

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE
NÚCLEO DE GESTÃO
ADMINISTRAÇÃO

ALEXSANDRO TRIBUTINO DE SOUZA

ANÁLISE DA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NA
CIDADE DE CARUARU - PERNAMBUCO

CARUARU
2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE
NÚCLEO DE GESTÃO
ADMINISTRAÇÃO

ALEXSANDRO TRIBUTINO DE SOUZA

ANÁLISE DA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NA
CIDADE DE CARUARU - PERNAMBUCO

Trabalho apresentado à Coordenação do Curso de Graduação em Administração, da Universidade Federal de Pernambuco, Centro Acadêmico do Agreste, como requisito parcial para aprovação na disciplina Trabalho de Conclusão de Curso.
Orientador: Prof. Dr. Francisco Carlos Lopes da Silva

CARUARU
2014

Catálogo na fonte:
Bibliotecário Simone Xavier CRB4 - 124

S729a Souza, Alexandro Tributino de.

Análise da gestão do transporte público urbano na cidade de Caruaru - Pernambuco. /
Alexandro Tributino de Souza. - Caruaru: O Autor, 2014.
79f.; il. ; 30 cm.

Orientador: Francisco Carlos Lopes da Silva

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de
Pernambuco, CAA, Administração, 2014.

Inclui referências bibliográficas

1. Transporte urbano - Caruaru. 2. Gestão pública. 3. Análise. I. Silva, Francisco
Carlos Lopes da (Orientador). II. Título.

658 CDD (23. ed.)

UFPE (CAA 2014-016)



Universidade Federal de Pernambuco

Campus
AGRESTE

ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO EM ADMINISTRAÇÃO NO CAMPUS DO AGRESTE

Às 8 horas do dia dez do mês de março do ano de 2014, na sala G1, compareceram para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de BACHAREL(a) EM ADMINISTRAÇÃO o aluno(a) ALEXSANDRO TRIBUTINO DE SOUZA tendo como Título do Trabalho de Conclusão de Curso: ANÁLISE DA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CARUARU - PE. Constituíram a Banca Examinadora os professores: Professor Dr. Francisco Carlos Lopes da Silva (orientador), Professora M.Sc Claudia Freire (examinadora), e professor M.Sc. Mario Rodrigues dos Anjos Neto (examinador). Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, ficou definido que o trabalho foi considerado Aprovado (aprovado) com conceito 9.5 (0 a 10 pontos).

Eu, Francisco Carlos Lopes da Silva (Orientador), lavrei a presente ata que segue assinada por mim e pelos demais membros da Banca Examinadora.

Observações: _____

Assinaturas:

Membros da Banca Examinadora:

Professor Dr. Francisco Carlos Lopes da Silva
(Orientador)

Professora M.Sc Claudia Freire
Examinadora

Professor M.Sc Mario Rodrigues dos Anjos Neto
Examinador

Dedico este trabalho aos meus pais pelo incentivo, apoio e transmissão de valores morais, e a Maria Amara (in memoriam) pelos cuidados e por ensinar-me que o amor materno transcende a concepção.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela proteção e força que me foram concedidas para enfrentar as adversidades nesta caminhada do conhecimento.

Aos meus pais, Maria e Luiz, por suas vidas de incansável dedicação à família, orientação e compreensão.

Ao Professor Dr. Francisco Carlos pela confiança em mim depositada e pelo comprometimento em me auxiliar nesta jornada.

Aos colegas de curso e funcionários da UFPE pelas experiências adquiridas durante a convivência.

A todos os brasileiros que através do seu trabalho financiam a manutenção do sistema público de ensino superior, e que em sua maioria não tem oportunidade de fazer parte do mesmo.

“...Quando eu tiver dinheiro,
Eu prometo a mim mesmo que
Eu só vou andar de taxi
O motorista não foi nada educado,
Passou na poça e me deixou encharcado
Parou à frente, super-lotado
E o cobrador que nunca tem trocado...”

(Ultraje A Rigor)

RESUMO

A crescente expansão urbana vivenciada nas últimas décadas não tem sido acompanhada de melhorias estruturais nas cidades, e estas demandam cada vez mais serviços básicos. O período de relativa estabilidade econômica que tem passado o Brasil, e em decorrência da facilidade de obtenção crédito, aliado aos incentivos concedidos a indústria automobilística, resultaram no crescimento constante da frota de automóveis nas ruas, no entanto para boa parcela da população que não possui poder aquisitivo suficiente para ter um veículo, resta submeter-se ao sistema de transporte público. Por esta razão, o presente trabalho teve a finalidade de analisar a gestão do transporte público urbano na cidade de Caruaru – Pernambuco. Foram escolhidos para análise os dois principais componentes relacionados à prestação do serviço de transporte, a entidade pública responsável pela gestão do transporte: a Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes (DESTRA); e uma empresa de ônibus que atua em Caruaru. Para atingir os objetivos estabelecidos, realizou-se uma pesquisa de abordagem qualitativa foi utilizada como técnica o estudo de caso e como instrumento de coleta dados primários as entrevistas semiestruturadas. Adotou-se a análise de conteúdo para tratamento das informações colhidas nas entrevistas, e o apoio de dados secundários obtidos de institutos de pesquisas oficiais. Os resultados alcançados demonstram que Caruaru segue o modelo nacional quanto à composição da frota de veículos, privilegiando os carros em detrimento dos veículos coletivos, de modo que o quantitativo de veículos do sistema de transporte público apresenta-se como insuficiente para atender a demanda da população. A gestão pública percebe a atuação do transporte complementar de passageiros como lesivo ao sistema público de transporte, contudo o setor privado representado pela empresa de ônibus não reconhece ameaça grave desta atividade às suas operações. No que tange o tema: privatização do serviço público de transportes, ambas as partes, pública e privada, não teceram nenhuma consideração.

Palavras-chave: Transporte urbano de passageiros; Gestão Pública; Análise.

ABSTRACT

The growing urban sprawl experienced in recent decades has not been accompanied by structural improvements in the cities, and they increasingly demand basic services. The period of relative economic stability that has passed the Brazil, and due to the ease of getting credit, combined with the incentives offered by the auto industry have resulted in the steady growth of the car fleet in the streets, however for good portion of the population that does not have power enough to have a vehicle purchasing, left to submit to the public transport system. For this reason, the present study aimed to analyze the management of urban public transport in the city of Caruaru - Pernambuco. The two main components related to the provision of transport services were chosen for analysis, the public body responsible for the management of transport: Municipal Authority of Social Defense, Traffic and Transportation (DESTRA); and a bus company that operates in Caruaru. To achieve the goals set, there was a qualitative approach was used as a technique to study if and how primary data collection instrument, the semi-structured interviews. Adopted the content analysis for the treatment of information collected in interviews, and support secondary data obtained from official research institutes. Results show that Caruaru reach the national model as the composition of the vehicle fleet, focusing on cars instead of public transportation vehicles, so that the quantity of vehicles of public transport system presents itself as insufficient to meet the demand of the population . Public management perceives the role of complement passenger as harmful to the public transportation system, yet the private sector represented by the bus company does not recognize this activity grave threat to their operations. Regarding the topic: privatization of the public transport service, both parties, public and private, non-woven no consideration.

Key-words: Urban passenger transport; Public Management; Analysis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1 – Comparativo da ocupação de espaço entre carros e ônibus	16
Figura 2.1 – Liteira modelo francês do Séc. XVIII	29
Figura 2.2 – Carruagem para transporte coletivo	30
Figura 2.3 – Omnibus	30
Figura 2.4 – Bonde puxado por animais.....	31
Figura 2.5 – Bonde movido por cabos.....	32
Figura 2.6 – Ônibus com motor a gasolina.....	32
Figura 2.7 – Trem urbano	33
Figura 4.1 – Ônibus modelo WV 17- 230	42
Figura 4.2 – Ônibus modelo WV 15-190	42
Figura 5.1 – Faixa para identificação de veículos de lotação	54
Figura 5.2 – Terminal Leste	55
Figura 5.3 – Ponto de lotação na Avenida Rui Barbosa.....	56

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1 – Salário Mínimo Real Médio Anual em R\$ de 01/01/2014.....	15
---	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1 - Empresas de ônibus e linhas em Caruaru.....	41
Quadro 4.1 - Ações planejadas pela Destra.....	46
Quadro 4.2 - Tarifa da passagem de ônibus em Caruaru.....	48
Quadro 4.3 - Análise do ambiente de atuação pelo diretor da DESTRA.....	48
Quadro 4.4 - Comparativo do transporte complementar e transporte por ônibus em quantidade de passageiros.....	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Quantidade de veículos novos licenciados no Brasil.....	17
Tabela 4.1 – Frota de veículos, segundo o tipo em Caruaru – 2013.....	40

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

BRT – Bus Rapid Transit - Transporte Rápido por Ônibus

CF – Constituição Federal

COMUT – Conselho Municipal de Transportes

DETRAN/PE – Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco

DESTRA – Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

GPS – Sistema de Posicionamento Global

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

MPPE – Ministério Público de Pernambuco

RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores

SEDU – Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano

STPP – Sistema de Transporte Público de Passageiros

TCC – Trabalho de Conclusão de Curso

VPP – Veículo de Pequeno Porte

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
1.1 PERGUNTA DA PESQUISA.....	18
1.2 OBJETIVOS.....	19
1.2.1 Objetivo Geral.....	19
1.2.2 Objetivos Específicos.....	19
1.3 JUSTIFICATIVA.....	19
1.3.1 Justificativa Teórica.....	19
1.3.2 Justificativa Prática.....	21
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	23
2.1 PRIMÓRDIOS DA GESTÃO.....	23
2.2 GESTÃO PÚBLICA.....	24
2.3 GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	26
2.4 HISTÓRICO DOS TRANSPORTES.....	29
2.5 SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO.....	34
2.6 TRANSPORTE ALTERNATIVO.....	35
3 METODOLOGIA.....	37
3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA.....	37
3.1.2 Caracterização do Ambiente.....	39
4 ANÁLISE DOS DADOS: RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	40
4.1 O SISTEMA DE TRANSPORTE EM CARUARU.....	40
4.2 O CASO DA EMPRESA DE ÔNIBUS.....	41
4.3 O CASO DA ENTIDADE GESTORA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CARUARU, A DESTRA.....	44
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	52
5.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A PESQUISA.....	52

5.2 LIMITAÇÕES DO TCC E SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS	57
REFERÊNCIAS	58
ANEXO A - MAPA DA DISTRIBUIÇÃO DOS BAIROS DE CARUARU.....	62
ANEXO B - MAPA DA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO EM CARUARU	63
ANEXO C - LEI Nº 4762, DE 9 DE MARÇO DE 2009.	64
ANEXO D - ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA COM GESTOR DE EMPRESA DE ÔNIBUS	74
ANEXO E - ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA COM DIRETOR DA DESTRA.....	77

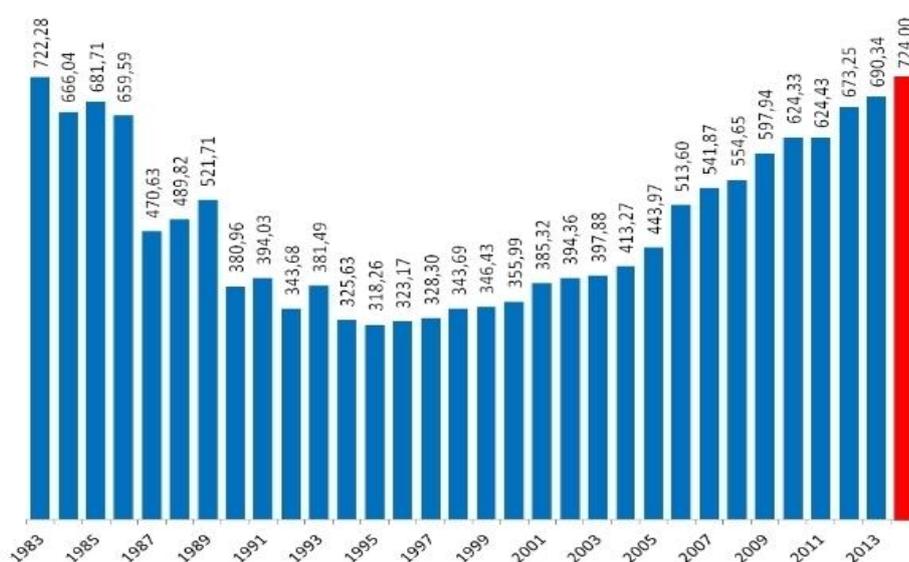
CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO

Este capítulo tem a finalidade de apresentar as considerações iniciais referentes ao tema que foi objeto de estudo, partindo da problemática identificada em um cenário amplo bem como os reflexos no campo onde a pesquisa foi aplicada. Também apresenta as justificativas teórica e prática que motivaram a realização deste estudo e os objetivos geral e específicos adotados para a construção deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).

O Brasil, a exemplo de outros países em desenvolvimento, nas últimas décadas tem seguido um caminho caracterizado pelo aumento populacional em decorrência da elevação da expectativa de vida, diminuição das taxas de mortalidade infantil e expansão da industrialização, fatores que tem contribuído significativamente para o processo de urbanização ocorrer de forma cada vez mais acelerada (SANTOS, 2008).

Diferente da situação enfrentada pelo país até meados da década de 1990, com um cenário de recessão econômica tendo como um dos principais resultados a desvalorização cambial e altos índices de inflação, o Brasil vivencia atualmente uma relativa estabilidade econômica, o que contribuiu de certa forma para o aumento do poder aquisitivo¹ (Gráfico 1.1).

Gráfico 1.1 - Salário Mínimo Real Médio Anual em R\$ de 01/01/2014



Fonte: DIEESE (2013).

¹ Valores corrigidos monetariamente com base na moeda Real.

A possibilidade de ascensão social para algumas parcelas da população, aliada a maior facilidade de obtenção de crédito e financiamento por bancos privados e estatais tem permitido a um número cada vez maior de brasileiros adquirirem o automóvel próprio, surge assim um efeito negativo: maior quantidade de veículos utilizados individualmente, ou por poucas pessoas, ocupando espaço nas vias que poderia ser destinado a veículos maiores dedicados ao transporte coletivo de passageiros.

O transporte coletivo apresenta-se como meio mais eficiente se considerado a dimensão do meio ambiente, devido ao uso de recursos naturais empregados na produção dos veículos, os resíduos decorrentes do processo de fabricação e da utilização do veículo. Gasta-se menos recursos para produzir e manter um veículo coletivo, do que produzir vários veículos menores que somados teriam a mesma capacidade de carga do veículo coletivo.

Uma campanha promovida pela Prefeitura de Münster, na Alemanha, no ano de 2008 apresenta o contraste entre a utilização de carros e de veículo coletivo, demonstrando significativa diferença na utilização das vias, e a consequente melhoria no tráfego, pois se for considerado a base média de ocupação de 1,2 pessoas por carro, 60 carros transportam 72 pessoas, ocupando 1.000 metros quadrados. Um ônibus convencional transporta as mesmas 72 pessoas ocupando 30 metros quadrados, além de não necessitar de espaço para estacionamento prolongado nas ruas (O GLOBO, 2011) (Figura 1.1).

Figura 1.1 – Comparativo da ocupação do espaço entre carros e ônibus.



Fonte: Prefeitura de Münster in O GLOBO (2011).

No Brasil criou-se uma política de mobilidade direcionada aos automóveis, em parte motivada pelo incentivo às atividades do parque industrial nacional que há algumas décadas

se apresentava como grande gerador de emprego e renda, assim representando um dos pontos-chaves para o desenvolvimento econômico do país.

