

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS HUMANAS

Ítalo Policiano Rossi

**O TRÂNSITO COMO ESPAÇO PÚBLICO E AS QUESTÕES DE MOBILIDADE URBANA NA CIDADE
DE JUIZ DE FORA**

Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel (Trabalho de Conclusão de Curso). Orientador: Prof. Dra. Cristina Dias da Silva.

Juiz de Fora
2018

DECLARAÇÃO DE AUTORIA PRÓPRIA E AUTORIZAÇÃO DE PUBLICAÇÃO

Eu, **ÍTALO POLICIANO ROSSI**, acadêmico do Curso de Graduação Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, regularmente matriculado sob o número 201673080A, declaro que sou autor do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado **O TRÂNSITO COMO ESPAÇO PÚBLICO E AS QUESTÕES DE MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE JUIZ DE FORA**, desenvolvido durante o período de 05/03/2018 a 10/07/2018 sob a orientação de CRISTINA DIAS DA SILVA, ora entregue à UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA (UFJF) como requisito parcial a obtenção do grau de Bacharel, e que o mesmo foi por mim elaborado e integralmente redigido, não tendo sido copiado ou extraído, seja parcial ou integralmente, de forma ilícita de nenhuma fonte além daquelas públicas consultadas e corretamente referenciadas ao longo do trabalho ou daquelas cujos dados resultaram de investigações empíricas por mim realizadas para fins de produção deste trabalho.

Assim, firmo a presente declaração, demonstrando minha plena consciência dos seus efeitos civis, penais e administrativos, e assumindo total responsabilidade caso se configure o crime de plágio ou violação aos direitos autorais.

Desta forma, na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Juiz de Fora a publicar, durante tempo indeterminado, o texto integral da obra acima citada, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação do curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas e ou da produção científica brasileira, a partir desta data.

Por ser verdade, firmo a presente.

Juiz de Fora, ____ de _____ de _____.

Ítalo Policiano Rossi

Marcar abaixo, caso se aplique:

Solicito aguardar o período de () 1 ano, ou () 6 meses, a partir da data da entrega deste TCC, antes de publicar este TCC.

OBSERVAÇÃO: esta declaração deve ser preenchida, impressa e **assinada** pelo aluno autor do TCC e inserido após a capa da versão final impressa do TCC a ser entregue na Coordenação do Bacharelado Interdisciplinar de Ciências Humanas.

O TRÂNSITO COMO ESPAÇO PÚBLICO E AS QUESTÕES DE MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE JUIZ DE FORA

Ítalo Policiano Rossi¹

RESUMO

Levando em conta que o trânsito é uma das principais formas dos indivíduos experimentarem o *espaço público*, ele se torna um importante componente da coletividade urbana, um espaço onde cidadãos com interesses mais distintos, se encontram e interagem orientados por uma legislação que promove a igualdade dos seus direitos.

Este artigo aborda reflexões acerca do principal modelo de transporte adotado pelo país, o rodoviário. Visando demonstrar, portanto, como este modelo deixou de ser um instrumento de nivelamento, no que diz respeito à mobilidade urbana, para se tornar um elemento de distinção social.

Adotando a cidade de Juiz de Fora como foco do estudo, faremos uma análise dos modelos de transporte utilizados pela população ao longo da história da cidade, para demonstrar a urgência de se adotar alternativas que atendam melhor aos anseios e às necessidades de mobilidade urbana da população. Vamos refletir o quanto uma infraestrutura que privilegia os automóveis, faz do espaço público da cidade, um local pouco democrático, que limita a capacidade dos indivíduos se deslocarem, aumentando a distância social dos moradores desta cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Trânsito. Mobilidade Urbana. Pedestre. Automóvel. Espaço Público.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo visa discorrer sobre o atual cenário do trânsito na cidade de Juiz de Fora e discutir os impactos da adoção de um modelo estritamente rodoviário para a mobilidade urbana da cidade.

Serão abordados assuntos relacionados à interação do trânsito com o espaço público; ao automóvel e o seu valor simbólico; e ainda será possível discutirmos questões relacionadas à educação para o trânsito.

