propostas de intervenção estrutural para a promoção da mobilidade com segurança no trânsito.

## CAPÍTULO IV

### 4 - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO ESTRATÉGICA NA MOBILIDADE URBANA DE MONTES CLAROS/MG

Neste capítulo priorizou-se o caráter técnico, operacional e prático com o objetivo de se apresentar propostas coerentes, plenamente viáveis e necessárias para a concretização de fato da política de mobilidade urbana à cidade de Montes Claros/MG. As propostas aqui descritas estão ancoradas na Constituição Federal (inciso XX do art. 21 e o art. 182), que reza sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana; no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001); na “Lei da Mobilidade Urbana” (Lei nº 12.587/2012) e em várias intervenções de sucesso já implantadas em diversas cidades de grande e médio porte no Brasil e no exterior.

A Carta Magna de 1988 estabeleceu as diretrizes para o desenvolvimento das cidades incluindo o transporte urbano, devendo o poder público municipal adotar uma “política de desenvolvimento urbano”. Para tanto, o objetivo do ente municipal deve ser ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Da Política Urbana, arts. 182 e 183). O inciso II do art. 2º do Estatuto da Cidade estabeleceu como diretriz:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; [...].

Com o advento da “Lei da Mobilidade Urbana” (Lei nº 12.587/2012) diversos municípios conseguiram apresentar projetos de reformulação da mobilidade urbana municipal (Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador e Belo Horizonte) focalizado no transporte público. Apesar de existir restrição para a liberação de recursos conforme

a população, há debates e propostas visando incluir cidades<sup>42</sup> que atendam alguns requisitos, além apenas da questão populacional, podendo ser incluído aí o município de Montes Claros/MG. A margem desta espera devem os municípios interessados agir no sentido de cumprir os requisitos estipulados na lei da mobilidade urbana, dentre estes se destacam:

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.

Cabe ainda destacar que a supracitada lei determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana em até três anos integrados aos planos diretores, tal obrigação era imposta aos municípios com mais de 500 mil habitantes. Assim destaca-se:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

[...];

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

...;

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

---

<sup>42</sup> A Portaria 65 do Ministério das Cidades estabeleceu três grupos de municípios: MOB1 – sedes de RM com mais de 03(três) milhões de habitantes; MOB2 – municípios entre 1 e 3 milhões de habitantes; MOB3 – municípios entre 700 mil e 1 milhão de habitantes. A lista completa dos municípios beneficiados encontra-se no endereço eletrônico: <http://www.cidades.gov.br/index.php/progsemob/776-pac-2-mobilidade-grandes-cidades>

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Conforme visto, é pressuposto básico à cidade de Montes Claros/MG a elaboração célere de um Plano de Mobilidade Urbana visando cumprir as determinações legais, possibilitando captar recursos para a execução de projetos de melhoria do trânsito da cidade. Neste objetivo a cidade de Montes Claros/MG reforçará seu destaque regional e grande pólo de atração de investimentos no cenário estadual e nacional se atender aos princípios basilares da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Estes princípios devem estar explícitos no Plano de Mobilidade Urbana da cidade quais sejam: investir na sua estrutura urbana priorizando os modos de transporte não motorizados e os serviços públicos coletivos em detrimento ao atual modelo de transporte individual motorizado;

Restringir e controlar o acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

Reformular sua política de concessão a estacionamentos particulares na área central da cidade, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade;

Selecionar espaço exclusivo nas vias públicas ao transporte público coletivo e aos modos de transporte não motorizados;

Garantir o direito dos usuários participarem do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.

#### **4.1 Contextualização**

O Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) aliado ao crescimento populacional e à expansão urbana deve fazer parte do plano estratégico de crescimento de qualquer cidade, compatibilizando uso do solo, transporte coletivo e circulação viária com segurança ao pedestre, ao ciclista e ao condutor de veículo automotor. Destaca-se que mobilidade urbana passa a ser entendida como o ideal de cidade que desejo para mim, que me propicia usufruir desta cidade conjugando trabalho, compras, escola, lazer, saúde, etc. Para tanto, a mobilidade urbana sustentável é a

realização dos deslocamentos de pessoas e bens, sem comprometimento do meio ambiente, sem degradação das áreas e atividades urbanas e sem prejuízo do próprio transporte (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2011).

Observa-se que para ter mobilidade urbana sustentável é preciso um ambicioso projeto para a democratização do uso e ocupação da cidade, conhecer a dinâmica do transporte, traçar prioridades e definir objetivos consistentes ao SMU. Foi com esse propósito que cidades como Belo Horizonte (PLANMOB), Curitiba (SETRAN) e Porto Alegre (EPTC), a partir dos aumentos dos congestionamentos, insegurança e perda de investimentos na própria cidade criaram um Plano Estratégico de intervenção. O Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, a Secretaria de Trânsito de Curitiba e a Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre, têm pontos em comum, todas passaram e ainda passam por problemas no trânsito, porém adotaram o transporte coletivo como prioridade.

Para a elaboração do Plano Estratégico para o SMU destas cidades primeiro foi necessário estudar, conhecer a dinâmica do transporte local. Verificou-se que a distribuição das viagens por modalidades tinha apresentado um decréscimo nos modos a pé, de bicicleta e de ônibus, e um acréscimo nos modos motocicleta e automóvel. Também foi observado que o crescimento na taxa das viagens foi superior ao crescimento da urbanização, isto devido às melhorias na renda da população, à polarização das cidades no cenário regional ou metropolitano, atraindo população flutuante e, por fim, à grande dispersão de ocupação da malha urbana.

Reservadas as devidas proporções, sem esquecer que “não iniciamos a reflexão pelas semelhanças, mas pelas diferenças”, conforme nos alerta Franco, (1998) sobre os cuidados que se deve ter em estudos comparados, tomou-se como referência estas cidades para traçarmos um Plano Estratégico para a Mobilidade Urbana de Montes Claros, que aqui se intitulou de “PLEMOB/MOC”. Conforme dito, as causas e consequências para o caos no trânsito nestas cidades se assemelham com a situação vivenciada atualmente em Montes Claros/MG, a grande diferença talvez seja o histórico desinteresse institucional e político em resolver ou mitigar o problema.



## 4.2 Conhecendo o Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) de Montes Claros/MG

A cidade de Montes Claros possui quatro grandes corredores ou eixos de circulação viária direcionando os principais pólos de concentração habitacional e comércio ao centro da cidade, conforme demonstrado na figura 05.

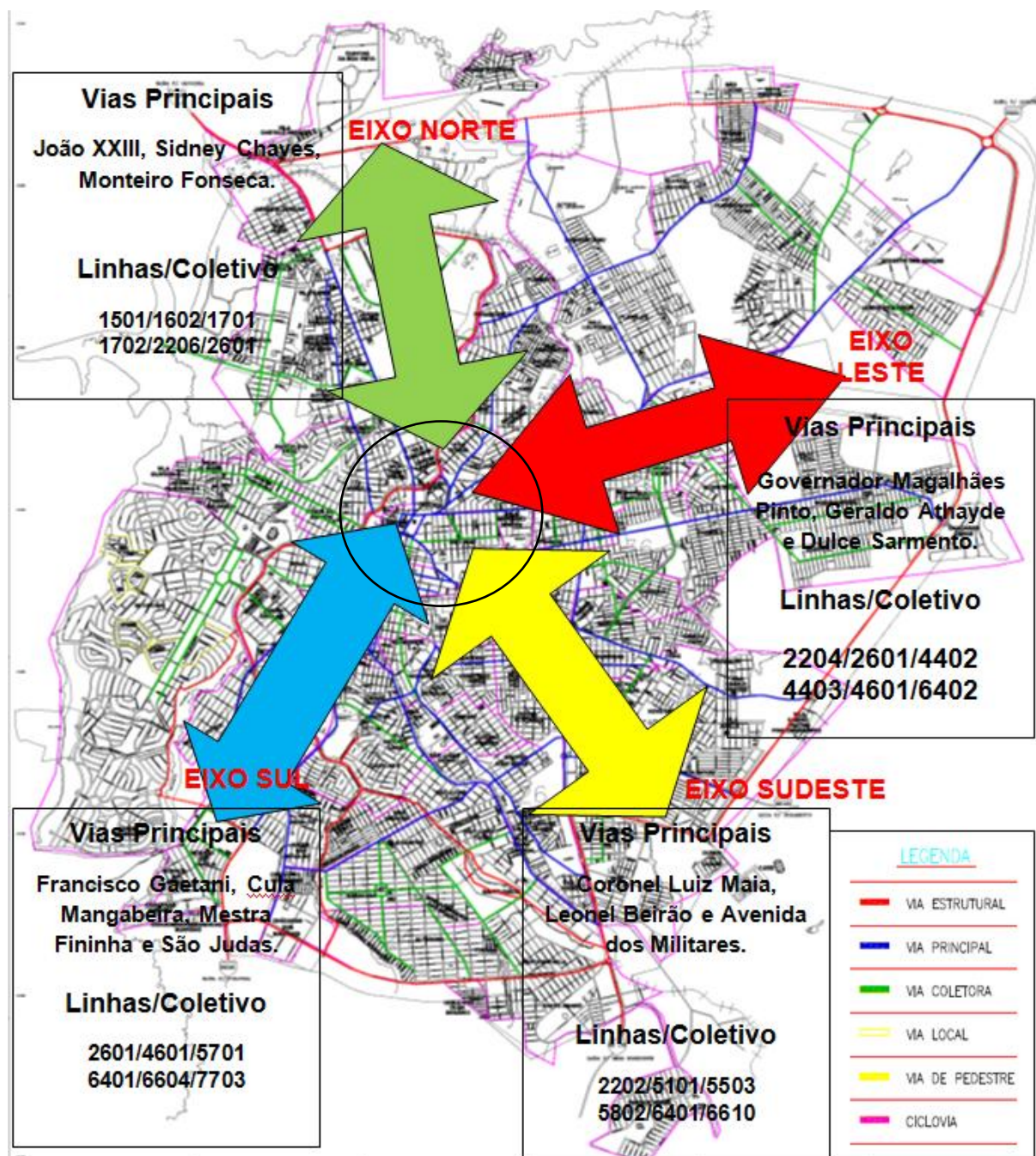


Figura 05: Eixos viários da cidade de Montes Claros  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012

O funcionamento do trânsito da cidade segue estes eixos de ligações prioritárias através das vias principais demonstradas, destacando a Avenida João XXIII, do centro à BR 135; a Avenida Geraldo Athayde e Governador Magalhães

Pinto, com ligação à BR 251; partindo do centro em direção à Avenida Coronel Luiz Maia, acesso à Dep. Plínio Ribeiro e BR 135; e por fim, partindo do centro, direção sul, pelas Avenidas Cula Mangabeira e Francisco Gaetani, acesso à BR 365. Vê-se, então, que as quatro BRs foram rotas de chegada e ocupação ao longo destes grandes eixos viários, a partir dos quais se inicia a ocupação pelos migrantes que vinham das áreas rurais do município e, posteriormente, das cidades vizinhas.

O transporte coletivo também segue esses eixos, tendo as linhas de maior volume de passageiros passando pelas avenidas principais, sempre no trajeto ida/volta, centro/bairro. Na cidade o transporte coletivo está dividido há décadas por apenas duas empresas, a Transporte Coletivo de Montes Claros – TRANSMOC e Auto Lotação Princesa do Norte – ALPRINO. A primeira presta os serviços de transporte coletivo nos eixos norte e sul, contando com uma frota de 64 ônibus distribuídos em 21 linhas. Transportou em 2011 um total de 9.636.449 passageiros, uma média de 26.400 por dia. A segunda nos eixos leste e sudeste, com uma frota de 57 ônibus distribuídos em 24 linhas. Em 2011 transportou 9.521.172 passageiros, uma média de 26.100 por dia (ATCMC, 2011).

A grande discussão e reclamação do sistema viário urbano da cidade para a prestação do serviço de transporte coletivo tem sido o espraiamento urbano gerando baixa demanda em bairros longínquos, a redução progressiva no número de passageiros transportados (IPK) e o aumento do tempo das viagens, principalmente nos horários de pico. São apontados como causas a infraestrutura urbana da cidade e o crescimento do transporte individual, automóveis e motocicletas, o que tem demandado aumento das tarifas, perda da qualidade desta modalidade de transporte e constantes questionamentos judiciais.

O transporte individual, automóveis e motocicletas, têm apresentado crescimento constante nos últimos anos, tendo os automóveis se destacado atualmente em termos de crescimento, enquanto as motocicletas sobressaem se considerarmos a quilometragem percorrida. Ou seja, os automóveis transportam quase que exclusivamente seu proprietário em suas tarefas diárias para o trabalho, escolas, saúde e lazer, enquanto a motocicleta é usada no transporte de passageiros – mototáxi<sup>43</sup>, driblando ou aumentando o caos e a insegurança no

---

<sup>43</sup> De acordo com a Prefeitura Municipal de Montes Claros há no município 121 táxis e cerca de 4000 mototaxis. Disponível no site: <http://www.montesclaros.mg.gov.br/desenvolvimento>, acesso dia 09set2012.

trânsito. Os usuários dessas opções modais rebatem as discussões afetas ao transporte coletivo, alegando que este é ineficiente, principalmente quanto ao cumprimento de horários e conforto, motivo pelo qual usam os automóveis e motocicletas - mototáxi.