O incentivo à adoção do automóvel como principal meio de transporte, entretanto aparenta não ter recebido a devida atenção sobre os efeitos negativos oriundos do uso massificado desse tipo de veículo. Por um bom período foi negligenciado outras alternativas de meio de transporte, como aponta a pesquisadora da Universidade de São Paulo, Maricato (2011, p.19) sobre os automóveis: “Eles são responsáveis por 83% dos acidentes e por 76% da poluição. E muita gente reclama dos ônibus”.

A Tabela 1.1 apresenta a disparidade extrema entre a quantidade de automóveis e ônibus novos que chegaram as ruas do Brasil nos anos de 2011 a 2013, segundo dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

Tabela 1.1 - Quantidade de veículos novos licenciados no Brasil

ANO	TIPO	
	Automóveis	Ônibus
2013	2.294.349	32.896
2012	2.314.776	28.726
2011	2.068.329	34.580

Fonte: ANFAVEA (2013).

Considerando essa configuração que vem moldando o cenário de varias cidades do país, com expansão das massas urbanas, aumento de veículos trafegando nas vias; e em paralelo proporcionalmente também aumento das dificuldades do poder público em atender as demandas geradas pelas populações, no que tange os requisitos básicos de infraestrutura: saúde, segurança, abastecimento de água, saneamento, fornecimento de energia elétrica, pavimentação e sistema de transporte público.

Perante tantas questões que permeiam a dinâmica das cidades, neste trabalho o foco é direcionado ao quesito transporte público urbano no âmbito da cidade de Caruaru. Sampaio, B.; Lima Neto; Sampaio, Y.,(2007, p.40) consideram:

Serviços de transporte público, pensados tecnicamente para trabalhar em áreas onde existe uma determinada densidade, passam a ofertar um serviço de baixa frequência e de péssimo nível, em função das longas distâncias e de um sistema viário precário. A expansão urbana desordenada obriga a rede de transporte coletivo a ir se formando de forma desordenada e irracional, sendo a superposição de linhas uma das características dessa irracionalidade.

É notória a relevância de estudos direcionados ao sistema de transporte público para que se consiga gerar contribuições para o atendimento dos objetivos aos quais esse serviço se

propõe. O transporte urbano constitui-se uma atividade-meio que permite a realização das demais atividades urbanas, como trabalho, estudo, diversão, manufatura e comércio, assim abrangendo toda movimentação de pessoas e mercadorias nas nossas cidades, considera Wright (1988 apud FOLLADOR, 2011, p.31).

Vasconcellos (2001, p.12) ainda acrescenta que “as políticas de transporte urbano constituem um instrumento muito importante para apoiar o gerenciamento urbano e a melhor distribuição da riqueza”.

Desta forma merece um olhar mais atencioso a gestão de transporte na cidade de Caruaru, considerando que a cidade passa por um período de crescimento econômico acentuado, já enfrentando os efeitos negativos característicos dos grandes centros urbanos, como aumento da violência, especulação imobiliária, déficit habitacional problemas no fluxo do trânsito e dificuldade na oferta de transporte público.

Partindo do pressuposto que a eficiência na gestão do transporte é um dos pré-requisitos para o crescimento, não apenas econômico, por permitir a mobilidade dos indivíduos que compõem massa trabalhadora, mas inclui a relevância do transporte como um atendimento do direito social que as pessoas têm de se locomoverem pela cidade para fins diversos.

Recentemente o governo federal tem revisto a postura quanto ao tratamento dos serviços de transporte, e em 2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012) que estabelece as diretrizes para nortear o desenvolvimento urbano de forma geral, incluindo políticas específicas destinadas ao transporte de pessoas e cargas, no âmbito dos municípios, resta aguardar para verificar os efeitos práticos desta política no âmbito regional, estadual, e municipal.

1.1 PERGUNTA DA PESQUISA

Atualmente a dinâmica das cidades com crescente demanda por serviços de transporte urbano que sejam operados satisfatoriamente dividem, a atenção dos gestores públicos com outras questões estruturais e igualmente relevantes, diante dessa problemática emerge a pergunta central da pesquisa: como a gestão pública da cidade de Caruaru está

respondendo ao desafio de atender às necessidades da população por transporte público urbano?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a gestão do transporte público da cidade de Caruaru - Pernambuco, buscando traçar um panorama da situação atual.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Identificar o conjunto de diretrizes que norteiam a política adotada pela gestão pública no que abrange o serviço de transporte público urbano;
- b) Caracterizar o transporte urbano em Caruaru nas abordagens: formal e informal;
- c) Caracterizar o transporte informal de passageiros em caruaru: perfil dos agentes operadores, fatores motivadores ao ingresso na atividade, perspectivas e aspirações;
- d) Apontar os principais pontos críticos identificados na gestão do transporte público;
- e) Propor alternativas para gestão pública de transporte, considerando as carências identificadas e recursos disponíveis.

1.3 JUSTIFICATIVA

1.3.1 Justificativa Teórica.

Ballou (2007, p. 113) destaca o transporte como o elemento mais importante na composição do custo logístico das empresas, por tanto os profissionais que atuam na área de logística devem possuir conhecimento amplo a respeito do transporte. É possível considerar espaço urbano como possuidor de uma dinâmica semelhante a uma organização de negócios, no que se refere às interações entre os membros dos ambientes interno e externo; e as

demandas resultantes desse processo; também recorrendo ao conceito de organização-cidade apresentado por Mac-Allister (2004, Apud SARAIVAI; CARRIERI, 2012 p.548):

Organização-cidade é uma organização social no que se refere a um conjunto de organizações sociais e indivíduos não organizados que se situa no tempo e no espaço, tem grandes dimensões e alta complexidade, processa coletivamente, e ainda que incorporando processos individuais e, continuamente, uma cultura, possui, como resultado desse processo, uma identidade cultural tanto relativa à totalidade da cidade quanto à gestão desta totalidade.

Torna-se evidente a relevância do transporte não apenas para as organizações privadas que possuem atuação direta no mercado de negócios, mas a relevância do transporte se estende ao funcionamento da vida social no espaço urbano, sendo indispensável a presença do transporte que seja gerenciado de modo a fornecer um serviço eficiente para os indivíduos que constituem a organização-cidade.

Para Ballou (2007, p.115) o transporte exerce um papel de grande relevância para a agregação de valor às atividades econômicas, o alcance de melhores níveis de eficiência na operação logística, serve como um indicador do desenvolvimento de uma nação: em uma nação em desenvolvimento à proporção que são ofertados mais serviços de transportes com menores custos, a estrutura econômica começa a apresentar aspectos que se equiparam aos presentes em uma nação desenvolvida.

Entende-se que um dos fatores que descrevem uma nação como desenvolvida é a possibilidade de acesso, para boa parcela da população, a um sistema de transporte com níveis adequados de eficiência que englobam: segurança, comodidade, atendimento do objetivo fim de deslocamento por diversas áreas do complexo urbano, entre outros quesitos, e que ao mesmo tempo seja cobrado um preço razoável pelo serviço.

Segundo Vasconcellos (2001, p.30) a maior parte dos estudos científicos publicados enfatizam os aspectos técnicos e econômicos do transporte, existindo uma carência por estudos que abordem formas alternativas de análise, como a dimensão social e política. Assim este trabalho se propõe a contribuir com a investigação não apenas de fatores técnicos, mas abordando também os impactos sociais decorrentes da forma de gestão do transporte público, como o tratamento da eclosão do fenômeno do transporte informal de passageiros; a equação entre os interesses do setor empresarial e as demandas da população; as limitações de recursos financeiros que permita a adequação da infraestrutura necessária para a operação do sistema de transporte público de passageiros, dentre outros fatores que estão contidos nas atribuições da gestão do transporte público urbano.

O estudo da temática transporte urbano faz-se necessário devido este possuir intrínseca relação com o planejamento e desenvolvimento urbano de qualquer cidade, sobretudo aquelas de médio e grande porte. Ações decorrentes da integração entre o planejamento do uso e ocupação do solo, oferta adequada do serviço de transporte público, políticas de segurança pública, assistência básica à saúde, e educação dentre outras medidas, são imprescindíveis para a elevação da qualidade de vida da população.

Transporte público deve ser compreendido como um meio que democratiza o espaço urbano, promover o acesso do cidadão aos equipamentos e infraestrutura urbana significa inclusão social de fato, não apenas em um direito teórico (FOLLADOR, 2011). Os investimentos realizados no sistema de transporte público devem não apenas visar o desenvolvimento econômico, pela movimentação de pessoas e valores, mas acima de tudo o desenvolvimento social, quando possibilita aos mais carentes a mesma mobilidade urbana dos mais abastados, não é raro o trabalhador contemplar o desperdício de várias horas de seu dia, apenas no trajeto entre sua residência e o local de trabalho.

Melhoria na qualidade de vida não significa que todo cidadão poderá adquirir seu veículo próprio, mas que terá condições de se locomover com rapidez e segurança quando necessário.

A elaboração deste TCC pretende gerar informações que sejam somadas aos estudos existentes, estes ainda em pequena quantidade, que abordam a gestão do transporte público urbano em Caruaru, bem como trabalhos que tratem do transporte público de forma geral na região agreste, contribuindo assim para o desenvolvimento de debates das questões de infraestrutura pública, em especial o serviço de transporte público urbano.

Deste modo o presente trabalho possui relevância para a comunidade acadêmica local, à medida que propõe tecer considerações descritivas acerca de um campo até então pouco explorado, embora represente uma das bases para o desenvolvimento urbano e social.

1.3.2 Justificativa Prática

Vale salientar a contribuição de investigações da natureza a qual se propõe este trabalho para formulação de políticas públicas voltadas ao serviço de transporte público

urbano. Uma vez que “as políticas de transporte urbano constituem um instrumento muito importante para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano” (VASCONCELLOS, 2001, p. 13).

Na contemporaneidade as organizações, sejam elas públicas ou privadas têm como contexto, cenários de instabilidade e complexidade que exigem a atuação de gestores cada vez mais dinâmicos, flexíveis e capazes de formular estratégias que se adéquem as mudanças impostas pelo ambiente, organizando e dispondo os recursos disponíveis de maneira mais eficaz e eficiente possível.

A preparação do gestor público não limita-se apenas aos critérios técnicos, mas requer o desenvolvimento e aperfeiçoamento de habilidades conceituais e interpretativas do contexto, que possibilitem revisões e reformulações estratégicas. Conforme destaca Kliksberg (1990 apud ARAGÃO e SANGO, 1998, p.10):

Formar hoje um administrador ou gerente público não é treiná-lo em modelos baseados na previsibilidade, na possibilidade de apontar deterministicamente soluções a médio e longo prazos. Deve-se prepara-lo para mover-se de forma adaptada á realidade cotidiana, criando em muitos casos soluções; para estimular esforços concentrados e organizados, para somar percepções e ideias até obter visões compartilhadas a respeito do que se faz e do que deve ser feito nas organizações públicas.

Deste modo pesquisas dessa natureza são significativas, ao passo que levanta indagações quanto à forma de tratamento do serviço público, estabelecendo o confronto entre as diretrizes declaradas pelas entidades gestoras e as implicações práticas para a sociedade local, bem como poderá ainda ser utilizada como uma das fontes de dados que gerem contribuições aos gestores do serviço público, no que consistem as atividades de planejamento de políticas públicas voltadas ao transporte urbano de passageiros.

CAPÍTULO 2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O objetivo deste capítulo é tratar dos principais conceitos relacionados ao tema abordado neste estudo. Inicialmente fornecendo um apanhado das principais considerações teóricas e em seguida apresentando os indicadores, normas e práticas identificadas no campo de estudo.

2.1 PRIMÓRDIOS DA GESTÃO

A utilização de primitivas técnicas, que atualmente podemos conceber como sendo métodos de gestão, foi um fator determinante para a organização e desenvolvimentos das primeiras civilizações. Desde o período em que o homem migrou do estilo de vida nômade e passou a fixar residência em determinado local, surgiu paralelamente a necessidade de se estabelecer normas e procedimentos que permitissem enfrentar não só os obstáculos impostos pela natureza, como ordenar a convivência em grupo (MAXIMIANO, 2000).

O início da história da administração está diretamente relacionado à história da organização da sociedade. As primeiras civilizações já utilizaram métodos e procedimentos que continham na sua concepção grande semelhanças com as técnicas de gestão modernas, como exemplo: a utilização de recursos e estratégias decisórias em tempos de guerra e calamidade. Com o advento da Revolução Industrial surgem as primeiras fábricas e empresas industriais, trazendo entre outras consequências propagação dos conceitos de eficiência e eficácia na produção, além do crescimento das cidades e da necessidade de administração da vida coletiva (CHIAVENATO, 2003).

Com o surgimento das primeiras organizações materialmente produtivas, sobretudo as indústrias, o emprego e aperfeiçoamentos de métodos sistematizados que seguem os princípios básicos da gestão, apontadas por Chiavenato (2003): planejar, organizar, dirigir e controlar os meios de produção recursos matérias, os talentos, habilidades e a força de trabalho dos indivíduos, foram consolidadas como padrão largamente adotado pelas organizações, sobretudo as industriais, com o tempo ultrapassando os muros das empresas ganhando espaço paulatinamente em outros setores da sociedade, chegando até mesmo a compor os princípios da própria administração do Estado.

O Estado vem incorporando os princípios originários do ambiente empresarial, na forma de conduzir suas responsabilidades de atender as necessidades dos cidadãos, introduzindo de forma esquemática a utilização de recursos para o atendimento de seu objetivo maior, o bem-estar da população.

2.2 GESTÃO PÚBLICA

Os termos administração pública e gestão pública possuem similaridades e não são raras as confusões causadas quando são utilizados. Para Saldanha (2006) esses termos expressam um leque de conceitos diversos que se apresentam em vários aspectos. O autor acrescenta ainda: “a administração e a gestão são instrumentos dos quais o Estado dispõe, para pôr em pratica as opções políticas do governo” (Saldanha 2006, p. 12). Nesta perspectiva a administração pública pode ser compreendida como o termo genérico que representa um conjunto de atividades relacionadas ao estabelecimento e implementação de políticas públicas (ALVES, 2002).

O papel da administração pública consiste segundo Rua (1999 apud COSTA, 2009, p. 42), “em servir a sociedade, tendo por eixo norteador os princípios da cidadania, e a nova administração deve, acima se tudo, o respeito ao cidadão e à abertura de espaço para que este participe em suas políticas”.

Em relação a essa participação do cidadão, Costa (2009) comenta sobre as principais correntes de concepções políticas que têm influenciado, de forma global, a constituição e adoção de dois tipos de democracia, definidas como: Democracia Formal ou Democracia Liberal e Democracia Substancial ou Democracia Social. Para a primeira forma de democracia a preocupação maior é a manutenção legal da forma de governo, ainda prezando pela supremacia dos interesses individuais em detrimento dos interesses coletivos. A segunda forma de democracia é pautada em ideias de igualdade nas dimensões econômica, social e política, que deveriam atingir a todos os cidadãos.

Deste modo Costa (2009, p. 45) questiona: “Resta saber a que tipo de cidadania e democracia o Estado brasileiro se dirige, como tais conceitos articulam-se na proposta de reforma administrativa e como tais concepções são repassadas para o servidor público seu principal artífice”.

Ao longo da história o Estado brasileiro conheceu alguns estilos de condução da administração pública, pode-se destacar inicialmente a forma de administrar guiada por práticas patrimonialista, cuja característica é o uso da máquina estatal em prol de objetivos privados; posteriormente com a adoção de um modelo que seguia a estrutura burocrática buscava-se a consolidação de princípios oriundos do poder racional-legal com o controle administrativos visando evitar disseminação de práticas lesivas à sociedade, como a corrupção e o nepotismo; em meados dos anos 90 é implantado no Brasil o chamado modelo gerencial que na prática consiste na incorporação de métodos e ferramentas presentes na gestão privada, visando atingir os objetivos de atender as demandas da sociedade de forma mais eficiente.