No que tange a busca de dados, foram utilizados os portais virtuais Scielo e Google Acadêmico, através de algumas palavras-chave como: Mobilidade Urbana, Trânsito, Espaço Público, Automóvel, Pedestre, no contexto de Juiz de Fora. Também foi consultada uma literatura que possibilitasse a análise crítica da utilização do espaço público voltado para as dinâmicas sociais que envolvem o trânsito e a mobilidade urbana. Exemplos desses livros são: *A Elite do Atraso: da escravidão à Lava Jato*, do professor e sociólogo Jesse Souza que é uma obra crítica ao clássico, *Raízes do Brasil* de Sergio Buarque de Holanda, e que visa desconstruir a ideia, antiga e já sedimentada, de que a corrupção está localizada essencialmente no Estado ou na política, enquanto a corrupção real é praticada pela elite do Mercado com a intenção de perpetuar as diferenças sociais e as vantagens que essa elite dispõe nessa relação de classes. Outro livro também consultado é o do polímata brasileiro, Gilberto Freyre, que leva o nome de *Sobrados e Mucambos*, de onde foram retiradas referências do passado urbano das grandes capitais brasileiras. Já outro livro, *Fé em Deus e pé na tábua: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, do antropólogo e professor Roberto Da Matta serviu como referência para as questões relacionadas diretamente ao trânsito, já que se trata de um estudo encomendado pelo governo do estado do Espírito Santo, a fim de minimizar os acidentes relacionados ao trânsito daquele local. Além de sites institucionais como: IBGE, DENATRAN, IPEA e o da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, para colher dados que embasassem as estatísticas utilizadas no presente artigo.

Este estudo foi elaborado através de uma revisão bibliográfica do tipo narrativa. Tal método consiste numa investigação ampla da literatura publicada sobre o tema, visando uma articulação maior entre os construtos aqui eleitos. Tais tipos de publicações são “apropriadas para discutir e descrever o desenvolvimento ou o ‘estado de arte’ de um determinado assunto, sob o ponto de vista teórico ou contextual.” (Rother, 2007). Após as leituras e coleta de dados, foram feitos fichamentos com o intuito de organizar o material por assuntos específicos facilitando a condensação do tema.

A pretensão de escrever um artigo sobre o trânsito e a mobilidade urbana de Juiz de Fora, foi motivada pela experiência de trabalho que tive entre o ano de 2008 e 2015, como instrutor de direção, e pelo meu interesse em continuar atuando nessa área. A cada dia no trabalho, me deparava com inúmeras situações que

¹ Graduando em Ciências Humanas pela Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF. E-mail: italorossi@hotmail.com. Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel. Orientadora: Prof. Dra. Cristina Dias da Silva.

me fariam levantar questões sobre esse ambiente. Resolvi pesquisar e buscar compreender algumas das relações que envolvem esses assuntos do cotidiano da cidade. Percebi que esse é um tema que se articula com muitas outras áreas do Estado. Quando falamos de trânsito, abrangemos áreas como: saúde pública, educação, infraestrutura, sustentabilidade, segurança, bem estar social, mobilidade, entre outras. Por se tratar de um mote tão importante e com impacto direto na realidade das pessoas, é fundamental adotarmos diretrizes de curto, médio e longo prazo, que possam contribuir para o desenvolvimento contínuo desse espaço. Não se trata de priorizar um modelo de transporte em detrimento a outro, trata-se de desenvolver, em conjunto, todos aqueles que são possíveis dentro de cada contexto.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. UM BREVE PANORAMA DO TRÂNSITO NO PAÍS

Foi através da lei 9.503, de setembro de 1997, que entrou em vigor o último Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dentre os muitos desafios ligados a regulamentação do trânsito, o CTB especificou que seja responsabilidade dos órgãos e entidades ligadas ao Sistema Nacional de Trânsito, adotar medidas destinadas a assegurar o direito dos brasileiros ao trânsito seguro, seja como pedestre, ciclista ou motorista. Portanto é atribuição do Estado, promover ações educacionais, de infraestrutura e de fiscalização, que venham contribuir para manutenção de um ambiente seguro e eficaz relacionado ao exercício do trânsito. Porém no país, morrem cerca de 40 mil pessoas por ano no trânsito, segundo estatísticas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2013). Esses números refletem então, o tamanho do desafio que nós, cidadãos e agentes públicos, precisamos enfrentar para mudar esse cenário.