Quanto ao transporte não motorizado (TNM), a pé e de bicicleta, verifica-se que nos últimos anos os deslocamentos com bicicletas têm apresentado queda. Talvez as explicações para tal fenômeno sejam conhecidas em todo o país, as quais citam: insegurança, as principais vítimas de acidentes de trânsito têm sido pedestres e ciclistas; infraestrutura urbana inapropriada, já que na cidade praticamente não existe ciclovia ou ciclofaixa, obrigando os usuários do TNM a disputarem espaços no caótico trânsito local com os automóveis e motocicletas; espraiamento urbano aumentando as distâncias e inviabilizando o uso do TNM; sistema de mobilidade urbana pouco atrativa ao pedestre (faixas, calçadas, etc.); e, por fim, inexistência na cidade de bicicletário, o que tem acarretado perda de seu bem, furto, conforme se vê no gráfico 14.

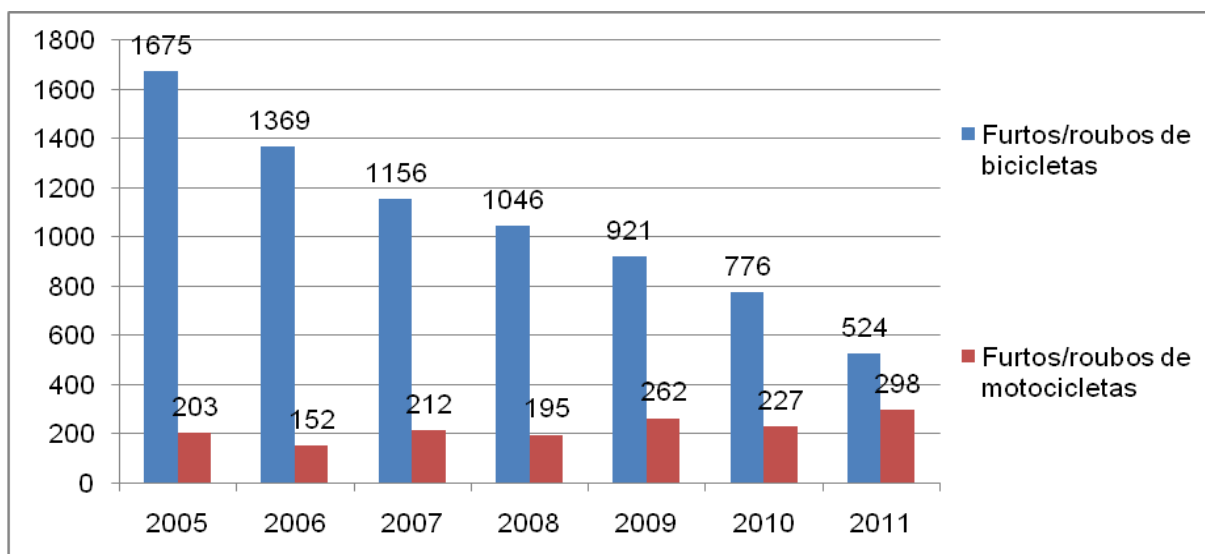


Gráfico 14: Comparativo entre os furtos/roubos de bicicletas e motocicletas em Montes Claros/MG 2005/2011

Fonte: Armazém de dados da Polícia Militar, 2012

Conforme se observa, ocorreu uma queda nos crimes de bicicletas e em contrapartida um aumento dos furtos/roubos de motocicletas; a previsão é que neste ano de 2012 os furtos/roubos a motocicletas superem os de bicicletas. O crescimento da frota de motocicletas na cidade, a substituição das bicicletas como produto, como moeda de troca no mercado ilegal, e a própria redução do alvo

disponível (bicicletas) explica a insegurança dos usuários/proprietários dos dois modos de transporte.

### **4.3 As consequências do atual SMU da cidade de Montes Claros/MG**

As consequências deste sistema de mobilidade na cidade podem ser vistas no campo social, ambiental, cultural, político e econômico para a população, a saber:

**a) Social:** não é necessário fazer referência às perdas humanas, pois extrapola o plano de discussão – de 2000 a 2010 morreram no município 784 pessoas vítimas do trânsito (SIM/SUS, 2010). Faz-se então alusão à perda de tempo nos deslocamentos reduzindo a permanência no ambiente familiar; à queda de rendimento no trabalho, o estresse, os problemas de saúde individual, principalmente em crianças e idosos; ocasionados pela poluição do ar. Cita-se também à limitação de usufruir dos benefícios da cidade como parques, cinemas, feiras, reduzindo o lazer individual e familiar. Frisa-se ainda à especulação imobiliária e o aumento da exclusão social, principalmente àquelas pessoas usuárias do transporte não motorizado (TNM); às questões afetas à saúde pública, já que muitos hospitais priorizam atendimento às vítimas de acidentes, etc.

**b) Ambiental:** poluição do ar gerando danos ao patrimônio, desmatamento e invasão de terrenos públicos ou áreas de preservação permanente advindos dos novos loteamentos irregulares, poluição sonora, visual e atmosférica, uso de combustíveis fósseis não renováveis, etc.

**c) Cultural:** atribuição de valor à pessoa conforme a posse, formação de novos status a partir da materialização do veículo, naturalização do descumprimento das normas de trânsito, estigmatização do uso do TNM e do transporte público, considerados de menor valor, cultura do medo atribuída à possibilidade real de perda ou dano de seu bem, dentre outras.

**d) Político:** visto a partir da observação da realidade atual na cidade, onde os gestores públicos não têm as políticas de mobilidade urbana como prioridade, ou seja, o legislativo e o próprio executivo invalidam as normas de trânsito sempre criticando os órgãos e agentes encarregados da fiscalização. Estes por sua vez preferem se omitir diante das crescentes irregularidades, os demais órgãos de prevenção, socorrimto e punição veem o trânsito como um problema

social e, portanto, não cabe a eles apresentar soluções ou mitigar as consequências. Neste cenário político às avessas torna-se “benéfico” aos infratores, já que não são punidos, e aos gestores, já que não são cobrados.

**e) Econômico:** a ausência de uma política de mobilidade urbana para a cidade de Montes Claros acarreta perdas diversas, seja em decorrência da deterioração dos veículos e da estrutura urbana local, gastos em seguro veicular, além daquele obrigatório. Os precários investimentos públicos no trânsito e de pouca utilidade prática podem resultar em perdas de maiores investimentos externos na cidade fragilizando o destaque regional e a importância estratégica do município como pólo de excelência no comércio, indústria e prestação de serviços, etc.

#### **4.4 Estratégias de Intervenção Estrutural**

Criação de uma secretaria específica (ainda que provisória) para elaborar o Plano Estratégico para a Mobilidade Urbana de Montes Claros - PLEMOB/MOC, a qual, muito mais que a gestão sobre o trânsito, terá como atribuição desenvolver a integração entre transporte e controle territorial. Neste plano deverá ser enfatizado o uso equânime do espaço urbano, inclusão social com acesso universal e democrático à cidade, priorizando o transporte público e os deslocamentos não motorizados. Necessário substituir o atual modelo de locomoção, focalizado tão somente no trânsito, para uma visão sistêmica sobre a movimentação de pessoas e de bens em consonância com o planejamento urbano de uso e ocupação do solo.

A nova Secretaria de Mobilidade Urbana funcionará de forma articulada com as Secretarias Municipal de Planejamento; Municipal de Serviços Urbanos e com a Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transportes de Montes Claros – MCTrans, agregando em uma única pasta de estratégia as políticas públicas de urbanismo, engenharia do trânsito e mobilidade urbana – uma nova metodologia de gerir o funcionamento da cidade.

A nova gestão sobre a mobilidade urbana, incluído o trânsito, busca a qualidade de vida dos cidadãos, reforma urbana participativa, racionalizando a ocupação do solo e invertendo a lógica excludente de alocação de pessoas em ambientes de precário sistema de transporte coletivo. A melhoria na acessibilidade, seja para o trabalho, lazer, educação e saúde, passa pela adoção de nova infraestrutura urbana possibilitando adotar corredores de ônibus, implantação de



ciclovias e ciclofaixas, reformas e ampliação de passeios para os pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, dentre outras explicitadas à frente.

**OBRA VIÁRIA 1:** o trânsito da cidade de Montes Claros não permite mais improvisações ou paliativos, fazer apenas intervenções locais, mudar rotas de tráfego, sinalização proibitiva, fiscalização e punição não têm surtido efeito para a segurança, muito menos na fluidez; é urgente infraestrutura viária. Nos últimos dez anos o espraiamento<sup>44</sup> urbano tem acelerado, principalmente em direção à área leste e sudoeste, a população cresceu 17,91% (IBGE, 2010), a frota 118,15% (DENATRAN, 2010), e as mortes no trânsito 505,55% (SIM/SUS, 2010), em contrapartida quase nada mudou em termos de infraestrutura viária.

Como medida necessária cita-se a obra de intervenção sobre o cruzamento da Avenida João XXIII com Deputado Esteves Rodrigues, conforme se observa na figura 06, atualmente um dos principais pontos de estrangulamento no trânsito, ocasionando constante congestionamento e acidentes. A construção do elevado e rotatória, possibilitará melhorar a segurança dos usuários destas duas importantes vias da cidade e aumentar a fluidez no trânsito (DNIT, 2005).

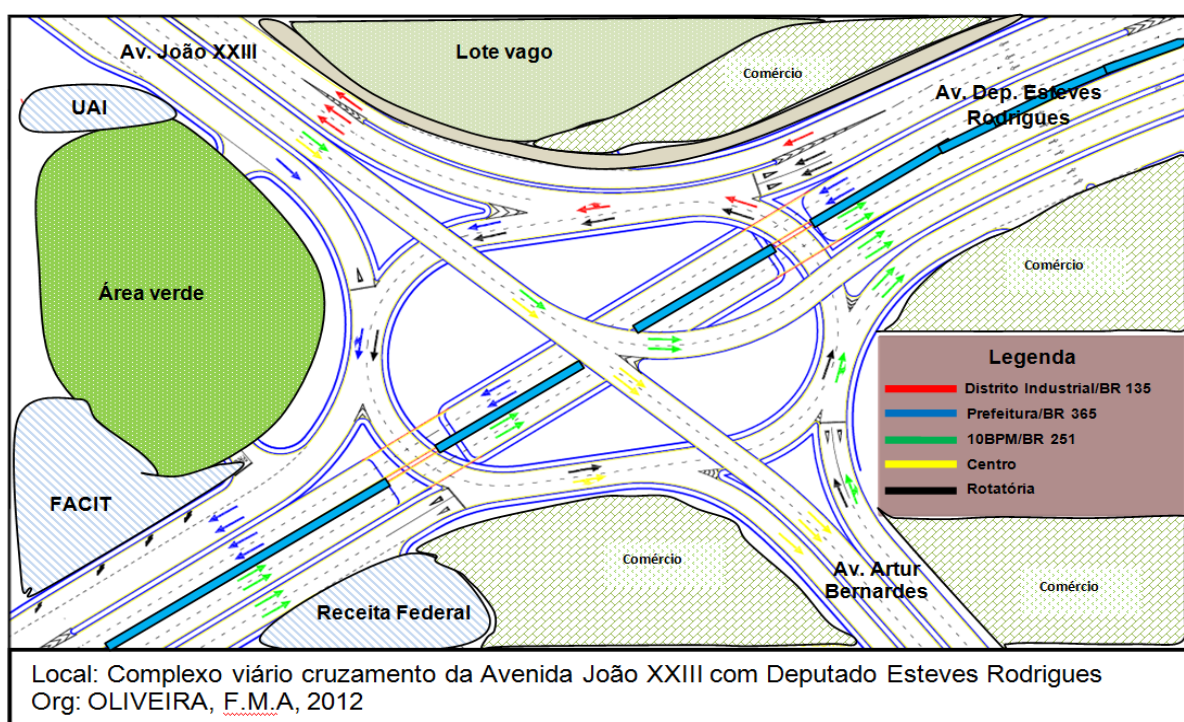


Figura 06: Proposta de intervenção no cruzamento da Av. João XXIII com Dep. Esteves Rodrigues

<sup>44</sup> A expansão urbana de Montes Claros/MG passa a se desenvolver a partir da década de 1970, seguindo em direção leste e oeste até a década de 1990. Já nos anos de 2000 a 2010 verifica-se crescimento nas direções leste e norte e ligeira ocupações nas áreas de reservas especulativas. Similar ao que ocorre em outras cidades do Brasil, em Montes Claros/MG o processo de ampliação da malha urbana é acompanhado por problemas na implantação de infraestrutura e pela forte especulação imobiliária, dando origem a um tecido urbano fragmentado. (LEITE, 2006, P. 74)

As fotografias 1 a 4 revelam a complexidade do local considerando a segurança dos usuários das vias, a fluidez no trânsito, a importância do local no contexto da mobilidade urbana da cidade. Como se vê o local possui espaço suficiente para a implantação da intervenção proposta.



Fotografia 1: Avenida João XXIII direção centro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.



Fotografia 2: Avenida João XXIII direção bairro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.



Fotografia 3: Cruzamento das Av. João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.



Fotografia 4: Ponte sobre Rio Vieiras Av. João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.

**OBRA VIÁRIA 2:** A cidade de Montes Claros direcionou seu crescimento horizontal na direção sul e oeste, inclusive sendo palco de discussões da sociedade sobre as novas ocupações, surgindo novo mapeamento da área urbana da cidade. Nessa região, eixo de deslocamento viário sul e sudoeste, está a população com maior poder aquisitivo da cidade, a qual também possui percentual de veículo automotor por pessoa também maior. Como as pessoas não vivem isoladas, pelo contrário, quanto maior o poder aquisitivo, maior a mobilidade, maiores os fluxos, viagens que



se fazem no cotidiano, as vias principais desse eixo já se apresentam incapazes de promover fluidez com segurança aos usuários.

A proposta de intervenção demonstrada na figura 07 se justifica pela necessidade de propiciar segurança aos usuários das vias locais e fluidez no trânsito neste espaço de tráfego intenso com acesso centro/bairros da região sul e sudoeste.