Chiavenato (2008) trata sobre a implantação do modelo gerencial, como:

A adoção de uma postura mais empresarial, empreendedora, aberta a novas ideias e voltada para o incremento na geração de receitas e no maior controle dos gastos públicos. [...] Começa a ser difundida a ideia de devolução ao setor privado daqueles serviços que o Poder Público não tem condições de prestar com eficiência (privatizações), devendo o Estado desenvolver aquilo que cabe intrinsecamente a ele fazer (Diplomacia, Segurança, Fiscalização etc.). O Estado Mínimo volta a ganhar força (CHIAVENATO, 2008, p.98).

Em meio a transição de modelos e delegação de responsabilidades, entre Estado e setor privado, está o povo que ora figura como cidadão e contribuinte do Estado, ora apresenta-se como cliente ou consumidor de uma organização privada, o que gera confusões acompanhadas da obscuridade do processo e dúvidas com relação a quem se deve dirigir as cobranças por melhorias nos serviços prestados.

A respeito da dicotomia cidadão-cliente, Bresser-Pereira (1998) afirma:

A ideia de que o cidadão deve ser visto como cidadão-cliente é central na Reforma Gerencial. Entretanto, é comum ouvirmos críticas a esta visão, que seria “neoliberal” por reduzir o cidadão primeiro, à condição de contribuinte, e, depois, à de cliente, quando ele é muito mais do que isto: é um cidadão portador de direitos e obrigações políticas. A crítica não faz sentido. O verdadeiro cidadão é sem dúvida aquele que tem direitos efetivos, inclusive o de ser tratado com respeito pelos prestadores de serviços do Estado. A orientação para o cliente importada da administração de empresas significa exatamente isso: atender às necessidades do cliente, respeitá-lo. Mas não significa que, com ela, esteja sendo posto de lado o direito do cidadão participar, que esteja sendo subestimada a importância dos mecanismos de controle social, que são um elemento essencial da administração pública gerencial. (BRESSER-PEREIRA, 1998, p.119)

Alguns traços dos modelos paternalista e burocrático ainda são remanescentes e dividem espaço o com modelo gerencial adotado pelo Estado, este último modelo cujos princípios são pautados numa ideologia neoliberal, tendo como pressupostos, por exemplo, a não intervenção do Estado na economia de mercado, redução da máquina pública e transferência para o setor privado da função de prestar alguns serviços, dentre os quais consta a execução do serviço de transporte público.

2.3 GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público faz parte do rol que contempla os instrumentos básicos para o funcionamento da sociedade, por possuir essa relevância cabe aos municípios, de acordo com a Constituição Federal de 1988, a atribuição de controlar este serviço. Devido à limitação de recursos nem todos os municípios tem capacidade de realizar a prestação direta do serviço de transporte público, podendo transferir para as organizações privadas essa tarefa.

A transferência de competências públicas às organizações do setor privado é orientada de forma geral pela da CF- Constituição Federal de 1988 em seu artigo 175 (BRASIL, 1988) e de forma detalhada pela lei nº 8666 de 1993 que disciplina o processo de licitação no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, além de abranger as entidades da administração pública indireta: autarquias, fundações públicas e empresas de economia mista; e pela lei nº 8.987 de 1995 que trata do processo de concessão ou permissão de serviços públicos.

Originadas na esfera federal as leis supracitadas estabelecem as normas gerais quanto aos procedimentos licitatórios, entretanto os estados e municípios podem também criar leis próprias para o disciplinamento dos processos em seu campo limitado de atuação, desde que esses novos instrumentos legais estejam alinhados com os princípios constitucionais. Este fato ocorre devido à existência da chamada competência legislativa concorrente definida por Silva (2002, p. 479) como “a possibilidade de legislar sobre o mesmo assunto ou matéria por mais de uma entidade federativa, mas obedecendo a primazia da União quanto às normas gerais”.

Os objetivos principais da licitação são, entre outros, permitir a Administração Pública selecionar a melhor proposta que atenda a seu conjunto de interesses e ao mesmo tempo garantir aos particulares o direito de disputar a participação nos negócios públicos. Ao destinar às organizações privadas a operação de determinados serviços públicos, busca-se a eficiência na prestação do serviço, por poder escolher entre organizações que são especializadas em determinada função, e paralelamente a conformidade com as limitações dos recursos financeiros públicos.

A respeito do processo de concessão ou permissão se faz necessário estabelece a distinção básica entre os dois termos, de acordo com Faria (2007, p. 487) a principal diferença consiste em:

A concessão se efetiva mediante contrato precedido de licitação da modalidade concorrência, tendo como concessionário pessoa jurídica ou consorcio de empresas

por prazo certo e longo. A permissão verifica-se mediante licitação segundo a modalidade própria de acordo com cada caso, através de contrato de adesão de natureza precária.

O contrato de permissão é tido como precário devido à característica de transitoriedade, ou seja, é um contrato temporário, além de poder ser rescindido unilateralmente pela Administração Pública a qualquer tempo.

É preciso destacar que o serviço em sua natureza pública é irrenunciável pelo Estado, não podendo ser transferida sua titularidade para a iniciativa privada, mas apenas sendo transferida sua execução, no entanto essa transferência de execução não isenta o Poder Público da responsabilidade de planejar, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços, assim no âmbito do serviço de transporte público para Santos (2002 *apud* ARAÚJO, 2012, p.15):

O controle aborda a parte mais sensível no gerenciamento do transporte público, sobretudo no que tange à determinação dos valores das tarifas. Compete ao Poder Público aferir o valor justo que remunere o prestador de serviço e, ao mesmo tempo, não implique uma sobrecarga para a população, principalmente para as pessoas de baixa renda.

Além do poder público atuar como regulador buscando estabelecer o ponto de equilíbrio entre os interesses privados e o atendimento satisfatório das necessidades da coletividade, deve também estabelecer os meios de acesso dos concessionários baseados em princípios como da livre concorrência e especificar as formas como o serviço será prestado.

Na concepção de Ferraz e Torres (2004), o papel fiscalizador do poder público compreende os seguintes pontos cruciais:

- a) Fiscalizar a frota de veículos, manutenção e renovação;
- b) Fiscalizar as operações, averiguando o atendimento as linhas, com horários e quantidade de veículos adequados;
- c) Aplicar penalidades em caso de desobediência das normas estabelecidas para a prestação do serviço.

Em uma perspectiva macro Vasconcellos (2001) considera que a regulamentação do sistema de circulação, exercida pelo Estado, envolve essencialmente quatro áreas:

- 1- Construção de vias e calçadas, segundo normas de especificidades estruturais;
- 2- Produção de veículos estando sujeita à normas e padronizações;
- 3- Acesso aos veículos por indivíduos capazes e habilitados;
- 4- A utilização dos veículos, de acordo com a legislação de trânsito.

No ano de 2002 foi realizada pela Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU) uma pesquisa que visava analisar as condições da gestão

do transporte público de passageiros e do trânsito em 40 cidades brasileiras, de médio e grande porte incluindo 27 capitais. Foram estabelecidos 33 indicadores de avaliação e quatro níveis de gestão que transitavam entre: (1) incipiente, quando efetivamente não há gestão pública sobre esses serviços; (2) mediano, quando as ações públicas já aparecem, mas de forma ainda insuficiente; (3) desenvolvido, quando contam com rotinas e procedimentos que permite ao poder público um razoável controle sobre os serviços; e (4) avançado, quando foram identificadas práticas modernas de planejamento e gestão nas funções normativas fiscalizadoras. (BRASIL, 2007).

Os resultados obtidos por essa pesquisa destacam em suma, os principais problemas identificados sendo, em relação à gestão do transporte público:

- Carência de estudos e planos;
- Carência de equipes técnicas especializadas;
- Fragilidade ou inadequação da base legal;
- Modelos de gestão voltados para a produção dos serviços e não para as necessidades dos usuários; e
- Falta de prioridade política para o transporte público.

Quanto à gestão do trânsito foram listados como problemas principais:

- Carência de equipes técnicas especializadas;
- Conflitos entre órgãos atuantes no setor;
- Carência de planos de circulação e de planejamento estratégico;
- Modelo de gestão financeira apoiado na receita das multas;
- Inexistência de estudos e ações voltados para os modos não motorizados.

No decorrer da história a evolução da utilização dos meios de transportes rodoviários ocorreu de forma não alinhada à infraestrutura necessária para comportar a circulação da frota veículos com crescimento vertiginoso.

De modo que a lógica seguida era baseada na produção de veículos em larga escala e tão logo a conclusão da produção ocorria dava-se sua oferta para o mercado, assim apenas tardiamente, se despertou maior interesse para as questões de planejamento e organização urbana, quando situações de caos durante os horários de maior movimento no trânsito tornaram-se fatos do cotidiano de muitas cidades.

A ausência, ou realização de forma inadequada, do planejamento urbanístico integrado com uma política de mobilidade, são os fatores que mais contribuíram para o estabelecimento da dinâmica conflituosa nas cidades, sejam de grande ou médio porte.

2.4 HISTÓRICO DOS TRANSPORTES

Rodrigues (2007, p. 15) traz a definição de transporte como “o deslocamento de pessoas e pesos de um local para outro”. O autor ainda apresenta um panorama histórico do transporte desde tempos remotos quando o próprio homem transportava seus objetos, em seguida a domesticação de animais utilizados como meio de transporte e força de tração para puxar os primeiros veículos inventados, as carroças, permitindo aumentar a capacidade de carga transportada e a distância percorrida.

Nas cidades de Londres em 1600 e Paris em 1612, utilização de carruagens de aluguel movidas por tração animal podem ser apontadas como integrantes dos primeiros serviços de transporte público urbano. Por volta dos anos de 1617 em Paris e 1634 em Londres, desenvolveu-se o transporte através de liteiras de aluguel cuja estrutura consistia basicamente em um tipo de cadeira na qual o passageiro se acomodava, a estrutura era coberta e sustentada por longas varas, dependendo do porte da liteira seria necessário dois ou quatro homens para conduzi-la (FERRAZ; TORRES. 2004).

Devido às suas pequenas dimensões que causavam algumas limitações, a liteira era um veículo apenas para curto percurso (Figura 2.1).

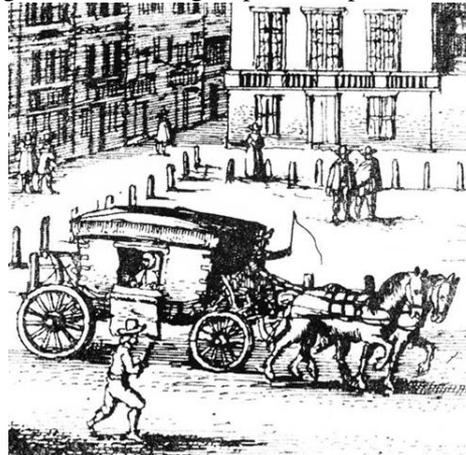
Figura 2.1 – Liteira modelo francês do Séc. XVIII.



Fonte: MNC - Museu Nacional dos Coches (2013).

Em Paris no ano 1662 o matemático francês Blaise Pascal criou o primeiro serviço regular de transporte público coposto por linhas com percursos fixos e horários predeterminados, para esse serviço eram utilizadas carruagens com oito lugares, puxada por cavalos (Figura 2.2). O serviço era oferecido em cinco linhas da cidade, que já contava com cerca de 150 mil habitantes. (FERRAZ; TORRES. 2004).

Figura 2.2 – Carruagem para transporte coletivo.



Fonte: Autoclassic (2010).

Mais tarde em 1826 na cidade de Nantes, França, surgiu uma linha de transporte público com objetivo de ligar a cidade à uma casa de banho. O veículo utilizado era uma carruagem com dimensões e capacidade de ocupação bem acima das carruagens da época (figura 2.3) e recebeu o nome *omnibus*, que significa “para todos” em latim, a origem do nome faz referencia ao ponto de parada das carruagens, localizado em frente ao estabelecimento comercial de um chapeleiro chamado Omnes, no estabelecimento existia uma placa em que estava escrito *Omnes-Omnibus*, cuja tradução era “Omnes Tudo para Todos“. Logo a população associou o veículo a palavra *omnibus* posteriormente originando a palavra atual ônibus (RMTC GOIÂNIA, 2013).

Figura 2.3 – Omnibus.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano (2013).

Outro veículo que já teve sua fase áurea foi o bonde que inicialmente tinha tração animal e posteriormente incorporou a tração a vapor, a ar comprimido e eletricidade. A primeira linha de bonde foi inaugurada nos Estados Unidos em 1832 (CASTRO, 2007).

Os primeiros bondes eram puxados por animais, principalmente cavalos e burros, e eram guiados sobre trilhos (figura 2.4). As principais vantagens na utilização dos bondes em substituição as carruagens eram: menor atrito durante o movimento e o deslocamento mais suave propiciado pelo rolamento da roda de aço sobre trilho também de aço. Esses fatores possibilitaram a utilização de veículos de maiores dimensões e desempenhando maior velocidade em relação às carruagens, em média 7 km/h (sete quilômetros por hora) contra 5 km/h (cinco quilômetros por hora) da carruagem tipo *omnibus* (FERRAZ; TORRES. 2004).

Figura 2.4 – Bonde puxado por animais.



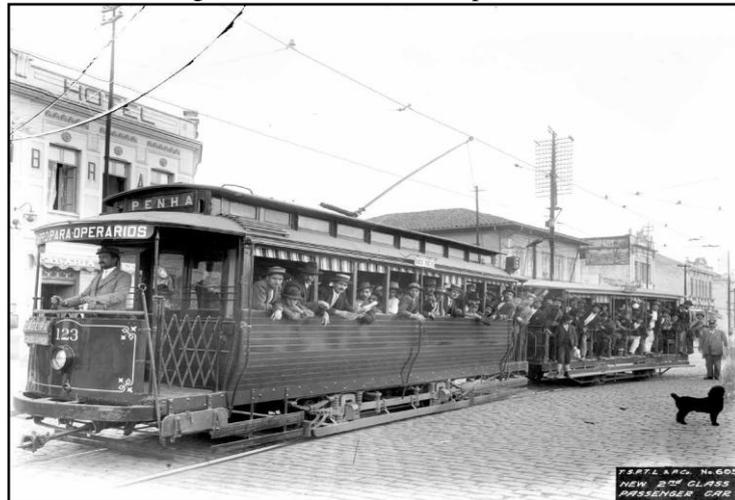
Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano (2013).

No contexto da revolução industrial com os avanços tecnológicos que caracterizaram essa época, buscava-se cada vez mais o aperfeiçoamento dos meios de produção, no campo do transporte público urbano considerou-se a possibilidade de incrementar os bondes com a força de propulsão a vapor, semelhante às locomotivas, no entanto as tentativas não alcançaram êxito.

Em 1873 em São Francisco – EUA, foi desenvolvido um sistema que proporcionou melhores resultados para aprimoramento do bonde, trata-se do bonde movido a cabo (figura 2.5) que recebiam a propulsão de uma máquina a vapor, posteriormente na última década do século XIX surgiu o bonde propulsionado através de motor elétrico, o que significou um ganho de velocidade superior à tração realizada por animais, o novo sistema atingia cerca de 15 km/h (quinze quilômetros por hora) (FERRAZ; TORRES. 2004).

Tratando-se do momento histórico marcado pela eclosão do sistema fabril e a conseqüente incorporação de inúmeros trabalhadores que se dedicaram ao sistema de produção longe do seu ambiente residencial, tornava-se cada vez mais necessário contar com meios de transportes mais rápidos e com maior capacidade de ocupação permitindo, entre outras coisas, a locomoção da massa trabalhadora que deveria chegar às fábricas no horário correto para o cumprimento de suas jornadas de trabalho.

