

DIAGNÓSTICO DO TRÂNSITO NA ÁREA CENTRAL DE MONTES CLAROS/MG

Danielle Flamengo Rodrigues Sardinha

Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros-UNIMONTES
danielleflamengo@yahoo.com.br

Iara Soares de França

Doutoranda em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia – UFU. Prof^a. Dept^o.
Geociências da Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES
iarasfran@bol.com.br

Resumo

Este trabalho objetiva analisar as condições de trânsito na área central da cidade de Montes Claros/MG, fazendo um diagnóstico de sua infra-estrutura e apontando os principais problemas ocorridos no mesmo. Depois de detectados, propõe-se sugestões que os amenizem, com o intuito de motivar ações para melhorar o trânsito no local, colaborando dessa forma, com a qualidade de vida da população. A Metodologia baseia-se em: revisão bibliográfica, levantamentos de dados secundários junto a Prefeitura Municipal de Montes Claros/PMMC e ao Órgão Municipal responsável pelo trânsito na cidade – Empresa de Transporte e Trânsito de Montes Claros-MG/TRANSMONTES (no momento das entrevistas). Foram realizadas entrevistas junto à população montesclarensense usuária do trânsito, pesquisa *in loco* e registros iconográficos. Dentre os principais resultados obtidos, têm-se a constatação de que a área central de Montes Claros/MG apresenta condições precárias de infra-estrutura, tais como: ruas e calçadas estreitas, má conservadas com buracos e declividades; estacionamento insuficiente devido a grande frota de veículos e sinalização inadequada. Em virtude disso, a população montesclarensense usuária do trânsito tem enfrentado alguns problemas de trânsito causados pelas precárias condições de infra-estrutura e pela conduta adotada pelos mesmos: congestionamento, uso inadequado das vias, desrespeito à sinalização, estacionamento em local inadequado, conflitos na circulação, poluição atmosférica e sonora, entre outros.

Palavras-chave: *Trânsito, Área Central, Planejamento, Montes Claros (MG).*

DIAGNOSIS OF TRANSIT IN CENTRAL OFFICE AREA OF MONTES CLAROS/MG

Abstract

This work objective analyze the traffic conditions in the central office área city of Montes Claros/MG, making the diagnosis of its infrastructure and identifying the main problems in it. Next detected, it is proposed you allay suggestions that, in to order you motivate action you

improve traffic on site, working this way, the quality of life of the population. The methodology is based on literature review, surveys of secondary dates with the municipality of Montes Claros/PMMC and the municipality authority responsible Will be transit in the city – Municipal Company of transit and transport-TRANSMONTES (in the moment of interview). Interviews were conducted with the population montesclarenses to user traffic, research in locus, iconographic records. Among the main results obtained, have been the realization that the central area of poor Montes Claros/MG present infrastructure such streets and narrow sidewalks, poor preserved with holes and shoppes, inadequate parking due to the large fleet vehicles and inadequate signs. A result, the population montesclarenses to user traffic has faced adds traffic problems caused by poor conditions of infrastructure and the policy adapted by them: congestion, inadequate uses of the tracks, disregarding traffic signals, parking in inappropriate local, conflicts in circulation, to air and noise pollution, among others.

Key words: Transit, Central office Area, Planning, Montes Claros/MG

Introdução

As discussões a respeito do trânsito nas cidades brasileiras vêm ganhando ênfase devido ao aumento dos veículos e às condições precárias de infra-estrutura apresentadas pelo trânsito, tais como deficiência no transporte público, má conservação das vias, sinalização inadequada, entre outros. Ademais, situações de uso inadequado das vias; congestionamentos; falta de estacionamentos, acidentes; além de danos ambientais e a saúde humana relacionados a poluição atmosférica e solar são problemas que marcam grande parte das cidades.

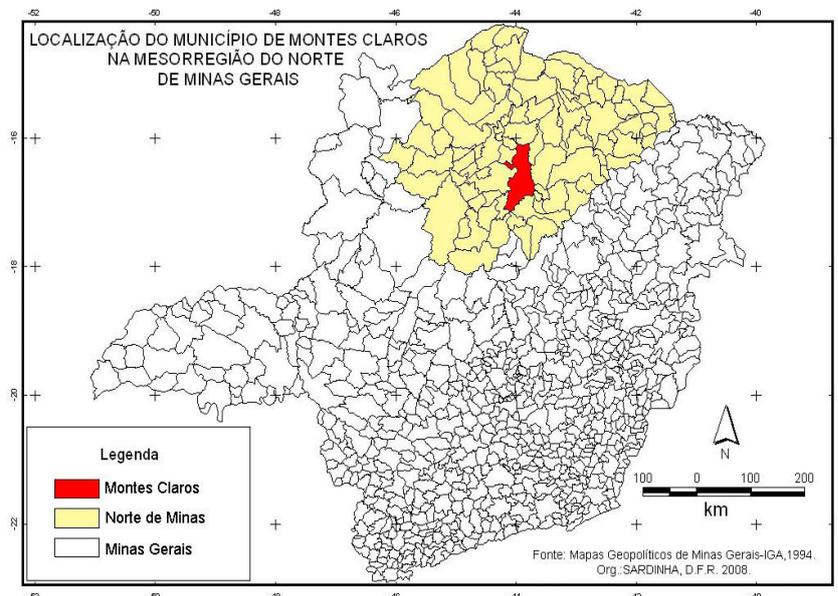
Em Montes Claros-MG, os problemas de trânsito são observados com frequência na área central devido a sua grande concentração econômica que faz com que a população se dirija para o local com o intuito de atender necessidades diversas de consumo. Deste modo, esse trabalho objetiva analisar as condições de trânsito na área central na cidade de Montes Claros, fazendo um diagnóstico de sua infra-estrutura e apontando os principais problemas ocorridos no mesmo. Depois de detectados, propõe-se sugestões que os amenizem, com o intuito de motivar ações para melhorar o trânsito no local, colaborando dessa forma, com a qualidade de vida da população.

Para a concretização dos resultados obtidos nessa proposta de artigo adotaram-se os seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica acerca das principais temáticas de estudo: Revisão Bibliográfica, ou seja, levantamento e leitura das temáticas de estudo: Trânsito: Costa, 2003; Vasconcellos, 2005 e 1992; Área Central: França, 2007; Côrrea, 1989. Realizou-se também análise de legislação referente ao trânsito: Código de Trânsito Brasileiro, 1998;

Posteriormente realizaram-se em Maio de 2009 entrevistas ao usuário do trânsito na área central de Montes Claros-MG, com o intuito de conhecer sua opinião a cerca das condições do trânsito na área central e proposição de medidas que venham a contribuir para melhoria da situação do trânsito no local. Em seguida, realizaram se no mês de Maio de 2009, visitas à Prefeitura Municipal de Montes Claros-PMMC e ao Órgão Municipal responsável pelo trânsito da cidade (no momento) a Empresa Municipal de Transporte e Trânsito da cidade de Montes Claros-TRANSMONTES. Concomitante a essas etapas pesquisas in loco para aquisição de registros iconográficos.