De acordo com o primeiro artigo do CTB,

Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997, Art. 1º, Parágrafo 3º).

Ainda levando em conta o referido artigo, “*Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga*”. A partir dessas definições a respeito do trânsito é que o presente artigo se desenvolve. Utilizando a cidade de Juiz de Fora como objeto de estudo, abordaremos aspectos relacionados ao trânsito, à mobilidade urbana e ao Espaço Público desta, a fim de promover o debate sobre tais questões.

O trânsito dispõe de três partes como sendo os seus principais pilares, que, invariavelmente e a todo o momento, se complementam e o constitui. A primeira delas - e aqui não se atribui a ordem de apresentação ao papel de relevância que cada parte tem no todo - a engenharia de trânsito, é responsável por todo o escopo de infraestrutura das vias, destinadas ao fluxo de pessoas e cargas. Cabe a ela o planejamento, construção, manutenção, sinalização e adequação de toda a estrutura viária às normas nacionais e internacionais estabelecidas (ABNT/CB-016 e Convenção de Viena)², de forma a garantir segurança e acessibilidade de todos os cidadãos enquanto transitam pelo espaço público. A segunda parte, abrange as leis que regulamentam o trânsito, e todos os órgãos e entidades envolvidos em sua fiscalização, a fim de assegurar o cumprimento da legislação pertinente (CTB). E o terceiro pilar é a educação no trânsito, formada pelo capital humano, pelas ações educativas promovidas sobre o trânsito, em diversas áreas da sociedade e por todo o processo de aprendizagem ao qual o cidadão se submete para obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH). Essas partes, necessariamente precisam estar alinhadas e atuando de maneira plena, para que se obtenham os

(²) - ABNT/CB-016 - Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego – (Âmbito de atuação: Normalização no campo de transporte e tráfego compreendendo transporte de carga e de passageiros, sinalização viária, pesquisa de tráfego e comportamento no trânsito, no que concerne a terminologia, requisitos, métodos de ensaio e generalidades).

- Convenção sobre o trânsito viário de Viena - Celebrado em Viena, a 08 de Novembro de 1968, é um acordo internacional criado entre os países participantes, a fim de facilitar o trânsito viário internacional e aumentar a segurança nas rodovias. Foram criadas regras comuns a todos os países participantes e se referem, dentre outros tópicos, à: Definições do que é considerada legislação nacional, área urbana, veículo, pista, bordo da pista, faixa de trânsito, interseção, dentre outros itens relacionados ao trânsito; Obrigações a serem adotadas a fim de se proporcionar um trânsito seguro em território internacional; Sinalização; Regras de trânsito internacionalizadas para prover um fluxo adequado de veículos, independente de sua localização. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d86714.htm

resultados esperados, no que diz respeito à conservação da vida e à segurança dos usuários desse espaço público.

O modelo rodoviário foi a escolha nacional no que se refere ao transporte de pessoas e cargas em nosso território, e isso colaborou para que todas as alternativas à esse modelo fossem precarizadas. Levando em conta puramente os aspectos econômicos, e por consequência deixando de lado os aspectos relacionados à segurança e eficiência, essa escolha favoreceu a indústria automobilística e os acordos firmados com o governo das décadas de 50 e 60, mas deixou uma herança de ineficiência quando nos referimos ao transporte de cargas, promovendo altos custos na manutenção das estradas e contribuindo para os elevados índices de acidentes com mortes.