Figura 2.5 – Bonde movido por cabos.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano (2013).

Galgando mais um degrau na escala da evolução dos veículos que operavam no serviço de transporte público urbano, por volta de 1890 já apareciam os primeiros ônibus com propulsão mecânica movidos a gasolina, circulando em algumas cidades da Europa (figura 2.6), e em 1905 nos Estados Unidos surgiam os primeiros ônibus que utilizavam gasolina. Já em 1920 começaram a operar os primeiros ônibus movidos com óleo diesel, na Alemanha e Inglaterra (FERRAZ; TORRES. 2004).

Figura 2.6 – Ônibus com motor a gasolina.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano (2013).

Também é relevante destacar o transporte urbano realizado por trens, este tipo de veículo para esse fim, teve maior aplicação a partir segunda metade do século XIX, quando algumas cidades, principalmente na Europa e Estados Unidos já contavam com elevado número populacional e considerável expansão urbana para áreas periféricas, assim justificando a utilização de veículos com grande porte e capacidade de ocupação por viagem (figura 2.7).

Figura 2.7 – Trem urbano.



Fonte: MFPE (2013).

O sistema de transporte urbano por meio ferroviário é o que possui os custos mais elevados para implantação, sendo dessa forma adequado apenas quando há uma grande demanda de usuários e longas distâncias a serem percorridas. Devido a ocupação do solo das grandes cidades ocorrer de forma mal planejada, quando não da ausência de planejamento, aliado à crescente frota de veículos que tomam as vias principais das cidades. Nesta disputa por espaço urbano o sistema de transporte por trens é muitas vezes deslocado para vias alternativas, por exemplo desenvolvendo vias subterrâneas como é o caso dos metrô, o que fatalmente acaba por encarecer ainda mais os custos da adoção de serviços de transporte por meios ferroviários.

De acordo com Vasconcellos (2000, p.273) “depois do termino da Segunda Grande Guerra, os automóveis adquiriram importância, na medida em que o desenvolvimento econômico diversificou as atividades e gerou novas classes médias ávidas por mobilidade social”.

Nota-se que a necessidade de locomoção humana foi essencialmente o elemento motivador que levou ao desenvolvimento dos primeiros veículos, que ao longo da história foram sendo aperfeiçoados, para imprimir maior desempenho até a fase que tornavam-se obsoletos para o contexto, a partir de então sendo fatalmente substituídos por outro padrão.

Atualmente os meios de transportes, sobretudo, o veículo particular não é justificado apenas pelo cumprimento satisfatório da função a qual se destina, promover a locomoção de pessoas e cargas, passando a incorporar significados derivados apenas da sensação de posse do bem material, ou a supervalorização de quesitos meramente estéticos em detrimento do atendimento da função básica, transportar de forma eficiente.

2.5 SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO

Um sistema de transporte urbano que opere atendendo os requisitos básicos de eficiência e eficácia é um dos pontos fundamentais que apoiam o desenvolvimento de uma cidade, de modo que o sistema de transporte urbano deve estar alinhado com as políticas públicas de urbanização, desenvolvimento econômico e inclusão social.

O transporte público apresenta-se como um instrumento que contribui para democratização do direito de locomoção para o cidadão, que não possui condições financeiras suficientes para possuir o veículo próprio, possibilitando que as pessoas usufruam de vários equipamentos da infraestrutura urbana, como acesso a serviços públicos, atividades laborais, lazer e uma ampla série de opções. (BARBOZA, 2002).

Dentre os tipos de Transportes, o modal de transporte rodoviário consolidou-se como a opção que mais se desenvolveu, em detrimento do modal ferroviário, ainda presente em algumas cidades geralmente as de maior porte. Isto se deve ao fato dos investimentos realizados pelo país nas malhas rodoviárias terem sido consideravelmente maiores do que nas vias férreas, nas últimas décadas, além do transporte rodoviário ser mais adequado aos trajetos de pequenas e médias distâncias percorridas em áreas urbanas.

No Brasil o ônibus revela-se como meio de transporte público mais utilizado (VASCONCELLOS, 2000). No entanto nas últimas décadas uma sucessão de crises no setor de transporte trouxe ameaças para as empresas de ônibus conforme aponta Barboza (2002):

A divisão modal dos transportes urbanos no Brasil vem se modificando profundamente. Na década de 90, constatou-se, nas cidades brasileiras, grande aumento do informal, aumento na frota de veículos particulares, aumento da quantidade de viagens a pé e, ao mesmo tempo, sensível queda de demanda de passageiros transportados por ônibus (BARBOZA, 2002, p.3).

Em síntese o sistema de transporte urbano realizado por ônibus é composto essencialmente pelo poder público, organizações privadas do setor de transporte e os usuários do transporte. O poder público oferece a infraestrutura das vias necessárias a operação e

regulamenta os contratos de concessão ou permissão do serviço; cabe às empresas de ônibus habilitadas operar, por tempo determinado pelo poder público, o serviço de transporte obtendo sua remuneração diretamente do pagamento da tarifa dos usuários ou recebendo valores do poder público estabelecidos em contrato; e por fim os usuários que são os elementos motivadores da existência do sistema de transporte

2.6 TRANSPORTE ALTERNATIVO

O sistema de transporte urbano por ônibus embora seja o mais utilizado no Brasil, não raramente acaba deixando lacunas na prestação do serviço, por isso em meados dos anos de 1990 desenvolveu-se o fenômeno do transporte alternativo, realizado por veículos de pequeno porte (VPP), com capacidade de transporte de passageiros bem inferior em relação ao ônibus, os sujeitos que ingressaram na prestação do serviço de transporte encontraram um cenário caracterizado por: ausência de regulamentação, atuação nas mesmas linhas do transporte formal por ônibus, o que representava uma concorrência desleal.

De acordo Ferraz e Torres (2004) os veículos lotações representam um modo de transporte bastante utilizado nos países menos desenvolvidos, onde o transporte público regulamentado é deficiente ou inexistente, sendo chamado de ilegal, informal ou alternativo.

O documentário “o transporte dos cariocas” produzido na década de 1950 por Jean Mazon, já trazia uma imagem pejorativa do transporte informal o intitulando de “parasita do trânsito”, enfatizando a pequena capacidade de transporte de passageiros, a insegurança mediante a imprudência dos condutores e a contribuição para o congestionamento das vias (MAZON, 1957).

A imagem negativa do transporte informal tem subsistido até os dias atuais, é bem verdade ser necessário uma investigação mais profunda deste fenômeno e dos sujeitos direta e indiretamente ligados a ele, considerando os pontos positivos e negativos oriundos desta prática de transporte, visando o desenvolvimento de propostas de políticas públicas voltadas para o campo em questão.

Barboza (2002) aponta alguns fatores que podem justificar a eclosão e crescimento do transporte alternativo em curto espaço de tempo, em meados da década de 1990:

- A abertura econômica dos anos 90 proporcionou a importação de veículos tipo “van” com preços atraentes e facilidades de financiamento;

- Pequenos investidores vindos da crise do desemprego e dos programas de demissões voluntárias procuravam no mercado informal um ramo atrativo para investirem o dinheiro das suas indenizações trabalhistas;
- A baixa qualidade do serviço de transporte regular; e
- O baixo investimento e a alta rentabilidade inicial tornaram o negócio atrativo.

No contexto de Caruaru a intensificação de políticas de repressão ao transporte informal tem sido ponto constante na atuação da DESTRA, uma das medidas mais enérgicas consiste em estabelecer restrições para a circulação dos veículos que realizam lotação, seja urbana ou intermunicipal, em várias ruas da área central da cidade. Entretanto não é percebido esforços para tentar analisar os fatores que compõem este fenômeno urbano.

CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA

Neste capítulo são apresentados as informações referentes à classificação da pesquisa, à unidade de análise, os sujeitos participantes do estudo e os instrumentos de coleta de dados adotados neste trabalho.

3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

O presente trabalho apoiou-se em uma abordagem de pesquisa qualitativa procedendo de forma exploratória, inicialmente sendo conduzido um levantamento da literatura sobre o tema abordado. Para critério de representatividade foi utilizada a técnica de Estudo de Caso a fim de caracterizar o panorama geral do cenário que compreende o transporte público na cidade de Caruaru.

Para Triviños (2010, p.133) o Estudo de Caso “é uma categoria de pesquisa cujo objeto é uma unidade que se analisa aprofundadamente”. Assim as principais características desse tipo de estudo são: sua abrangência por permitir focar em apenas um sujeito, como objeto de estudo, e a possibilidade de tornar o processo investigativo menos complexo e oneroso a partir da redução do universo de características que compõe o meio no qual está contido o objeto de estudo. Inicialmente não são estabelecidas hipóteses, que surgirão com a maturidade do estudo.

A utilização do Estudo de Caso mostra-se adequado quando a ênfase do estudo está em fenômenos contemporâneos pertencentes a determinado contexto da vida real, além do pesquisador exercer pouca influência sobre os acontecimentos (YIN, 2005).

A intenção do Estudo de Caso é tentar explicar decisões a serem tomadas. Ele busca um fenômeno contemporâneo partindo do seu contexto real, utilizando de múltiplas fontes de evidências.

Para a coleta de dados, Yin (2005), afirma:

Existem técnicas diferentes para se coletar dados em um estudo de caso, como por exemplo, observação, análise de documentos, entrevistas, registros em arquivos, fotos, entre outros. Por meio da observação, procura-se aprender aparências, eventos e/ou comportamentos. Já a entrevista, tem como objetivo principal compreender os significados que os entrevistados atribuem às questões e situações relativas ao tema de interesse. E por último, o uso de documentos, que para o autor, é o uso mais importante, pois se dá em função da corroboração e ampliação das evidências oriundas de outras fontes (YIN, 2005, p.12).

Os instrumentos de coleta de dados utilizados nesse estudo foram os seguintes: visita de campo; entrevistas semiestruturadas; documentos oficiais; fotos e internet. Foram coletados dados secundários em portais eletrônicos de institutos de pesquisa oficiais, IBGE e DIEESE; de departamentos governamentais, DETRAN/PE, DESTRA; e entidade de representação setorial, ANFAVEA.

As entrevistas semiestruturadas foram realizadas nos meses de dezembro de 2013 e janeiro de 2014 com o gestor do órgão responsável pelo transporte público urbano em Caruaru, a DESTRA, e com o gestor de uma empresa de ônibus que opera na referida cidade. Vale ressaltar que tentou-se expandir a abrangência da coleta de dados, de modo a permitir a participação dos representantes das demais empresas de ônibus urbanos atuantes em Caruaru, contudo após contatos iniciais para agendamentos das entrevistas não obteve-se retorno. Para assegurar o sigilo das informações prestadas o gestor da empresa de ônibus não terá o seu nome revelado.

No período que antecedeu as entrevistas foram realizados contatos por telefone e *e-mail* com os dois entrevistados, momento em que foi enviado um roteiro com alguns pontos passíveis de serem abordados. O envio de um roteiro antes das entrevistas se fez necessário devido alguns quesitos exigirem respostas de natureza estatística, sendo importante que os entrevistados realizassem levantamentos internos em suas organizações para que estivessem munidos de dados concretos para responder as questões da forma mais coerente possível.

Após a conclusão das duas entrevistas foi procedido a análise do conteúdo obtido. Para Triviños (2010, p.160) esta técnica é aplicável “para o desvendar das ideologias que podem existir nos dispositivos legais, princípios, diretrizes etc., que à simples vista, não se apresentam com a devida clareza”.

Vergara (2005) aponta como uma das características da análise de conteúdo, a utilidade para fins exploratórios e também com a finalidade de verificação, e testes de hipótese ou suposições concebidas previamente.

Neste sentido, a análise do conteúdo é válida para o estudo do caso em questão por permitir a extração de termos mencionados de forma recorrente e enfática durante a entrevista, sendo capaz de revelar contradições e divergências entre as declarações do discurso dos entrevistados, e a representatividade prática, no campo da gestão do transporte público, seja pela dimensão estatal, no caso a DESTRA, ou na perspectiva da empresa prestadora de serviços de transporte.

3.1.2 Caracterização do Ambiente

Caruaru é uma cidade localizada no Agreste Central de Pernambuco, situado a 120 quilômetros a oeste do Recife, possui uma área de 932 Km². Em 2010 a população residente era de 314.912 habitantes, com estimativas de atingir 337.416 em 2013 (IBGE, 2010). As origens de Caruaru remetem a uma fazenda que entorno do século XVIII, passou a ser ponto de parada para comerciantes e produtores rurais que negociavam suas mercadorias nas imediações da fazenda, com o passar do tempo formou-se um pequeno povoado nesta propriedade. (CARUAU, 2013 apud IBGE, 2013).

Atualmente Caruaru figura como um dos mais importantes centros econômico e cultural do estado de Pernambuco e da região nordeste. As principais fontes de geração de renda da cidade são o comércio e a indústria, sobretudo de confecções; e o turismo devido à tradição dos festejos no período junino, além de possuir um amplo patrimônio cultural contando com várias outras expressões artística como: música, literatura e cerâmica.

A cidade conta com a feira de artesanato e a “feira da sulanca”² que atrai vendedores e compradores de varias partes do país, movimentando semanalmente cerca de 50 milhões de reais segundo dados da Diretoria de Feiras e Mercados da Prefeitura de Caruaru (2013 apud GLOBOTV 2013) torando-se uma grande gerador de emprego, ainda que na maioria informal, e renda que por sua vez aquece a economia local e regional.

Todos esses fatores aliados à localização privilegiada de Caruaru por possuir rotas de ligação com o litoral e sertão, além de ser opção de acesso para outros estados, possibilitaram a Caruaru um polo de desenvolvimento econômico, cultural e educacional. Atraindo grande quantidade de pessoas para a cidade com interesses diversos, vindo somar ao quantitativo da população local, aumentando consideravelmente o fluxo de pessoas.

² Feira da sulanca: tradicional feria livre na qual são comercializados, principalmente, artigos de confecção produzidos na região.

CAPÍTULO 4 – ANÁLISE DOS DADOS: RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste capítulo serão apresentados os resultados e percepções referentes às entrevistas semiestruturadas realizadas com o gestor do órgão responsável pelo transporte público urbano em Caruaru, a DESTRA, e com o gestor de uma empresa de ônibus urbano. Também apontando sinteticamente a atual configuração do cenário dos transportes na referida cidade.

4.1 O SISTEMA DE TRANSPORTE EM CARUARU

Caruaru segue o modelo nacional quanto à composição da sua frota de veículos privilegiando o automóvel em detrimento de veículos coletivos, destaca-se também o quantitativo de motos e motonetas representando o segundo maior grupo logo em seguida o grupo de automóveis, conforme dados do DETRAN/PE (Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco) apresentados em 2013 (Tabela 4.1).

Tabela 4.1 - Frota de veículos, segundo o tipo em Caruaru – 2013

TIPO	QUANTIDADE
Automóvel	58.658
Caminhão	4.563
Caminhão Trator	592
Caminhonete	6.338
Camioneta	4.285
Micro-ônibus	759
Ônibus	597
Motocicleta	45.547
Motoneta	10.830
Reboque	2.017
Semirreboque	830
Outros	695
Total	135.711

Fonte: DETRAN/PE (2013).