Apresentação de Montes Claros/MG

O município de Montes Claros está inserido na mesorregião do Norte de Minas Gerais, conforme mapa 1, entre as coordenadas geográficas 16° 04' 57'' e 17° 08' 41'' de latitude sul e entre as longitudes 43° 41' 56'' e 44° 13' 1'' oeste de Greenwich. (LEITE e PEREIRA, 2008).



Mapa 1: Localização do Município de Montes Claros na mesorregião do Norte de Minas.
Fonte: Mapas geopolíticos de Minas Gerais-IGA, 1994.Org. SARDINHA, D, F, R.2008.

A economia está ligada, principalmente ao setor terciário, sendo ele o que mais gera emprego no município, através de seu diversificado comércio - destacando o Montes Claros

Shopping Center, o Shopping Ibituruna, Shopping Popular, e os grupos Minas Brasil, Palimontes, Bretas, Macro Supermercados e com a prestação de serviços, principalmente nas áreas de saúde e educação. (PMMC, 2006).

Em seguida têm-se o setor secundário, com seus expressivos complexos industriais, com destaque para o grupo Lafarge (cimento), Coteminas (tecidos), Novo Nordisk (medicamentos), Vallé (medicamentos de uso veterinário), Hipolabor (Farmacêutica), Nestlé (bebidas lácteas) e a Usina de Biodiesel Darcy Ribeiro, da Petrobrás. O setor primário é o menos expressivo na economia, destaca-se nesse setor a pecuária de corte e de leite a agricultura de arroz, feijão, milho, mandioca, algodão e frutas. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2005).

Percebe-se então que as bases econômicas de Montes Claros estão centradas no setor terciário (serviços), seguido pelo setor secundário (indústrias). O PIB, por setor do município de Montes Claros, girou em torno de 2, 424.000 mil reais, distribuídos assim: Agropecuária: 70.726; Indústria: 589.198, Serviços: 1.764.076. (IBGE, 2006).

Quanto aos aspectos demográficos, o IBGE realizou em 2007 uma contagem populacional, assim nesse ano o município de Montes Claros apresentava uma população de 352.384 mil habitantes.

Cabe ressaltar que alguns autores como Pereira (2007) e França (2007), consideram Montes Claros como cidade média. Tal fato está associado ao tamanho demográfico apresentado pela cidade, tendo em vista que alguns órgãos levam em conta tal critério para definir cidade média, o IBGE diz que cidade média é aquela que possui uma população entre 100.000 e 500.000 habitantes. Já a Organização das Nações Unidas ONU, são aquelas entre 100.000 e 1.000.000 de habitantes.

Além disso, Montes Claros possui funções de cidade média, pois a mesma dispõe de adequada infra-estrutura e equipamentos urbanos além de apresentar potencialidade na prestação de serviços e no comércio, nas áreas de saúde e educação. Tais circunstâncias fazem com que Montes Claros ostente influência na região Norte de Minas, a qual ele está incluindo e em outras regiões como o Vale do Jequitinhonha e Sul da Bahia, sendo por tanto mais um indicativo de cidade média.

Área Central: Definições e Caracterização em Montes Claros/MG

No espaço urbano a área central é caracterizada, sobretudo pela predominância de atividades comerciais e por ser um local atrativo à população, o que faz com que a mesma passe a ser cada vez mais procurada para a instalação de novas atividades econômicas. Em virtude de suas vantagens locacionais, os preços da terra e dos imóveis na área central tornam-se bastante elevados. (CÔRREA, 1989).

Sendo assim, a área central é o local nas cidades que reúne as principais atividades econômicas e de serviços sendo por isso, considerada como foco principal e atrativo para boa parte da população, que se dirige a ela com o intuito de satisfazer suas necessidades de consumo, emprego, prestação de serviços, entre outros.

Dentre os impactos ocasionados pela grande concentração econômica e populacional na área central, destacam-se os problemas de trânsito, tendo em vista que, na maioria das cidades brasileiras a área central não foi planejada para comportar a enorme quantidade de pessoas e por consequência de veículos que circulam pelo local. Tal problemática será aqui apresentada a partir do diagnóstico de Trânsito na Área Central de Montes Claros/MG.

Em Montes Claros o Plano Diretor da Cidade - Lei Municipal nº. 2921 de 27 de agosto de 2001 faz referência ao núcleo central: O centro é a área compreendida pelo perímetro iniciado na confluência da Av. Dep. Esteves Rodrigues, seguindo por esta até Av. Flamarion Wanderley seguindo por esta até a Rua Germano Gonçalves por esta até a Rua Antônio Rodrigues, por esta até Av. Santos Dumont, por esta até a Rua Padre Champagnat seguindo por esta incluindo a Praça até o viaduto da Rua Juramento sob a atual Linha Férrea, por esta no sentido sul até a Rua Juca Prates até a Av. Prof. João Luiz de Almeida e por esta até a Av. Cula Mangabeira até o ponto de origem.

Alguns trabalhos sobre a área central de Montes Claros (FRANÇA, 2007; FRANÇA, PEREIRA, 2006) demonstram que este espaço é caracterizado por um intenso uso comercial, devido à grande concentração de atividades econômicas entre elas: comércio, bancos, lanchonetes e uso residencial com a presença de moradias.

Assim, devido a essa concentração a área central apresenta inúmeros problemas de ordem ambiental e infra-estrutural, e entre esses se destacam os problemas de trânsito, ocasionado, sobretudo pela precária infra-estrutura apresentada pelo local que não oferece boas condições para a circulação urbana, tendo em vista que a mesma é formada por ruas e calçadas estreitas que ainda apresentam-se em péssimo estado de conservação.

Sobre isso, o Plano Diretor da cidade de Montes Claros, Lei Municipal nº. 2921 de 27 de agosto de 2001, no Art. 11º, estabelece algumas medidas a serem tomadas na área central com o intuito de melhorar a circulação urbana, a saber: IX - priorizar a circulação de pedestres, garantido-lhes segurança e conforto; X - estabelecer condições urbanísticas para a racionalização da circulação do transporte coletivo e a redução do tráfego de passagem do transporte individual; VI - promover o restabelecimento dos passeios públicos e das áreas de circulação de pedestres.

Apesar de a cidade apresentar em seu Plano Diretor medidas para favorecer a circulação urbana na área central, verifica-se que nesse local o trânsito encontra-se caótico em virtude da grande movimentação de pedestres e veículos associado à insuficiente e ou precária infra-estrutura ali presente.

Nesse contexto, para analisar as condições de trânsito na área central de Montes Claros/MG, realizou-se uma breve explanação sobre o trânsito, posteriormente apresentou-se seu diagnóstico, a partir de resultados da pesquisa empírica, demonstrados através das condições de infra-estrutura no local e por meio de entrevistas direcionadas a população montesclarensse, somadas a registros iconográficos.

Trânsito - Aspectos Gerais:

O Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998, considera como 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”.