No tocante à mobilidade urbana da cidade de Juiz de Fora, que foi a pioneira do estado e também umas das primeiras do Brasil na adoção dos bondes como opção de transporte público em 1881, o carro e o ônibus acabaram por se tornar, mais tarde, os modais mais utilizados pela população, tendo em vista o encerramento das atividades dos bondes em 1969. Nesse contexto, o automóvel atingiu um status maior do que ser apenas mais uma opção de transporte, dentre tantas outras possibilidades, ele se transformou num símbolo de sucesso pessoal e de superioridade social. Essa forma individualizada de locomoção está em plena harmonia com o estilo aristocrático que permeia até hoje nosso sistema social. Como afirma Roberto Da Matta, no seu livro *“Fé em Deus e Pé na Tábua: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil”*:

... a preferência por formas individualizadas de transporte apresenta um dilema e mostra um retrocesso. Por um lado, representa uma regressão, porque tivemos o bonde e o trem como instrumentos de deslocamento coletivo rotineiro e eficiente. Por outro, em meados do século XX, a onda desenvolvimentista permitiu-nos os delírios de sermos donos de um carro como coroamento do sucesso individual. Acendemos à individualização dos meios de transporte pensando somente em sua dimensão individual (logo canibalizada por nosso viés relacional) e deixamos de lado as normas e os requerimentos coletivos que são a contraparte de qualquer individualismo. (DAMATTA, 2010, p. 20)

Para abordar essa questão, do automóvel ter se tornado o veículo eleito pelos juizforanos como opção de deslocamento diário e a sua afinidade com a maneira hierárquica de nos relacionarmos, far-se-á necessário abordar de maneira mais detalhada a nossa relação com a rua, enquanto Espaço Público.

2.2. O ESPAÇO PÚBLICO E SUA ARTICULAÇÃO COM O TRÂNSITO

“Como não notar as eventuais discrepâncias numa sociedade que desde sua origem, no século XVI, até o final do século XIX, singularizou-se por combinar aristocracia, realeza, capitalismo e escravismo e só em 1889 tornou-se formalmente republicana?” (Da Matta, 2010, pag. 44). Essa pergunta por si só, já nos ajuda a pensar como se caracteriza o espaço público na maioria das grandes cidades brasileiras. É preciso ter em mente o conflito que a democracia promoveu, entre as enraizadas relações de hierarquia e a recente conquista da igualdade de direitos, para se entender o modo como nós construímos o espaço público. E é nesse ambiente de conflito de interesses que se dá o trânsito.

A falta de estrutura urbana para se deslocar a pé em muitos pontos da cidade, é a maior prova de que Juiz de Fora, ainda não assumiu plenamente os seus compromissos com a mobilidade urbana dos seus moradores e visitantes. A ineficiência de políticas públicas voltadas para o trânsito de pedestres - que se representa pela falta de sinalização, pela iluminação inadequada, pelas irregularidades e inacessibilidades das calçadas e por muitas vezes a inexistência delas - demonstram as falhas que o município vem acumulando nessa questão da mobilidade, e afetam principalmente os idosos, deficientes físicos e as pessoas de baixa renda, que não dispõem de muitas alternativas de transporte. Um exemplo disso é o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), um documento/lei que traça diretrizes que norteiam as políticas públicas do setor por um período de 10 anos na cidade. Assuntos como regularização fundiária, mobilidade urbana, habitação, meio ambiente, saneamento, patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável fazem parte da abordagem desse documento. O primeiro foi elaborado no ano 2000, já o segundo documento, que deveria estar vigente desde 2010, só foi aprovado pela câmara municipal em março deste ano, para depois seguir para a sanção do poder executivo. Ou seja, são oito anos de atraso nessas diretrizes. A eficiência do transporte público e a implantação de alternativas para o fluxo de pessoas, como ciclovias e caminhos para pedestres mais amplos e estruturados, são as maneiras mais eficazes para se combater os problemas de mobilidade urbana atuais de Juiz de Fora. É preciso oferecer opções que atendam as expectativas de todos os usuários, inclusive os de

automóveis, para que fique evidente a vantagem de deixar o carro em casa e se deslocar ao trabalho através de outro meio de transporte. E quem sabe para alguns suprir, até mesmo, a necessidade de se ter um veículo em casa.

