

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL UNIDADE
UNIVERSITÁRIA DE JARDIM COORDENAÇÃO DO CURSO DE
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

ILSON MARTINS LEITE

**REORDENAMENTO DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA COM A
IMPLANTAÇÃO DE VIAS COM SENTIDO ÚNICO (BINÁRIA)
VISANDO UM EQUILIBRIO NO CENTRO LOCAIS QUE
TORNAM-SE POLO GERADOR DE CONFLITOS, ENTRE
CONDUTORES E PEDESTRES**

JARDIM-MS
2014

ILSON MARTINS LEITE

**REORDENAMENTO DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA COM A
IMPLANTAÇÃO DE VIAS COM SENTIDO ÚNICO (BINÁRIA)
VISANDO UM EQUILIBRIO NO CENTRO LOCAIS QUE
TORNAM-SE POLO GERADOR DE CONFLITOS, ENTRE
CONDUTORES E PEDESTRES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação do Curso de Geografia da Universidade
Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de
Jardim como pré-requisito para obtenção do grau de
licenciatura em Geografia.

Sob a orientação do Prof. Msc Elvis dos Santos Mattos

JARDIM-MS
2014

FICHA CATALOGRÁFICA
Elaborada pelo Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação
UEMS – Jardim

LEITE, M, I.

Reordenamento da Circulação Viária com a Implantação de Vias com Sentido Único (Binária) Visando um Equilíbrio no Centro Locais que se Tornam Polo Gerador de Conflitos, Entre Condutores e Pedestres. /Ilson Martins Leite – Jardim: [s.n], 2014. F 40

Trabalho de Conclusão de curso TCC (Graduação) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Curso de Geografia, 2014.

Orientador (a): Prof^a. Msc. Elvis dos Santos Mattos

1. Espaço Urbano 2. Cidade 3. Reordenamento do Trânsito 4. Trafego

É concedida à Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul permissão para reproduzir cópias deste TCC somente para propósitos acadêmicos e científicos.

Ilson Martins Leite

TERMO DE APROVAÇÃO

ILSON MARTINS LEITE

**REORDENAMENTO DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA COM A
IMPLANTAÇÃO DE VIAS COM SENTIDO ÚNICO (BINÁRIA)
VISANDO UM EQUILÍBRIO NO CENTRO LOCAIS QUE TORNAM-SE
POLO GERADOR DE CONFLITOS, ENTRE CONDUTORES E
PEDESTRES**

APROVADO EM: 27/11/2014

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Elvis dos Santos Mattos

Geografia - UEMS

Prof. Igor Ronyel.P. Gomes

Profa. Ma Débora Cristina Macorini Ocon

Geografia

Geografia - UEMS

JARDIM-MS

2014

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de conclusão de curso a todos os meus familiares, em especial a minha mãe Diva Ignácio Leite meu pai Jose Martins Leite, esposa Maria Elaiza Ferreira de Assunção meus filhos Rodolfo Cesar Winck Leite, Daniele da Silva Leite, Raphael Nathan Winck Leite e Rayssa Winck Leite pelo apoio para o término do curso.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer a Deus por me conceder o dom da vida. A minha família. Minha mãe Diva Ignácio Leite meu pai Jose Martins Leite, esposa Maria Elaiza Ferreira de Assunção meus filhos Rodolfo Cesar Winck Leite, Daniele da Silva Leite, Raphael Nathan Winck Leite e Rayssa Winck Leite por sempre estar ao meu lado nos momentos difíceis me dando força e incentivando para o termino do curso.

Aos meus colegas de curso por todos os momentos tristes e felizes.

Quero agradecer também aos professores que contribuíram para meu crescimento acadêmico, em especial ao meu orientador Elvis dos Santos Mattos, por sempre acreditar e me incentivar nos momentos de necessidades.

Enfim, muito obrigado a todos que contribuíram para a minha formação acadêmica e pessoal.

EPÍGRAFE

*Há homens que lutam um dia e são bons.
Há outros que lutam um ano e são melhores.
Há os que lutam muitos anos e são muito bons.
Porém, há os que lutam toda a vida.
Esses são os imprescindíveis.*

Bertolt Brecht.

RESUMO

Resolver os problemas do trânsito nos centros urbanos tem sido um dos principais desafios para a engenharia de tráfego. O que há na verdade é uma grande concorrência abrupta entre a quantidade de veículos utilizando as ruas e a infraestrutura existente nas vias públicas. Dessa forma o presente trabalho tendo em vista o intenso fluxo de veículos na área central da cidade de Jardim/MS, mais especificadamente entre as ruas 1º de maio, Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal Rondon seguindo da confluência com a Rua Tenente Ernani de Gusmão até a Rua Tenente Bernardes. Para levantamento de dados se pautou nas referências bibliográficas sobre o tema analisado utilizando se para coleta de dados fotografias do fluxo de veículos no horário de pico no referido local, estatística do crescimento da evolução nos últimos 10 anos da frota de veículos na cidade de Jardim/MS. Devido ao volume significativo de usuários e o crescimento da população e os meios de transportes individualizados, juntamente com o fluxo de veículo e a precariedade do planejamento urbano dando ênfase para os pontos críticos de acidentes. Portanto o estudo busca compreender e analisar os segmentos concentrados de acidente e propor solução ao problema trabalhado ou a menos propor soluções para amenizar os acidentes de trânsito na área central do município.

Palavras-chave: Espaço Urbano. Cidade. Reordenamento do Trânsito. Tráfego

ABSTRACT

Solve the problems of traffic in urban areas has been a major challenge for traffic engineering. What actually is a large abrupt competition between the number of vehicles using the streets and the existing infrastructure on public roads. Thus this work in view of the heavy flow of vehicles in the central area of the city of Garden / MS, more specifically between the streets May 1, Lieutenant Luis Bernardes and Washington Lane to Rua Marechal Rondon following of confluence with Lieutenant Street Ernani de Guzman Street to the Lieutenant Bernardes. For data collection was based on references on the topic to be analyzed using data collected photographs of the flow of vehicles during peak hours in that place, static growth trend over the past 10 years the fleet of vehicles in the city of Garden / MS. Due to the significant volume of users and the growth of population and the means of transport individualized along with the flow of vehicle and the precariousness of urban planning with emphasis on the critical points of accidents. Therefore, the study seeks to understand and analyze the concentrated segments of accident and propose solution to the problem or worked less propose solutions to mitigate traffic accidents in the central area of the city.

Keywords : Urban Space . City. Traffic reordering . traffic.