O trânsito é formado por um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Conforme Vasconcellos (2005, p. 101) as principais autoridades de Trânsito são: em Nível Municipal: órgão municipal de trânsito; Estadual: órgão executivo de trânsito - Detran, o órgão executivo de trânsito rodoviário estadual, a Polícia Militar, os Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetrans, o Conselho de trânsito do Distrito Federal – Confradite e as Juntas Administrativas de Infrações – Jaris; Federal: o Conselho Nacional de Trânsito – Contran e o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran.

No Capítulo II, Art. 5º do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.602, de 21 de Janeiro de 1998, diz que: os órgãos e entidades mencionados acima, constituem o chamado Sistema

Nacional de Trânsito-SNT, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro, licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia de tráfego, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

No Brasil, o trânsito é regido por uma série de normas e regras que constituem o Código de Trânsito Brasileiro-CTB, de acordo com a Lei nº. 9.602 de 21 de Janeiro de 1998, resolução nº. 66/98 do Conselho Nacional de Trânsito. Mangeroti e Herolt (1997, p. 3), diz que o Código de Trânsito Brasileiro “é um instrumento do Estado de controle do cidadão, encarregado de estabelecer critérios, procedimentos e normas de utilização das vias terrestres do território nacional, abertas à circulação”.

Sendo assim, o Código tem por objetivo normatizar o trânsito, através de leis, tornando-o mais seguro para a circulação urbana. Mas, não se trata somente de impor leis e sim mostrar a importância de se respeitá-las, a todos os usuários de trânsito. Tendo em vista que essas leis apresentam-se como medidas no intuito de tornar o trânsito mais seguro, evitando conflitos e acidentes durante a circulação.

Para que os fins do trânsito - circulação, parada, estacionamento, e operação de carga ou descarga, sejam executados sem tumultos e caos, é necessário que o mesmo seja equipado de toda uma infra-estrutura, que consiste em alguns elementos como: vias (calçadas e leito carroçável), sinalização e estacionamento. (VASCONCELLOS, 2005). O mesmo autor completa ao dizer que: “para que as pessoas se desloquem e as cargas sejam transportadas, é preciso haver uma infra-estrutura física que permitam a circulação a pé ou por meio de veículos”. (VASCONCELLOS, 2005, p.13)

As vias dividem-se em: calçadas ou passeios como são chamados, são locais destinados à circulação dos pedestres e leito carroçável ou pista de rolamento - ruas e avenidas - esse é o lugar utilizado para a circulação de veículos motorizados (carros, motos, ônibus) e não motorizados (bicicletas), e a mesma apresenta-se sob responsabilidade pública. (VASCONCELLOS, 2005, p. 13).

Com relação à sinalização, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.602, de 21 de Janeiro de 1998, em seu art. 80, §1º estabelece que “a mesma deva ser colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas específicas do CONTRAN”. Costa

(2003, p.6), também adverte para tal situação quando dispõe que: “Toda a sinalização precisa ter clareza e visibilidade e ser uniforme para uma coesão de idéias, facilitando a interpretação uniforme pelas pessoas”.

Essa sinalização ocorre por meio dos sinais de trânsito que são classificados de acordo o Código de Trânsito Brasileiro, no seu capítulo VII, Art. 87, em: “verticais, como as placas; horizontais, as faixas de pedestres; dispositivo de sinalização auxiliar, os cones; luminosos, os semáforos; sonoros e gestos, aqueles emitidos pelo agente ou guarda de trânsito”.

Pode-se perceber então que a sinalização apresenta grande importância, pois a mesma tende a garantir a segurança dos usuários de trânsito (pedestres e veículos) durante a circulação pelo espaço físico, assim a sinalização precisa ser perceptível e de fácil interpretação a todos.

Por fim, o estacionamento é o ponto reservado a parada dos veículos, o mesmo pode ocorrer nas vias, em uma parte destinada a esse fim ou em locais privados.

Municipalização: O Papel da Prefeitura com Relação ao Trânsito na Área Central de Montes Claros/MG

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº. 9.602 de 21 de Janeiro de 1998, prevê uma divisão de responsabilidades e parcerias entre os níveis de governo federal, estadual e municipal, que se completam adequadamente. Em nível municipal, o art. 8º do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e a Resolução nº. 106/99-CONTRAN apontam a necessidade de criação de um órgão responsável pelo trânsito integrado ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT, pois só assim os municípios podem exercer as competências que lhe são atribuídas.

Esse órgão deve apresentar estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação e controle e análise de estatística. Assim, conforme o porte do município poderá ser reestruturado uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesses do prefeito. (DENATRAN, Informações para Integração do Município ao SNT, 2009).

No município de Montes Claros-MG, o órgão responsável pelo trânsito é a MC-TRANS¹- Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transporte de Montes Claros/MG. Este órgão foi criado no dia 17 de Março de 2009 através do Projeto

de lei Complementar Nº. 004/2009 que altera a lei Municipal nº. 2.092, de 29 de Maio de 2001 e a lei complementar Municipal de Nº. 016, de 09 de Fevereiro de 2009.

Com as alterações introduzidas por esta Lei, o Art. 2º diz que fica extinta a denominação "Empresa Municipal de Transportes e Trânsito de Montes Claros - TRANSMONTES", bem como modificada a finalidade da dita empresa. A MCTRANS passa a ter um caráter mais educativo. .

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.602, de 21 de Janeiro de 1998, os municípios apresentam junto ao órgão criado para gerir o trânsito na cidade algumas atribuições e necessidades de caráter Legal, Institucional, Técnicas e Financeiras. O Quadro 1 sintetiza essas-implicações:

QUADRO 1
Atribuições e necessidades municipais em relação ao Trânsito em Âmbito Nacional

Área:	Obrigações:
Legal:	Assegurar direito ao Trânsito em condições seguras; Responder às solicitações dos cidadãos; Participar de programas nacionais de segurança.
Institucional:	Organizar órgão ou entidade municipal de Trânsito; Organizar fiscalização; Organizar sistema de compensação de multas; Organizar Jari; Organizar coordenadorias e escolas de educação de Trânsito.
Financeira:	Aplicar recursos das multas em projetos de Trânsito; Repassar 5% das multas para o Funset; Apoiar financeiramente o Cetran e a Jari.
Técnica:	Planejar, projetar, regulamentar e operar o Trânsito; Responsabilizar-se pela sinalização do Trânsito; Promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; Conservar as faixas de pedestres e pintar os locais escolhidos; Sinalizar adequadamente a via antes de abri-la ao Tráfego; Aprovar obras nas vias, sinalizar adequadamente os trechos em obras; Aprovar a aposição de sinais e de publicidade nas vias; Sinalizar os obstáculos que não possam ser removidos no curto prazo; Aprovar a instalação de pólos geradores de Tráfego; Planejar redução e reorientação do Tráfego para reduzir emissão de poluentes e ruídos;

Fonte: VASCONCELLOS, Eduardo, Alcântara de. 2005. Org.: SARDINHA, D, F, R. 2009.

Para avaliar as condições de trânsito na área central de Montes Claros, realizou-se em Maio de 2009 na Prefeitura Municipal de Montes Claros/PMOC, Secretaria de Planejamento Urbano - SEPLAN (Divisão de Atividades Urbanas) entrevista com a Engenheira Civil, Ivana Colen Brandão. Tal procedimento visou conhecer as atribuições e necessidades do município em relação ao trânsito.