Observa-se que o número de ônibus e micro-ônibus representa apenas 2,3% (dois vírgula três por cento) da frota de veículos. Quantidade visivelmente insuficiente para atender

uma população que ultrapassa 300 mil habitantes sendo destes, 88% residente na área urbana, segundo censo 2010 IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Caruaru é uma das cidades brasileiras que se encontra num processo pleno de crescimento, sobretudo econômico, o fato de possuir uma posição geográfica privilegiada praticamente no meio das principais rotas que ligam as principais regiões do estado de Pernambuco, além de contar com pontos de acesso para outros estados da região nordeste, são fatores que incentivam o aumento do fluxo de mercadorias e pessoas para a cidade, atraídos pelas atividades do comércio e da indústria setores grandes geradores de emprego e renda para a região.

Assim Caruaru figura como uma cidade alvo de constante migração, temporária ou permanente, acarretando um crescente fluxo de pessoas que conseqüentemente elevam a demanda por transporte público urbano.

Para tentar suprir a crescente demanda por transporte público, atualmente, existem quatro empresas de ônibus urbanos atuando na cidade: Capital do Agreste, Coletivo, Bahia, e Tabosa, cada empresa é responsável por determinada área da cidade, possuindo a estimativa do número de linhas expostas no quadro a seguir Quadro 2.1.

Quadro 2.1 – Empresas de ônibus e linhas em Caruaru.

EMPRESA	Nº DE LINHAS
Capital do Agreste	10
Coletivo	9
Bahia	8
Tabosa	10

Fonte: Divulgação das empresas

4.2 O CASO DA EMPRESA DE ÔNIBUS

A empresa de ônibus de transporte urbano aqui analisada conta com tempo de atuação no setor de transporte público há menos de 10 (dez) anos, em Caruaru, porém faz parte de um grupo empresarial que já atua a bastante tempo em outras regiões do estado de Pernambuco. Atualmente mantém linhas que atendem 10 (dez) bairros da cidade de Caruaru, sendo as principais linhas:

- Rendeiras/ Morada Nova

- Rodoviária / CEACA
- Polo comercial
- Luiz Gonzaga
- Severino Afonso
- Loteamento São José

A frota da empresa é composta por 28 (vinte e oito) ônibus modelos WV 17- 230 (Figura 4.1) e WV 15-190, (Figura 4.2) Ambos os veículos possuem a capacidade para transportar até 80 (oitenta) passageiros.

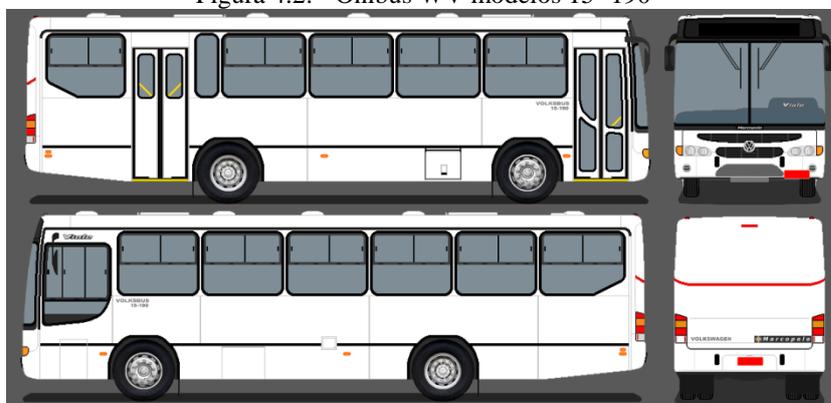
Figura. 4.1-Ônibus WV modelos 17- 230.



Fonte: Amâncio (2013).

Em termos técnicos visivelmente identificados a principal diferença entre os dois modelos consiste na presença de uma terceira porta lateral no modelo WV modelos 17- 230, enquanto o WV 15- 190 possui apenas duas portas. A terceira porta destina-se ao embarque de pessoas cadeirantes, deste modo o WV 15- 190 não está adequado aos critérios de acessibilidade para os portadores de deficiências físicas e demais pessoas com dificuldades de locomoção.

Figura 4.2. - Ônibus WV modelos 15- 190



Fonte: Amâncio (2013).

Quando o gestor foi indagado sobre a quantidade de passageiros transportados nos últimos dois anos, não revela a informação, seja por completo desconhecimento do dado ou

apenas omissão de informações de mercado, apesar de ser assegurado total sigilo das informações coletadas neste estudo. No entanto, diante da questão acerca das perspectivas das operações da empresa para os próximos anos, expressa claramente a intenção de “Ampliação da frota”³. Tornou evidente que o gestor tem conhecimento do fato da quantidade de veículos ser insuficiente para atender a demanda existentes e futura.

Em relação os procedimentos realizados pela melhorar e manter um serviço adequado aos usuários, o gestor aponta duas medidas principais: “renovação da frota e aumento da oferta de horários de circulação”, medidas que poderiam contribuir para diminuição da principal reclamação dos usuários da empresa de ônibus em estudo: atraso em alguns horários de circulação dos ônibus. Segundo o gestor da empresa os atrasos periódicos são “decorrente dos muitos congestionamentos no centro da cidade”.

No que consiste o gerenciamento do nível de qualidade no serviço prestado pela empresa, o gestor afirmou existir “avaliação interna e externa”, entretanto não especificou os procedimentos que compõem tais avaliações, bem como a periodicidade em que ocorrem.

Ao ser proposta uma avaliação da gestão do órgão responsável pelo trânsito e transportes em Caruaru, a DESTRA, o gestor considerou como sendo: “boa” a política de transportes na cidade de Caruaru, ainda mencionando uma relação entre a empresa e a DESTRA baseada em “reuniões periódicas e comunicação por ofícios e outros meios”.

Questionado sobre quais as maiores dificuldades encontradas para a empresa realizar suas atividades, o gestor declarou serem as principais:

- Aumento dos custos de operação;
- Falta de subsídios do governo como isenções direta ou indireta de impostos e taxas para as empresas;
- Falta de infraestrutura das vias.

Já em relação aos seguintes fatores que foram lançados e requisitada a opinião do gestor:

- Diminuição do número de passageiros;
- Aumento das distâncias percorridas;
- A atuação do transporte informal.

O gestor mostrou-se indiferente demonstrando assim que estes fatores não tem causado interferências significativas na condução dos negócios da empresa em questão. Por fim afirma que a empresa não tem recebido nenhum apoio de projetos oriundos do governo na esfera federal, estadual e municipal.

³ Todas as citações diretas apresentadas no tópico 4.2 foram fornecidas através de entrevista concedida pelo gestor da empresa de ônibus em dezembro de 2013.

A última questão proposta versava sobre a percepção do gestor da empresa quanto à gestão dos serviços públicos realizada por organizações privadas, entretanto o entrevistado optou por não tecer nenhuma consideração sobre o tema.

4.3 O CASO DA ENTIDADE GESTORA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CARUARU, A DESTRA.

Figuraram como representantes dos sujeitos investigados no estudo: o gestor da DESTRA (Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes); e um gestor de empresa de ônibus urbanos para obtenção de dados, que posteriormente foram comparados. Para melhor entendimento da problemática da gestão do transporte público urbano em Caruaru foi adotado como instrumento básico de coleta de dados, entrevistas semiestruturadas aplicadas aos representantes dos sujeitos do campo de estudo.

A DESTRA é a entidade criada em substituição da Empresa Municipal de Trânsito e Transportes de Caruaru, (CARUARU, Lei ordinária nº 4762, 2009) que tem como objetivos executar a política do governo municipal no que se refere ao planejamento, disciplinamento, controle e fiscalização do trânsito, assim como também responsável pelo planejamento, organização, execução ou delegação, fiscalização, avaliação e controle dos serviços de transporte público. Ainda incorpora atribuições que incluem: a segurança do cidadão e do patrimônio municipal, ações de defesa social, e a promoção de ações de defesa civil permanentes contra desastres naturais, antropogênicos e mistos, na cidade de Caruaru. Atualmente o Cel. José Carlos da Silva é o presidente da Destra e o senhor Siron Rodrigues é o responsável pela Diretoria de Trânsito e Transportes, ocasionalmente assumindo a presidência da entidade interinamente.

Desde o ano de 2009 com a criação da DESTRA, o a entidade tem sido o principal responsável pela gestão do trânsito, serviço de transporte público, e demais funções que relacionadas a este campo. A DESTRA ao substituir a extinta Empresa Municipal de Trânsito e Transportes de Caruaru, criada 11 (onze) anos antes, passou a incorporar um total de 54 (cinquenta e quatro) atribuições de acordo com a legislação municipal que a originou (CARUARU, Lei nº 4762 de 2009).

O número consideravelmente grande de atribuições pode se revelar um fator gerador de dificuldades para a execução satisfatória das atividades da entidade. Uma alternativa para

minimizar o impacto do volume de funções é a divisão das atribuições em subáreas, seguindo esta lógica a DESTRA está estruturada nas seguintes divisões:

- Diretoria de Defesa Social;
- Diretoria de Trânsito e Transportes;
- Diretoria Financeira;
- Defesa Civil

Com o intuito de alcançar o objetivo geral proposto por este estudo, analisar a gestão do transporte público da cidade de Caruaru, seguiu-se uma entrevista com o gestor da instituição DESTRA, foi selecionado a Diretoria de Trânsito e Transporte como o departamento mais adequado para figurar como unidade de investigação.

Deste modo Procedeu-se a entrevista com a pessoa responsável pela Diretoria de trânsito e transporte, com antecedência foi passando um roteiro com os principais pontos que seriam abordados, haja vista a necessidade do levantamento de alguns dados prévios para auxiliar o entrevistado para responder alguns quesitos de natureza estatística.

A primeira questão levantada trata sobre a formulação do planejamento estratégico da DESTRA, indagada sobre como o planejamento estratégico foi formulado, o entrevistado declara:

Regulamentar os contratos através de uma licitação pública e um acompanhamento realizado por empresa detentora de conhecimento técnico na atividade de transporte para modelar o sistema para uma prestação de serviço integrada, buscando o uso de tecnologias para minimizar distorções no dia a dia da operação através do uso de mecanismos que controle a demanda e o serviço, consequentemente a receita e o custo operacional, avaliando a atividade como um todo na busca da excelência desta prestação de serviço⁴.

O exposto acima indica procedimentos generalistas, impulsionado a partir instrumentos legais, licitação, só posteriormente com as atividades em curso que se segue os ajustes necessários, no entanto não fica claro a forma de avaliação previa das necessidades.

Considerando a forma sintética da primeira resposta, buscando um maior entendimento acerca do processo de planejamento, foi questionado: quais as principais diretrizes relativas aos serviços de transporte públicos para o município de Caruaru.

O gestor então explana:

As principais diretrizes passa pelo acompanhamento do sistema do transporte público com relação ao serviço executado e a demanda aferida, gerindo o transporte para se ter um valor unitário que promova o equilíbrio financeiro e operacional do sistema.

⁴ Todas as citações diretas apresentadas no tópico 4.3 foram fornecidas através de entrevista concedida pelo diretor de Trânsito e Transportes da DESTRA em janeiro de 2014.

Nota-se que o conteúdo da afirmativa possui forte presença de termos como “demanda”, “valor unitário”, “equilíbrio financeiro” tipicamente oriundos de um ambiente que reina a lógica de mercado. Sente-se ausência nesta declaração de diretrizes de alguns termos que remetem ao objetivo que se propõe o serviço público, atender as necessidades dos cidadãos. Faltaram termos que denotem como possibilitar às pessoas a locomoção, e serviços com maior qualidade.

Ainda seguindo a linha do planejamento foi solicitado ao entrevistado que expusesse os principais projetos, ações e investimentos realizados pela DESTRA, prontamente o diretor listou as seguintes medidas:

- a) É a fiscalização diária do transporte público de passageiros.
- b) É 20% da sinalização implantada de paradas de ônibus com início e fim da área destinada a parada regulamentar.
- c) É a implantação de novos abrigos em 50 (cinquenta) pontos espalhados na cidade além da substituição dos antigos em pré-moldados.
- d) É a pavimentação dos principais corredores de transporte e vias por onde o transporte trafega com asfalto CBUQ⁵, calçamento e asfalto frio.
- e) e a realização do conselho municipal de transportes - COMUT.

Chama atenção o ponto que se refere à pavimentação dos principais corredores e vias de transporte, sendo uma função de outro órgão do município, a secretaria de obras e urbanismo responsável por prestar tal serviço, assim podemos considerar que a função da DESTRA neste âmbito restringe-se apenas a fazer solicitação de melhorias na infraestrutura das vias, e não em realizar esse serviço, pois não possui recursos para tal, sejam equipamentos, pessoal ou recursos financeiros próprios para contratação de terceiros para executar o serviço. Assim identifica-se uma divergência entre a declaração e a real possibilidade de atuação.

A criação do COMUT (conselho municipal de transportes) é uma importante iniciativa para abertura de diálogos entre o poder público, organizações empresariais, entidades sindicais e a sociedade em geral. Vale ressaltar o COMUT foi cenário de intensas discussões geradas entorno do aumento do preço das passagens de ônibus, no primeiro semestre de 2013 (NE10, 2013). Isto é tem significância por indicar que as pessoas estão caminhando gradativamente para o reconhecimento do seu papel de cidadão, já não aceitando sem relutar contra determinadas imposições quer seja oriunda do poder público ou de organizações privadas.

⁵Concreto Betuminoso Usinado e Quente.

Dando prosseguimento as indagações relativas ao planejamento, foi solicitado ao gestor que falasse sobre as principais estratégias do planejamento da DESTRA em relação à dimensão temporal de curto, médio e longo prazo, as afirmativas resultaram no Quadro. 4.1.

Quadro 4.1. Ações planejadas pela Destra - Fonte: entrevistado/DESTRA.

Espaço de Tempo	Ações
CURTO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Implantação da Bilhetagem Eletrônica, ✓ Rastreamento por GPS das linhas do STPP⁶/caruru, ✓ Licitação do STPP/ caruaru Zona Urbana e Rural, ✓ Avaliação das Empresas Operadoras do STPP/Caruaru.
MÉDIO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Implantação do Sistema de Integração Temporal entre Linhas das Empresas, ✓ Implantação da sinalização por parada de ônibus, ✓ Implantação de abrigos nas paradas, ✓ Implantação de faixas exclusivas de circulação, ✓ Contar com a idade média da frota inferior a 4 anos.
LONGO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Construção e operação do BRT⁷, ✓ Fiscalização eletrônica das faixas exclusivas, ✓ Remuneração por sistema de câmara de compensação tarifária, ✓ Implantação do sistema integração temporal entre empresas, ✓ Acessibilidade para todos os veículos, pavimentação nas vias do STPP/Caruaru.

Embora a DESTRA seja a única entidade responsável por cuidar da gestão do trânsito no âmbito urbano em Caruaru, atuam como parceiros nesta tarefa, segundo o entrevistado as seguintes instituições:

- a) URB - Empresa de Urbanização e Planejamento de Caruaru que cuida dos projetos macros da cidade na urbanização e planejamento.
- b) O DETRAN/PE que atua na fiscalização de veículos e condutores auxiliando a DESTRA na fiscalização do uso das vias.
- c) e terceiros (empresas prestadoras de serviços) que tratam de atividades técnicas, como: a implantação de sinalização horizontal, vertical e semafórica.

A lei municipal nº 4762, de 09 de março de 2009 é o principal instrumento legal que respalda as atividades da DESTRA, no entanto existem outros mecanismos legais que oferecem suporte ao órgão em questão, sendo os principais apontados pelo diretor da DESTRA:

- Regulamentação do transporte escolar;
- Regulamentação do transporte de taxi;
- Regulamentação do transporte de mototaxi;
- Regulamentação do transporte de carga e descarga;
- Regulamentação transporte público de passageiros; e

⁶ STPP: Sistema de Transporte Público de Passageiros.

⁷ BRT: do inglês “Bus Rapid Transit” - Transporte Rápido por Ônibus.