LISTA DE FIGURAS

| | | |
|----------|--|----|
| Figura 1 | Figura: 01 Localização do município de Jardim/MS..... | 31 |
| Figura 2 | Planta de Jardim/MS..... | 32 |
| Figura 3 | Rua 1º de maio, Rua Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal..... | 33 |
| Figura 4 | Congestionamento da Rua 1º de Maio..... | 34 |

LISTA DE TABELA

| | |
|--|----|
| Tabela: 01 Evolução nos últimos onze anos da frota no estado de Mato Grosso do Sul.. | 36 |
| Tabela: 02 Evolução nos últimos onze anos da frota no município de Jardim/MS..... | 36 |

LISTA DE SIGLAS

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DETRAN-Departamento Estadual de Trânsito.

JARI- Junta Administrativa de Recurso de Inflação.

DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito

MS-Mato Grosso do Sul

PM- Policia Militar

CTV-Convenção Sobre Trânsito Viário

CONTRAN-Conselho Nacional de Trânsito

CINETRAN-Circulação Regional de Trânsito

MERCOSUL- Mercado Comum do Sul

CETRAN-Conselho Estadual de Trânsito

RBUT- Regulamentação Busca Unificada de Trânsito

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO..... | 13 |
| CAPÍTULO I – GEOGRAFIA E ESPAÇO GEOGRAFICO..... | 16 |
| 1.1 Conceito de Espaço Geográfico..... | 16 |
| 1.2 Conceito de Cidade..... | 17 |
| 1.3 Considerações Sobre o Processo de Urbanização Brasileira Regional e Local..... | 19 |
| CAPÍTULO II - ORIGEM DO TRÂNSITO..... | 24 |
| 2.1 Trânsito e a Legislação Brasileira..... | 25 |
| 2.2 Normas Gerais que Regem o Trânsito..... | 25 |
| 2.3 Convenção Sobre Trânsito Viário (CTV)..... | 26 |
| 2.4 Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (RBUT)..... | 26 |
| 2.5 Código de Trânsito Brasileiro..... | 27 |
| 2.6 Leis Incorporáveis e não Incorporáveis ao (CTB)..... | 27 |
| 2.7 Resoluções, Pareceres e Decisões do (CONTRAN)..... | 28 |
| 2.8 Sistema Nacional de Trânsito..... | 28 |
| 2.9 Órgãos Integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (Contran) e (Cetran)..... | 29 |
| 2.10 Órgãos Executivos de Trânsito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, (DENATRAN), (DETRAN), (CIRETRAN)..... | 30 |
| CAPÍTULO III– A PRODUÇÃO DAS ÁREAS DE CONFLITOS DO CENTRO DO MUNICÍPIO DE JARDIM/MS: ÁREA DE ESTUDOS..... | 31 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 38 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS..... | 39 |

INTRODUÇÃO

De acordo com Santiago e Medeiros, (2002, p. 45) Apud Rodrigues; Pasqueletto (2011 p, 4) a urbanização no Brasil evoluiu principalmente no século XIX e XX devido à industrialização, onde foi neste período que criaram as cidades atuais. O êxodo rural na década de 1960 foi um fator determinante para a alteração da relação de trabalho campo e cidade e com isso a contribuição para o crescimento das cidades brasileira.

Como afirma Freitas e Ferreira (2010) apud Santos (1993) foi no período de 1940 e 1980 que se vê a inversão do lugar de residência da brasileira, enquanto a população total do país triplica, a população urbana multiplica-se por sete vezes e meia. A taxa de urbanização que era de 26,35% no início do período atingiu o índice de 68,86% ao final do mesmo.

Na atualidade esse processo não se reverteu à população teve um aumento significativo mais a infraestrutura urbana não acompanhou o crescimento populacional. Mota (1999, p.17) “O aumento da população e a ampliação das cidades deveria ser sempre acompanhado do crescimento de toda a infraestrutura urbana, de modo a proporcionar aos habitantes uma mínima condição de vida.”

De acordo com Silva (1997).

A urbanização gera enormes problemas, deteriora o ambiente urbano, provoca a desorganização social, com carência de habitação, desemprego, problemas de higiene e de saneamento básico. Modifica a utilização do solo e transforma a paisagem urbana. A solução desses problemas obtém-se pela intervenção do poder público, que procura transformar o meio ambiente e criar novas formas urbanas. (SILVA, 1997, p. 21).

Quem se propõe a analisar a sociedade brasileira sob o enfoque da questão urbana, decorrente da transformação do país e de uma sociedade primordialmente agrária e mercantil, assumidamente com características de uma sociedade em que a pecuária e o comércio se faz presente com o capitalismo, logo vai se deparar com a questão urbana.

Nos estudos gerais, desta lenta transformação, a construção das regras de convivência social que decorrem da existência dos núcleos urbanos é de extrema importância. Com efeito, tais regras, traduzidas depois para o texto dos Códigos e Leis, de uma forma geral, foram sendo projetadas ao longo do tempo e, como se sabe, nem sempre refletem a melhor solução.

No contexto da Federação brasileira que ainda está em teste e que não é, por isto, definitiva, há complicadores maiores ainda. Há um jogo de interesses político-econômicos que interfere por vezes na elaboração legislativa quanto no seu efetivo cumprimento.

De uma forma geral é de fato que o aumento da população e o crescimento da cidade deveriam ser acompanhados pelo planejamento urbano junto com um gama de infraestrutura para que a população pudesse usufruir de uma mínima condição de vida, mais não é isso o que se vê a realidade do processo de urbanização é bem diferente do ideal (MOTA, 1999, p. 17).

No o processo da urbanização não há um planejamento adequado gerando assim um crescimento desordenado e falta de infraestrutura, como afirma Freitas; Ferreira (2010, p. 118) o sistema de transporte viário não foi estruturado de forma coerente para com uma circulação de pessoas e mercadorias de maneira rápida, eficiente e segura.

A urbanização sem planejamento criou uma situação caótica nas principais capitais do país e suas regiões metropolitanas, com aumento da pobreza e da violência. O processo de modernização da economia brasileira até os dias de hoje, não levou à superação da pobreza e das desigualdades sociais, a modernização aprofundou as desigualdades já existentes geradas num passado distante, pois esteve apoiada numa maior concentração de renda. Apesar da expansão das camadas médias, que apresentam um bom poder aquisitivo e contribuíram para a expansão do mercado consumidor.