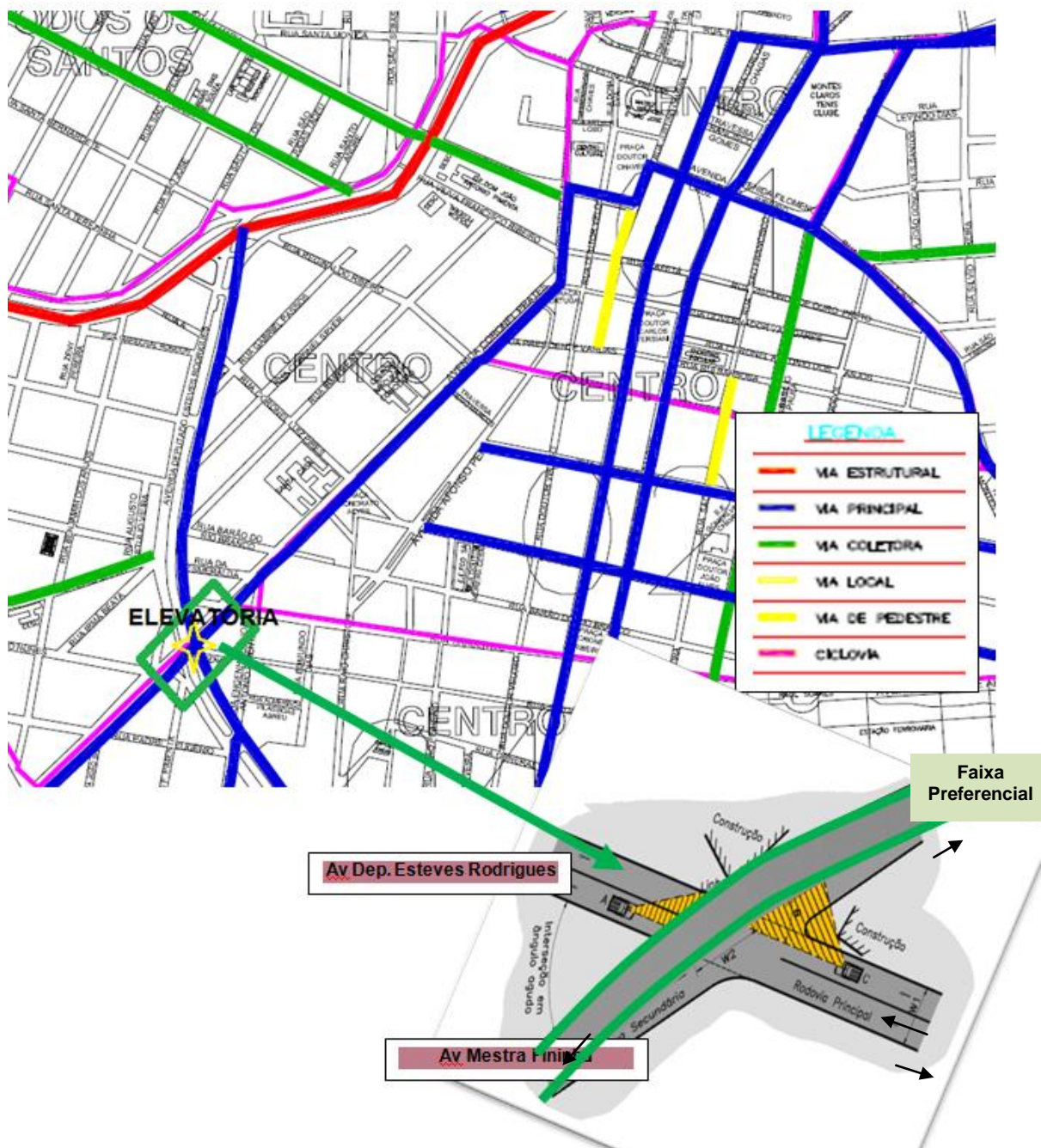


Figura 07: Elevatória da Avenida Mestra Fininha/cruzamento com a Av. Dep Esteves Rodrigues  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012

Seguindo modelo de recomendações técnicas (DNIT, 2005), esta elevatória da Avenida Mestra Fininha sobre a Avenida Dep. Esteves Rodrigues com as obras de arte, placas, sinalização, passagens preferenciais de pedestres e a faixa exclusiva



ao transporte coletivo, irá possibilitar melhorar o trânsito nestas duas importantes avenidas da cidade. Essa intervenção se justifica também como medida necessária para a implantação (futura) do sistema “*Bus Rapid Transit – BRT*” ou Trânsito Rápido de Ônibus, um modelo de transporte coletivo que, além de sua capacidade média de passageiros, tem como premissa a ideia de se priorizar o transporte de massa em detrimento ao atual e ineficiente sistema individual que predomina nesta região da cidade. Destaca-se que este sistema de transporte (BRT) não é matéria de análise ou proposta de intervenção pelos motivos à frente explicitados.

As fotografias 5 a 8 do local revelam a complexidade do trânsito e a urgência de uma intervenção viária nesta importante porta de entrada ao centro da cidade de Montes Claros/MG.



Fotografia 05: Cruzamento da Av. Mestra Fininha com Dep. Esteves Rodrigues.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 06: Av. Mestra Fininha direção bairro/BRs 135 e 365.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 07: Av. Mestra Fininha direção centro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 08: Av. Dep. Esteves Rodrigues direção à Prefeitura Municipal  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.

**OBRA VIÁRIA 3:** a cidade de Montes Claros/MG possui como uma de suas principais portas de entrada o acesso pela BR 135 eixo sudeste. Por essa BR ou a continuação desta, através da Avenida Deputado Plínio Ribeiro, chegam aqui os veículos de carga, transportadoras, ônibus coletivo e milhares de outros automóveis oriundos da capital e do centro do estado. Acrescenta-se também a intensa movimentação pendular de pessoas que se deslocam das diversas cidades pertencentes à área de influência de Montes Claros/MG em busca de serviços de saúde e educação. Apesar da existência do anel rodoviário leste, ainda é intenso o fluxo de automóveis que passam pela Avenida em direção ao sul da Bahia.

Cita-se também que nesta avenida estão localizados diversos empreendimentos comerciais de médio e grande porte (supermercados, revendedoras de automóveis, grandes depósitos de materiais de construção, um Batalhão da Polícia Militar, escolas, etc.), acesso direto ao aeroporto da cidade, ao parque de exposições, dentre outros. Diante disso o fluxo de veículos nesta avenida é intenso, o que contribui significativamente para torná-la a via com o maior número de acidentes e mortes no trânsito da cidade de Montes Claros/MG. Com esta intervenção, juntamente com espaço segregado ao trânsito de ônibus coletivo, espera-se uma melhoria na mobilidade urbana e na segurança no trânsito no local.

As fotografias 9 e 10 demonstram as características ainda similares à continuação da BR 135 com fluxo intenso de veículos de cargas juntamente com os demais meios de transporte individuais. Observa-se que a atual rotatória, além de não oferecer segurança aos usuários das vias não possibilita fluidez e acessibilidade, congestionando o trânsito em ambos os sentidos.



Fotografia 9: Cruzamento das Av. Dep. Plínio Ribeiro com a Cel Luiz Maia  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 10: "Trevo da Real" direção centro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.

A figura 08 destaca uma medida de intervenção neste cruzamento.

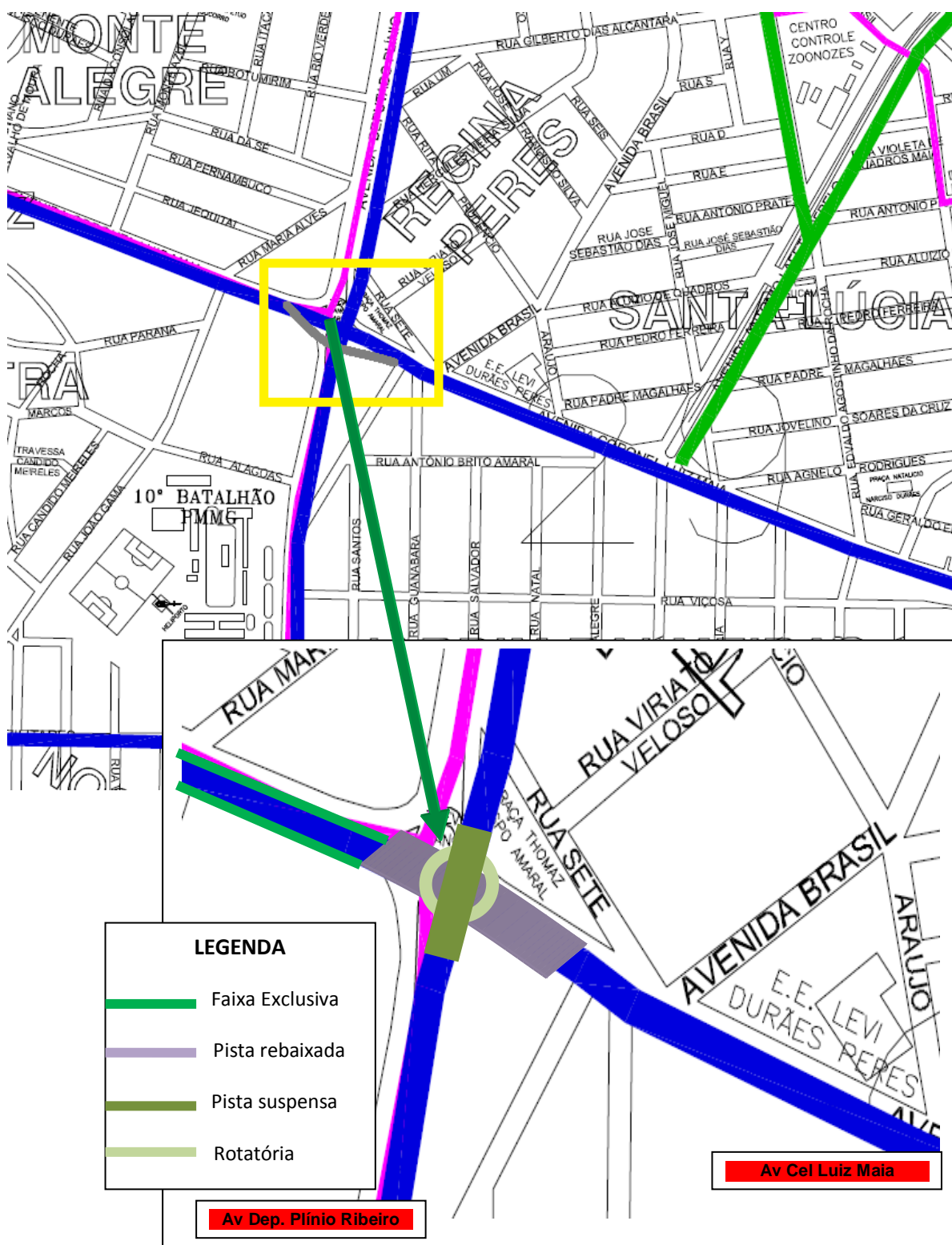


Figura 08: Trincheira da Av. Cel. Luiz Maia com Av. Dep. Plínio Ribeiro  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012.

Essa medida de intervenção ou “interseção em nível diferente” (DNIT, p. 95, 2005) permitirá melhorar o tráfego no local garantindo segurança aos usuários,



principalmente aos pedestres e/ou estudantes das escolas existentes nas proximidades. A intervenção viária ainda se justifica pelo fato de a avenida Dep. Plínio Ribeiro ser uma importante via que forma o eixo sudoeste que complementa, juntamente com a avenida Cel. Luiz Maia, o acesso ao centro da cidade. A partir desse local destacamos a existência de faixas preferenciais ao transporte coletivo (controlada conforme dia/hora de maior intensidade de tráfego), melhorando a mobilidade urbana dos moradores do Pólo do Grande Delfino Magalhães/Jardim Palmeiras.

**OBRA VIÁRIA 4:** conforme demonstrado, a cidade de Montes Claros/MG possui quatro grandes eixos de mobilidade no espaço urbano, todos com deslocamento bairro - centro da cidade e vice-versa (radiais). Este sistema de mobilidade urbana contribui para os congestionamentos das vias centrais devido ao grande número de veículos circulando no centro ou ao centro. A busca de melhorias nesse modelo já estava prevista no Plano Diretor de 1985, e posteriormente também foi frisado na Lei nº 2921, de 27 de agosto de 2001, que institui o novo Plano Diretor do Município de Montes Claros.

O inciso IV do art. 6º da lei nº 2921 estabelece como objetivos estratégicos a melhoria do “sistema viário e de transporte coletivo radioconcêntrico, que compromete a fluidez do trânsito”. Também o art.7º da mesma lei estabelece como objetivos estratégicos para promoção do desenvolvimento urbano:

[...];

III - a expansão do sistema viário, de modo a viabilizar a sua participação na estruturação do desenvolvimento econômico, da ordenação da ocupação e do uso do solo urbano e rural;

IV - a melhoria das ligações viárias com os municípios vizinhos;

V - a melhoria do sistema de transporte coletivo, mediante a criação de condições para a implantação de rede multimodal, integrando os sistemas de capacidade baixa, média e alta; [...].