- Fiscalização do transporte de fretamento, este último ainda não regulamentado plenamente.

Quanto à composição da frota dos veículos do transporte público que atende a população Caruaruense, o entrevistado forneceu os seguintes dados:

A quantidade de ônibus cadastrados do sistema são 133 ônibus na zona urbana e 55 ônibus na zona rural. As linhas existentes em nossa cidade são em torno de 33 linhas urbanas e 25 linhas rurais.

Relembrando que de acordo com dados do IBGE 88% da população de Caruaru reside na área urbana, o que significa aproximadamente, 278.097 pessoas, que contam com apenas 133 ônibus do sistema público de transporte.

O representante da DESTRA acrescenta ainda que:

As linhas estão distribuídas com características radial, transversal, diamantal e circular operando em um sistema de linhas independentes, onde o sistema urbano possui uma tarifa única e o sistema rural três anéis tarifários. O sistema opera em regime de remuneração direta.

Atualmente os valores cobrados pela passagem de ônibus em Caruaru em dias úteis e sábados são apresentados no Quadro 3., Nos dias de domingo e em quatro feriados⁸ nacionais a tarifa urbana é reduzida para R\$1,00 (um real), devido acordo estabelecido entre as empresas de ônibus e a DESTRA (NE10, 2011).

Quadro 4.2. Tarifa da passagem de ônibus em Caruaru - Fonte:NE10, 2011.

Área	Zona Urbana	Zona Rural		
		Anel 1	Anel 2	Anel 3
Preço	R\$ 1,80	R\$ 2,60	R\$ 3,10	R\$ 4,10

Segundo dados da DESTRA, em Caruaru são transportados por ano cerca de 21.000.000 (vinte e um milhões) de passageiros na área urbana e mais 3.000.000 (três milhões) na zona rural, deste total transportado 5% em regime de gratuidade oferecido a idosos e pessoas portadoras de necessidades especiais.

O entrevistado destaca que para realizar o transporte desse quantitativo de pessoas acima citado, no sistema de transporte urbano da cidade, são utilizados veículos de duas categorias: “o ônibus convencional com capacidade total de 80 (oitenta) passageiros e o micro-ônibus com capacidade de 50 (cinquenta) passageiros.”

Foi proposto ao entrevistado que levando em consideração o contexto no qual está inserido o sistema de transporte de Caruaru, indicasse quais são as principais oportunidade, ameaças, forças e fraquezas para a execução da gestão da DESTRA. O intuito aqui

⁸ 1º de janeiro, 1º de maio, 7 de setembro e 15 de novembro.

estabelecido é a formulação de uma análise do ambiente considerando os critérios da análise SWOT (CHIAVENATO, 2003).

Para o diretor da DESTRA, o ambiente no qual atua órgão apresenta-se descrito no Quadro 4.3.

Quadro 4.3. Análise do ambiente de atuação pelo diretor da DESTRA.

FORÇAS	FRAQUEZAS
O conhecimento da gestão do sistema, a capacidade de saber onde estão os gargalos e como podem ser resolvidos para termos um transporte público com uma maior mobilidade, mostrando as operadoras qual o caminho a ser trilhado para atender a demanda de transporte que a cidade detém e logicamente o compromisso das mesmas em querer buscar estas ferramentas que modernizam o atendimento ao público. O acompanhamento do serviço e da demanda do sistema e conseqüentemente do custo e da receita para termos uma tarifa que busque o equilíbrio financeiro e operacional.	Existência do sistema de transporte alternativo, que opera principalmente no sistema rural, concorrendo de forma desigual a sem comprometimento e que freia o desenvolvimento do STPP na zona rural, promovendo a evasão de receitas e as ações sociais utilizadas no sistema regular, desconsiderando o direito à gratuidade e ao trabalho legal, além da dificuldade que o órgão gestor tem de levantar o custo real das operadoras e a sociedade de compreender estes valores que são definidos para que as pessoas utilizem o sistema.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
A legalização do sistema com a conclusão do processo de licitação do STPP/ Caruaru e pela modernização tecnológica que o sistema será submetido com a implantação do BRT e, atualmente, com a implantação da bilhetagem eletrônica e do monitoramento da frota por GPS ⁹ além do processo de racionalização que o sistema ira se submeter com a implantação, também, da integração temporal que possibilitará a formação na malha viária deste município de um sistema de transporte integrado.	O credito fácil existente na economia e a grande quantidade de veículos que são legalizados para realizar o transporte particular ou transporte individual, congestionando as vias centrais e trazendo desconforto para os usuários do transporte coletivo que vê a pontualidade dos horários programados serem descumpridos por formação de congestionamento, formado em vias estreitas que recebem todo tipo de transporte, da bicicleta aos carros dos ambulantes, motos, auto carga, veículos particulares e outros.

Fonte: Entrevista com diretor da DESTRA, 2014.

De acordo com o Quadro 4.3, percebe-se que o gestor da DESTRA possui uma percepção equivocada quando considera o elemento “Existência do sistema de transporte alternativo” como uma fraqueza, na verdade o quesito fraqueza diz respeito aos fatores internos da organização e o elemento “Existência do sistema de transporte alternativo” pertence ao ambiente externo. (CHIAVENATO, 2008.)

Ao ser questionado sobre as dificuldades de operação da DESTRA, o entrevistado prontamente declarou:

As maiores dificuldades para a gestão da DESTRA é a necessidade de realizarmos varias ações que o município necessita serem feitas e que foram se acumulando a décadas, por não ter tido um órgão publico que colocasse as questões de trânsito e transporte como prioridade, demandando uma grande demanda para solucionar problemas diversos de mobilidade e poucos recursos para efetivá-los na pratica, pois é preciso educar, fiscalizar e engenhar o trânsito de forma permanente, preocupado sempre também com a questão da melhoria continua da mobilidade em geral e

⁹ GPS: Sistema de Posicionamento Global.

principalmente da questão que complemente e priorize no trânsito a circulação do transporte público de passageiros, através de faixas exclusivas e sinais inteligentes. Não basta abrir apenas avenidas, pois os recursos são poucos e as desapropriações são milionárias nas áreas centrais, é preciso desobstruir as faixas de estacionamento nas áreas centrais, transformando-as em faixas de rolamento, deslocando os estacionamentos para os edifícios garagem que ainda não existem na área central da cidade.

Diante das informações expostas acima, verifica-se a necessidade da integração de ações voltadas ao trânsito e transporte com a política de urbanismo e mobilidade.

Abordando outro importante ponto presente na temática do transporte urbano, o transporte complementar de passageiros realizado por VPP (Veículo de Pequeno Porte) tais como vans, micro-ônibus, toyotas, mototáxi, D-20 entre outros, foi solicitado ao entrevistado que fizesse algumas considerações acerca da caracterização do transporte complementar de passageiros, de forma sucinta o entrevistado informou:

O Transporte Complementar (Lotação) está caracterizado pela a necessidade pública dos passageiros deslocarem-se da zona rural e cidades do agreste à cidade de Caruaru.

O pela percepção do representante da DESTRA o transporte complementar de passageiros possui maior atuação, nas linhas da zona rural e linhas intermunicipais, indicando não haver no momento a forte presença na área urbana. Entretanto é notório que o serviço de mototáxi também é classificado como transporte complementar realizado VPP, estando presente em grande quantitativo na área urbana, inclusive intensificando as reivindicações da categoria ao direito de regulamentação do serviço prestado (NE10, 2014). Como já citado anteriormente o diretor de trânsito e transportes da DESTRA vê o transporte complementar como elemento prejudicial, retomando a fala do entrevistado que comprova isto:

O transporte alternativo, que opera principalmente no sistema rural, concordando de forma desigual a sem comprometimento e que freia o desenvolvimento do STPP na zona rural, promovendo a evasão de receitas e as ações sociais utilizadas no sistema regular, desconsiderando o direito a gratuidade e ao trabalho legal.

A fim de obter maior compreensão do impacto causado pelo transporte alternativo no STPP, que segundo o entrevistado “freia o desenvolvimento do STPP na zona rural”, questionamos acerca do número de veículos que realizam o transporte complementar e a quantidade de passageiros transportados por este meio, sendo fornecidos os seguintes dados:

O Transporte Complementar conta com o quantitativo de 1406 veículos¹⁰, distribuídos entre os modelos: vans, toyotas, bestas, sprinter, mini-vans, micro-ônibus. Atualmente a média mensal de passageiros circulantes no Terminal Leste é de 16.550 e em todos os Terminais é de 36.582

De posse dos dados citados acima, traçamos um comparativo com os dados anteriormente também fornecidos pelo diretor de trânsito e transporte em relação ao número

¹⁰ Não foi considerada a categoria mototáxi.

de passageiros transportados por ônibus do STTP, considerando que a média permanecesse inalterada (Quadro. 4.4).

Quadro 4.4- Comparativo do transporte complementar e transporte por ônibus em quantidade de passageiros.

Transporte complementar		Transporte por Ônibus do STTP	Total de passageiros em ambos os meios de transporte
Numero absoluto	Participação em %		
36.582 mensal	2.0%	1.750.000 mensal	1.786.582
438.984 anual ¹¹	2.0%	21.000.000 anual	21.438.984

Fonte: o autor com base em dado da DESTRA.

Assim pode-se concluir facilmente que em Caruaru o transporte urbano de passageiros é realizado em grande parte por ônibus, restando apenas 2% de participação do transporte complementar. Deste modo é questionável o prejuízo financeiro causado ao STTP devido à atuação do transporte complementar, a que se refere o diretor da DESTRA.

Indagado sobre como ocorre a autorização para que alguém se torne um operador regulamentado do transporte complementar, o entrevistado citou:

É preciso apresentar Antecedente Criminal Estadual e Federal; possuir CNH categoria “D”; Nada Consta da CNH; IPVA do Veiculo em nome do Permissionário e referente ao ano corrente.

Por fim foi solicitada a opinião do entrevistado a cerca da gestão dos serviços de transporte público realizada por entidades privadas, se seria uma possibilidade para o contexto de Caruaru, Quais seriam os pros e contras de uma privatização do sistema de transporte urbano.

No entanto o entrevistado optou por não se pronunciar, assim encerrou-se a entrevista, ficando uma lacuna em relação à percepção do gestor público quanto os processos de privatização do serviço público.

¹¹ Estimativa por média aritmética simples.

CAPÍTULO 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A PESQUISA

Retomando os resultados da pesquisa, entende-se que grande parte dos objetivos específicos estabelecidos foram atingidos de forma que permitiram produzir considerações referentes à condução da gestão do transporte público da cidade de Caruaru - Pernambuco, possibilitando traçar um panorama da situação atual.

Inicialmente é importante destacar um fator determinante para a caracterização do contexto do sistema de transporte público em Caruaru, trata-se da constatação de que a cidade ainda não possui um sistema de transporte coletivo plenamente regulamentado de acordo com as normas constitucionais vigentes. Para exemplificação das deficiências legais existentes podemos citar os casos identificados pelo MPPE (Ministério Público de Pernambuco) os quais são: (1) contratos para concessão e permissão para linhas de transporte firmados ainda no período que antecede a Constituição Federal, foram prorrogados sucessivas vezes sem a instauração do procedimento licitatório necessário; (2) transferências de linhas de ônibus entre empresas sem a menor formalidade e (3) prorrogação de contratos, para concessão e permissão, mesmo encontrando-se com os prazos expirados (MPPE, 2010).

As possíveis irregularidades no campo do transporte em Caruaru vieram a público desde o ano de 2010 ficando a cargo do MPPE a apuração do caso resultando inclusive na prisão do ex-prefeito da cidade, Manoel Teixeira, acusado de liberar sem licitação um contrato com uma empresa de transporte coletivo (NE10, 2010). Entretanto mesmo com a intervenção do MPPE até o início do ano de 2014 ainda não havia evolução significativa no que tange a questão da realização de licitação para concessão e permissão para o serviço de transporte público em Caruaru (LIBERDADE, 2014).

Pelos expostos percebe-se que a organização do sistema de transporte em Caruaru apresenta dificuldades em pontos fundamentais como a questão de adaptação às normas constitucionais em vigor, o que fatalmente acarreta a diminuição considerável da eficiência da prestação de serviço de transporte coletivo, uma vez que a ausência do processo de licitação compromete a livre participação do maior número possível de concorrentes que estão habilitados para uma adequada prestação de serviço.

A competição estimula as empresas a buscarem a elevação do nível de qualidade de suas operações, incluindo redução de custos e aumento de eficiência o que refletirá no resultado final para os usuários dos serviços oferecidos.

Assim como a licitação pode gerar competição, selecionando as propostas mais interessantes para a administração pública, também pode, através de mecanismos próprios, regular e induzir aumentos de eficiência. Através da utilização dos processos de licitações, pode-se forçar as empresas operadoras a adotarem estratégias de reduções de custos e de aumento de qualidade dos serviços, com repasse desses ganhos para a sociedade, dada a ameaça de entrada de empresas mais eficientes no mercado. (AZAMBUJA, 2002, p.29)

Foi identificado que a maior parte do transporte urbano na cidade é realizado por ônibus, entretanto a frota desse tipo veículos, é notadamente muito abaixo da necessária para atender as demandas de uma população que ultrapassa 300.000 (trezentos mil) habitantes. Comparando o quantitativo de ônibus e carros presentes em Caruaru, os carros são em maioria, em seguida veem as motocicletas com crescente participação nos últimos anos na composição da frota total de veículos.

A entidade pública que foi analisada centraliza as decisões estratégicas quanto ao planejamento das ações direcionadas ao trânsito e transporte, mas conta com a cooperação de outras instituições, públicas e privadas, para operacionalizar tais ações. Além da ampla relação de atribuições que compete à referida entidade, foi identificado no discurso do gestor aspectos que remetem a proteção do equilíbrio financeiro para as organizações privadas que atuam no Sistema de Transporte Público de Passageiros.

De acordo com a visão da gestão pública o transporte na modalidade complementar realizada por VPP (Veículos de Pequeno Porte), representa um entrave ao curso normal do serviço de transporte público urbano, esta perspectiva não é compartilhada pela gestão da organização privada que não considera o transporte complementar um fator diretamente prejudicial às suas operações, antes atribui mais peso a ausência de subsídios do governo que estimulem e deem suporte econômico a condução dos seus negócios, através de isenções de taxas e impostos, por exemplo.

Reclamações do setor empresarial por maior efetividade das ações governamentais de apoio aos negócios já eram percebidas no período em que vigorava o Estado de Bem-Estar Social, os capitalistas almejam, principalmente, a redução carga tributária que havia atingido níveis alarmantes para a lucratividade e o desempenho do setor privado (VICENTE, 2009). Os governos de várias nações pressionados por crises econômicas e políticas precisavam desenvolver planos que correspondessem os anseios dos diversos setores da sociedade como destaca Costa (2009):

Originalmente, o Estado de Bem-Estar Social ou Estado assistencial caracteriza-se, então, pela intervenção nos setores econômicos e social, visando promover o aumento do poder aquisitivo dos trabalhadores para combinar a crescente produção em grande escala com o consumo de massa. [...] O Estado de Bem-Estar Social sobrevive justamente enquanto consegue atender, de um lado, às expectativas dos capitalistas em relação ao desenvolvimento das forças produtivas, e do outro, às expectativas reivindicações cada vez maiores das organizações sociais, como os sindicatos, fortalecidos pelos regimes sociais democratas, o que desencadeia o início de sua crise. (COSTA, 2009, p. 26)

A DESTRA vem nos últimos anos desenvolvendo políticas que visam a organização do trânsito nas áreas centrais da cidade, dentre estas mediadas estão inclusas algumas que afetam diretamente o transporte alternativo de passageiros como exemplo: restringir a circulação dos veículos de lotação em várias ruas do perímetro urbano, identificação dos veículos regularizados para esse tipo de transporte através da inclusão de adesivos de vistoria e também uma faixa adesiva na lateral (Figura 5.1) para auxiliar na identificação, tanto para passageiros quanto para os agentes de trânsito durante as operações de fiscalização. Saliendo que os custos para aquisição dos adesivos e faixas de identificação são arcados pelos proprietários dos veículos.