Ainda de acordo com Freitas; Ferreira (2010) o envolvimento do Estado e da sociedade civil brasileiras naquilo que condiz ao planejamento e organização do espaço urbano se configura de maneira ineficaz, acompanhado pelo crescimento desordenado e acelerado das cidades, principalmente a partir da década de 1970, resulta em uma insegurança no trânsito cada vez mais preocupante, o que torna os acidentes de trânsito uma das principais causas das mortes urbanas.

A lei n°. 9503/97 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no seu Art. 23 incisos I e II diz que “compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executiva de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados”.

Atualmente muitos são os debates que giram em torno das dificuldades encontradas pelos usuários do sistema de trânsito (ciclista, pedestre, passageiros, condutores, agentes fiscalizadores e policiais militares, que também interagem nesse processo). A conduta no trânsito é uma questão de cidadania responsável, que só pode acontecer com a inclusão do

usuário nesse contexto. O legislador, sensível aos clamores e pressões da sociedade, possibilita a esta a oportunidade, através do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em colaborar e cobrar providências das autoridades de trânsito a respeito das questões que lhe afetam. (ROCHA e SILVEIRA, 2013).

O que reproduz neste contexto faz com que a nossa realidade leva cada vez mais as autoridades, a recorrer ao improvisado como ação mitigadora em relação às causas identificadas e pontuadas no dia-a-dia, e com isso ao passar de cada década, o aumento da população, veículos, ciclistas e pedestre, invariavelmente há de ser feito algo para garantir a utilização do espaço público de forma, que atenda esta demanda.

Dessa forma este trabalho tem como objetivo geral apresentar breve caracterização da urbanização brasileira demonstrando qual a relação desta com o planejamento urbano do município de Jardim/MS.

Os objetivos específicos desta pesquisa são as seguintes primeiramente propor uma alternativa metodológica para se pensar o planejamento urbano, compreender o problema do polo gerador de conflitos nos cruzamentos das vias locais e analisar o porquê da ocorrência desses conflitos e por fim propor soluções para uma maior mobilidade urbana apresentar e discutir possíveis soluções para o problema da referida área proposta no trabalho.

O trabalho está dividido em três capítulos, no primeiro será apresentado os conceitos de espaço urbano, cidade, e urbanização brasileira, de acordo com Sposito (1993) “a urbanização é considerada em sua dimensão temporal. Analisar o processo histórico da urbanização e analisar as sociedades humanas [...] o capitalismo produziu a industrialização como meio para se reproduzir, esta redefiniu a urbanização, e produziu uma nova cidade”.

No segundo capítulo serão expostas às leis e decretos de Trânsitos e órgãos que regem o município de Jardim/MS como, por exemplo, o DETRAN/MS, Polícia Militar de trânsito, Departamento de Trânsito e a Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari.

No terceiro capítulo será exposto o objeto de estudo compreendido entre as ruas 1º de maio, e Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal Rondon seguindo da confluência com a Rua Tenente Ernani de Gusmão até a Rua Tenente Bernardes.

CAPÍTULO I – GEOGRAFIA E ESPAÇO GEOGRÁFICO

Diversas são as discussões a respeito do conceito espaço urbano e cidade, encontramos para esses conceitos várias definições o espaço urbano podendo ser a concretização das relações sociais sobre um ângulo espacial já a cidade passa a ser a forma que se dá às relações sociais concretizadas.

Como cita Cavalcanti (2001, p.15) “[...] falar em produção do espaço é falar desse espaço como componente da produção social em geral, que tem uma lógica, uma dinâmica que é própria dessa produção social, de um modo de produção da sociedade.” A autora lembra ainda que a produção do espaço é contraditória, a cidade por ser considerada uma realização do homem esta em processo de criação a todo o momento.

1.1 Conceito de Espaço

A Geografia possui conceitos os quais podem ser entendidos também por categorias de análise, alguns antigos, outros recentes, mas todos com o mesmo propósito à compreensão da complexidade do mundo. Para Corrêa (2006, p.16) “A geografia tem como objeto de estudo a sociedade que, no entanto, é objetivada via cinco conceitos chave que guardam entre si forte grau de parentesco, paisagem, região, espaço, lugar e território”.

A expressão espaço geográfico ou simplesmente espaço, (...), aparece como vaga, ora estando associada a uma porção específica da superfície da Terra identificada seja pela natureza, seja por um modo particular como o Homem ali imprimiu as suas marcas, seja com referência à simples localização. Adicionalmente, a palavra espaço tem o seu uso associado indiscriminadamente a diferentes escalas, global, continental, regional, da cidade, do bairro, da rua, da casa e de um cômodo no seu interior. (CORRÊA, 1995, p. 15)

Portanto o espaço geográfico de acordo com o autor é a identificação das áreas do globo onde o homem promoveu alterações, e o local de troca entre o homem e o meio, o espaço nunca está estático e sim processo de interação e modificação a todo instante.

Dentre os tipos de Conceitos Geográficos o espaço é o mais abrangente apresenta-se como um todo, este conceito aparece em várias interpretações, pode estar ligado à porção específica da superfície terrestre com a natureza ou através do homem onde se entende que o espaço só existe devido à interação entre o homem e o meio em que se vive. Lisboa (2012)

Milton Santos (1978) reitera que o espaço como categoria não contém uma definição única e nem mesmo as outras categorias, pois as mesmas possuíam diferentes elementos de forma que “toda e qualquer definição não é uma definição imutável, fixa, eterna; ela é flexível e permite mudanças”.

Em sua obra *Por uma Geografia nova* (1978), o conceito de espaço é o seu foco central definido pelo autor como sendo “um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e se manifestam através de processos de funções”. Para (SANTOS, 1978, p. 122).

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida (...) o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente (...) o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 1978, p. 122)

Portanto entende-se que o espaço geográfico é produzido pelo homem a vivência de cada indivíduo é marcada por vínculos afetivos e referenciam socioculturais, produzindo uma sociedade organizada economicamente e socialmente criando através destas perspectivas seus valores no processo da construção do espaço geográfico.

De acordo com Saquet e Silva (2008, p.08) apud Santos (1978) “o espaço, além de instância social que tende a reproduzir-se, tem uma estrutura que corresponde à organização feita pelo homem”. Assim define-se o espaço social como sendo o espaço onde se dá a relação do homem o espaço humano, lugar onde ele produz e reproduz.

1.2 Conceito de Cidade

Para analisar a cidade em uma perspectiva geográfica devemos antes de tudo nos reportarmos à categoria de análise do espaço geográfico, e nele que se dá a relação de transformação do homem e a inserção deste com o meio. Para Santos (2009).