Através do Decreto Municipal nº 2.310, de 22 de dezembro de 2006, regulamentou-se o Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR, tendo como atribuições propor, debater e aprovar diretrizes para aplicação de instrumentos da política de desenvolvimento urbano. Objetiva ainda acompanhar e avaliar a execução da política urbana municipal; propor a edição de normas municipais de



2) Viabilizar o uso público desse importante espaço no centro da cidade (que atualmente encontra-se praticamente abandonado), dotando-o de aparelhos urbanísticos e embelezamento da área central incentivando o uso do transporte coletivo. As empresas privadas iriam participar na forma de concessão à exploração de serviços, tais como: terminal bancário eletrônico, banca de jornal, lojas, etc.;

3) Implantar o Sistema de Integração do Transporte (SIT) já que aí seria o ponto de referência em que todos os ônibus de transporte coletivo do município se encontrariam. Nesse espaço seria montado o bicicletário público municipal, visando incentivar o uso da bicicleta nos pequenos deslocamentos integrando ao SMU;

4) Possibilitar espaço humanizado de embarque e desembarque dos usuários do transporte municipal das áreas rurais e cidades vizinhas, servindo de ponto de apoio e abrigo, já que o atual local (conhecido por Socomil) usado pelas empresas de transporte coletivo é desumano e inseguro, conforme se vê nas fotografias 11 e 12.



Fotografia 11: "Socomil" Ponto de embarque e desembarque de passageiros.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.



Fotografia 12: "Socomil" situação dos usuários do transporte rodoviário.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, outubro/2012.

O transporte municipal de passageiros às áreas rurais tem como principal ponto de embarque este local, o que tem ocasionado grande aglomeração de pessoas e de ônibus das empresas<sup>46</sup> que executam o serviço, gerando insegurança, desconforto, principalmente se considerando que muitos desses usuários são idosos que precisam de uma atenção especial;

<sup>46</sup> Verificou-se que o local é usado por 06 (seis) empresas de transporte coletivo que fazem o transporte municipal de passageiros rural/urbano, transportando cerca de 10.000 (dez mil) pessoas por mês. Estas empresas são: Expresso Ribeiro, São Pedro, Viação Brasil, Viação Irmãos Silva, Viação Mariano e Viação Xavier. Além dessas, há as empresas que fazem o transporte intermunicipal de passageiros e que também usam este espaço para embarque e desembarque.



5) Fixar o ponto de apoio aos funcionários da ATCMC - atualmente têm como local de intervalos ou ambiente para suas refeições dentro dos próprios ônibus nos finais das linhas;

6) Criar área de lazer e espaço cultural revitalizando as características do local, servindo de incentivo às visitas e contribuindo para fazer funcionar o SIT;

7) Instalar a sede da nova Secretaria de Mobilidade Urbana no local, coordenando todo o funcionamento do terminal e das políticas públicas afetas à mobilidade. As fotografias 13 a 16 ilustram o acesso à atual Praça de Esportes.



Fotografia 13: Praça de Esportes.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 14: Avenida Armênio Veloso.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 15: Rua Cel. Joaquim Costa acesso à Praça de Esportes.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 16: Av. Padre Chico lateral à Praça de Esportes.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.

8) Instalar no local a “Central de Monitoramento Eletrônico do Trânsito”, usando para tanto as câmeras do “olho vivo” já instaladas (possibilidade de ampliação aos quatro eixos de circulação viária). A operacionalização ficaria a cargo de técnicos da MCTrans e Policiais Militares do Pelotão de Trânsito;

9) Fazer funcionar no local o Centro de Estudos e análise da mobilidade urbana com informações estatísticas, mapeamento, georeferenciamento, coleta e tratamento de dados pertinentes aos acidentes, infrações, obras viárias, etc. Este centro será de grande importância aos novos estudos sobre a mobilidade urbana na cidade, já que se verificou uma enorme dispersão de informações sobre o tema;

**OBRA VIÁRIA 5:** a cidade de Montes Claros/MG possui área universitária localizada na região oeste, onde concentram-se a Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), Faculdades Integradas Pitágoras (FIPMOC) e Faculdade de Saúde Ibituruna (FASI), além de diversas escolas de ensino médio e de cursos pré-vestibular. Na região nordeste estão instalados a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Instituto Federal Norte de Minas Gerais (IFNMG), Faculdades Santo Agostinho (FASA), Faculdades Unidas Norte de Minas (FUNORTE) e ainda, mais ao norte da cidade, localiza-se a área acadêmica FUNORTE, no bairro Amazonas.

Como pólo universitário, a cidade de Montes Claros/MG atrai diariamente milhares de estudantes das cidades vizinhas, os quais se deslocam, em sua maioria, em ônibus e micro-ônibus. Nessa modalidade de transporte coletivo e/ou solidário há a necessidade de os veículos transitarem aos três áreas de estudos acadêmicos citados passando tanto pelo centro da cidade como pelas avenidas já saturadas. Com a implantação da Avenida Universitária, pretende-se:

- a) Propiciar segurança e agilidade no trajeto dos estudantes entre os três pólos acadêmicos;
- b) Instalar ciclovia, já que o local, após as obras, possibilitará a criação desta modalidade de TNM;
- c) Criar a pista de Cooper aos moradores destas duas populosas regiões da cidade (Grande Santos Reis e Renascença);
- d) Valorizar estas duas regiões da cidade a partir da transformação dos aspectos urbanísticos local;
- e) Melhorar a fluidez e segurança nas avenidas João XXIII e Sidney Chaves.



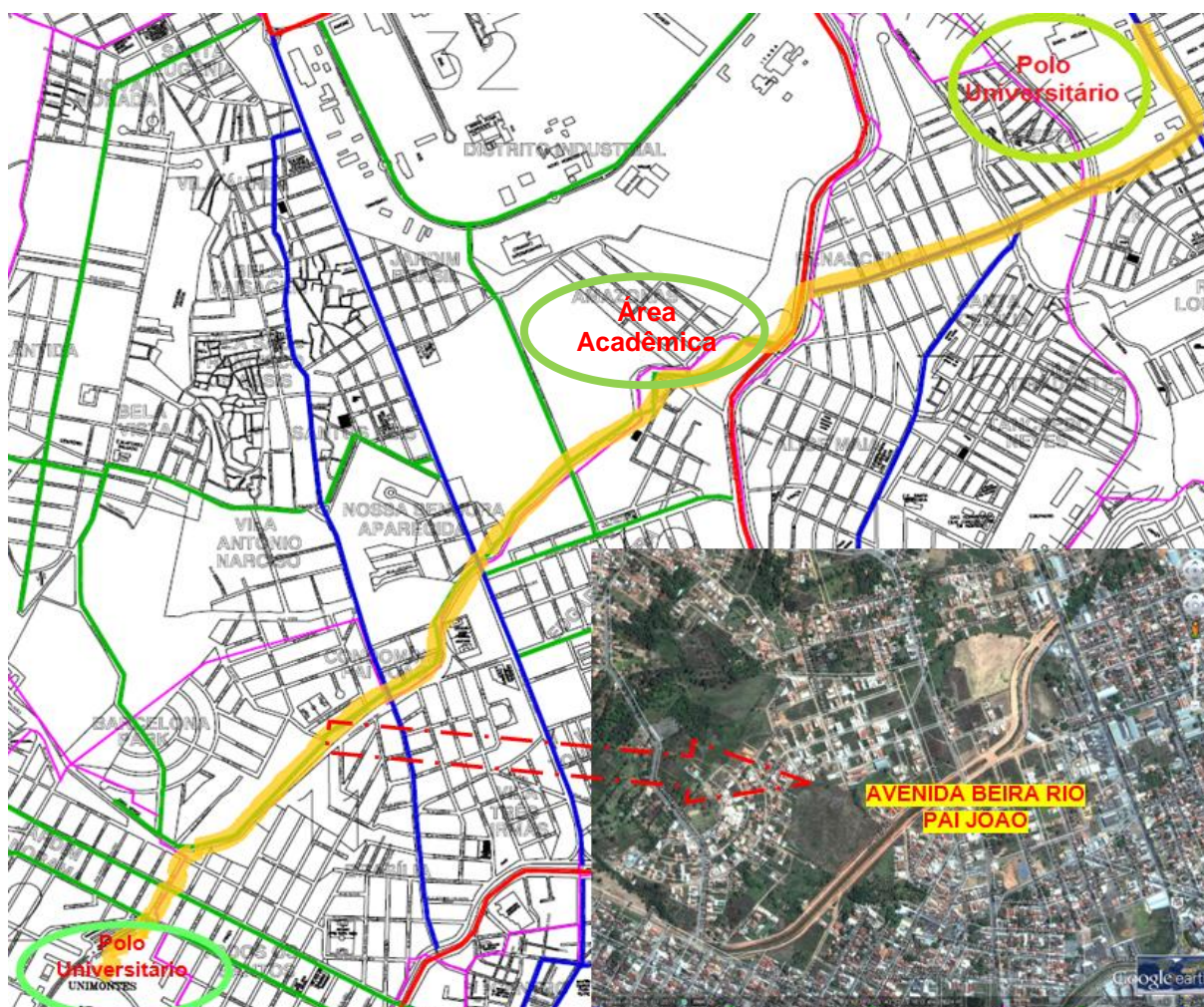


Figura 10: Construção da Avenida Universitária acesso - Área Universitária JK/Amazonas/Unimontes  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012

As fotografias 17 a 22 destacam o trajeto da nova avenida, sendo esta de grande importância para as áreas acadêmicas, reduzindo distâncias para quem deseja locomover na direção leste oeste, nova opção de acesso ao distrito industrial.



Fotografia 17: Av. Beira Rio/Córrego Pai João direção à Unimontes.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 18: Cruzamento da Av. Beira Rio com a Rua Prof. Monteiro Fonseca/direção ao centro.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.





Fotografia 19: Cruzamento da Av. Beira Rio com Av. João XXIII bairro Edgar Pereira.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 20: Cruzamento da Av. Beira Rio com Av. Sidney Chaves bairro Renascença.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 21: Av. Minas Gerais acesso ao Pólo Universitário da região leste.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 22: Cruzamento da Av. Minas Gerais com a Av. Osmani Barbosa bairro JK.  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.

**OBRA VIÁRIA 6:** a cidade de Montes Claros/MG possui dois shoppings e dois centros de comércio popular, sendo o principal destes comércios o citado na figura 11. Neste local também se localiza a rodoviária do município e, no próprio prédio do shopping, funcionam vários cursos de algumas Faculdades particulares, formando aí um dos principais Pólos Geradores de Tráfego da cidade. Apesar das medidas pós-instalação do shopping, ainda persiste o grande congestionamento no local, principalmente nas datas de maior atração de consumidores ao shopping e rodoviária (férias, feriado e final de ano). Também, como se percebe através da figura 11, a Avenida Vicente Guimarães encontra-se com as obras paradas no cruzamento com a Avenida Cula Mangabeira, necessitando dar prosseguimento à infraestrutura urbanística na direção sul. Essas obras possibilitarão dar acesso viário



ao Pólo Gerador de Tráfego Shopping/Rodoviária, garantindo segurança e fluidez no trânsito local, conforme demonstrado na figura 11.



Figura 11: Imagem de satélite do Shopping Center e da Rodoviária de Montes Claros/MG  
Fonte: Google Earth, 2012.

Destaca-se que a continuação das obras da Avenida Vicente Guimarães é de vital importância para melhorar a mobilidade dos moradores da região do Grande Maracanã e também se evitar os constantes alagamentos ocorridos nos bairros Canelas, Mangues e Conjunto Habitacional Joaquim Costa.

**Obra viária 7:** a chegada da linha férrea à cidade de Montes Claros/MG data em 22 de setembro de 1926, a qual, além do progresso econômico, trouxe incalculáveis benefícios histórico, cultural, arquitetônico, sanitário e social. Sua ligação ao Norte de Minas possibilitou o transporte de milhares de pessoas, servindo a cidade de Montes Claros como entreposto de produtos, comércio e serviços, o que influenciou no crescimento da cidade. Encerradas as atividades de transporte de passageiros





Rodoviário Leste até o Distrito Industrial (servindo sua função de transporte de cargas).

Levantamento feito em todo o trajeto da ferrovia na área urbana da cidade permitiu a elaboração de 15(quinze) estações de ônibus, além da Estação-Central localizada na Praça Raul Soares. Nesta nova avenida seriam instalados também ciclovias, pista de Cooper e faixa reservada ao trânsito preferencial de coletivos, facilitando a implantação do SMU mais democrático, principalmente aos moradores das áreas mais carentes, o que propiciará a estes usufruírem dos benefícios da cidade.

#### **4.5 Estratégias de Intervenção Viária**

Além das intervenções estruturais citadas, há a necessidade subsequente de implantar medidas de ajustes no sistema viário, visando propiciar um SMU articulado entre as opções de transporte motorizado e não motorizado. Conforme discutido, as cidades de grande e médio porte somente conseguiram mitigar os problemas enfrentados no trânsito após a implantação de um ambicioso, porém necessário, Plano de Mobilidade Urbana.

Algumas dessas cidades implantaram (por exemplo) o sistema de mobilidade urbana Bus Rapid Transit (BRT) ou "trânsito rápido de autocarros/ônibus", um modelo de transporte coletivo de média e até mesmo alta capacidade. Nesse sistema se restringe o transporte coletivo através de ônibus articulados e bi-articulados, os quais possibilitam transportar até 260 passageiros, transitando por bloqueios viários exclusivos a estes. Ressalta-se que conforme normas técnicas, recomendações de fluxo, IPK local e infraestrutura viária, o sistema BRT, num primeiro momento, não faz parte de proposta de intervenção neste trabalho, pois carece de análise mais aprofundada, principalmente se considerando os custos-benefícios, ou seja, viabilidade.

Entretanto, acredita-se que a proposta de se criar faixas exclusivas para o tráfego de ônibus de transporte coletivo de passageiros seja viável. Seguindo o exemplo de diversas cidades (Belo Horizonte, Uberlândia, Sorocaba, Juiz de Fora), a criação de faixas preferenciais aliada a outros fatores como o maior conforto e maior oferta de veículos coletivos é uma solução para atrair mais pessoas para o transporte público e assim diminuir o número de carros nas vias da cidade.