Nas regiões metropolitanas do Brasil em 2005, o transporte individual correspondeu à parcela de 49% da mobilidade urbana, frente a 51% do transporte público (IPEA, 2011). Esse mesmo estudo verificou que, em relação ao ano de 1977, data da primeira pesquisa do setor, houve um aumento de 20% na utilização do modelo individual de transporte e uma queda de 17% na utilização do transporte público. Esse panorama contribuiu para um planejamento equivocado e indeciso no que diz respeito às políticas públicas direcionadas às soluções de mobilidade urbana. O resultado disso está sendo contemplado atualmente, como explica Roberto Da Matta:

Esta indecisão está na raiz de uma patética falta de espaço para a circulação de veículos motorizados – que ocupam uma área significativa enquanto transportam apenas um cidadão ou, no caso, *supercidadão* neles encastelados – e de uma frota de ônibus cujos proprietários têm um poder político desmedido. Tal processo causa problemas no fluxo de veículos, acentuando a superioridade social relativa aos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo (e impessoal), pelo qual tem aversão. Não deve, portanto, causar espanto a concepção da igualdade como expressão de conformidade e de subordinação. (DA MATTA, 2010, p. 22)

Nossa tendência histórica de graduar pessoas, objetos e espaços – como sendo inferiores ou superiores - no trânsito, promove enormes consequências: que vão desde injustiças relacionadas à questão de preferências de passagem, promovendo situações de risco; até políticas públicas que privilegiam determinados modos de transporte em detrimento a outros mais democráticos, contribuindo assim para um maior distanciamento social da população. Trata-se então de discutirmos o papel e os direitos do cidadão, promovendo o respeito à vida e colocando no mesmo patamar, pedestres, ciclistas e motoristas.

Uma cidade que não oferece a possibilidade de seu morador deslocar-se de maneira segura e digna pelo seu território, como pedestre, infringe a constituição federal, que garante o direito à cidade a todo indivíduo brasileiro. É fácil identificar as injustiças relacionadas a tal questão, principalmente quando observamos a infraestrutura em diferentes locais da cidade, como por exemplo, a acessibilidade em bairros de classes sociais distintas. Sendo assim, abrangendo o escopo dessa observação para outros aspectos da mobilidade, podemos enxergar o dever de nos valer desse direito, pois esse é o mais básico em todo o processo da mobilidade urbana.

2.3. O AUTOMÓVEL COMO VALOR SIMBÓLICO

O encanto dos brasileiros das cidades dos primeiros anos do século XIX – cidades ainda coloniais mas já escancaradas às novidades técnicas da Europa – era pelas máquinas capazes de extremos de velocidade ou de força; mas o ponto de referência, tanto para a força como para a velocidade das mesmas máquinas, seria ainda por muito tempo o cavalo: “[...] hum cavallo a galope”, “hum cavallo a toda brida...” Ainda durante anos as carruagens combinariam, nas ruas das cidades brasileiras e nas estradas das áreas rurais mais adiantadas do Império, a condição de máquinas com o fato de dependerem de escravos e de animais para o seu funcionamento. Como, porém, a carruagem ligeira, do tipo inglês, foi invenção que chegou ao Brasil de repente, com ela se deslumbraram muitos brasileiros, como meninos com um brinquedo novo; e dêsse deslumbramento resultou muito abuso ou excesso. O Rio de Janeiro cedo se tornou cidade famosa pelo excesso de velocidade com que os carros novos rodavam pelas ruas, com os cavalos a galope ou mesmo a toda brida e os trens aos solavancos, a despeito das molas que os adoçavam. Exhibicionismo ou arrivismo, talvez, da parte dos senhores, habituados a traquitanas ou a palanquins morosos e de repente donos de carruagens capazes de os proclamarem superiores por mais essa condição: a de rodarem velozmente por entre plebeus vagarosamente a pé. E da parte dos escravos ou dos negros elevados à situação de boleiros e coroados de cartola, como os doutôres, houve talvez o abuso da oportunidade de se encontrarem com o extraordinário poder nas mãos: o poder representado pelas rédeas, pelo chicote, pela cartola, pela altura da boléia nas carruagens majestosas. (FREYRE, 1968, p. 535)