[...] um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá. [...] sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 2009, p. 63)

Neste contexto pode-se perceber que é no espaço geográfico onde se dá às relações e as transformações da produção do espaço através das relações do homem e é dentro deste contexto de uma sociedade organizada e politizada que se tem a cidade.

A cidade pode ser vista sobre vários aspectos, esse objeto provoca várias idéias, conceito de cidade perpassa o tempo das cidades grandes ou pequenas um único objeto, mas que possui características diferentes e por esse motivo frequentemente a palavra cidade vem com o complemento de um adjetivo, por exemplo, cidade de fronteira, cidade grega, cidade colonial, cidade portuária, cidade turística, cidade mineradora, cidade industrial. (LENCIONI, 2008)

Para Lencioni (2008) apud Pereira (2001) a palavra cidade passou séculos sem alteração embora sendo um objeto de mudanças para ele isso só ocorreu devido não se conseguir expressar o movimento e as mudanças constantes, para isso mantém a palavra e acrescenta-se outra para definir do que se trata acrescentando a ela adjetivos: cidade satélite, cidade horizontal, cidade verticalizada, cidade mundial, cidade moderna, cidade administrativa, cidade interiorana, cidade informal entre outros.

A cidade atual é o resultado acumulativo de todas as cidades de antes produzidas pela transformação social ocorrida através dos tempos, para Sposito (1988) os primeiros resquícios do surgimento da cidade se deu no período paleolítico devido o respeito que esses tinham com seus mortos preocupando-se com a sua “moradia” dessa forma os mortos foram os primeiros a terem uma moradia permanente como afirma o autor (...) A cidade dos mortos antecede a cidade dos vivos.

O homem paleolítico mantinha uma relação com a caverna mesmo que esta não fosse uma moradia fixa, porém era seu abrigo, seu local de segurança, de acasalamento e ritos, mostrando dessa forma que o homem já se relacionava com um lugar (caverna) um ponto do espaço, símbolo da sua sobrevivência. Portanto, no paleolítico havia se realizado a primeira condição para o surgimento da cidade, a fixação do homem á terra através do desenvolvimento da agricultura e da criação de animais. Sposito (1988)

Todavia as aldeias, quanto aglomerados precedem as cidades, porém não podem ser consideradas como urbanos devido a sua existência esta ligada á atividade primária (agricultura e criação) ligada à origem da cidade a diferenciação social exige uma complexidade que é possível com a divisão do trabalho.

O conceito de cidade está ligada á dominação no produto das diferenças sociais e não econômicas essa diferença ocorre com a figurada do líder, para a existência da cidade é preciso uma população diferenciada do homem no processo de produção e distribuição, ou seja, uma sociedade de classe.

A cidade, assim, é uma expressão da complexidade e da diversidade da experiência humana. As cidades, em suas configurações, são arranjos produzidos para que seus habitantes – diferentes grupos, diferentes culturas, diferentes condições sociais – possam praticar a vida em comum, compartilhando, nesses arranjos, desejos, necessidades, problemas cotidianos. Elas se formam na e pela diversidade dos grupos que nelas vivem. Elas são o espaço da vida coletiva, pública. São em si mesmas, um espaço público. (CAVALCANTI, 2008, p.149).

A cidade pode ser considerada uma inovação técnica de dominação e organização da produção se organizando através das ordens política, social e econômica, local de vivência de interação de trabalho, lazer, cultural local de produção e reprodução do homem.

1.3 Considerações sobre o processo de Urbanização Brasileira Regional e Local

A Geografia utiliza o conceito de espaço urbano para se referir às cidades, ou seja, a aglomerações populacionais e técnicas. O estudo da cidade e do espaço urbano produzido e transformado pelo homem e intensificado com o processo da industrialização que acarretou na migração do campo para as cidades onde estas se se tornaram palco de transformação e movimentos do sistema capitalista, bem como os fenômenos do cotidiano.

A urbanização com o passar dos séculos evoluiu através das condições econômicas, sociais e políticas, a mudança na organização social que deu origem ao processo de urbanização, os espaços são ocupados de acordo com as condições socioeconômicas e as mudanças nas estruturas dos espaços internos das cidades acarretados pela industrialização.

Para Sposito (1993.n e) “A urbanização é considerada em sua dimensão temporal, analisar o processo histórico da urbanização é analisar a sociedade humana e entender a cidade contextualizada historicamente”. Entende-se que a cidade não esta estática, mas sim em manifestações e materialização no processo de urbanização passando a ser a expressão “espaço temporal” da urbanização e todas as ocorrências do nosso cotidiano.

De acordo com Candiotto; Beltrão (2008)

A urbanização concentra no espaço as forças produtivas e as forças de trabalho, transformando populações dispersas e sistemas descentralizados de direitos de propriedade em imensas concentrações de poder político e econômico que acabam por se consolidar no aparelho legal e militar da nação-Estado. (CANDIOTTO; BELTRÃO, 2008, p. 206).

O espaço urbano onde estão concentrados os fenômenos que ocorrem na cidade mais precisamente os aspectos da contemporaneidade e da realidade que nos cerca como os carros, os prédios, as poluições entre outros fatores que são considerados produções humanas e estão sempre em movimentações causando a compreensão de cidade e espaço urbano como pressupostos da cidadania. A urbanização brasileira surgiu no intuito de procurar responder as necessidades da época colônia metrópole.

De acordo com Sposito (1993) “a urbanização brasileira iniciou-se com a fundação da primeira cidade, todas elas litorâneas”. Devido ao processo de colonização as cidades já tinham uma estrutura urbana para atender as necessidades das novas cidades, quando os interesses internacionais mudam e sustentam a atividade econômica gerando uma nova crise.

Da mesma forma a autora descreve que o processo de industrialização no Brasil acelerou o ritmo do crescimento urbano, fator este que intensifica com o êxodo rural, campo/cidade, contribuindo para este processo industrial, proporcionando assim o crescimento do número de cidades.

A urbanização a partir do século XVII (revolução industrial) passou a um ritmo acelerado, primeiramente nos países desenvolvidos e em seguida nos subdesenvolvidos. A urbanização brasileira em decorrência da industrialização intensificou-se a partir de 1950 a industrialização também contribuiu de maneira significativa em outras atividades econômicas tais como comércio, serviço e transporte.

A circulação de veículos automotores público e privados e de pedestre cresceu com a urbanização intensificada, sendo necessárias políticas públicas visando infraestrutura adequada, Leis e Decretos Normas e gestão de Trânsito para uma maior fluidez da circulação de veículos e pedestre.