A entrevistada sustentou que o município segue as atribuições especificadas no Quadro 1, através do órgão responsável pelo trânsito, a TRANSMONTES, que se encontra inserido no SNT. Dentre essas atribuições cumpridas, a entrevistada destacou a área financeira e técnica.

Na área financeira, foi apresentado a Juntas Administrativas de Recursos de Infrações-JARI, de Montes Claros, que encaminha 50% das multas municipais para o estado que repassa para o município. É realizada uma prestação de contas a cada 2 meses nesse repasse de ambas a parte. Com relação aos 5% de multas para o Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito-FUNSET (LEI 9.602/98), o DENATRAN, recolhe o valor das multas no momento em que a mesma é paga nas instituições financeiras e encaminha para o FUNSET.

O município aplica ainda parte do dinheiro arrecado com multas em campanhas de educação para o trânsito e em cursos para que os gestores e os técnicos do órgão se atualizar face às novas resoluções e portarias. (Ivana Colen Brandão, 2009). Não foi comentado pela entrevistada, valores referentes às multas juntamente com seus repasses, e o uso social e humano das campanhas e dos cursos referente às questões acima colocadas.

Na parte técnica, o município apresenta uma Engenharia de Tráfego com enfoque na sinalização horizontal, vertical ou semaforica implantada pela TRANSMONTES. Para isso, são realizados estudos em intercessões inseguras com trânsito complicado e com acidentes, determinando o tipo de sinalização. Além disso, a empresa apresenta uma área de planejamento e projetos que define correções geométricas, avanço de calçadas, construção de canteiros centrais, entre outros. (Ivana Colen Brandão, Engenheira Civil/ SEPLAN - Divisão de Atividades Urbanas, PMMC, 2009).

A engenheira conclui que o município é muito atuante nas responsabilidades referentes ao trânsito que lhe são atribuídas. Ela coloca que a autoridade máxima de trânsito é o prefeito que delega responsabilidades para a empresa responsável, que por sua vez, repassa aos agentes de trânsito funções de fiscalização, organização e aplicação de multas, entre outros. (Ivana Colen Brandão, Engenheira Civil/ SEPLAN - Divisão de Atividades Urbanas, PMMOC, 2009).

Na parte legal das atribuições e necessidades do município com relação ao trânsito, o Capítulo III do Plano Diretor² (Lei nº. 2.921 de 7 de Agosto de 2001) de Montes Claros/MG, denominado – Das Diretrizes, na Subseção VI - Do Sistema Viário e de Transportes, art. 17 – estabelece diretrizes para o sistema viário.

Com relação á área central especificamente, há no Plano Diretor (Lei nº. 2.921 de 7 de agosto de 2001) de Montes Claros, o Capítulo III - Intitulado das Diretrizes, na subseção II - Da área Central, artº. 11 - III - uma diretriz que diz que deve ser reduzido o caráter da área

central de principal articuladora do sistema viário, além desse têm-se o artº. 11 - VI, IX, X, que apresenta medidas a serem tomadas com a finalidade de melhorar a circulação no local.

Na área central de Montes Claros/MG, o processo de reestruturação do trânsito se deu através do programa *Viva o Centro* (2005) parte integrante do Projeto de Revitalização da Área Central, (âmbito municipal), que conforme França (2007, p.121) “visa melhorar as condições para quem trabalha e circula nesse espaço diariamente”. Além disso, o mesmo pretende melhorar a paisagem urbanística e a qualidade de vida dos seus usuários.

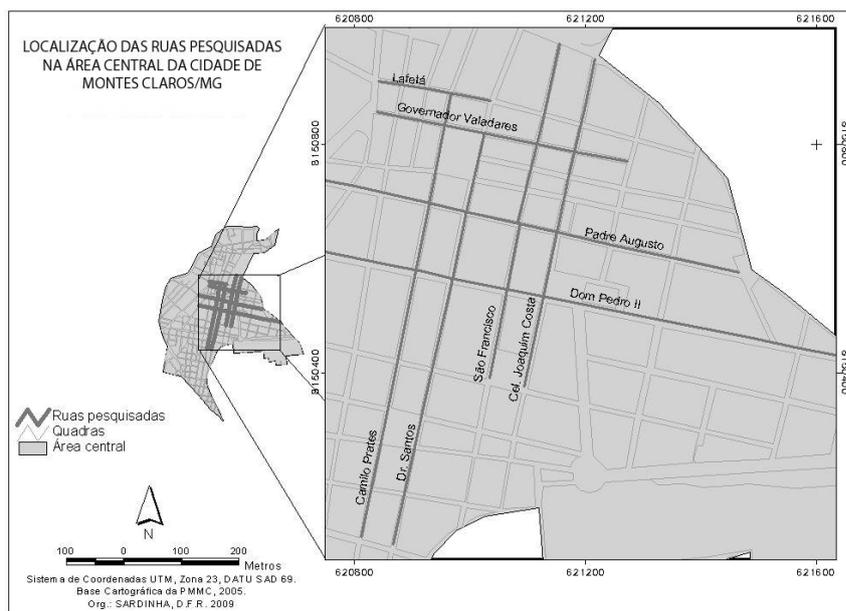
As principais obras realizadas durante a execução desse programa foram: revitalização do Calçadão Popular Conrado Pereira; implantação de semáforos em algumas intercessões como aqueles localizados no cruzamento das ruas Governador Valadares com Dr.Veloso e Coronel Prates; reconstituição das faixas de pedestres; pavimentação de algumas ruas, como por exemplo, a Belo Horizonte e Francisco Dumont e a Avenida Ovídio de Abreu com construção de um canteiro central.

Apesar dessas intervenções com o intuito de melhorar o trânsito no local, o mesmo ainda apresenta problemas relacionados, sobretudo, às condições precárias de infra-estrutura, dentre outros.

Diagnóstico do Trânsito na Área Central de Montes Claros a Partir da Percepção da População e Registros Iconográficos

O Trânsito na Área Central de Montes Claros foi analisado também a partir da visão de seus usuários e através de um levantamento da infra-estrutura e dos problemas ocorridos no local. Para isso, realizaram-se em Abril de 2009 registros iconográficos e entrevistas com a população que utiliza a área central.

Com relação ao ponto de vista dos usuários do Trânsito da Área Central de Montes Claros/MG realizou-se um total de oitenta entrevistas a pessoas selecionadas aleatoriamente e que se encontravam em oito ruas da cidade, sendo elas: Lafetá, Coronel Joaquim Costa, Governador Valadares, D. Pedro II, Padre Augusto, São Francisco, Doutor Santos, Camilo Prates. O mapa 2 representa as ruas onde as entrevistas foram realizadas na área central de Montes Claros/MG:



Mapa 2: Localização das ruas pesquisadas na área central de Montes Claros/MG
Fonte: Base cartográfica da PMMC, 2005. Org.: SARDINHA, D.F.R. 2009.