No Brasil, diante dos crescentes problemas enfrentados no trânsito, a adoção de faixas preferenciais tem ganhado as ruas das cidades, não se restringindo apenas aos grandes centros urbanos. Também se observa que a opção pelo transporte coletivo em detrimento ao privado tem sido uma causa comum em diversos países desenvolvidos, não se considerando apenas o fator IPK, mas principalmente a democratização e a equidade do uso que se faz do espaço público.

Tecnicamente, como se vê na figura 13, a sinalização viária deverá estar bastante destacada, delimitando a característica do serviço coletivo/ônibus (facultado ainda a táxi, veículos de emergência e outros, desde que credenciados).



Figura 13: Faixa viária delimitando o sistema de tráfego prioritário a ônibus coletivo  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012

Nesse sistema as faixas fixas ficarão à direita e funcionarão em dias e horários predeterminados (ex. de segunda a sexta de 07 às 09hs e de 17 às 19hs), ou seja, os dias e horários serão flexíveis. A implantação tem por objetivo diminuir o tempo de viagem para os passageiros com o aumento da velocidade dos ônibus. Os motoristas de veículos comuns que usarem as faixas nos horários proibidos serão multados conforme prevê o art. 187 do CTB, infração de natureza média recebendo quatro pontos na carteira de habilitação. Poderá ser autorizada a circulação de

quaisquer veículos, desde que obedecidos os dias e horários estabelecidos pelo órgão de trânsito, daí sua viabilidade à cidade de Montes Claros/MG, dada a flexibilidade na operacionalização.

A fiscalização é primordial, visando evitar a circulação de veículos não autorizados, as paradas e estacionamentos proibidos; entretanto, será permitido o trânsito de alguns veículos tais como: transporte especial, fretamento com passageiros, taxis com passageiros, transporte escolar com passageiros, transporte intermunicipal, veículos em operações emergenciais, como ambulâncias, bombeiros e viaturas policiais.

O modelo de ocupação do espaço geográfico da cidade de Montes Claros/MG focalizado na especulação imobiliária, na horizontalização e seletividade social impõem aos cidadãos de baixa renda residirem em locais desassistidos dos benefícios públicos como água, saneamento básico, infraestrutura urbana e transporte. Longe da ausência do poder público municipal, mas sua presença pretensiosa, tem contribuído para uma melhor mobilidade urbana na região sul e oeste em detrimento das áreas mais populosas do norte e leste. Como se percebe na cidade, seguindo a lógica capitalista elitista e focalizada na priorização do transporte privado, a infraestrutura urbana e viária na região de classes mais abastadas sobressaem, já que aí predomina o modelo de transporte particular ou o uso privado do espaço público através dos veículos automotores.

No lado oposto, leste e norte, a preponderância da mobilidade das pessoas ainda se assenta no uso do transporte coletivo, mesmo diante da baixa qualidade dos serviços, fruto, dentre outros fatores, da política pública municipal, alocando pessoas em áreas desprovidas de infraestrutura para o transporte. As principais vias urbanas destas duas regiões, a Avenida João XXIII e Dulce Sarmiento, norte e leste respectivamente, apresentam atualmente graves problemas na mobilidade das pessoas, principalmente as restrições de trânsito dos ônibus coletivos.

Apesar de se saber que, em tese, quanto maior a renda mais elevada é o nível de mobilidade que se tem, independentemente do fator renda, as pessoas possuem suas necessidades de consumo, lazer educação, trabalho, etc., principalmente em se tratando da cidade de Montes Claros/MG, que polariza a maioria dos serviços e comércio no hipercentro. Tanto as pessoas que residem nas regiões norte e leste, como também os moradores do sul e oeste, se deparam rotineiramente com um sistema de transporte deficiente, seja ele coletivo ou privado.



Nos principais corredores de acesso ao centro da cidade, bem como na área central, acredita-se que a adoção de faixas preferenciais em locais específicos de cada um destes corredores traria resultados positivos nos aspectos de segurança e fluidez. Esses locais, conforme demonstrado na figura 14, seriam nas Avenidas João XXIII, Dulce Sarmento, Santos Dumont à Coronel Luiz Maia e Cula Mangabeira.



Figura 14: Descrição da área central de Montes Claros/MG destacando as faixas preferenciais nos eixos de circulação viária  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012.

Essas vias são as principais rotas de acesso dos eixos de locomoção viária da cidade, sendo também aquelas por onde trafegam os ônibus de transporte coletivo, os quais têm que disputar espaço com os veículos de transporte individual. Outro fator que restringe o trânsito dos veículos de transporte coletivo nestes quatro corredores é o uso privado do espaço público na forma de parada e estacionamento de veículos em locais proibidos.

O que se espera é uma redução do uso do automóvel, maior participação do transporte coletivo na mobilidade das pessoas e redução do tráfego na área central.



A adoção das faixas preferenciais aliadas à fiscalização irá possibilitar transformar o ciclo vicioso do transporte coletivo da cidade (é lento, por isso cada vez mais se perde usuários), em ciclo virtuoso através da redução no tempo dos deslocamentos, atraindo usuários das demais opções modais motorizadas. As medidas subsequentes à adoção das faixas preferenciais como a melhoria do conforto nos coletivos, nas estações de embarque e desembarque, redução das tarifas e integração ao SMU fortalecerão os incentivos para que mais pessoas usem o transporte coletivo.

#### **4.6 Integração pedestre/ônibus, ônibus/ônibus e bicicleta/ônibus**

Conforme demonstrado, na cidade de Montes Claros/MG, o uso do transporte coletivo vem se reduzindo, aumentando os custos operacionais desta opção modal com queda na qualidade dos serviços. Em contrapartida, cresce a taxa de motorização e o nível de congestionamento no sistema viário. Os congestionamentos verificados na cidade ocorrem, em grande medida, devido à polarização do comércio, emprego e serviços na área central.

Para o deslocamento ao centro da cidade ainda sobressai o transporte coletivo através dos ônibus, principalmente através dos quatro grandes eixos de circulação viária. São nesses eixos que se verificam os principais problemas de congestionamentos e insegurança no trânsito, não raro acidentes com vítimas fatais.

A promoção da mobilidade urbana sustentável exige integração entre os diversos modos de transporte (ônibus, automóveis, motocicletas, bicicletas e a pé), propiciando diminuir o trânsito de veículos automotores na cidade contribuindo para a melhoria na qualidade de vida dos cidadãos (Ministério das Cidades, 2010). A lei nº 10.257 – Estatuto da Cidade em consonância com a Lei nº 2.291 – Plano Diretor de Montes Claros/MG em seu art. 17 afirma que o sistema viário deve:

[...];

III - reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário;

...;

V - buscar uma melhor articulação das periferias, entre si e com os centros;

...;

VII - implantar obras viárias de atendimento ao sistema de transporte coletivo e de complementação do sistema viário principal;

VIII – tornar obrigatório o planejamento da integração entre o transporte coletivo e o sistema viário;

IX - implantar pistas especiais para transporte de massa;

X - implementar políticas de segurança do tráfego urbano;

XI - reduzir o conflito entre o tráfego de veículos e o de pedestres;

[...].

Para a integração pedestre/ônibus é necessário investir nos locais de embarque e desembarque de passageiros, criar estações confortáveis e humanizadas, abrigos mais seguros, espaços apropriados para pessoas com mobilidade reduzida, calçadas padronizadas, etc. Um conjunto de melhorias arquitetônicas que sirvam de incentivo ao uso do transporte coletivo quebrando o paradigma de que esta modalidade de transporte representa ou atende as classes de menor renda.

A integração ônibus/ônibus é necessária quando se verifica que muitos usuários têm que deslocar fazendo uso das lotações das duas empresas do transporte coletivo. Observa-se que se um usuário do transporte coletivo tiver que se deslocar da região leste da cidade em direção ao norte (área industrial) terá que fazer uso de dois ônibus de empresas distintas, onerando suas viagens diárias, além da perda de tempo na espera e no tempo dos deslocamentos. O mesmo se percebe aos estudantes, aos propensos frequentadores das áreas de lazer e ao consumo. A democratização e o direito à cidade, de usufruir dos espaços urbanos, da livre circulação ao trabalho, educação e lazer poderão ser exercidos através de um SIT melhor articulado. Acredita-se que a criação do terminal do SIT na atual e abandonada Praça de Esportes possibilitaria essa articulação, incentivando às pessoas a fazer em uso do transporte coletivo.

Por fim, a integração entre bicicleta/ônibus deve ser pensada quando se constata o quase desuso desse modelo de TNM na cidade, muito devido à incapacidade de tráfego dos ciclistas pelas vias urbanas, ausência de ciclovias ou ciclofaixas, tendo que disputar espaços com os automóveis e motocicletas. Outro fator restritivo que precisa ser pensado é ausência de bicicletário na área central da cidade, inviabilizando os deslocamentos e contribuindo para o uso de automóveis e motocicletas.

Novamente considerando o espaço existente na atual e abandonada Praça de Esportes, a adoção, nesse local do Terminal do SIT com bicicletário poderia aglutinar usuários dessa modalidade de TNM com os ônibus do transporte coletivo. De forma complementar aos deslocamentos para o trabalho, lazer e educação, as pessoas fariam uso tanto do TNM como também do coletivo, uma forma saudável, econômica e ambientalmente correta de pensar a mobilidade urbana.

#### **4.7 Adotar um novo cenário à área central**

A polarização dos equipamentos públicos e privados na área central, a busca pelo comércio e serviços, a cultura popular e conflitiva entre o que poderia ser público e o que é privado, principalmente revelada a partir do desrespeito às normas de trânsito, têm deixado o hipercentro de Montes Claros/MG confuso e inseguro. Somam-se a esses os demais fatores discutidos sobre os usos das modalidades de transporte, priorizando os veículos automotores em detrimento do transporte coletivo e não motorizado (a pé e de bicicleta).

A partir do que se observa em Montes Claros/MG, seguindo orientações normativas e técnicas, exemplos bem sucedidos (Belo Horizonte, Curitiba) acredita-se que seja necessário implantar algumas intervenções no sistema viário já existente, objetivando proporcionar a integração das opções modais e promover, de fato, a democratização da mobilidade urbana. Dentre as estratégias de intervenção, de forma pontual citam-se:

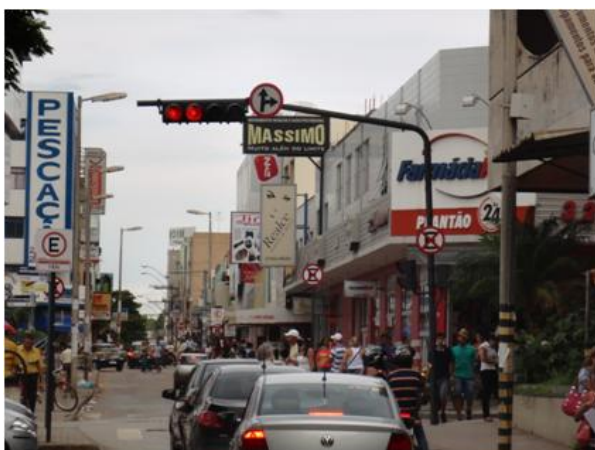
- 1) Restrição de trânsito do início das Ruas Carlos Gomes à Praça Coronel Ribeiro e desta Praça ao cruzamento com a Avenida Osvaldo Cruz, conforme demonstrado na figura 15, ainda que sejam estabelecidos dias e horários específicos para tal restrição;
- 2) Alargamento dos passeios nos dois trajetos citados no item anterior proporcionando a acessibilidade e o exercício das modalidades de TNM. Essa intervenção propiciará incentivar o uso racional da área central evitando a alta aglomeração comercial e de pessoas em espaços reduzidos;
- 3) Fortalecer os clusters da cidade, conforme demonstrado na figura 15;





- sinalização, à faixa de pedestres, aos locais restritivos, ao uso particular dos passeios públicos, etc.);
- 7) Compatibilizar uso do solo com a nova política de mobilidade urbana municipal ocupando os vazios urbanos;
  - 8) Criar o “selo de franquia” (concedido pela Prefeitura) ao trânsito e parada de veículos em pontos, dias e horários específicos na área central;
  - 9) Monitorar o cumprimento das normas e diretrizes criadas ao trânsito através da “Central de Monitoramento Eletrônico do Trânsito” adaptado através das câmeras do olho vivo- já instaladas em todo o centro da cidade;
  - 10) Capacitar técnicos para tomada de decisões nas áreas de intervenção viária, fiscalização e educação para o trânsito, visando legitimar as ações do poder público perante a população.

Imagens ilustrando o trânsito da área central da cidade de Montes Claros/MG.



Fotografia 23: Rua Dr. Santos - Centro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 24: Pça Dr. Carlos - Centro  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 25: Embarque e desembarque de passageiros da Pça Dr. Carlos – direção Sul  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.



Fotografia 26: Embarque e desembarque de passageiros da Pça Dr. Carlos – direção Norte  
Autor: OLIVEIRA, FMA, janeiro/2013.

#### **4.8 Sinalização viária ao pedestre**

No período de 2000 a 2010 as mortes de pedestres no trânsito de Montes Claros/MG representaram 14,92% do total (117 casos). Os locais de maior incidência destes acidentes são as avenidas Dep. Plínio Ribeiro, João XXIII e Dep. Esteves Rodrigues, sendo os horários de pico (manhã, meio-dia e final da tarde) os momentos predominantes de vitimização.

Em Montes Claros/MG observa-se uma quase inexistência de sinalização/faixas de travessia do/para o pedestre, sendo recorrente atribuir a este a culpa pelo acidente ou que este não respeitou a passagem do veículo. Além da mudança cultural já discutida é necessário intervir em locais pontuais (cita-se-a Avenida Dep. Esteves Rodrigues defronte ao mercado municipal na travessia para as duas passarelas sobre o rio Vieira; Avenida João XXIII defronte a UAI; Avenida Dep. Plínio Ribeiro defronte a Escola Levi Durães Peres, dentre tantos outros), sinalizando rampa elevada, alertando a travessia de pedestre.