A demanda crescente de número de veículos e de pessoas nas grandes cidades dificulta serviços de infraestrutura urbana como o transporte à expansão das cidades leva cada vez mais as pessoas para as periferias assim as pessoas precisam se deslocar a uma grande distância aumentando a quantidade de congestionamento, acidentes, gasta com transporte público.

Atualmente vemos uma rede de transporte e de mobilidade ineficiente a toda a população dos grandes centros urbanos do país é necessário tecer um planejamento adequado a atender o deslocamento da população. Para Andrade (2005) o Brasil apresenta grandes pluralidades, singularidades e contrastes de natureza não só cultural, mas de aspectos socioeconômicos e geográficos.

As qualidades de vida da população nas cidades de grande e médio porte são afetado devido o aumento populacional os problemas referentes ao transporte urbano fatores esses como o aumento desordenado da frota de veículos, onde acarreta acidentes, poluição ambiental, desgaste humano, falta de planejamento para a mobilidade urbana entre outros fatores. Com o passar do tempo as cidades ganharam mais pessoas e por essa razão as cidades enfrentam cada dia mais as questão difíceis relacionada à mobilidade urbana (aumento de veículos, aumentos acidentes, aumento da poluição urbana entre outras) dentre outros gerando, assim a dificuldade crescente de deslocamento de pessoas e de veículos motorizados.

Para Kneib, 2012.

O sistema de transporte proporciona o deslocamento das pessoas, enquanto a organização territorial e das atividades sobre o território produz e atrai os fluxos que devem ser atendidos por esse sistema. Assim tais elementos – sistema de transporte e atividades são os basilares a serem planejados e analisados quando se trata de Mobilidade Urbana. (KNEIB, 2012 p.71)

De acordo com informações do DENATRAN (2001) o processo e urbanização, as atividades socioeconômicas e culturais antes localizadas em áreas centrais foram se reorganizando numa estrutura socioespacial cada vez mais dispersa pelas cidades grandes e médias isso acarretou a necessidade de se percorrer maiores distancias através de transportes motorizados.

O problema em questão é que a estrutura viária não cresceu conforme a demanda da frota de veículos devido um planejamento urbano inadequado um poder público ineficiente em suas ações para amenizar os problemas de circulação especialmente nos grandes centros do Brasil.

A região Centro - Oeste a partir da década de 70 foram incorporados a economia nacional, possibilitando a expansão da fronteira agrícola para a região e a modernização da indústria, a produção de bens duráveis determinando a demanda por infra-estrutura de transportes.

A região Centro - Oeste ganha importância a “partir da expansão da fronteira agrícola, pelo processo de integração do mercado nacional via rodovias, que sedimenta o mercado nacional, ao permitir que regiões, até então “isoladas” no interior passem a contar

como transporte regular de cargas e passageiros”. (PAVÃO, 2005), permitindo assim que a fronteira agrícola do Brasil fosse alargada tendo como o principal fator o transporte rodoviário.

Esse processo desempenhado pela rede urbana a partir dos anos 70 na estruturação do espaço regional – urbano se destaca alguns processos de ocupação do centro Oeste como: a implantação de rodovias, melhorias em estrada rodoviárias, investimento no setor público (federal e estadual).

Segundo Pavão (2005). O Plano de metas de Juscelino Kubtschek (1956-1960) com investimentos federais com a implantação de rodovias que cortam o Estado de Norte a Sul, de leste a Oeste, cuja pavimentação é realizada durante os governos militares (1964-1985). As principais rodovias federais em Mato Grosso do Sul são as seguintes: BR-262, BR-163, BR-267, BR-060.

Portanto a evolução urbana do Mato Grosso do Sul aconteceu de acordo com a economia do sul de Mato Grosso baseada, na produção pecuária demanda de carne na região metropolitana e na agricultura incapaz de atender a demanda interna para isso a transformações da sociedade brasileira influenciaram a vida da região, com o processo de urbanização, que alterou o modo de vida sócio-econômica (Rural para urbana).

O processo de redefinição regional e integração nacional realizadas no estado trouxeram até a região onde esta localizada a cidade de Jardim/MS de acordo com Gomes (2012, p.31) “O município de Jardim/MS bem como o estado de Mato Grosso do Sul, tem sua dinâmica de urbanização orientada pelas novas formas pelo qual o capital passou a se reproduzir no país, após meados do século XX.”

O núcleo urbano do município de Jardim /MS se desenvolveu através da construção da rodovia à margem do rio Miranda pela então Comissão de Estradas de Rodagem nº3 CER 3 responsável pelos primeiros aglomerados urbanos.

A urbanização do município de Jardim/MS ocorreu por meio a modernização do campo e os subsídios aos trabalhadores perante as novas técnicas de infraestrutura passando dessa forma o trabalhador passa a migrar do campo para a cidade contribuindo assim para o êxodo rural, dessa forma a população urbana de Jardim/MS se intensificou, causando assim a reestruturação urbana, sendo em aspectos positivos e negativos no mesmo momento que este crescimento favorece alguns, a população de baixo poder aquisitivos não conseguem se manter nos grandes centros, instalando-se em lugares mais afastados da área central do município de Jardim/ MS.

CAPITULO II - ORIGEM DO TRÂNSITO

O trânsito é um direito de todas as pessoas e compreende aspectos voltados à segurança, a mobilidade urbana, à qualidade de vida e ao universo das relações sociais nos espaços públicos. (RICKEN, 2011)

De acordo com o art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2009, p.21) “Considera-se como trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito¹.

Ainda para o CTB o trânsito é considerado a movimentação de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Portanto o Código de Trânsito Brasileiro definido de acordo com o CTB é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma através de veículos ou animais, também isolados ou em grupos.

Percebe-se que para tudo utiliza-se o trânsito, este é o espaço onde acontece o movimento de pessoas, veículos e animais, esta movimentação constitui o trânsito independente do local é um espaço coletivo onde todos têm direitos e deveres é um local onde as pessoas podem conviver e se comunicar e por isso há a necessidade que haja respeito e compreensão entre todos que participam desse espaço.

Portanto o exercício de cidadania e convivência tanto nas grandes cidades como nas cidades de pequeno porte podemos considerar o nosso objeto de estudo a adoção de medidas de intervenção para a melhoria da qualidade da mobilidade urbana na área central do município de Jardim/MS.

2.1 Trânsito e a Legislação Brasileira

Existem diversos tipos de regras de trânsito essas servem para normalizar a vida das pessoas no trânsito, ou seja, para ordenar a circulação, conduta de veículos e pedestres, essas regras devem estar baseadas dentro das normas vigentes do país, para não ferir nenhum direito

¹ Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>> Acessado em 28/08/2014

das pessoas ou das normas estabelecidas e especificadas dentro dos diversos ramos do direito (Constitucional, Penal, Civil, Administrativo, etc.)².