A entrevista apresentava onze questões, sendo que da primeira até a quarta, tratava-se de alguns dados pessoais do entrevistado como: sexo, idade, profissão e escolaridade. A partir daí, as questões tinham por objetivo levantar informações pertinentes ao trânsito no local como: motivo e frequência que utiliza a área central, meios de transportes utilizados para deslocamento, principais ruas utilizadas, se conhecem e respeitam as leis e sinalização de trânsito, principais problemas observados e as algumas medidas a serem tomadas para melhorar o trânsito na área central.

Indagaram-se os motivos pelos quais os entrevistados se encontravam na área central: 7 (8,75 %) responderam em função dos estudos, 5 (6,25 %) - residência, 24 (30 %) - emprego, 22 (27,5 %) - consumo (Comércio ou prestação de serviços), 6 (7,5 %) - pagamento de contas e 16 (20 %) por algum outro motivo, como: saúde, receber pagamento, lazer, somado a algumas pessoas que não quiseram opinar. Como mostra o gráfico 1.

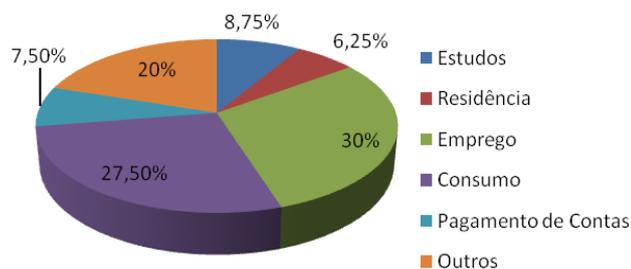


Gráfico 1. Motivos pelos quais os entrevistados se encontravam na área central de Montes Claros-MG

Fonte: Pesquisa de campo, Março/2009.

Org.: SARDINHA, Danielle Flamengo Rodrigues, Abril/2009.

Perguntou-se também sobre a frequência na qual a área central é utilizada mensalmente. Assim das 80 pessoas entrevistadas, vinte e uma (26,25 %) utilizam 1 a 5 dias ao mês, quatro (5 %) de 6 a 10, oito (10 %) de 11 a 15, vinte e duas (27,5 %) pessoas de 16 a 20 dias, vinte e uma (26,25 %) de 21 a 25 e quatro (5 %) de 26 a 30 dias.

Percebe-se então, que a área central continua a atrair demasiadamente a população, pois 54% dos entrevistados, a utiliza com uma frequência de dezesseis a vinte e cinco dias no mês. Essa população se dirige ao local na busca de atender suas necessidades básicas, sobretudo às de consumo e emprego, como pôde ser verificado em questão anterior.

Ao tratar dos meios de transportes utilizados pela população para se locomover até a área central, o carro foi citado por quinze pessoas (18,75 %), a moto por nove (11,25 %), o ônibus por vinte e sete (33,75 %), a bicicleta por dez (12,5 %). A não utilização de nenhum meio de transporte ou (a pé) foi mencionada por dezesseis pessoas (20 %) e outros meios de transporte por três (3,75 %). Verificou-se que os meios de locomoção mais utilizados foram respectivamente: ônibus; a pé e carro.

Sobre as principais ruas utilizadas pelos entrevistados durante o seu deslocamento pela área central, foram citadas vinte e cinco, sendo que dezesseis foram citadas apenas uma vez e nove foram citadas mais de uma vez, sendo essas: Dr. Santos, Camilo Prates, D. Pedro, Coronel Joaquim Costa, Padre Augusto, São Francisco, Dr. Veloso, Governador Valadares, Lafetá.

O gráfico 2 mostra a porcentagem de vezes que cada rua foi citada em entrevista, sendo que as dezesseis que foram citadas apenas uma vez aparecem como outras.

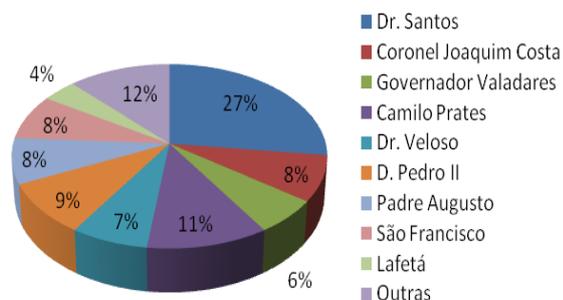


Gráfico 2: Principais ruas utilizadas pelos usuários entrevistados.

Fonte: Pesquisa de campo, Março/2009.

Org.: SARDINHA, Danielle Flamengo Rodrigues, Abril/2009.

A partir do gráfico 2, percebe-se que há uma confluência entre as oito ruas escolhidas para fazer as entrevistas e aquelas mais citadas pelos entrevistados como as mais utilizadas para satisfazerem às suas necessidades diversas.

Outro ponto abordado na entrevista foi à opinião da população sobre os problemas de trânsito. Nesse contexto foram listados doze problemas que estão relacionados à infraestrutura das vias (calçadas e leito carroçável) e da sinalização, bem como a qualidade de vida da população. Os problemas mais citados foram buracos e vias estreitas, conforme mostra o gráfico 3.

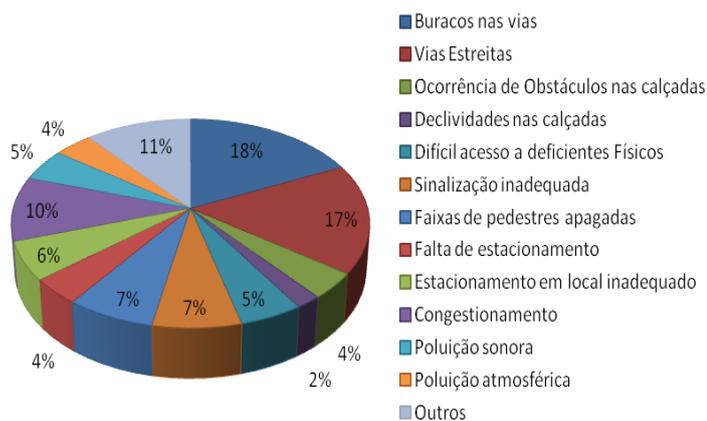


Gráfico 3. Problemas de Trânsito mais citados pelos entrevistados.

Fonte: Pesquisa de campo, Março/2009.

Org.: SARDINHA, Danielle Flamengo Rodrigues. Abril, 2009.

No gráfico 3, o item “outros”, corresponde aos problemas que não se encontram listados no formulário. Os mesmos foram citados vinte e quatro vezes, sendo que alguns entrevistados citaram mais de um problema nesse quesito, entre eles tem-se: falta de educação dos usuários, imprudência, desrespeito entre os usuários, desrespeito a sinalização e pouco espaço para circulação nas vias. Todos eles relacionados a conduta adotada no trânsito pelos seus usuários, apenas a última referência, ou seja, o “pouco espaço para circulação” está ligado a infra-estrutura do local.

Percebe-se que entre os problemas citados, buracos nas vias apresentaram maior porcentagem (18%). A fig. 1 demonstra essa realidade, pois verificou que algumas vias se encontram em péssimo estado de conservação e deterioradas. No leito carroçável, o asfalto apresenta-se desgastado e com buracos em alguns locais atrapalhando a fluidez do tráfego. Já as calçadas apresentam-se estragadas, com más condições de piso e buracos sobre as mesmas.