Figura 5.1 – Faixa para identificação de veículos de lotação.



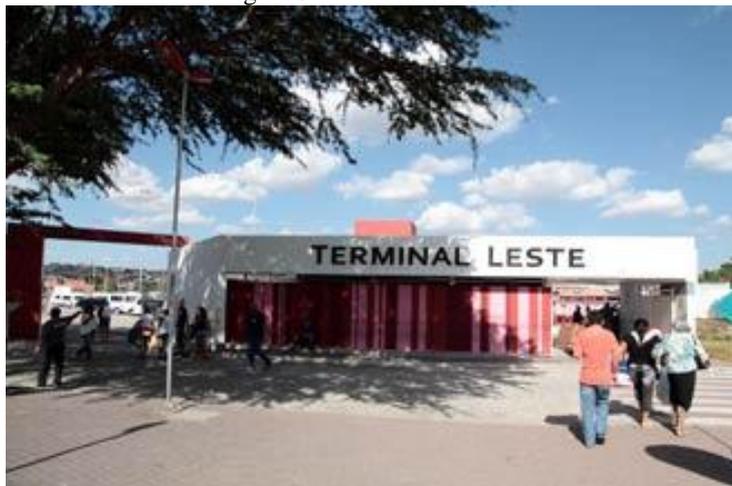
Foto: Divulgação/Secom Caruaru (2013).

Outra medida realizada pela DESTRA na transferência dos pontos dos veículos de lotação, que antes eram espalhados em diversas áreas da cidade e foram direcionados para dois espaços específicos: o Terminal Leste e uma outra área localizada na Avenida Rui Barbosa nas proximidades da agência do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social).

As diferenças entre os dois espaços não se resumem apenas ao fato de um, Terminal Leste, possuir nome enquanto o outro está desprovido de nomenclatura sendo referenciado vulgarmente apenas como “ponto de lotação”, mas a maior distinção se revela no contraste estrutural dos espaços.

O Terminal Leste é um espaço cuja construção foi planejada para abrigar os veículos que realizam lotação entre Caruaru e cerca de 27 (vinte e sete) cidades da região, visando atender o embarque e desembarque de passageiros, além de servir de ponto de apoio durante o tempo de espera, assim sua estrutura possui amplo estacionamento com capacidade aproximada para 110 veículos; banheiros públicos; e abrigos para motoristas e passageiros (Figura 5.2).

Figura 5.2 – Terminal Leste.



Fonte: FolhaPE (2013).

De maneira oposta à apresentada no Terminal Leste, o segundo espaço é apenas um “ponto de lotação” em uma avenida da área central, que recebe diariamente veículos originados de 14 (quatorze) cidades e algumas localidades da zona rural de Caruaru.

Semelhante ao Terminal Leste, o segundo espaço também é destinado às atividades de embarque e desembarque de passageiros, no entanto possui infraestrutura visivelmente precária basicamente consiste em um espaço aberto no canteiro central da avenida, local onde passava uma antiga linha férrea.

O ponto de lotação da Avenida Rui Barbosa é desprovido de itens básicos como: banheiros e telefones públicos nas proximidades, não existem qualquer tipo de abrigo para as pessoas que frequentam o local, as quais contam apenas com as sombras de algumas árvores do entorno para se proteger do sol e da chuva, quando for o acaso (Figura 5.3).

As únicas intervenções realizadas pelo poder público na estrutura do local foram: fixação de algumas placas para identificação das cidades que possuem ponto no local e implantação de artefatos de concreto no asfalto com o objetivo de delimitar a área de circulação dos veículos.

Figura 5.3 – Ponto de lotação na Avenida Rui Barbosa.



Fonte: AquiCaruaru.Com (2013).

Chama atenção a disparidade presente nas ações do poder público voltadas ao transporte alternativo de passageiros, de modo que em uma área específica foram conduzidas melhorias no que tange a organização e infraestrutura, possibilitando aos operadores e usuários desse tipo de transporte o atendimento de quesitos básicos, como segurança e abrigo temporário. Em contrapartida outra área que se destina a mesma atividade de transporte alternativo permanece à margem dos benefícios, por mínimos que sejam, oriundos do poder público.

É necessário abordar as questões relacionadas ao transporte público urbano de maneira heurística, considerando as causas e efeitos, os perfis dos sujeitos envolvidos bem como o grau de participação de cada fator individualmente que irá contribuir para o resultado final do cenário vivenciados pelas atuais cidades em acelerado processo de expansão.

Assim o fenômeno do transporte alternativo não deve ter seu tratamento negligenciado, tão pouco considerado isoladamente como um fator essencialmente negativo para a dinâmica urbana, antes é preciso atentar para o fato que a atividade de transporte alternativo de passageiros ganha espaço significativo à medida que o sistema formal de transporte de passageiros deixa lacunas no atendimento das necessidades dos usuários. E cabe ao poder público intervir através de fiscalização das empresas, aferição da qualidade do serviço, fornecimento de estrutura viária adequada e análise ampla dos fatores que compõem o contexto urbano a fim que se possa estabelecer o equilíbrio entre interesses públicos e privados; concatenando os recursos e esforços para uma política de longo prazo.

Outro fato que merece destaque consiste em ambos os gestores entrevistados, do órgão público e da empresa de ônibus, se esquivaram das questões formuladas em torno do tema privatização do serviço público, nem mesmo esboçando uma consideração de maneira

sucinta, tal fato desperta a curiosidade sobre os fatores que motivam os representantes dos setores público e privado a não exporem suas visões acerca de um tema que cada vez mais tem ganhando repercussão no cenário político nacional e internacional.

5.2 LIMITAÇÕES DO TCC E SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS

Este TCC possui natureza exploratória, portanto proporciona informações preliminares diante da complexidade que permeia o tema em questão. É importante a investigação de outros temas que estão relacionados neste campo do serviço de transporte, por exemplo, estudar o transporte complementar de passageiros em profundidade, ressaltando os aspectos não apenas econômicos, mas incluindo as dimensões social, cultural e ecológica.

Devido a limitações de tempo para elaboração deste trabalho, não foi possível considerar uma relação mais ampla de amostras para investigação, é interessante que se proceda a averiguação da percepção do grupo composto por usuários do transporte de passageiros, tanto os do âmbito público como privado, acerca do serviço prestado.

Ao buscar dados referentes ao transporte informal de passageiros, aquele cuja atuação não está legalizada junto à DESTRA, o referido órgão não contava com dados oficiais ou estimativas deste tipo de atividade, até o presente momento. Ficando assim margem para futuras pesquisas que visem investigar esse fenômeno presente em Caruaru, assim como em várias cidades, de modo até mesmo possibilitar a projeção de cenários futuros para os sujeitos ligados a esta prática.

Percebem-se ainda lacunas a serem preenchidas, em relação ao levantamento quanto à adequação do serviço público de transporte para os portadores de necessidades especiais, e as políticas de mobilidade e acessibilidade de modo geral, em Caruaru.

Por fim não menos importante está o transporte de passageiros na categoria intermunicipal com destino a Caruaru, também representando um ponto que necessita de análise mais aprofundada.

REFERÊNCIAS

AMÂNCIO, A. **Ônibus WV modelo 17- 230**. Nov/2013. Ilustração

_____. **Ônibus WV modelo 15-190**. Nov/2013. Ilustração.

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Dados de Produção, vendas e exportação de autoveículos- 2011/2012/2013**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/tabelas.html>>. Acesso em: 10 Jan.2014.

ARAGÃO, C. V.; SANGO, M. C. A. **O método do caso no ensino de administração pública: um exercício prático**. In Tenório, Fernando Guilherme (coord.). *Gestão Social: metodologia e casos*. Rio de Janeiro, Editora Fundação Getulio Vargas, 1998.

ARAÚJO, I. L. V. **Transporte público complementar de passageiros: um estudo de caso em Betim**. 2012. 125f. Dissertação (Mestrado em Geotécnica e Transporte). Escola de Engenharia da UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

AUTOCLASSIC. O portal do Antigomobilismo. Disponível em: <http://www.autoclassic.com.br/galeria/2010/classica_era/6.jpg>. Acesso em: 20 dez. 2013.

AZAMBUJA, A. M. V. **Análise de Eficiência na Gestão do Transporte Urbano por Ônibus em Municípios Brasileiros**. Tese (Doutorado Engenharia de Produção), Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.

BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais, distribuição física**. São Paulo: Atlas, 2007.

BARBOZA, K. F. F. **Regulamentação do Transporte Público Alternativo: A Experiência Brasileira**. 2002. 167f. Dissertação (Mestrado em Transportes). Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

BRASIL, **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 15 jan. 2014.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob. Diretoria de Mobilidade Urbana – DEMOB, **PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**, Brasília: 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>> . Acesso em: 02 fev.2014.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Reforma do Estado para a cidadania: a reforma gerencial brasileira na perspectiva internacional**. 1.ed. São Paulo: Editora 34; Brasília: ENAP,1998.

CARUARU, PREFEITURA MUNICIPAL. **Lei nº 4762, de 9 de março de 2009**. Dispõe sobre a criação da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - Destra e dá outras providências. Caruaru, 2009.

CASTRO, M. B. **O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano**. São Paulo: Annablume, 2007.

CHIAVENATO, I. **Introdução à Teoria Geral da Administração: uma visão abrangente da moderna administração das organizações**. 7. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

_____. **Administração Geral e Pública**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

COSTA, S. M. **O estado e a administração pública: economia, política, sociedade e reforma do Estado**. 1.ed. João Pessoa: Ideia, 2009.

DETRAN/PE. Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco. **Estatísticas Atuais: Frota de veículos, segundo o tipo e município- Pernambuco**. Disponível em:<http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=72>. Acesso em: 17 jan. 2014.

DESTRA. Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes. **Histórico**. Disponível em:< <http://www.caruaru.pe.gov.br/secretarias/destra.html>>. Acesso em: 08 dez.2013

DIEESE. Nota Técnica número 132 - **Política de Valorização do Salário Mínimo** - dezembro 2013. Disponível em:<<http://www.dieese.org.br/notatecnica/2013/notaTec132SalarioMinimo2014.pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2014.

FARIA, E. F. **Curso de direito administrativo positivo**. 6. ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2007.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Carlos: RiMa, 2004.

FOLLADOR, D. P. **Constituição do plano diretor de transporte e da mobilidade: um estudo comparativo de Belo Horizonte e Curitiba**.2011. 182f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2011.

GLOBOTV. AB TV 1ª Edição. Movimentaram R\$ 50 milhões cada uma das quatro Feiras da Sulanca, de antes do Natal. **Site da Globo**. Disponível em:<<http://globotv.globo.com/tv-asa-branca-pe/ab-tv-1a-edicao/v/movimentaram-r-50-milhoes-cada-uma-das-quatro-feiras-da-sulanca-de-antes-do-natal/3048684/>>. Acesso em: 25 jan.2014.

GLOBO, O. Carro, bicicleta ou ônibus, o que ocupa mais espaço? **Site da Globo**. Disponível em:<<http://oglobo.globo.com/blogs/ecoverde/posts/2011/02/09/carro-bicicleta-ou-onibus-que-ocupa-mais-espaco-361868.asp>>. Acesso em: 18 jan.2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Senso 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=26&dados=0>>. Acesso em: 19 jan.2014.

_____. IBGE Biblioteca. **Caruaru Pernambuco – PE Histórico**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/pernambuco/caruaru.pdf>>. Acesso em: 22 jan.2014.

LIBERDADE. Transporte em Caruaru continua sem licitação. **Sistema de Comunicação Liberdade**. Disponível em: <<http://www.liberdade.com.br/noticias.php?id=28543>>. Acesso em: 22 abri.2014.

MARICATO, E. **Nossas cidades estão ficando inviáveis**. São Paulo: 2011. Revista Desafios do desenvolvimento, IPEA. Ano 8, n. 66. p. 14-2, **26. Jul. 2011**. Entrevista concedida a Gilberto Maringoni.

MAXIMIANO, A. C. **Introdução à Administração**. São Paulo: Atlas, 2000.

MAZON, J. **O transporte dos cariocas**. Documentário. 1957. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=E0e8xHCE-bk>>. Acesso em: 03 jan.2014.

MFPE. Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco. **Estações de ontem e hoje**. Disponível em: <<http://memoriaferroviariadepe.blogspot.com.br/2013/09/estacoes-de-ontem-e-hoje-trens-do.html>>. Acesso em 20 dez. 2013.

MNC. Museu Nacional dos Coches. **Coleção Transportes**. Disponível em: <http://www.museudoscoches.pt/Colecao/Colec%C3%A7%C3%A3oInfo/TransportesInfo/LiterariaCadeirasInfo/tabid/107/tekmoduleid/447/tektag/LITERIA_2/Default.aspx> . Acesso em: 20 dez. 2013.

MPPE. Ministério Público de Pernambuco. MPPE firma acordo para regularização do transporte coletivo em Caruaru. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://mppe.jusbrasil.com.br/noticias/2141731/mppe-firma-acordo-para-regularizacao-do-transporte-coletivo-em-caruaru>>. Acesso em: 10 jan.2014.

MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO. **Os primeiros ônibus de Londres**. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/EModerna/shillib.jpg>>. Acesso em: 20 dez. 2013.

NE10, Interior. Em Caruaru, prefeito não aprova aumento nas passagens de ônibus e pede nova reunião do Comut. **Site do Sistema Jornal do Comercio**. Disponível em: <<http://ne10.uol.com.br/canal/interior/agreste/noticia/2013/06/19/em-caruaru-prefeito-nao-aprova-aumento-nas-passagens-de-onibus-e-pede-nova-reuniao-do-comut-426116.php>>. Acesso em: 08 fev. 2014.

_____. Interior. Passagens de ônibus aumentam a partir de hoje em Caruaru. **Site do Sistema Jornal do Comercio**. Disponível em: <<http://ne10.uol.com.br/canal/interior/agreste/noticia/2011/02/01/passagens-de-onibus-aumentam-a-partir-de-hoje-em-caruaru-255219.php>>. Acesso em: 08 fev.2014.

_____. Mototaxistas cobram fiscalização da prefeitura contra clandestinos. **Site do Sistema Jornal do Comercio**. Disponível em:

<<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/regional/noticia/2014/02/07/mototaxistas-cobram-fiscalizacao-da-prefeitura-contra-clandestinos-116927.php>>. Acesso em: 15.fev.2014.

_____. Neguinho Teixeira, ex-prefeito de Caruaru, é preso. **Site do Sistema Jornal do Comercio**. Disponível em:

<<http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/peernambuco/noticia/2010/03/26/neguinho-teixeira-ex-prefeito-de-caruaru-e-preso-217617.php>> Acesso em: 17.fev.2014.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4.ed. ver e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SALDANHA, C. **Introdução à gestão pública**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2006

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SAMPAIO, B.; LIMA NETO, O.; SAMPAIO, Y. - **Eficiência na gestão do transporte público: lições para o planejamento institucional** in Revista Análise Econômica Ano 2.5, nº 47, março, 2007 - Porto Alegre. Faculdade de Ciências Econômicas, UFRGS, 2007.

SILVA, J. A. **Curso de Direito Constitucional Positivo**, 20ª ed. Malheiros, 2002.

TRIVINÔS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. 1.ed. 19. Reimpr. São Paulo: Atlas, 2010.