Cabe á Policia Militar (PM) ou agente de trânsito exercer suas atividades de policiamento ostensivo de trânsito, deve fazer cumprir essas regras, normas e leis que devem ser seguidas à risca para que todos possam ser beneficiados com um trânsito seguro.

Portanto existe nas Normas Legais que regem o trânsito brasileiro esse ordenamento em hierarquia são os seguintes:

- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL e emendas
- CONVENÇÃO SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO DE VIENA (CTV);
- REGULAMENTAÇÃO BÁSICA UNIFICADA DE TRÂNSITO, (1993) RBUT;
- CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB);
- LEIS E DECRETOS incorporáveis ao CTB;
- LEIS E DECRETOS-LEI não incorporáveis ao CTB;
- RESOLUÇÕES, PARECERES E DECISÕES DO CONTRAN.

2.2 Normas Gerais que Regem o Trânsito

Lei fundamental e suprema do país, a Constituição da República Federativa do Brasil, foi promulgada em 5 de outubro de 1988. A Constituição de 1988 pode ser considerada o auge de todo o processo de redemocratização brasileiro.

No seu Capítulo II, Artigo 22 inciso XI, diz que: *apenas compete a União legislar sobre trânsito e transportes*. A proibição a que a constituição se refere, são aos Estados Federados e municípios em legislar sobre trânsito, exceto, nos casos já previstos em leis e emendas complementares que tratam sobre o trânsito, para assuntos correlatos.

2.3 Convenção Sobre Trânsito Viário (CTV)

A Convenção sobre Trânsito Viário (CTV) refere-se a um acordo internacional celebrado em Viena, a 08 de novembro de 1968, entre os países participantes da Convenção de Viena, onde todos os países participantes se obrigaram a cumprir o que ali foi estabelecido,

²Disponível em < <http://www.transitobr.com.br> > Acessado em 28/08/2014

devendo a sua legislação de trânsito, se basear no que foi convencionado. O Brasil foi um desses países participantes e, dessa convenção, saiu a Convenção de Trânsito Viário.

A CTV visou facilitar o trânsito viário internacional e aumentar a segurança nas rodovias, criando regras que devem ser seguidas por todos os condutores de veículos quando trafegarem em qualquer um desses países. Essas regras são iguais em todos os países entre as Normas estão.

- Obrigatoriedade e unificação de procedimentos e normas de segurança no trânsito;
- Definições específicas de termos técnicos;
- Introdução de novos equipamentos obrigatórios;
- Prevalência entre sinais de trânsito; e etc.
- Normas de circulação e conduta;

Cabem ressaltar que a (CTV) introduziu diversas inovações sendo que as normas que nela existem Prevalece sobre o CTB, naquilo que for conflitante.

2.4 Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (RBUT)

A Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (RBUT) foi aprovada em Decreto Legislativo de 03 de agosto de 1993 e dispõem sobre a execução do Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 29 de setembro de 1992.

A RBUT foi criada exclusivamente para facilitar a circulação de veículos existente entre os países integrantes do MERCOSUL, para que não houvesse diferenças entre as normas de trânsito entre esses países integrantes desse tratado. Desse modo aprovou - se as Normas sobre a Circulação de Veículos Comunitários do MERCOSUL de uso particular exclusivo de turista³.

³ Ibid

2.5 Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro CTB Foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e alterado pelas Leis nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998 (referente, principalmente, a artigos vetados) e Lei nº 9.792/99. O CTB é um documento legal que define as atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, nele estão contidos as normas, regras, procedimentos, definições e tudo que vai regular o trânsito.

Para o CTB “Considera-se como trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Portanto o CTB fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelecem normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema.

2.6 Leis Incorporáveis e não Incorporáveis ao (CTB)

De acordo com RICKEN, (2011) Leis incorporáveis ao CTB são Leis isoladas que trata do assunto trânsito, mas o seu texto faz referência e interfere diretamente no CTB, onde são incorporáveis a este.

Um exemplo foi a Lei que alterou alguns artigos e deu nova redação a outros, foi a Lei nº 9.602 de 21/01 de 1998, como também a Lei 9.792 de abril de 1999 que revogou o artigo 112 (obrigatoriedade do Kit de primeiros socorros). As Leis incorporáveis passam a ter seu texto incluído no texto do CTB ou os modifica diretamente o texto original.

Da mesma forma existem Leis e Decretos não incorporáveis ao CTB são leis que também tratam do assunto trânsito, mas o seu texto não faz referência e nem interfere diretamente no CTB, ou seja, não passam a fazer parte dele, são Leis isoladas que tratam do assunto trânsito, dentre elas estão:⁴

- A que permite a remoção de vítimas e veículos do local em casos de acidentes (5.970);
- O que aprova o Regulamento para Transporte de Produtos Perigosos;

⁴ ibid

2.7 Resoluções, Pareceres e Decisões do (CONTRAN)

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é o órgão responsável por coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades. É o CONTRAN o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito⁵.

De acordo com Art. 12, I do CTB, estabelecerá as normas regulamentares referidas essas normas serão editadas através de Resoluções, pareceres e decisões, do total, existem resoluções que alteram, acrescentam ou revogam parcialmente outras resoluções,

Existem outras que versam sobre os mais variados assuntos, pois como trânsito é dinâmico e a indústria automobilística esta sempre a procura de novas tecnologias para os seus veículos, assim como empresas de tecnologias em geral, estão sempre lançando novos produtos no mercado, há a necessidade da legislação de trânsito em acompanhar essas mudanças de maneira rápida, e essa maneira de atualização é através das resoluções⁶.

Alem das Resoluções do CONTRAN, poderão ser baixadas ainda Resoluções dos Conselhos Estaduais CETRAN e do Distrito Federal, ou Instituições Normativas, devendo para isso, seguir o princípio da publicidade.

O CTB em seu Art. 14, II, dá competência aos Estados para adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da lei federal (RICKEN, 2011)

2.8 Sistema Nacional de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) relata que o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

De acordo com o Art. 5º do (CTB) O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades⁷.

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)

⁵Disponível em < <http://www.detran.ms.gov.br>> Acessado em 30/08/2014

⁶Disponível em < <http://www.transitobr.com.br>> Acessado em 30/08/2014

⁷ <http://www.terra.com.br>

- Estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito e fiscalizar o seu cumprimento.
- Fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.
- Estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.⁸

2.9 Órgãos Integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (Contran) e (Cetran)

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), é o órgão responsável por coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades, responsável pela regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro CTB.