Figura. 1: Rua Coronel Joaquim Costa (Área Central de Montes Claros/MG): Vias deterioradas.
Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009

A má conservação das vias evidencia o descaso do poder público com o sistema viário, tendo em vista que cabe a prefeitura a responsabilidade de manter as ruas e fiscalizar as calçadas – conforme determinação do CONTRAN. Destaca-se ainda que na cidade de Montes Claros a construção e a manutenção das calçadas da cidade são regulamentadas pela Lei municipal Nº. 3.745, de 05 de Junho de 2007.

Cabe ressaltar ainda, o não cumprimento da largura (ou medidas) apresentada pelas vias e estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro. Nas áreas centrais onde o trânsito de pedestres e veículos apresenta-se elevado, as medidas das calçadas e do leito carroçável devem ser superiores a dois e seis metros, respectivamente. (VASCONCELLOS, 2005, p.14).

No entanto, na área central de Montes Claros as ruas e os passeios não obedecem às medidas correspondentes ao local, como observado por 17% dos entrevistados. Tal fato está relacionado com a falta de planejamento na cidade, como argumenta a Engenheira Civil Ivana Colen Brandão “a cidade de montes Claros não foi planejada, ela nasceu e cresceu sem planejamento, assim as calçadas e as pistas de rolamento (ruas e avenidas) são estreitas”. Como mostra a fig. 2.



Figura 2: Rua São Francisco (área central de Montes Claros/MG): Rua estreita.
Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009

Apesar de pouco citado pelos entrevistados (2%) compete destacar que as calçadas apresentam irregularidades, declividades dificultando a circulação dos pedestres em geral, devido ao desconforto na locomoção e de grupos como idosos, portadores de necessidades e crianças.

A ocorrência de obstáculos à livre circulação de pedestres também bastante observados na área central, não foram tão citados pelos entrevistados, uma vez que apenas 4% citaram tal problema. Cabe ressaltar que o Capítulo VIII, intitulado: Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do policiamento Ostensivo de Trânsito, em seu art. 94 diz que “qualquer obstáculo à livre a circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto nas vias como nas calçadas, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado”. Na área central os obstáculos mais comuns são as bicicletas estacionadas (fig. 3) e os telefones públicos ali instalados. (Destacam-se também obstáculos como: vendedores ambulantes, apesar de serem proibidos e mesas e cadeiras de bares, principalmente à noite).



Figura 3: Rua: Governador Valadares (área central Claros/MG: bicicletas estacionadas nas calçadas
Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009.

No que diz respeito à sinalização, verifica-se na área central de Montes Claros a sinalização estratigráfica horizontal, a estratigráfica vertical, a semafórica, além dos dispositivos de sinalização auxiliar. Conforme normas do CONTRAN, esses tipos de sinalização devem ser visíveis durante o dia e à noite e de fácil entendimento.

Na área central de Montes Claros/MG essas sinalizações encontram-se inadequadas, como foi observado por 7% dos entrevistados. Sendo a estratigráfica horizontal, o caso mais verificado as faixas de pedestres, o que pode ser observado na fig. 4.



Figura 4: Rua: D. Pedro II (área central de Montes Claros/MG): Faixa de Pedestres apagada. Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009.

No tocante às sinalizações semaforicas, as mesmas não se apresentam visíveis durante o dia devido à incidência do sol dificultando a visualização e interpretação da cor. Além disso, são também insatisfatórias, pois apesar do semáforo ter sido instalado em algumas interseções conflituosas, como aquelas localizadas no cruzamento das ruas Governador Valadares com Dr.Veloso, Governador Valadares com Coronel Prates, Avenida Artur Bernardes com Rua Padre Teixeira. Há outras que também necessitam de sinalização.

Os estacionamentos se dividem em públicos e privados, sendo que os mesmos podem ser notados na área central de Montes Claros/MG. Os estacionamentos públicos ocorrem no leito carroçável não podendo ocorrer em locais sinalizados com a placa “proibido estacionar”, além de próximos às esquinas e semáforos.

No tocante aos estacionamentos privados ou privativos, a Engenheira Civil Ivana, diz que “os locais destinados aos mesmos é estabelecido pela lei de uso e ocupação do solo e código de obra, sendo aprovados pela SEPLAN”. Sobre essa questão, o Engenheiro Civil da TRANSMONTES completa: “os locais para estacionamento privado são autorizados pela SEPLAN, cabe a TRANSMONTES apenas a exigência da sinalização estabelecida pelo Código, para alertar aos pedestres que ali ocorre entrada e saída de veículos”.

Com relação aos locais destinados aos estacionamentos públicos na área central, observa que há uma falta. Assim, ocorre que para estacionarem os veículos os motoristas tendem a procurar os estacionamentos privados. Tal fato também acaba motivando motoristas (quando não procuram o estacionamento privado), a estacionarem em locais proibidos, como em calçadas, ou na placa de “proibido estacionar” (fig. 5). O que pode ser considerado também como um desrespeito á sinalização de trânsito.



Figura 5.: Rua Lafetá (área central de Montes Claros/MG): estacionamento em local proibido.
Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009.

Além dos estacionamentos públicos e privados há o estacionamento rotativo área azul criado para se evitar que um determinado veículo ocupe uma vaga de estacionamento nas vias por muito tempo e assim, impedindo o direito de outro proprietário de veículo estacionar. De acordo com Ivana Colen, é o “estacionamento democrático, criado para todos, isso porque o número de vagas na área central é insuficiente, pois as ruas são estreitas”.

Cabe ressaltar outro problema notado na área central: o congestionamento que ocorre principalmente nos horários de pico, entre 7 e 8 horas da manhã, 11 da manhã e meio dia, entre 13 e 14 horas e entre 18 e 19 horas da noite. Esse problema deriva do aumento do número de veículos e da capacidade de escoamento das vias, bem como de fatores como características infra-estruturais e sinalização das mesmas.

Na área central, o congestionamento é provocado pela quantidade de veículos que circulam pelo local e as vias que se apresentam estreitas e má conservadas, dificultando a fluidez. Os semáforos quando estão verdes também não conseguem escoar os veículos devido à sua grande quantidade.

Para amenizar o congestionamento, as principais medidas adotadas pelo município são: melhorar a qualidade do transporte coletivo, além de separar vias preferenciais para pedestres, para veículos, para o transporte. (Ivana Colen, Engenheira Civil da PMMC/SEPLAN, Maio de 2009).

A falta de estacionamento e o congestionamento podem estar relacionados com a crescente frota de veículos na cidade que passou de 59.464 mil veículos em 2000 para 115.178 mil, em 2009. (Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, 2009). O número cada vez maior de veículos, além de piorar o tráfego na área central afeta a qualidade de vida da população, devido ao aumento da poluição sonora; produzida pelo barulho dos veículos e buzinas e atmosférica ocasionada pela liberação de poluentes pelos automóveis.