Os habitantes de Juiz de Fora de forma geral - levando em conta que ela foi a cidade mineira que mais influência sofreu da capital do país daquela época, o Rio de Janeiro - ainda carrega muitos desses traços aristocráticos da época, preferimos formas hierarquizadas de relacionamento, onde fica bem fácil saber quem é a pessoa que manda e a que obedece. Sendo assim, o automóvel acabou por tornar-se o modelo de transporte que melhor se encaixava nesse estilo, possibilitando o distanciamento em relação às “pessoas comuns” daqueles que se consideram superiores. Por esse mesmo motivo possuir um automóvel, passou a ser o coroamento da individualidade e da independência em termos de deslocamento; e acabou se transformando num sinal de prosperidade individual, e por consequência, de superioridade social; pois nem toda a população tem acesso a esse meio de transporte individual, restando a alternativa do transporte público, que além de ser relativamente caro, não atende às expectativas da população no que diz respeito à integração dos bairros da cidade.

Esse comportamento contribuiu ainda mais para a ineficiência do transporte público e o abandono na adoção de alternativas de locomoção urbana, isso porque os cidadãos que detêm maior influência, ou voz necessária para requerer frente ao governo esses pleitos, estavam confortáveis em seus automóveis. A escolha do automóvel como opção de transporte urbano, com todas as suas características excludentes, traz consigo inúmeras responsabilidades negligenciadas. Tanto pelas pessoas que adotaram tal opção e que no trânsito não agem de maneira adequada como motoristas, quando se trata de compartilhar o espaço do trânsito com o pedestre ou ciclista desprotegido, ou ainda nos surtos de agressividade e desrespeito às regras de circulação; quanto pelo poder público, que não oferece a infraestrutura e nem a fiscalização necessária à manutenção desse arquétipo de mobilidade.

O modelo rodoviário com toda sua expansão nas últimas décadas, necessita de um enorme aparato para que ele sirva de maneira eficiente e segura a todos os envolvidos. É necessário constante investimento em tecnologia, a fim de se obter um maior controle do tráfego; exige um grande contingente de agentes fiscalizadores, com toda uma estrutura necessária para que exerçam a sua função de maneira satisfatória e consigam aplicar a legislação de forma ampla e sem distinções; a infraestrutura deve acompanhar a evolução do setor automobilístico; e o mais importante, os motoristas precisam efetivamente de uma formação mais sólida e contínua, para que fique claro o tamanho da responsabilidade que é guiar um veículo de forma segura num ambiente coletivo.

As injustiças sociais presentes em nossa sociedade são facilmente contempladas no trânsito. Seja pela grande massa de trabalhadores que depende exclusivamente do transporte público, geralmente de má qualidade, interferindo diretamente na qualidade de vida dessa população; seja pela falta de fiscalização, a fim de coibir os comportamentos nocivos de alguns motoristas, que provocam inúmeros acidentes pela sua imprudência. É comum ver determinadas situações no trânsito e também em outros espaços públicos, serem tratadas de maneira distinta por alguns agentes fiscalizadores, quando do outro lado encontram-se cidadãos de esferas sociais diferentes, refiro-me a velha frase do “Você sabe com quem está falando?”. Um exemplo emblemático desse assunto, noticiado em 2011, mas que teve também repercussão posterior, foi o episódio da agente de Trânsito – Luciana Silva Tamburini - que ao abordar um juiz de direito que dirigia sem habilitação e com o automóvel sem placas de identificação, não se submeteu à “Carteirada” dada pelo juiz e procedeu com a autuação, afirmando que “ele era juiz, mas não era Deus”. Resumindo a história, a agente de trânsito foi presa por desacato e condenada a pagar uma indenização de cinco mil reais ao magistrado.