#### **4.9 Estratégias de Intervenção Normativa/Fiscalizatória**

Conforme estabelecido no art. 24 da Lei 9.503/1997 - CTB a competência para normatizar, fiscalizar e disciplinar o trânsito no âmbito municipal é do próprio município, ficando este, porém, facultado a celebrar convênio com a Polícia Militar. A ausência de convênio entre a Prefeitura Municipal de Montes Claros e a Polícia Militar em praticamente todo o ano de 2009, somada a extinção do órgão de trânsito no município (Transmontes) contribuíram para o aumento das infrações, dos acidentes e das mortes no trânsito.

A partir de janeiro de 2010, com a celebração do convênio entre município e estado, o novo órgão de trânsito MCTrans e Polícia Militar passaram a atuar em conjunto coibindo infrações e aplicando penalidades. Apesar do caráter pedagógico e preventivo das penalidades aplicadas (multas), sabe-se que somente punir não trará o resultado que se espera ou pelos menos deveria almejar – melhorar a segurança no trânsito.

Além das medidas estruturais e viárias já citadas e que devem ser adotadas na cidade, necessário também se faz fiscalizar o cumprimento das regras de trânsito. Em Montes Claros/MG o que se constata é que o aumento das penalidades não refletiu na melhoria da segurança no trânsito. Isto se deve também à ausência

das medidas estruturais e viárias, o que tem contribuído para a perpetuação e aumento das infrações e dos acidentes. Ou seja, antes do reforço na penalização, é necessário trabalhar as bases, a gênese das infrações (educação no trânsito e intervenção estrutural e viária).

Partindo do pressuposto de que estas três etapas já foram ou estão sendo cumpridas, a fiscalização e penalização devem fazer-se presentes servindo como reforço na formação do “princípio da confiança”, ou seja, se cumpro as regras tenho certeza que os demais usuários das vias irão também cumpri-las. Para a concretização desse princípio e da redução dos riscos no trânsito, conforme nos alerta Vasconcellos (2000 e 2001); Ferreira & Ribeiro (2006); Adams (2009); Honorato, (2009) e Damatta (2010), é necessário um conjunto de fatores que expressam interesse político, institucional e acatamento popular.

Acredita-se, então, que diante da realidade vivenciada no trânsito em Montes Claros/MG (redução da fluidez e aumento da insegurança) a vontade popular em aderir a uma nova postura no trânsito dará legitimidade às ações do poder público tanto nos aspectos das intervenções estruturais, viárias e fiscalizatórias. Portanto, para a operacionalização das medidas fiscalizatórias por parte dos órgãos de trânsito (MCTrans e Polícia Militar) na cidade de Montes Claros/MG acredita-se que as estratégias de promoção da segurança no trânsito devem estar focalizadas nas três esferas públicas (nacional, estadual e municipal), sendo:

**1) No plano nacional:** as leis, resoluções, decretos já existentes são mais que suficientes, basta fazer-se cumpri-las. Além disso, conforme estabelecido no “Plano Nacional para a Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década de 2011 – 2020”<sup>47</sup> deve-se ter como princípios institucionais a partir da União: redução da violência no trânsito como política pública prioritária e inadiável do governo; melhorar a gestão do SNT acompanhando as ações e a aplicação dos recursos; aplicar integralmente os recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET - e do seguro obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT). Em 2010 foram arrecadados seis bilhões de reais, os quais deveriam ser destinados às ações de engenharia, fiscalização e

---

<sup>47</sup> Seguindo Resolução da ONU de nº 2 do ano de 2009, o Brasil elaborou o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011- 2020, cujo texto foi produzido com a contribuição das organizações governamentais e não governamentais reunidas pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, coordenada pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, 2010.

educação de trânsito (capacitação de instrutores e examinadores de trânsito, reciclagem de condutores, construção, sinalização, manutenção, fiscalização e policiamento das vias, campanhas educativas, etc.).

**2) Na esfera estadual:** a partir do “Ciclo de Debates Siga Vivo: pelo fim da violência no trânsito”<sup>48</sup>, adotou-se o “Plano Mineiro de Prevenção e Atendimento a Acidentes de Trânsito Terrestres” estabelecendo: criação de Comitê Intersetorial de Trânsito, com participação de todas as Secretarias de Estado, DETRAN, Polícias Militar e Civil, sociedade civil, ONGs, mídia, para adoção de estratégias de intervenção; obrigatoriedade de ressarcimento ao SUS dos custos oriundos de acidente de trânsito pelo motorista que tenha causado o acidente; criação de grupo de gestão de informações para análise dos AT, identificando os fatores de risco, grupos de vítimas, locais de ocorrência para subsidiar as medidas de intervenção; criação do curso superior em trânsito para a formação de educadores.

**3) No âmbito municipal:** além das propostas<sup>49</sup> apresentadas pela comissão participante do Ciclo de Debates da ALMG, ocorrido em junho de 2012, as ações de caráter preventivo, ou seja, as operações policiais ou da empresa de trânsito não devem ter o efeito surpresa, devem ser recorrentes e em locais estratégicos obedecendo aos índices de maior insegurança;

3.1) A adoção de um sistema informatizado único de coleta e tratamento de dados sobre o trânsito (PMMG, MCTrans, DER, SAMU e BM) possibilitaria tomadas de decisões mais precisas, céleres e de antecipação, evitando a infração, o acidente e melhor atendimento às vítimas;

---

<sup>48</sup> Por iniciativa da Assembléia Legislativa de Minas Gerais – ALMG ocorreram oito encontros regionais (Betim, Governador Valadares, Poços de Caldas, Montes Claros, Uberlândia, Juiz de Fora, Ibiá e Divinópolis, encerrando em Belo Horizonte no dia 06/07/2012.

<sup>49</sup> As propostas da comissão foram: conclusão do contorno rodoviário Norte, ligando a BR-135 à BR-251, em Montes Claros, sem vínculo com o projeto de melhoria da BR-251; parceria com o Ministério Público para a responsabilização de proprietários de animais apreendidos em rodovias, mesmo que não tenham provocado acidentes, pelo menos em relação aos custos decorrentes da apreensão; promoção e incentivo, pela ALMG, da implementação e cumprimento da Lei Federal 12.587, de 2012, sobre mobilidade urbana, em todos os Municípios do Estado (para o PAC Mobilidade Urbana Médias cidades como Montes Claros não apresentaram projeto, as demais formas de financiamentos estão reservados às cidades com população superior a setecentos mil habitantes), dentre outras.



3.2) À Polícia Militar impõe renovar/innovar em seu sistema de patrulhamento, fazendo uso de motocicletas com o objetivo de melhorar a agilidade, rapidez e prevenção dos acidentes;

3.3) Ao que parece, ainda persiste um estigma (institucional e popular) aos militares que atuam no trânsito, sendo vistos, ora como bons profissionais a partir da quantidade de autuações lavradas, ora como “guardinha maldoso e covarde” quando é visto no trânsito. Também se percebeu igual concepção aos agentes de trânsito da MCTrans. Esses atributos, talvez históricos, devem ser quebrados através da valorização profissional e da legitimidade de suas ações, destacando a importância do agente de trânsito na segurança.

#### **4.10 A educação para o trânsito em Montes Claros/MG – “Transitolândia”**

O projeto Transitolândia ou ferramenta de promoção da educação no trânsito foi adotado pela PMMG em junho de 1984, por intermédio do Batalhão de Polícia de Trânsito. A Transitolândia é voltada para o ensinamento prático das normas de trânsito, projeto este que, passados seus 28 anos ainda não chegou à cidade de Montes Claros.

Estruturada para atender crianças e adolescentes e visitantes de modo geral, contando com diversos meios e ferramentas de educação para o trânsito como ruas, praças, postos de gasolina, semáforos e veículos (bicicletas e velocípedes) a Transitolândia objetiva orientar e preparar as crianças em idade escolar para a rotina diária no trânsito. Através de excursões promovidas pelas escolas, na Transitolândia as crianças recebem os primeiros ensinamentos de como atravessar ruas, do conceito de mão e contramão, do significado dos sinais de trânsito, dos sinais e apitos dos guardas, das placas de sinalização e outros, participando ativamente nas aulas ministradas por policiais militares atuantes no trânsito.

A ideia, a partir da Transitolândia,<sup>50</sup> é que esta possibilite a todos que tenham contato com o projeto esclarecer dúvidas através de instruções acerca de como agir nas ruas, tanto como pedestres, como condutores ou passageiros de veículos automotores, formando multiplicadores das lições apreendidas. A partir dos

---

<sup>50</sup> Também conhecida como Cidade Mirim do Trânsito, a Transitolândia já está presente em diversas cidades de Minas como Contagem, Uberaba, Governador Valadares. A Transitolândia tem sido visitada por estudiosos nacionais e internacionais das áreas de trânsito, da psicologia e de outras áreas do conhecimento, servindo de meio didático prático para a promoção da educação e de melhorias no relacionamento social.

instrutores treinados em ministrar aulas e com vasto conhecimento na área de trânsito o método de ensinamento visto na Transitolândia visa orientar os alunos nos aspectos de segurança nas vias, tais como:

- a) utilização das faixas de segurança;
- b) andar pelo lado direito;
- c) aguardar sobre a calçada o momento da travessia;
- d) olhar para ambos os lados antes de atravessar uma via;
- e) ver e deixar ser visto evitando atropelamentos;
- f) não atravessar por trás nem pela frente de coletivos parados;
- g) não pegar carona nos coletivos, etc.

A criação do projeto Transitolândia em Montes Claros, conforme modelo descritivo na figura 16, possibilitaria construir juntos aos frequentadores deste espaço conhecimento teórico e prático das normas de trânsito, formação de novas atitudes do pedestre, do condutor de veículos e do passageiro para a promoção da segurança no trânsito.



Figura 16: Modelo de Transitolândia adotado na PMMG  
Org: OLIVEIRA, FMA.

Há de se ressaltar que na cidade há projeto similar a este funcionando de forma incipiente na MCTrans, o que poderia ser incrementado com a participação conjunta da PMMG, visando trabalhar a segurança no trânsito desde a infância. A Transitolândia em Montes Claros, seguindo o exemplo de outras cidades, teria seu funcionamento a partir de atividades educativas voltadas para as escolas, com visitas dos alunos nos finais de semana, feriados e férias escolares. O resultado esperado é que a partir da formação de novos valores, novas atitudes nas crianças e adolescentes estes servirão de multiplicadores em seu ambiente familiar, contribuindo para a promoção de um trânsito mais seguro na cidade.

#### **4.11 Socorrimento às vítimas de acidentes de trânsito em Montes Claros/MG**

Com a integração entre o SAMU e Bombeiros em Montes Claros/MG iniciada em 14 de maio de 2012, militares do Corpo de Bombeiros passaram a atender ligações nos próprios plantões da Central de Regulação do SAMU. O plantonista BM é responsável pelo acompanhamento da frota de veículos junto com o radiooperador do SAMU; pela atualização das informações das unidades do SAMU e Bombeiros, sendo referência para o médico regulador para solicitações de apoio da unidade de resgate e salvamento.

Também uma Unidade de Salvamento dos Bombeiros permanece em ponto base no Complexo Regulador Macrorregional durante 24 horas e uma Unidade de Suporte Básico do SAMU foi descentralizada para a sede do 7º BBM/Montes Claros. A troca de informações e apoio operacional tem trazido resultados positivos no serviço de socorrimento, ora com recursos apropriados dos Bombeiros em estruturas colapsadas, ora com atendimento médico especializado com profissional do SAMU.

Apesar disso ainda há reclamações no sistema de atendimento fruto do sistema de triagem (muitas informações devem ser fornecidas evitando deslocar recursos humanos e logísticos desnecessariamente, além da redução dos costumeiros trotes). Outra questão é o aparato logístico das duas instituições de socorrimento diante do aumento da demanda, principalmente diante do crescente número de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Por fim, nota-se que a deficiência no sistema de saúde (atendimento nos hospitais) tem contribuído para a demora no atendimento dos acidentados nos prontos-socorros, impactando negativamente no trabalho de socorrimento.

Como se vê, melhorar o sistema de atendimento 192 e 193, recursos humanos e logísticos, além de investimento no sistema de atendimento de urgência e emergência nos hospitais traria resultados mais satisfatórios às vítimas, principalmente pós-hospitalar/recuperação.

#### 4.12 Resultados esperados

A adoção das intervenções estrutural, viária e fiscalizatória/normativa tem como objetivo principal promover um sistema de mobilidade urbana ágil, inclusivo/democrático e seguro no trânsito na cidade de Montes Claros/MG. Para tanto, as propostas descritas atendem diretrizes para a melhoria da oferta do transporte coletivo, articulado com o sistema de circulação de pessoas, fazendo uso do transporte motorizado e não motorizado. Quanto ao sistema de mobilidade urbana, há a necessidade de mudança cultural e institucional de se adotar políticas de uso e ocupação do solo em consonância com a redução da necessidade de viajar, por fim, pensar o uso do espaço urbano conjuntamente com a infraestrutura de transporte.

Para melhor compreensão do plano de intervenção elaborou-se a tabela 07, demonstrando o objetivo, o que se deve fazer e o resultado que se espera com as ações, conforme se observa a seguir.