A competência do CONTRAN se acha definida no Art. 12 do CTB. Além desses, outros artigos dispõem sobre a competência do órgão máximo normativo, coordenador do sistema e consultivo.

Já o Conselho Estadual de Trânsito CETRAN é o órgão colegiado estadual componente do Sistema Nacional de Trânsito. Como gestor, tem papel coordenador, normatizador, consultivo e recursal em 2ª Instância. Os assuntos que tratem de interesse nacional devem ser repassados ao Contran para que este dê o parecer final.

2.10 Órgãos Executivos de Trânsito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, (DENATRAN), (DETRAN), (CIRETRAN)

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) é o órgão responsável em cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito nacional. É o órgão executivo máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

O Departamento Estadual de Trânsito DETRAN é uma autarquia do Poder Executivo Estadual que fiscaliza o trânsito de veículos terrestres em suas respectivas jurisdições, no

⁸ <http://www.denatran.gov.br>

território Brasileiro. Entre suas atribuições está a determinação das normas para formação e fiscalização de condutores.

A Circunscrição Regional de Trânsito, conhecida como CIRETRAN são órgãos dos DETRAN nos municípios do interior dos estados, tem a responsabilidade de exigir e impor a obediência e o devido cumprimento da legislação de trânsito no âmbito de sua jurisdição.

Referente ao município de Jardim/MS o Departamento de Trânsito Municipal por meio de convênio estabelecido entre o órgão executivo DETRAN/MS e Prefeitura Municipal de Jardim/MS fica estabelecido que a competência privativa da fiscalização e operacionalização do sistema viário do perímetro urbano esta no Artigo 24 e seus incisos do CTB lei 9503/97.

Cabem ao Departamento de Trânsito por meio de Diretor executivo nos limites de sua competência todas as expedições e regulamentação da operacionalização da utilização das vias públicas bem como a fiscalização e as penas previstas pelas infrações de trânsito cometidas por condutores e pedestres

CAPÍTULO III–A PRODUÇÃO DAS ÁREAS DE CONFLITOS DO CENTRO DO MUNICÍPIO DE JARDIM/MS: ÁREA DE ESTUDOS

Segundo Rocha e Silveira (2013) houve o registro de um elevado índice de mortes no trânsito brasileiro e dessa forma se intensificaram os debates e discussões dos órgãos responsáveis já que se trata de vários segmentos que possuem como objetivo principal a busca por resposta mais concreta referente ao cotidiano do trânsito dos países e municípios.

Considerando a forma quantitativa que o estudo requer em relação aos fatores a serem pesquisados buscando compreender e traçar um ordenamento dos segmentos concentradores dos conflitos, e suas causas e a proposição de solução ao problema trabalhado na área central do município de Jardim/MS (ver figura 01).

A cidade de Jardim/MS se “localiza na região sudeste de Mato Grosso do Sul a 230 km da capital Campo Grande, nas seguintes coordenadas geográficas: latitude 21°28’49” S e longitude: 56°08’17”.



Figura: 01 Localização do município de Jardim/MS
Fonte: Plano diretor

Tem como principais rios: o Rio da Prata, Rio Miranda, Rio Verde, Rio dos Velhos e Rio Perdido, tem como vegetação original o cerrado e campos limpos, com um clima subtropical úmido.

A temperatura varia de 15°C a 39°C e a precipitação pluviométrica de 1750 a 2000 mm. E tem uma população de 25.328 habitantes de (IBGE/ 2014) taxa de crescimento de 1,73%, com grau de concentração urbana de 92,96%, população alfabetizada de 88,68% acima de 15 anos, com uma densidade demográfica de 8,99 hab.km².

A área estudada será a Rua 1º de maio, Rua Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal Rondon confluência com a Rua Tenente Ernani de Gusmão até a Rua Tenente Bernardes como pode ser visto Ver figura em 02 abaixo a planta do município de Jardim/MS e a área de polo de conflito. Devido ao número significativo de acidentes, e a utilização das vias em fluxos e contra fluxos ocasionando o crescimento da frota de veículos e da população juntamente com o fluxo de veículo e a precariedade do planejamento urbano dando ênfase para os pontos críticos de acidentes e conseqüentemente o *stress* entre pedestres e condutores levanta a necessidade de encontrar um equilíbrio entre os mesmos atores.

JARDIM - MS

Localização área de polo de conflito



Fonte: Pesquisa de Campo

No município de Jardim/MS ocorre um aumento significativo na sua frota de veículos o crescimento de usuários das vias Públicas e a ausência de um planejamento capaz de aperfeiçoar a sua utilização com equidade é fator determinante a levar os condutores refletir sobre a precária sinalização da área central fatores esses agravantes na incidência de acidentes no trecho em diagnóstico. De acordo com a figura 03 que mostra a de pontos de conflitos existente na área central onde vemos pedestre, carros, ciclista, motociclistas no mesmo espaço, o que por inúmeras vezes acarretou acidentes.



Figura 03: Rua 1º de maio, Rua Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal Rondon
Fonte: Pesquisa de Campo.
Org: LEITE, 2014

Outro fator que podemos observar é que o polo de conflito ocorre principalmente no horário de pico às 11h: 00 min horas e às 17h: 00min horas, onde dificulta o trânsito na área central. Ver figura 03.



Figura 04: Congestionamento da Rua 1° de Maio
Fonte: Pesquisa de Campo.
Org: LEITE, 2014

Com o aumento de veículos que transitam pelas ruas da cidade de Jardim/MS o planejamento urbano do município de Jardim e seus Gestores ainda não adequaram as vias urbanas para esse crescimento populacional e da frota de veículos dessa forma a cidade não está adequada a esse novo crescimento. Assim a tabela 1 refere-se ao aumento da frota de veículos no estado do Mato Grosso do Sul nos últimos 11 anos, segundos dados do DENATRAN a aumento é superior a 100% no estado do MS. Ver tabela 01.

TABELA 01: EVOLUÇÃO NOS ULTIMOS ONZE ANOS DA FROTA NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL.

| ANO | TOTAL DE VEÍCULOS |
|------------|--------------------------|
| 2004 | 549.446 VEÍCULOS |
| 2010 | 944.936 VEÍCULOS |
| 2014 | 1.273.308 VEÍCULOS |

Fonte: www.denatran.gov.br/frotatotal.htm

Org. LEITE, I.M, 2014

A tabela 02 mostra a evolução da frota no município de Jardim/MS nos últimos 11 anos, pela comparação percebe-se um aumento de mais de 100% na frota do município segundo informações obtidas junto ao DENATRAN. Ver tabela 02.