A precariedade na infra-estrutura do trânsito na área central, além de causar transtornos dificulta o acesso ao trânsito a idosos e deficientes físicos, tendo em vista que os mesmos apresentam-se com dificuldades para circular por uma calçada e atravessar uma rua.

Diante de tal fato, vêm se adotando em Montes Claros, sobretudo na área central, algumas medidas para facilitar a circulação dos deficientes físicos, entre elas: rebaixamento das calçadas (fig. 6).



Figura 6: Rebaixamento de calçada par facilitar o acesso de deficientes físicos localizado na Praça Dr. Chaves (área central de Montes Claros/MG)
Autor: SARDINHA, D. F. R. Maio/2009.

Há também o projeto “Montes Claros mais acessível”, iniciado em 2006, onde são implantadas vagas de estacionamento, sinalizadas, para os usuários com deficiência e mobilidade reduzida. (Relatório anual da TRANSMONTES, 2006). Em cumprimento as resoluções nº. 303 e 304, de 18 de dezembro de 2008 do CONTRAN, que dispõem sobre vagas destinadas exclusivamente às pessoas idosas e a veículos que transportam pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção.

Em Montes Claros/MG são reservadas para o estacionamento de deficientes físicos 26 vagas no estacionamento rotativo área azul (Fonte: NUNES, 2009), sobretudo na área central. As mesmas se localizam próximo a igrejas, instituições públicas, bancos, entre outros e são sinalizadas através de placas ou sinalização horizontal, como mostra a fig. 7.



Figura 7: Praça Dr. Chaves (área central de Montes Claros/MG): Sinalização Estratifráfica Horizontal indicando estacionamento para deficientes físicos

Autor: SARDINHA, D, F, R. Maio/2009.

Há também na área central conflitos pela circulação relacionados à disputa do espaço físico urbano. Os mais comuns remetem à disputa das calçadas por pedestres e ciclistas, que além de transitarem com as bicicletas pelas calçadas (fig. 8), as estacionam sobre elas, dificultando a circulação dos pedestres



Figura 8: Avenida: Armênio Veloso: (área central de Montes Claros/MG): disputa pelo espaço físico
Autor: SARDINHA, D, F, R. Junho/2009

Verifica-se ainda, o desrespeito à sinalização, notadamente a faixa de pedestre, pois a mesma é desrespeitada tanto por pedestres que não a utilizam ao atravessarem a rua (fig. 9), como por motoristas que esperam o semáforo abrir sobre a mesma.

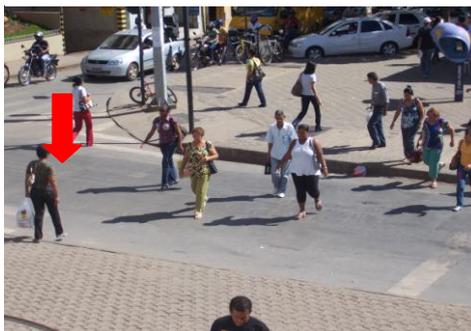


Figura 9: Rua: Dr. Santos (área central de Montes Claros/MG): Desrespeito à sinalização.
Autor: SARDINHA, D, F, R. Junho/2009.

Assim, verificou-se que o trânsito na área central encontra-se em condições desfavoráveis em sua infra-estrutura (vias, sinalização e estacionamento), e em virtude de tais circunstâncias têm-se alguns problemas, entre eles, buracos nas vias e vias estreitas, que foram bastante citados pelos entrevistados. Observou-se também que a conduta adotada pelos usuários são causas de problemas no trânsito. Nesse contexto, pode-se inferir que o caos e a desordem do trânsito na área central da cidade de Montes Claros/MG relacionam-se

paralelamente aos problemas provocados pela precária infra-estrutura e a postura adotada pelos usuários.

Todavia, outras questões podem ser apontadas. O trânsito na área central é confuso em virtude de sua grande concentração econômica e demográfica. As pessoas circulam pela área com o intuito de satisfazer suas necessidades - trabalho, serviços e comércio - por meios de transportes coletivos ou por individuais. Isso tem como consequência o aumento do fluxo populacional e de veículos, acentuando, portanto, os transtornos.

Soma-se a isso, a ausência ou ineficiência de projetos de revitalização, além da inaplicabilidade de ações diretas a esses espaços por parte dos órgãos responsáveis pelo trânsito (conforme consta nos artigos, 6º, IV; 10º, III; 11º Parágrafo único, VI, IX, X; 17º, III, VIII, X, XI, XII, XIV, XVIII, do Plano Diretor da cidade de Montes Claros/MG, Lei nº. 2.921 de 7 de agosto de 2001).

Os problemas no trânsito também são consequências também da falta de um planejamento prévio nas áreas centrais. Pois, a área central, não possui infra-estrutura para comportar o trânsito atual de Montes Claros.

Diante disso, para que as condições de trânsito se tornem melhores para a circulação urbana são necessárias políticas públicas eficientes, além de um planejamento no mesmo.

Mas a adoção de medidas simples amenizaria os problemas no trânsito, como algumas citadas pelos entrevistados como: revitalização de algumas vias citada por 12,5 % dos entrevistados ou até mesmo tampando os buracos (13,75 %); ampliação de ruas e calçadas (8,75 %); colocar mais sinalização semafórica, principalmente nas vias de maior movimento (18,75 %); tornar a sinalização mais legível (2,5 %); melhorar acesso aos deficientes (1,25 %); padronizar e retirar os obstáculos das calçadas (1,25 %); colocar mais faixas de pedestres (3,75 %) e criar locais destinados ao estacionamento (3,75 %).

Entre as medidas, ressaltou-se também a educação para o trânsito (7,5 %). Observa-se que para melhorar o trânsito na área central não basta apenas investir na infra-estrutura do local, tem-se também que trabalhar a educação para o trânsito. Isso porque, não adianta aprimorar a infra-estrutura, se os usuários conhecem ou desconhecem as leis e sinalização e ainda assim, as desrespeitam.

Sendo assim, as medidas propostas além de amenizar os problemas de trânsito na área central de Montes Claros/MG, tendo em vista que as mesmas atuam na infra-estrutura e na conduta dos usuários, contribuiriam para melhorar a paisagem urbana influenciando

notadamente com a qualidade de vida da população que reside, trabalha e consome os diversos serviços presentes na área central de Montes Claros.

Considerações Finais

O processo de urbanização ocorrido em Montes Claros/MG promoveu transformações sociais, econômicas e políticas em sua estrutura interna. No entanto, a urbanização foi marcada pela ineficácia de planejamento urbano, o que fez surgir nas cidades problemas de ordem social, econômica, ambiental, e infra-estrutural, entre aqueles relacionados ao trânsito.

Na cidade de Montes Claros, os problemas de trânsito tornam-se nítidos na área central, devido a sua grande concentração econômica, que faz com que a população se dirija para o local com o intuito de atender necessidades diversas.

Mediante os objetivos propostos por esse artigo, ou seja, analisar as condições de trânsito na área central da cidade de Montes Claros/MG constatou-se que o trânsito na área central encontra-se em condições precárias de infra-estrutura e relacionando a isso se têm alguns problemas.