O automóvel assumiu um papel que extrapola a sua funcionalidade, virou um objeto de desejo, um artifício de diferenciação social. O cidadão investido do papel de motorista acredita fazer parte de um grupo seleto de privilegiados, utilizando o espaço do trânsito como sendo um local exclusivo para o seu uso, esquecendo ou menosprezando os direitos dos demais integrantes desse espaço. Qualquer situação, objeto e até mesmo um pedestre que interfira em seu caminho, corre o risco de provocar nesse condutor, sentimentos de agressividade e impaciência, não tão comuns em outros espaços de convivência, mas que no trânsito se transformam em violência e até mesmo morte.

2.4. A EDUCAÇÃO COMO UMA DAS SOLUÇÕES

A criminalização dos acidentes provocados por imprudência e desrespeito à legislação, só há bem pouco tempo na história vem sendo vislumbrada, e isso é fruto ainda do conflito entre a tradição e a atual legislação. Apesar de haver leis que asseguram uma conduta padrão dos motoristas e pedestres, as raízes da tradição provocam uma enorme resistência ao cumprimento dessas leis relacionadas ao comportamento dos envolvidos no trânsito. A dificuldade dos motoristas em obedecerem às regras de trânsito é a grande

responsável pelo elevado número de acidentes com vítimas fatais. Dirigir embriagado, ultrapassagens proibidas, excesso de velocidade, falta do uso de cinto de segurança e de capacetes para motociclistas, falar ao celular enquanto dirige, são algumas das maiores causas de acidentes e mortes do trânsito. Em *A Invenção do Cotidiano*, do pensador francês Michel de Certeau, uma obra que tem por objetivo:

explicitar as *combinatórias de operações* que compõe também (sem ser exclusivamente) uma “cultura” e exumar os modelos de ação característicos dos usuários, dos quais se esconde, sob o pudico nome de consumidores, o estatuto de dominados (o que não quer dizer passivos ou dóceis). O cotidiano se inventa com mil maneiras de *caça não autorizada*. (De Certeau, 2014).

O autor procura demonstrar que o cotidiano das pessoas é construído pelas suas práticas diárias de relações sociais, e que não basta aprovar uma lei que trate desses assuntos e esperar que no momento seguinte à sua promulgação, as pessoas passem a se comportar da maneira determinada por ela. Uma série de fatores está relacionada a essa incorporação das regras. Tomemos como exemplo dessa situação, a Lei Seca. Apesar de a lei proibir totalmente a ingestão de álcool pela pessoa que vai assumir a direção de um veículo automotor, e ainda ter estipulado uma multa de elevado valor para a punição desta infração, mesmo assim, existem motoristas que bebem antes de dirigir, assumindo de maneira consciente todos os riscos envolvidos nessa atitude. Em outro trecho do mesmo livro, Certeau afirma que:

A presença e a circulação de uma representação (ensinada como o código da promoção socioeconômica por pregadores, por educadores ou por vulgarizadores) não indicam de modo algum o que ela é para seus usuários. É ainda necessário analisar a sua manipulação pelos praticantes que não a fabricam. Só então é que se pode apreciar a diferença ou a semelhança entre a produção da imagem e a produção secundária que se esconde nos processos de sua utilização. (De Certeau, 2014).