Objetivo	Como	Descrição	Resultado
Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	Priorizar o tráfego de ônibus coletivo	Criar faixas preferenciais aos coletivos	Redução do tempo nos deslocamentos
	Facilitar a acessibilidade nos coletivos	Criar rampas de elevação, instrumentos audiovisuais.	Aumento dos usuários com mobilidade reduzida
	Melhorar a qualidade da frota	Proporcionar ônibus mais confortáveis	Melhoria da homeostase interna
	Melhorar a qualidade dos pontos de embarque/desembarque	Construir de mini-estações informativo-interativa	Conforto e segurança nestes espaços
	Implantar o Terminal	Criar central com variados serviços	Atração popular e valorização

	Central	público-privados	pessoal
<b>Promover segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida</b>	Educar como estratégia preventiva	Ampliar campanhas educativas, blitz preventivas.	Conscientização popular
		Inserir de disciplina específica nas escolas	Despertamento infante/juvenil, conscientização familiar
	Fiscalizar e punir	Aplicar medidas preventivas e repressivas dos órgãos de trânsito	Obediência às normas de trânsito
	Qualificar os funcionários da área de trânsito	Elaborar e criar cursos e treinamentos a motoristas, agentes de trânsito, prestadores de serviços.	Aumento da confiança, do respeito e valorização profissional/institucional.
<b>Investir na infraestrutura viária</b>	Intervir em pontos estratégicos	Construir elevados, trincheiras e avenidas de escoamento.	Melhoraria da segurança e fluidez no trânsito
	Asfaltar as ruas principais de acesso dos coletivos	Facilitar o trânsito dos coletivos nas áreas periféricas	Comodidade aos usuários do transporte coletivo
	Construir obras de arte e sinalizar	Reduzir a velocidade, traffic calming e sinalização.	Melhoria da qualidade visual, segurança e conforto aos usuários.
<b>Incentivar o TNM</b>	Usar bicicletas nos pequenos deslocamentos	Construir ciclovias e ciclo faixas	Redução do trânsito de automóveis e motocicletas
		Construir bicicletários no Terminal Central	Segurança e integração ao sistema de transporte
	Transitar a pé nos pequenos deslocamentos	Construir passeios, faixas de pedestres.	Melhoria da saúde, qualidade ambiental.

	Implantar e exigir através de lei municipal a instalação de bicicletários	Obrigatoriedade dos empreendimentos públicos e privados fornecerem estacionamento para bicicletas	Fornecimento de instrumentos urbanísticos de incentivo ao uso do TNM
<b>Mobilidade urbana como fator de inclusão social e mudança cultural</b>	Reduzir o uso do transporte motorizado individual	Melhorar o transporte coletivo	Redução dos congestionamentos
	Ocupar os vazios espaciais urbanos	Incentivar as construções, parcelamento do solo, restrição a novos loteamentos.	Redução do crescimento horizontal, do valor da terra e do custo do transporte coletivo decorrente do aumento do IPK.
	Garantir o direito à cidade	Possibilitar o acesso de toda a população às áreas de comércio, serviço e de lazer sem restrição das condições econômicas e de acessibilidade.	Democratização e humanização do SMU da cidade.

Quadro 02: Indicadores para melhoria da Mobilidade Urbana na cidade de Montes Claros/MG  
Org: OLIVEIRA, FMA, 2012.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte urbano, como sistema integrado e interdependente com outras políticas de desenvolvimento das cidades, contribui significativamente para reduzir as diversidades socioeconômicas, estruturais e, em um contexto mais amplo, mitigar as disparidades sociais. Neste prisma, o transporte público torna-se um importante elemento de combate à pobreza urbana na medida em que se adotam políticas que contribuem para que as pessoas de menor renda não encontrem empecilhos no acesso às oportunidades, principalmente na livre circulação pela cidade e com o menor custo.

Neste trabalho buscou-se entender em quais condições o espaço das cidades e as modalidades de locomoção são formuladas, colocadas em prática e como são apropriadas pelos diferentes atores sociais envolvidos. As informações coletadas possibilitaram esclarecer que o sistema de transporte urbano relaciona-se com o modelo de produção capitalista. Este, por sua vez, reproduz no meio social, posturas questionáveis, sejam dos usuários das vias públicas, como também dos gestores público/privado encarregados de promover um sistema de transporte democrático e eficiente.

Verificou-se que no Brasil o transporte urbano foi incrementado em uma visão ideológica de progresso econômico, em um caráter mais individualista que coletivo, impulsionando campanhas políticas, motivando grandes projetos nacionais e disseminando no imaginário popular desejos e mitos. As ações do Estado, focalizadas no crescimento econômico, impulsionaram a formação do parque industrial automobilístico, adotando no país o paradigma rodoviarista que perdura até então.

A ocupação das cidades reflete ou é influenciada por este modelo histórico de locomoção, sobressaindo o modelo horizontal de se apropriar dos espaços, aumentando as distâncias com suas consequências na mobilidade e acessibilidade. As condicionalidades impostas aos usuários das vias públicas, sejam nos aspectos sociais, econômicos ou políticos, são fatores preponderantes que determinam o nível de locomoção nos aspectos do conforto, da velocidade/tempo e da segurança.

Percebeu-se que apesar das implicações ao sistema viário de mobilidade urbana de caráter individual e estratificado, principalmente no tocante à insegurança provocada no trânsito, não há uma mudança de itinerário, uma maior inclusão social

a partir da priorização do transporte de massa. As políticas públicas direcionadas ou a presença destas, focalizadas em arranjos arquitetônicos e estruturais ao veículo particular, têm conseguido êxitos em camuflar as deficiências na mobilidade e na acessibilidade, sobressaindo o desejo, a necessidade de se adquirir e fazer uso rotineiro do transporte individual. A ideia das melhorias sociais, de bem-estar e de inserção a uma nova classe de consumo evidencia um conflito de imaginário com a constatação real nas ruas das cidades, sejam na forma de acidentes, congestionamentos e exclusão.

Verificou-se que, historicamente, o sistema jurídico normatizador sobre o trânsito, a cargo da União, tem apresentado uma série de contestações, resoluções, procedimentos técnicos, alterando, excluindo ou criando novas normas. Esta tentativa peculiar de se garantir melhorias no tráfego sem uma correspondente fiscalização de forma efetiva e constante tem ocasionado perda de legitimidade das autoridades de trânsito, acentuando a insegurança na circulação.

Apesar do processo de municipalização do trânsito, iniciado em 1968 e fortalecido com o Código Brasileiro de Trânsito de 1997, a ideia de autonomia dos municípios está diretamente dependente da atuação dos estados. Somam-se a isto os recorrentes conflitos de competência entre município, estado e união diante da ausência de fronteiras para o cometimento de infrações, acidentes e mortes no trânsito.

Acrescenta-se que no Brasil, nos anos prósperos de crescimento da economia, a política de incentivo a aquisição de veículos, dissociada da formação estrutural para o uso dos automóveis, tem contribuído significativamente para o aumento do tráfego e das mortes no trânsito. Estas por sua vez, aliadas a fraca fiscalização e punição, não têm conseguido romper o imaginário popular do conceito “acidentes de trânsito”, visto como um acontecimento fortuito, uma má sorte ou uma vontade divina.

Percebeu-se que a recorrente privatização do espaço público pelos automóveis de transporte individual, esta amalgama perniciosa entre o público e o privado existente no Brasil, dificulta a aplicação da norma, incentiva o crescimento das infrações, expondo cada vez as pessoas ao risco no trânsito. O gerenciamento no trânsito baseado tão somente na fiscalização e punição não tem conseguido apresentar compensações através da redução dos riscos de acidentes, da melhoria da fluidez e da sensação subjetiva de segurança. Portanto, transitam pacificamente



a inércia do estado e o descumprimento das normas por parte dos usuários das vias públicas, naturalizando as infrações e aumentando os riscos.

Como recorte espacial, a cidade de Montes Claros/MG, impulsionada pelo sistema dos transportes (estradas, ferrovias e rodovias) como rota de parada dos tropeiros, cidade ponta de linha da ferrovia (de 1926 a 1947) e por fim, destacado entroncamento rodoviário do país (BR 135, 365, 122 e 251) passa a atrair investimentos e população. A articulação dessas modalidades de transporte contribui para a circulação de pessoas, matérias-primas e informações, destacando a cidade de Montes Claros/MG no âmbito regional.

O processo acelerado de crescimento demográfico a partir da década de 1970, muito devido às ações governamentais de incentivo à indústria, aos setores agropecuários, aos serviços de saúde e educação instalados na cidade, insere Montes Claros/MG como “cidade de porte médio do Brasil”. O crescimento populacional acompanhado da expansão da mancha urbana passa a trazer suas implicações no sistema de transporte e trânsito.

Ao verificar o crescimento de 17,93% da população, de 118,14% na frota de veículos e de 505,55% nas mortes no trânsito, no período de 2000 a 2010, em Montes Claros/MG, muito acima da média nacional e estadual, constata-se que a insegurança no trânsito deve ser um problema de interesse coletivo. Ao debruçar sobre outras variáveis, como o aumento dos registros de infrações de trânsito, de acidentes, a distribuição geográfica dos acidentes e das mortes, o espaço temporal (dia da semana e hora), a faixa etária da vitimização e a distribuição por modalidade de transporte, verifica-se uma multicausalidade para essa insegurança.

A pesquisa aponta algumas questões que devem ser consideradas para redução dessa insegurança, dentre elas pode-se destacar: redução gradativa no número de usuários do transporte coletivo de 2005 a 2011, fruto principalmente do aumento no tempo das viagens. Não há na cidade uma política de priorização do transporte de massa, seja na forma de faixas preferenciais, como de tráfego exclusivo aos ônibus. No processo de ocupação urbana inexistente preocupação com a mobilidade das pessoas, prevalecendo a especulação imobiliária e alocação de pessoas de acordo com a classe social. Quando se observa os locais, dia e hora de maior incidência de acidentes e mortes no trânsito, verifica-se que não há maiores preocupações na promoção da segurança na circulação, predominando, durante as fiscalizações por parte dos órgãos de segurança, os fins arrecadatórios e punitivos.

O uso de ferramentas de geoprocessamento, de mapeamento, análise e tratamento dos dados informatizados sobre o trânsito ainda é incipiente, prevalecendo a empiria.

Constatou-se também que na cidade de Montes/MG, a qual não recebeu grandes obras viárias ou não se preparou para o crescimento da frota de veículos, o modelo adotado de fiscalização pouco influencia para a redução dos acidentes e das mortes no trânsito. A pesquisa demonstrou, através de dados, que os horários de maior incidência das mortes no trânsito (de 18 as 19 e de 12 as 13 horas) respectivamente, bem como o fator geográfico não são considerados quando da execução de operações/fiscalizações de trânsito, seja por parte da PMMG como também a cargo da MCTrans.

Em Montes Claros/MG, ao que parece também em todo o país, a maior penalização ou o endurecimento na legislação tem seus efeitos de forma efêmera, devido à intensificação na fiscalização, à certeza da punição, e não pelo simples motivo do maior rigor da lei. Passado o auge da nova legislação, menor exposição na mídia, reduz-se a fiscalização ou a redireciona a outras frentes de maior interesse institucional, permanecendo o ciclo vicioso – baixa vigilância, alta nas infrações e nos acidentes.

Nesta pesquisa foi possível verificar a necessidade de se criar em Montes Claros/MG um plano de metas de redução de acidentes, estabelecendo indicadores de qualidade e desempenho similar ao que ocorre com as naturezas de crimes violentos. Ficou evidente a necessidade de se criar um banco único e informatizado de ocorrências de trânsito, contemplando os registros dos diversos órgãos que atuam na cidade. A partir do conhecimento detalhado sobre os fatores de risco, o espaço temporal e vitimização, uma equipe especializada multidisciplinar poderá de forma precisa executar intervenções de melhoria da segurança no trânsito.

Percebeu-se que há a necessidade de capacitação e formação dos profissionais que atuam na área do trânsito e da mobilidade, principalmente dos policiais militares e dos agentes da MCTrans. Essa qualificação ou expansão do conhecimento, além da ideia de vigiar, punir e arrecadar, deve iniciar com os gestores, desapegando do pensamento comportamental individual como fator causal único dos acidentes. As ações deverão ser voltadas para os principais fatores de risco; estrutural, ocupação espacial, viário, de sinalização, pavimentação, inclusão dos usuários mais vulneráveis como os pedestres, ciclistas e motociclistas.

Também no aspecto de educação em segurança no trânsito, percebeu-se que no âmbito municipal poderiam ser criados cursos obrigatórios nas escolas municipais com profissionais especializados em trânsito, incluindo este tema na grade curricular. A construção de parcerias do município com demais órgãos - instituindo um programa de educação para o trânsito similar ao Programa Educacional de Resistência às Drogas – Proerd; com as instituições de ensino superior que possuem profissionais capacitados poderiam contribuir nas discussões e ações para a promoção da segurança no trânsito.

A partir deste estudo acredita-se que os esclarecimentos aqui expostos, através de dados, de informações catalogadas nas fontes de registros, das diversas variáveis apresentadas e cruzadas entre si, descrevendo pormenorizados os acidentes de trânsito na cidade de Montes Claros/MG, poderão contribuir significativamente para novas tomadas de decisões. Entende-se que transitar por estas vias que envolvem dimensões sociológicas (formação de grupos e de classes, atitudes comportamentais); técnicas (condições das vias, dos veículos, arcabouço jurídico) e políticos (interesse social, vontade institucional e/ou político partidário) é sempre um caminho que requer muita atenção.

Portanto, há um longo caminho a seguir, devendo ocorrer novas análises, buscar novas variáveis, novos resultados, perseguindo sempre um trânsito mais equitativo e seguro, afinal estamos inseridos em um espaço em que deve prevalecer o respeito e a confiança como maior regra de sobrevivência.

## REFERÊNCIAS

ADAMS, John. **Risco**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2009.