Esta realidade é fruto aumento do fluxo de pessoas e automóveis neste espaço, que contribuem para as deficiências estruturais verificadas na área central de Montes Claros/MG. Assim, pode-se inferir que o excesso de veículos e pedestres nessa área é maior que sua capacidade de suporte física e infra-estrutural.

Diante disso, através de entrevistas a população montesclarensse, que pode opinar sobre o trânsito na área central, e por meio de pesquisa empírica e registros iconográficos, alcançaram-se os seguintes resultados.

Com relação à infra-estrutura destacam-se vias estreitas não obedecendo às medidas correspondentes ao local e em péssimo estado de conservação, ocorrência de obstáculos nas calçadas impedindo à livre circulação de pedestres; sinalização inadequada e insatisfatória e falta de estacionamento, dentre outras.

Associados a essas condições de infra-estrutura verificaram-se os principais problemas relacionados ao trânsito no local, sendo eles: excesso de velocidade; estacionamento em local impróprio; congestionamento; uso inadequado das vias; desrespeito à sinalização; sobretudo a placa “proibido estacionar” e a faixa de segurança.

Considera-se então, que a área central não foi planejada para comportar o grande fluxo de veículos e pedestres que circulam no local. Diante disso, percebe-se que esses problemas no trânsito têm afetado a circulação econômica na área central de Montes Claros-MG devido ao desconforto da população que reside e freqüenta o local de se locomoverem pelas ruas e calçadas.

Em conseqüência, assiste-se a sua depredação. Soma-se a isso, o incômodo à qualidade de vida da população que reside, trabalha e consome na área central da cidade de Montes Claros/M, causado pela grande poluição sonora, atmosférica, pelo excesso de pessoas no local. Todavia, tal espaço precisa ser reestruturado através de ações de setores públicos e privados a fim de melhorar a infra-estrutura da área central contribuindo para melhorar a qualidade de vida do cidadão.

Nesse contexto e diante as condições de infra-estrutura e problemas ocorridos no trânsito na área central de Montes Claros-MG, verifica-se a importância do planejamento no trânsito, tendo em vista que tais circunstâncias são decorrentes de sua ausência, pois o mesmo tenderia a minimizar a precariedade na infra-estrutura amenizando, portanto os problemas de trânsito.

Cabe ressaltar ainda a Educação para o Trânsito, pois os problemas são também causados pelas imprudências cometidas pelos usuários de trânsito, essa medida foi também bastante citada pelos entrevistados. Diante disso, para que as condições de trânsito no local se tornem melhores não basta apenas melhorar a infra-estrutura do local, se os usuários continuarem a desrespeitar a sinalização e uns aos outros, por isso deve-se investir em educação para o trânsito, para que assim as posturas adotadas possam ser modificadas.

Notas:

¹No momento das entrevistas a Empresa apesar de ter sido substituída pela MCTRANS, ainda funcionava sob a denominação de TRANSMONTES. A MCTRANS não apresentava a lei de criação e minuta de regulamento. Os resultados das entrevistas são referentes à atuação da TRANSMONTES e com possibilidades de pela MCTRANS. Por isso, é utilizada a denominação TRANSMONTES no texto.

²De acordo a Constituição Federal do Brasil de 1988, art. 182 § 1º o Plano Diretor é obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes. O mesmo apresenta-se como um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

Referências

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, dos Conceitos e Definições, lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989. 94p.

COSTA, Mara Beatriz da; Trânsito e Transporte: Estudo de caso no Bairro Bom Jesus na cidade de Uberlândia-MG. In: **II Simpósio Regional de Geografia: “Perspectivas para o Cerrado no século XXI”** – Universidade Federal de Uberlândia – 26 a 29 de Novembro de 2003. Uberlândia - Minas Gerais - Brasil, nov. 2003. P. 1-12.

Departamento Nacional de Trânsito-DENATRAN. **Informações para integração do município ao SNT e municipalização**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: Maio de 2009.

_____. **Resolução nº. 66/98 do Conselho Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: Maio de 2009.

_____. **Frota de veículos de Montes Claros de 2000 e 2009**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: Maio de 2009.

_____. **Resolução 304 de 18 de Dezembro de 2008** dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: Maio de 2009.

FRANÇA, Iara Soares de. **A cidade média e suas centralidades: Exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. 2007, 256p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia-UFU, Uberlândia, 2007.

FRANÇA, Iara Soares de; PEREIRA, Anete Marília. **Centro e Centralidades em cidades médias: Estudo da organização Espacial e Econômica de Montes Claros/MG**. In: II Simpósio Internacional sobre Cidades Médias. Universidade Federal de Uberlândia. 6 a 9 de novembro de 2006. Anais em CD-ROM. Uberlândia - Minas Gerais - Brasil, nov. 2006. p. 1-16.

IBGE. **PIB do município de Montes Claros**. Disponível em: <www.ibge.gov.br/cidades@>. Acesso em: Abril de 2009.

LEITE, Marcos Esdras; PEREIRA, Anete Marília. **Metamorfose do espaço Intra-urbano de Montes Claros/MG**. Montes Claros, MG: Unimontes, 2008. 208p.

Danielle Flamengo Rodrigues Sardinha; Iara Soares de França

MANGEROTI, Aguidar de Oliveira; HEROLT, Roberto. **Guia prático de Legislação de Trânsito**. Editora Mênaco, 1997. 128p.

NUNES. Samuel. **Ademoc vai fiscalizar reserva de vagas em estacionamentos públicos**. Disponível em: <http://www.onorte.net/noticias.php?id=19444>. Acesso em: Maio de 2009.

Prefeitura Municipal de Montes Claros. **Coletânea de Informações sobre o município de Montes Claros**. 2006. Disponível em: www.montesclaros.mg.gov.br

_____. **Lei nº. 2.921 de 7 de agosto de 2001**, que institui o Plano diretor da cidade de **Montes Claros/MG**. Disponível em: www.montesclaros.mg.gov.br. Acesso em: Maio de 2009.

_____. **Projeto de Lei Complementar Nº. 004/2009 que altera a lei Municipal nº. 2.092, de 29 de Maio de 2001 e a lei complementar Municipal de nº. 016, de 09 de Fevereiro de 2009**. Disponível em: www.montesclaros.mg.gov.br. Acesso em: Junho de 2009.

_____. **Lei nº. 3.745, de 05 de Junho de 2007**. Dispõe sobre a construção de calçadas e manutenção das calçadas do Município de Montes Claros/MG. Disponível em: www.montesclaros.mg.gov.br. Acesso em: Junho de 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **O Que é trânsito?** 2º edição, editora Brasiliense, 1992.95p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005. 127p.

VILELA, Lílian de Oliveira; FERREIRA, William Rodrigues. **Em busca da segurança viária: uma proposta para as cidades médias**. In: II Simpósio Regional de Geografia: “Perspectivas para o Cerrado no Século XXI” – Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Geografia (26 a 29 de Novembro 2003). 2006, p.15, Uberlândia. Anais... em CD-ROM. nov./2006.