É nesse contexto que a educação para o trânsito é pertinente. Através de projetos que envolvam o exercício do trânsito na esfera fundamental de ensino, junto às campanhas com foco na sociedade como um todo, e sistematicamente perante a formação de condutores, é que poderemos alcançar alguma modificação positiva no comportamento dos usuários desse espaço urbano do trânsito.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o desenvolvimento do presente artigo, foi possível entender melhor alguns dos desafios que a cidade de Juiz de Fora enfrentará nos próximos anos, no que diz respeito às políticas públicas direcionadas à mobilidade e ao trânsito. O novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) da cidade, que está prestes a ser sancionado pelo poder executivo (com atraso de oito anos), cria algumas diretrizes que estão bem alinhadas com as mais importantes e atuais necessidades da população nesse âmbito da mobilidade urbana. Dentre essas diretrizes estão: a descentralização das atividades que geram maiores fluxos de pessoas e veículos no centro da cidade; a criação de ciclovias, com destaque para a maior delas, que ligaria a Zona Norte ao Centro, pelo leito do rio Paraibuna; a criação de outros modais de transporte público, com alta capacidade, aproveitando o leito da ferrovia; a criação de terminais que estimulem a integração de vários meios de transporte num sistema único; e ainda, “*priorizar a circulação de pedestres, garantindo-lhes os espaços necessários nas vias de circulação através da regulamentação do uso dos passeios e da implantação de sinalização vertical e horizontal*”. (PDDU de Juiz de Fora, 2018). Porém, resta saber, até que ponto a *elite do atraso* da cidade de Juiz de Fora - fazendo aqui uma referência ao termo que dá título ao livro³ do professor Jessé Souza - exercerá alguma influência nas políticas públicas municipais que envolvem o Plano Diretor, no sentido de interferir na realização das mudanças que o texto contempla nesse horizonte da mobilidade urbana. As elites juizforanas das quais me refiro, estão representadas pelas empresas do setor de transporte público, que compõe o Cinturb (Consórcios Integrados de Transporte Urbano) e pela maior empresa de logística da cidade, a MRS Logística. São elas, as representantes do setor privado, que sofrerão os maiores impactos na implementação dessas mudanças estabelecidas no PDDU.

Como não levar em conta, utilizar-se de uma linha férrea, que passa dentro de Juiz de Fora, para

³ SOUZA, Jessé. *A Elite do Atraso: da escravidão à Lava Jato*. 1 ed. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

compor as possíveis estratégias de melhorar o transporte público e os congestionamentos da cidade? Porque não dispor de uma boa estrutura de ciclovias como alternativa de transporte e lazer para a população? Como abrir mão de um enorme investimento feito com os terminais de integração, que ligavam as linhas de ônibus das diferentes regiões da cidade e assim permitiam o deslocamento da população com um bilhete único, para readotar um sistema onde o usuário precisa desembolsar duas ou mais passagens para chegar ao seu destino? Porque a diferença tão evidente na estrutura das calçadas dos bairros centrais para os bairros de periferia? Essas e outras perguntas fazem parte da rotina diária das pessoas que participam do trânsito em Juiz de Fora. Já está na hora dos agentes políticos se desvencilharem das pressões e interesses privados, para agirem em benefício da maioria da população, dos quais são representantes. É preciso que as cidades, de maneira geral, se tornem mais democráticas, para que as pessoas, por essa mesma identificação, internalizem essas atitudes e as reproduzam, tornando o espaço público um lugar mais humanizado.

4. BIBLIOGRAFIA

SOUZA, Jessé. **A Elite do Atraso**: da escravidão à Lava Jato. 1 ed. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**:. Artes de fazer. 22 ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**: Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano. 4 ed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1968.

MATTA, Roberto da; et al. **Fé em Deus e pé na tábua**: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 1 ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. 1 ed. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

SOUZA, Jessé. A sociologia dual de Roberto Da Matta: descobrindo nossos mistérios ou sistematizando nossos auto-enganos?. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol.16, n. 45, p. 47-67. 2001. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092001000100003&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso em 12 jun. 2018.

HANTOWER, Maya. O trânsito expressa o uso do espaço urbano. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 6, n. 2, 1986. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931986000200006

CARVALHO, Carlos H. R. de. Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: Análises do sistema de informação do ministério da saúde. **Texto para discussão 2212, IPEA**, Rio de Janeiro, IPEA, 2016. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_a2212.pdf

CARVALHO, Carlos H. R. de, et al. A mobilidade Urbana no Brasil - Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. **Comunicados do IPEA, Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 94, IPEA, 25 maio 2011. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicadoipea94.pdf

ROTHER, Edna T. Revisão sistemática x revisão narrativa. **Acta Paulista de Enferm.**, vol.20, n. 2, 2007. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-21002007000200001