TABELA 02: EVOLUÇÃO NOS ULTIMOS ONZE ANOS DA FROTA NO MUNICIPIO DE JARDIM/MS

| ANO | TOTAL DE VEÍCULOS |
|------------|--------------------------|
| 2004 | 4.971 VEÍCULOS |
| 2010 | 8.174 VEÍCULOS |
| 2014 | 11.237 VEÍCULOS |

Fonte: www.denatran.gov.br/frotatotal.htm

Org. LEITE, I.M, 2014

Tendo em vista os dados obtidos percebe-se que a frota de veículos existente atualmente no estado e no município é resultante do aumento da população o crescimento das

ciudades os bairros cada vez mais distante dos centros justificam este comportamento, em asseguras que a população possa garantir o seu deslocamento em condições próprias, onde a ausência do poder público na forma do estado não garante à mínima infraestrutura viária pública a sociedade e aos trabalhadores gerando assim grande fluxo frota de veículos de passeio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As considerações finais deste trabalho nos remetem a questão levantada pela problemática aqui sustentada, uma vez que os impactos contingenciados do objeto de estudos no qual o crescimento desordenado do município de Jardim/MS e o aumento do número de veículos em circulação são fatores que geraram os polos de conflitos na área central do município, tornando-o de certa maneira inseguro a todos os seus condutores e usuários das vias públicas.

Os habitantes e os demais que por aquele local necessitam trafegar diante do que fora enfocado, através de conceitos, informações históricas, dados estatísticos e opiniões técnicas, o presente estudo conclui que os congestionamentos nos horários indicados trazem significativos impactos ao centro, a seus habitantes e a outros que por ela trafegam, que podem ser facilmente percebidos pelo trabalho de campo apresentado, e dados obtidos junto aos Órgãos Competentes de trânsito em todas esferas.

Diante de tal realidade, impõe-se a necessidade da prática de mudanças no local em tela com a implantação das ações mencionadas como alternativas de enfrentamento à estrutura de mobilidade existente, a fim de proporcionar à cidade de Jardim/MS, e aos seus cidadãos, que nela trafegam e aos visitantes que ela recebe.

Seja dotada de uma estrutura eficiente e moderna de trânsito, que proporcione bem-estar e qualidade de vida, que traga benefícios a sua economia ao invés de prejuízos e que preserve o meio ambiente, tornando esse pólo gerador de conflito, uma ação incontinente, que trabalhe o planejamento urbano do município.

Criando políticas para amenizar os conflitos existentes no trânsito municipal principalmente, no local específico do estudo entre as Ruas 1º de maio, Rua Tenente Bernardes e Travessa Washington Luis até a Rua Marechal Rondon confluência com a Rua Tenente Ernani de Gusmão até a Rua Tenente Bernardes.

Portanto concluímos que para um bom andamento do município e primordial que se tenha poder público atuante, porém no município de Jardim/MS não consegue ampliar e se adequar uma infraestrutura viária que acompanhe o crescimento da circulação de veículos automotores para uma maior integração do seu espaço urbano.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANDRADE, E. P de. **Análise de Métodos de Estimativa de Produção de Viagens em Pólos Geradores de Tráfego**. 2005. 135 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO DENATRAN-RENAEST, 2006. Disponível em:
<<http://www.denatran.gov.br>>.

BRASIL, **Código de Transito Brasileiro** Lei nº9. 503, de 23-9-97 2º edição – Brasília: DETRAN, 2006.

BRASIL. IBGE. **Censo Demográfico, 2010** Disponível em:<<http://www.ibge.gov.br/censo>>

CAVALCANTI, Lana de Souza. (Org.). **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano em Goiânia**. Goiânia: Editora Alternativa, 2001.

CAVALCANTI, L. **A geografia escolar e a cidade: Ensaio sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana**. Campinas: Papyrus Editora, 2008.

CORREIA, R.L. **Espaço, um conceito-chave da Geografia**. In: CASTRO, I. E., CORREA, R. L. e GOMES, P. C. C. (orgs.). *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995..

DENATRAN: FGV, 2001. 84 f. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>. Acesso em: 16 out. 2008.

FREITA, M. de P; FERREIRA, D. L. **ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL E EM UBERLÂNDIA (MG): Análise do Comportamento e a Forma de Utilização deste Indicador para a Gestão da Mobilidade Urbana: Revista Eletrônica de Geografia**, v.2, n.5, p.114-133, nov. 2010.

GOMES, I.R.P. **O Processo de Produção dos Vazios Urbanos na Cidade de Jardim-MS**, Universidade de Mato Grosso do Sul, Jardim-MS. 2012.p150.

KNEID, E. C. **MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA: DO PANORAMA GERAL AO CASO DE GOIÂNIA** Revista UFG / Julho 2012 / Ano XIII nº 12

LENCIONI, S. **OBSERVAÇÕES SOBRE O CONCEITO DE CIDADE E URBANO** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 24, pp. 109 - 123, 2008.

MANUAL de procedimento para o tratamento de pólos geradores de tráfego. Brasília:

MOTA, S. **Urbanização e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: ABES 1999.

RESOLUÇÃO Nº 160, DE 22 DE ABRIL DE 2004. Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro.

ROCHA, D.D.; SILVEIRA J, S. **Análise dos fatores de risco no trânsito na BR 316 trecho Marituba**, UNIVERSIDADE DA AMAZÔNIA – UNAMA CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLOGIA – CCET CURSO DE ENGENHARIA CIVIL, Belém, 2013.

SANTOS, M. A **Urbanização Brasileira**. 3 ed. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUCITEC,1988, p.64-65.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SAQUET , A. M; Silva, S,S Geo UERJ - Ano 10, v.2, n.18, 2º semestre de 2008. Disponível em <[http:// www.geouerj.uerj.br/ojs](http://www.geouerj.uerj.br/ojs)>

SILVA, J. A. do **Direito Urbanístico Brasileiro**. 2ª ed. rev. At. 2ª tiragem. São Paulo MALHEIROS EDITORES, 1997.

SPOSITO, M. E. B. **A Urbanização no Brasil**. Geografia. São Paulo. CENP, 1993, P.61-78

ENDEREÇOS ELETRÔNICOS

<http://www.ibge.gov.br>

<http://www.polis.org.br>

<http://www.ibam.org.br>

<http://www.proec.ufg.br>

<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org>