AMORIM, Filho O. B. **Topofilia, Topofobia e Topocídio em MG**. In : DEL RIO, V. e OLIVEIRA, L. de (orgs). *Percepção Ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2012.

BALSA, Casimiro. **Conceitos e dimensões da pobreza e da exclusão social: uma abordagem transnacional**. Lisboa. Unijaí, 2006.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos Líquidos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. Rio de Janeiro: Editorar 34 Ltda, 2011.

BÉGUIN, François. **As maquinarias inglesas do conforto: In: Revista Espaço & Debates**. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1981. n.34, pp. 39 a 53 ISSN 0101-5621.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

BRASIL. DENATRAN, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito, 2011. Disponível em: [www.denatran.gov.br/frota](http://www.denatran.gov.br/frota). Acesso em 20jun2012.

\_\_\_\_\_. **PlanMob Construindo a Cidade Sustentável**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade urbana. Secretaria Nacional de Ministério de Transporte e da Mobilidade Urbana das Cidades. 2007 – Ministério das Cidades

\_\_\_\_\_. Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Ministério das Cidades. Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_. **III Plano Nacional de Desenvolvimento 1980 – 1985**. Brasília: Imprensa Oficial, 1980.

\_\_\_\_\_. **II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975 – 1979**. Rio de Janeiro: IBGE, 1974.

\_\_\_\_\_. **I Plano Nacional de Desenvolvimento 1972 – 1974**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

\_\_\_\_\_. Metas e Bases para a Ação de Governo 1970 – 1973. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

\_\_\_\_\_. **Programa Estratégico de Desenvolvimento 1968 – 1970: área estratégica III – infraestrutura econômica – Transportes**. Brasília: MP, 1967.

\_\_\_\_\_. **Programa de Metas 1956 – 1960**. Rio de Janeiro: Conselho de Desenvolvimento, 1958.

\_\_\_\_\_. **Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional 1939 – 1943**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1943.

BRESCIANI, Maria Stella. **As sete portas da cidade**: In: Revista Espaço & Debates. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1981. n.34, pp. 10 a 15 ISSN 0101-5621.

BRINCO, Ricardo. **Transporte urbano e dependência do automóvel**. Secretaria da coordenação e planejamento. Porto Alegre 2006. ISSN 1676-1375 e ISBN 85-7173-048-2.

CARDOSO, Leandro. **Acessibilidade espacial como instrumento de combate às desigualdades intraurbanas: o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte** In: Ralfo Matos e Weber Soares (orgs). Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil. Rio de Janeiro Cidade: Garamond, 2010, p. 311 a 348.

CARMO E SIMÕES. Renato Miguel, José Alberto. **A produção das mobilidades. Redes, espacialidades e Trajectos**. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.

CHANG, Ha-Joon. **Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. São Paulo: UNESP, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Diva Maria Ferlin Lopes, Wendel Henrique (orgs). Salvador: SEI, 2010. 250 p. il. (Série estudos e pesquisas, 87).

\_\_\_\_\_. **Construindo o conceito de cidade média**. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

\_\_\_\_\_. **Rede urbana**: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. *Cidades*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 65-78, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7ª Edição. São Paulo: Editora Ática, 2000.

\_\_\_\_\_. **Interações Espaciais**. In: CASTRO, Iná Elias de.; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). Explorações Geográficas: Recursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CRESSWEL, Tim. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO E SIMÕES. Renato Miguel do Carmo e José Alberto Simões (orgs). **A produção das mobilidades. Redes, espacialidades e Trajectos**. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009, p. 5 a 39.

DAMATTA, Roberto Augusto. **Fé em Deus e pé na tábua ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DURKHEIM, Émile. **As regras do Método Sociológico**. São Paulo: Martin Claret, 2001.

EGLER, Cláudio A. G. **Apontamentos sobre rede urbana e políticas públicas no Brasil**. In: Ralfo Matos e Weber Soares (orgs). **Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil**. Rio de Janeiro Cidade: Garamond, 2010, p. 91 a 114.

FAORO, Raimundo. **Os donos do poder: a formação do patronato político brasileiro**. 4ª Ed. São Paulo: Globo, 2008.

FARO, Clovis de. SILVA, Salomão L. Quadros da. **A década de 50 e o Programa de Metas**. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade I: a vontade do saber**. trad. Maria Tereza da Costa Albuquerque. 5ªed. Rio de Janeiro, 1984.

\_\_\_\_\_. FOUCAULT, Michel “O Nascimento da Medicina Social”, in **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro, Edições Graal, 1982.

FRANÇA, I. S. **A cidade média e suas centralidades: O exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. Uberlândia: UFU, 2007.

\_\_\_\_\_. **A aglomeração urbana descontínua de Montes Claros/MG: novas configurações socioespaciais**. Uberlândia: UFU, 2012.

FRANCO, Maria Ciavatta. **Quando nós somos o outro: Questões teórico-metodológica sobre os estudos comparados**. II Congresso luso-brasileiro de História da educação. Universidade de São Paulo, 16-19 fevereiro de 1998.

FURTADO, C. **Pequena Introdução ao Desenvolvimento: enfoque interdisciplinar**. 2ª ed., São Paulo: Nacional, 1981.

\_\_\_\_\_. **O Mito de Desenvolvimento Econômico**. 2ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

\_\_\_\_\_. **Um projeto para o Brasil**. 4ª ed., Rio de Janeiro: Saga, 1968.

\_\_\_\_\_. **A pré-revolução brasileira**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 3ª ed. Guanabara, 1987.

GOLDENSTEIN, Lídia. **Repensando a dependência**. São Paulo: Paz e Terra, 1994.

GOMES, Luiz Flávio. **Lei seca: acertos, equívocos, abusos e impunidade**. Disponível em <http://www.lfg.com.br>. Acesso em 28 nov 2012.

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização, Multiterritorialidade e Regionalização. Anais da oficina sobre a política nacional de ordenamento territorial**, Brasília, 13-14 de novembro de 2003/Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), Brasília: MI, 2005.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26ª Ed. São Paulo: Companhia das letras, 2010.

HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais**. 2ª Ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

HONORATO, Cássio Mattos. **O trânsito em condições seguras**. São Paulo: Millennium, 2009.

INSTITUTO PESQUISA ECONÔMICAS APLICADAS – IPEA. **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: Ipea, 2011. p. 25 (Bases conceituais da rede urbana brasileira: análise dos estudos de referência).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico de 2010**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 jun. 2012.

IANNI, Octávio. **Karl Marx: sociologia**. 8ª ed. São Paulo: Ática, 1996.

\_\_\_\_\_. **Sociedade Global**. 5ªed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 3ª ed. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2004.

LEITE, M. E.; PEREIRA, A. M. **A expansão urbana de Montes Claros a partir do processo de industrialização**. In: PEREIRA, A. M.; ALMEIDA, M. I.S. de (Org.). Leituras Geográficas sobre o Norte de Minas Gerais. Montes Claros: Editora Unimontes, p. 33-51, 2004.

\_\_\_\_\_. **Geotecnologias aplicadas ao estudo do espaço urbano**: o caso da especulação imobiliária em Montes Claros/MG, p 69 a 80. in revista cerrados/coordenação de Marina de Fátima de Brandão Carneiro.-v. 4, n.1, (2006). Montes Claros: ed. unimontes, 2006.

LESSA. São José dos Campos: **O planejamento e a construção do polo regional do Vale do Paraíba**. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

\_\_\_\_\_. Simone Narciso. **Trem de Ferro**: Do cosmopolitismo ao sertão. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

LIMA. José Ricardo Rocha Cintra de Lima. Sistema Nacional de Trânsito - Um estudo histórico. 1988. Disponível <[www.transitobrasil.org](http://www.transitobrasil.org)>. Acesso em: 15 set. 2011.

MARCUSE. Herbert. **A ideologia da sociedade industrial**. Trad. Giasone Rebuá. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo, Hucitec, 1996.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. A ideologia alemã (Feuerbach). São Paulo, 1977.

MATOS E SOARES. Ralfo, Weber. **Acessibilidade espacial como instrumento de combate às desigualdades intraurbanas**: o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil. Rio de Janeiro Cidade: Garamond, 2010.

MATOS, Ralfo. **Espacialidades em rede**: População, urbanização e migração no Brasil contemporâneo. Belo Horizonte: Arte, 2005.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

MESQUITA E SILVA. Adilson Pinheiro e Hermiton Quirino da. **As linhas do Tecido Urbano**: o sistema de transporte e a evolução urbana de Uberlândia/MG. Uberlândia: Roma, 2006.

OLIVEIRA, Francisco de. **O Estado e o Urbano no Brasil**. Espaço e Debates, nº 6 – Revista de estudos regionais e urbanos, 1982, p. 36, 54.



Organização das Nações Unidas. **Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012**: rumbo a una nueva transición urbana. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat, Agosto del 2012.

PANICHI & WAGNER, Renata Maria Dotta Panichi e Adriana Wagner. **Comportamento de Risco no Trânsito: Revisando a Literatura sobre as Variáveis Preditoras da Condução Perigosa na População Juvenil**. Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology - 2006, Vol. 40, Num. 2 pp. 159-166.

PANITZ, Mauri Adriano. **Trânsito e Transporte Rodoviário**. Porto Alegre: Editora Alternativa Cultural, 2006.

PAULA, Hermes de. **Montes Claros, sua história, sua gente e seus costumes**. Rio de Janeiro: IBGE, 1957.

PEREIRA, Anete Marília. **Cidade média e região**: o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. 2007. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG, 2007.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento**: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

POLANYI, Karl. **A grande transformação: as origens de nossa época**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

Polícia Militar do Estado de Minas Gerais. Armazém de dados da PMMG. Disponível em <[www.sids.mg.gov.br](http://www.sids.mg.gov.br)>. Acesso em: 10 dez. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTES CLAROS. Contas Públicas. Disponível em <[www.pmmc.gov.br](http://www.pmmc.gov.br)>. Acesso em: 20 nov. 2011.

RIST, G. (1997). **The history of development**; from western origins to Global Faith. London, ZED Books.

ROCHEFORT, M. **Redes e Sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Arlete Moisés: **Geografia e Violência Urbana**. IN: PONTUSCKA, N. N.; OLIVEIRA, A. L., (orgs). Geografia em Perspectiva: Ensino e Pesquisa. São Paulo: Contexto, 2002.p. 77 – 85.

RODRIGUES, Luciene. Itinerário da construção das abordagens de desenvolvimento. In: **Revista Argumentos**. Montes Claros, Editora Unimontes, 2009. v.4, n.1, pp. 127 a 162 ISSN 1806-5227

RODRIGUES, Marly. **A década de 50 - populismo e metas desenvolvimentistas no Brasil**. São Paulo: Ática, 2003.

SANTOS, Andréia. **Morreu na contramão atrapalhando o tráfego**: estudo sobre a justiça para crimes de trânsito em Belo Horizonte/MG. 2010. 248 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade, Belo Horizonte, 2010.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002b.

\_\_\_\_\_. Milton. Espaço e sociedade: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1982

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Trad. Laura Teixeira Motta. Revisão técnica de Ricardo Doninelli Mendes. Rio de Janeiro: Companhia das letras, 2010.

SCHORSKE, Carl E. **A cidade segundo o pensamento europeu – de Voltaire a Spengler**. Espaço e Debates, nº 27 – Revista de estudos regionais e urbanos, ano X, 1989, p. 47, 57.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. Sociologias, Porto Alegre, v. 8, nº 16, p. 20-45. Jul-dez. 2006.

SPOSITO, M. E. B. **A urbanização da sociedade**: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L., CARLOS, A. F. A. & SEABRA, O. C. L. O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, análise e equidade: análise das políticas públicas**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2001.

\_\_\_\_\_. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3ª Ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VEIGA, José Eli da. **Desenvolvimento sustentável**: o desafio do século XXI. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

VELLOSO, Mônica Pimenta. A década de 50 e o Programa de Metas. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

VILLAÇA, Flávio. O que todo cidadão deve saber sobre habitação. São Paulo: Global, 1986. Revista eletrônica de extensão. N. 3, ano 2005. Disponível em <[www.flaviovillaca.arq.br](http://www.flaviovillaca.arq.br)>. Acesso em: 15 nov 2012.

WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. 3ª ed. UNB, 1994.

## LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 62.926, de 26 de junho de 1968. Altera a redação dos artigos 36 e 37 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127 de 16 de janeiro de 1968.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995. Define a competência da Polícia Rodoviária Federal, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Aprova o Regulamento para o Serviço Subvencionado de Transporte por Automóveis.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 237, de 23 de fevereiro de 1967. Modifica o Código Nacional de Trânsito.

BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 37ª ed. São Paulo: Saraiva 2005.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

\_\_\_\_\_. Lei 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Imprensa Nacional, 2001.

MINAS GERAIS. Constituição (1989). Constituição do Estado de Minas Gerais. 14.ed. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2012.

\_\_\_\_\_. Polícia Militar. Nota instrutiva nº 029. Respeito à dignidade da pessoa humana. Belo Horizonte, 1993.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 3.654, de 23 de março de 2002 (Contém o Regulamento do Estado-Maior da Polícia Militar – R-102), Belo Horizonte, 2002a.

\_\_\_\_\_. Diretriz para a produção de serviços de segurança pública nº 01. Emprego da Polícia Militar de Minas Gerais na segurança pública. Belo Horizonte, 2002b.

\_\_\_\_\_. Manual de prática policial. vol. 1, Belo Horizonte, 2002c.

\_\_\_\_\_. Diretriz para Produção de Serviços de Segurança Pública nº 3.01.01/2010. Diretriz geral para emprego operacional da PMMG (DGEOp)

MONTES CLAROS. Prefeitura Municipal de Montes Claros - Plano Diretor de Montes Claros de 2001. Montes Claros: PMMC, 2001.



## Anexo A