ULTRAJE A RIGOR. Ponto de Ônibus. In: **Sexo!!**. São Paulo: WEA Records, 1987. 2CD,. FAIXA08.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

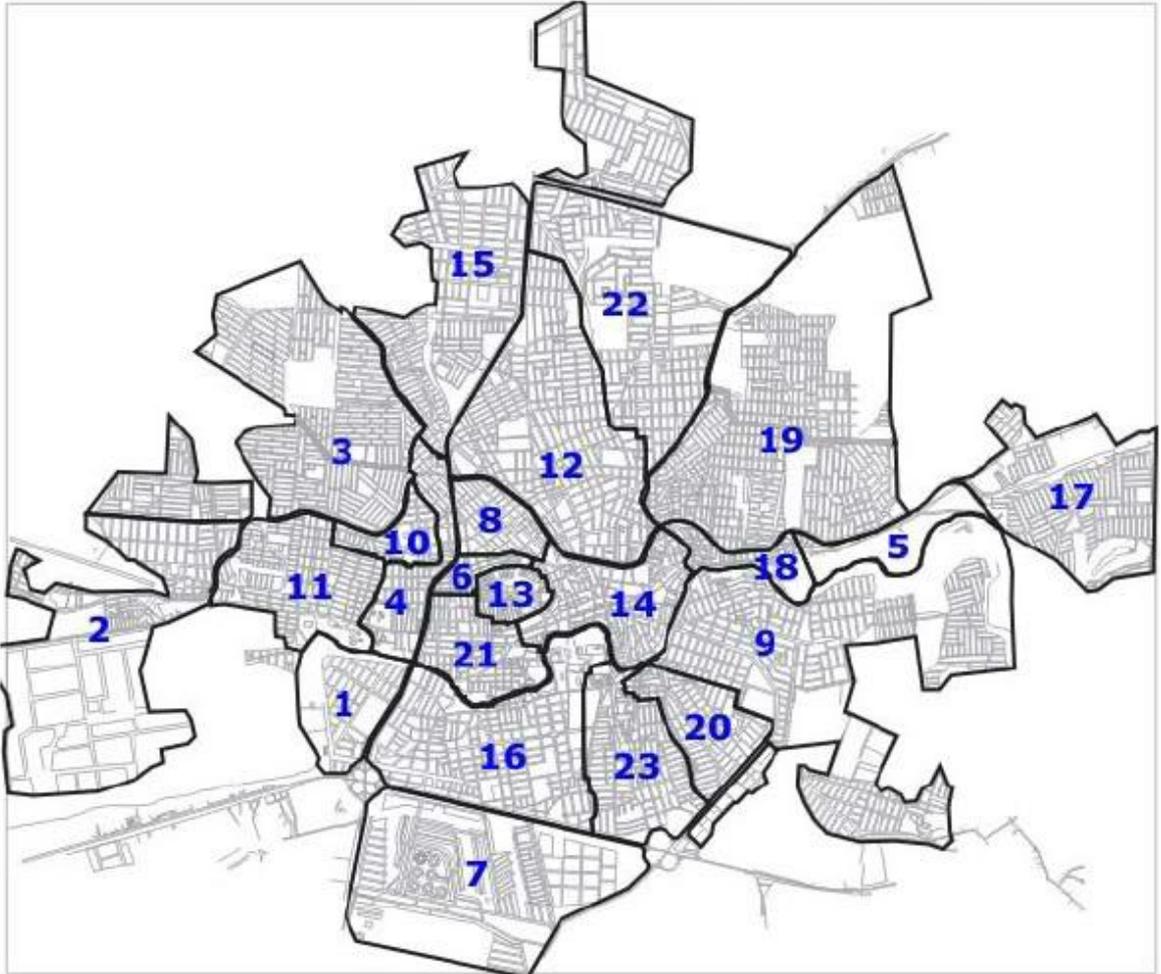
VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2005.

VICENTE, M. M. **História e comunicação na ordem internacional**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Trad. Daniel Grassi. 3.ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

ANEXO A

MAPA DA DISTRIBUIÇÃO DOS BAIRROS DE CARUARU



1 – Agamenon Magalhães
 2 – Alto do Moura
 3 – Boa Vista
 4 – Caiuca
 5 – Cedro
 6 – Centenário
 7 – Cidade Alta
 8 – Divinópolis

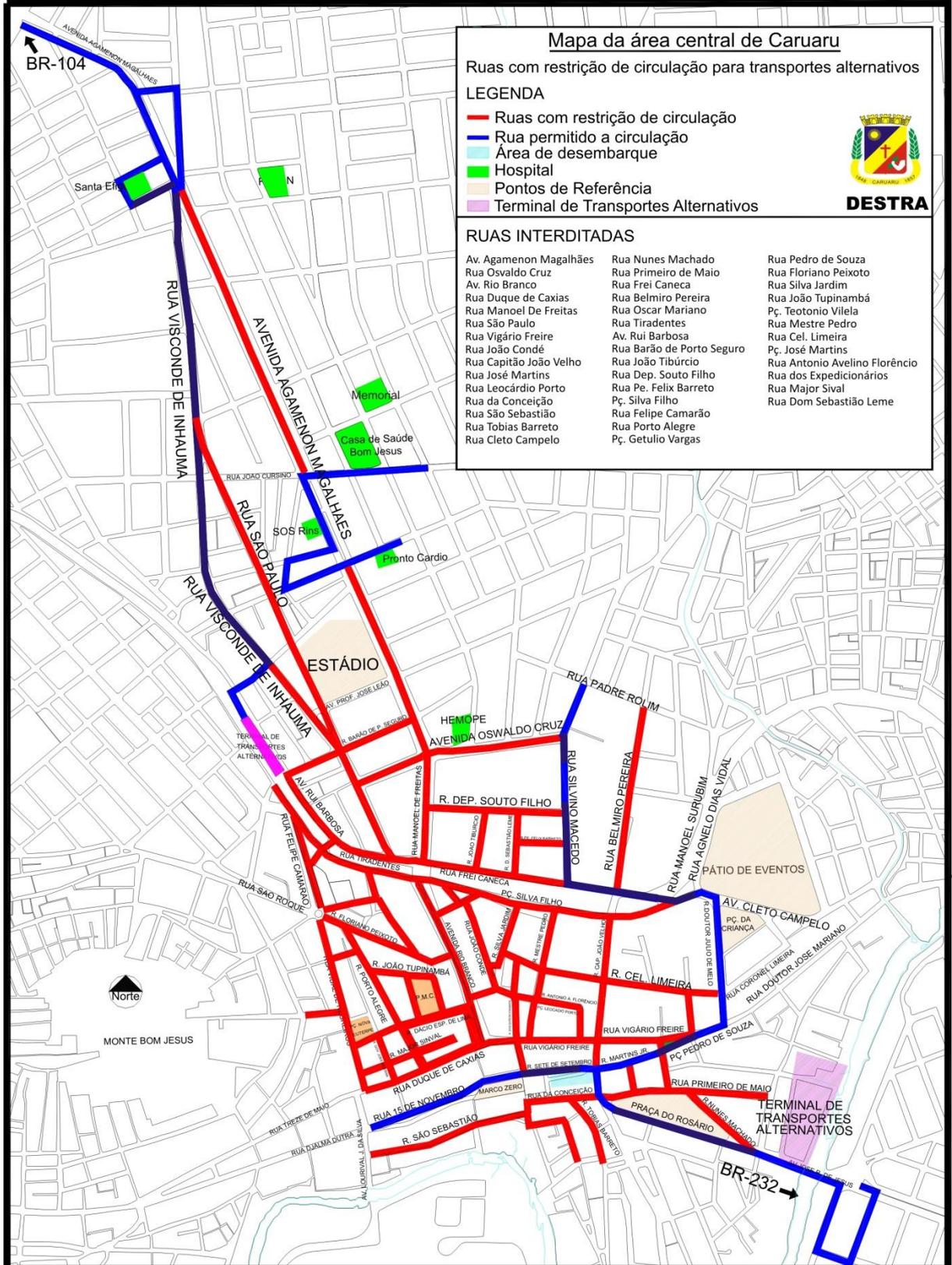
9 – Indianópolis
 10 – João Mota
 11 – Kennedy
 12 – Maurício de Nassau
 13 – Morro do Bom Jesus
 14 – N^a S^a das Dores / Centro
 15 – Nova Caruaru
 16 – Petrópolis

17 – Rendeiras
 18 – Riachão
 19 – Salgado
 20 – Santa Rosa
 21 – São Francisco
 22 – Universitário
 23 – Vassoural

Fonte: DESTRA

ANEXO B

MAPA DA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO EM CARUARU



Fonte:DESTRA

ANEXO C

LEI Nº 4762, DE 9 DE MARÇO DE 2009.

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL, TRÂNSITO E TRANSPORTES - DESTRA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito do Município de Caruaru, Estado de Pernambuco: Faço saber que a Câmara Legislativa Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado como órgão vinculado ao Gabinete do Prefeito, a AUTARQUIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL, TRÂNSITO E TRANSPORTES - DESTRA, autarquia municipal com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio.

Parágrafo Único - Os contratos e convênios firmados na municipalidade, cujo objeto compartilhe com as atribuições da DESTRA, serão por esta absorvidos, respeitando-se seus respectivos termos, inclusive a vigência.

Art. 2º A Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA terá sede e foro no Município de Caruaru e prazo de duração indeterminado, extinguindo-se apenas nos casos previstos em Lei.

Art. 3º Fica extinta a Empresa Municipal de Trânsito e Transportes de Caruaru, criada pela Lei nº 3891/98.

Art. 4º A Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA tem por finalidade, em consonância com a política de desenvolvimento socioeconômico e diretrizes relativas ao Município de Caruaru, executar a política do governo municipal no que se refere ao planejamento, disciplinamento, controle e fiscalização do trânsito de acordo com a Lei Federal nº 9503 de 23 de setembro de 1997, o planejamento, organização, execução ou delegação, fiscalização, avaliação e controle dos serviços de transporte público, bem como a segurança do cidadão e do patrimônio municipal, ações de defesa social, e a promoção de ações de defesa civil permanentes contra desastres naturais, antropogênicos e mistos, no Município de Caruaru, competindo-lhe especialmente:

I - Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - Planejar, projetar, regulamentar e operar no trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

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

IV - Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - Executar a fiscalização de trânsito, atuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada prevista no Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei Federal Nº 9503, de 23 de setembro de 1997), no exercício regular do Poder de Polícia Administrativa de Trânsito;

VII - Aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei Federal Nº 9503 de 23 de setembro de 1997), notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

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

IX - Fiscalizar o cumprimento da norma contida no Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal Nº 9503, de 23 de setembro de 1997), aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - Arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - Integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da federação;

XIV - Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Transportes;

XV - Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - (CONTRAN);

XVI - Planejar e implantar medidas para redução de circulação de veículos e reorientação de tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - Registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando as penalidades e arrecadando as multas decorrentes de infrações;

XVIII - Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do respectivo Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN;

XX - Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzido pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no Art. 66 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal Nº 9503, de 23 de setembro de 1997), além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

XXII - Promover estudos e projetos relativos ao Sistema Municipal de Transporte Público de Passageiros de Caruaru;

XXIII - Disciplinar, conceder, operar e fiscalizar os serviços de transporte público de passageiros em geral no âmbito do Município;

XXIV - Desenvolver o planejamento e a programação do Sistema de Transporte Público de Passageiros no Município de Caruaru;

XXV - Detalhar operacionalmente o sistema de transporte público de passageiros no Município, fixando itinerários, frequências, horários, lotação, equipamentos, turnos de trabalho, integração intermodal, locais, tempo de parada e critérios para atendimentos especiais;

XXVI - Estabelecer os esquemas operacionais para os serviços de táxi, definindo custos, equipamentos e locais de estacionamento;

XXVII - Fiscalizar, seguindo parâmetros definidos, a operação e a exploração do sistema de transporte público de passageiros por ônibus, por táxi, por transporte escolar e por

transportes especiais, promovendo as correções, aplicando as penalidades regulamentares nas infrações e arrecadando os valores provenientes de multas;

XXVIII - Elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros;

XXIX - Calcular, acompanhar e controlar a receita do Sistema de Transporte Público de Passageiros, advinda da venda antecipada de passagens, receitas extra tarifárias e das tarifas aprovadas pelo Poder Público Municipal;

XXX - Administrar a execução do regulamento e das normas sobre transporte público de passageiros no Município de Caruaru;

XXXI - Realizar diretamente ou através de terceiros contratados ou convenientes, estudos, pesquisas e trabalhos técnicos requeridos à administração do transporte público de passageiros, e ao aprimoramento técnico e gerencial das empresas operadoras, no Município de Caruaru;

XXXII - Atuar junto a órgãos públicos e privados no âmbito do Município, do Estado e da União, que disponham sobre segmentos que afetam o trânsito e o transporte público de passageiros, visando compatibilizar as ações de interesse comum no Município de Caruaru;

XXXIII - Especificar os equipamentos obrigatórios (sem prejuízos daqueles previstos na legislação de trânsito), bem como os parâmetros técnicos operacionais e de comunicação visual dos veículos de transporte público, com base na regulamentação pertinente;

XXXIV - Construir, manter e administrar diretamente ou por delegação, abrigos, terminais de ônibus, pátios de estacionamento e demais equipamentos necessários ao funcionamento adequado do Sistema de Transporte Municipal;

XXXV - Realizar auditorias contábeis e técnicas nas empresas operadoras e demais integrantes do sistema;

XXXVI - Conferir permissões ou concessões às pessoas jurídicas de direito público ou privado e às pessoas físicas, para operarem em caráter delegado, os serviços de transporte público;

XXXVII - Intervir no sistema, utilizando ou delegando os meios necessários à prestação dos serviços de transporte público de passageiros, de forma a garantir a continuidade dos mesmos, sempre que houver motivação ou interrupção total ou parcial dos serviços;

XXXVIII - Realizar gestões junto à Secretaria de Serviços Públicos de Caruaru e aos demais órgãos competentes, objetivando a construção e/ou manutenção de vias, no sentido de prover melhor nível de serviço para o Sistema Municipal de Transportes de Caruaru e para o Sistema de Circulação do Município;

XXXIX - Desenvolver gestões para compatibilização de ações com os demais órgãos de desenvolvimento do Município de Caruaru;

XL - Realizar programas de capacitação de pessoal na área de trânsito e transportes, visando o desenvolvimento e aprimoramento de suas ações;

XLI - Opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos relativos aos serviços de transporte, bem como ao sistema viário do município;

XLII - Defender o Estado Democrático de Direito, o respeito aos princípios, direitos e garantias estabelecidas na Constituição Federal, a dignidade da pessoa humana e a preservação da autonomia do Município de Caruaru;

XLIII - Promover e manter a vigilância dos logradouros públicos, dos prédios públicos do município e das áreas de preservação do patrimônio natural e cultural de Caruaru;

XLIV - Articular, coordenar e gerenciar ações de defesa social em nível municipal;

XLV - Articular, coordenar e gerenciar ações de defesa civil em nível municipal;

XLVI - Promover a ampla participação da comunidade nas ações de defesa civil, especialmente nas atividades de planejamento e ações de respostas a desastres e reconstrução;

XLVII - Elaborar e implementar planos diretores, planos de contingências e planos de operações de defesa civil, bem como projetos relacionados com o assunto;

XLVIII - Elaborar o plano de ação anual, objetivando o atendimento de ações em tempo de normalidade, bem como em situações emergenciais, com a garantia de recursos de orçamento municipal;

XLIX - Prover recursos orçamentários próprios necessários às ações relacionadas com a minimização de desastres e com o restabelecimento da situação de normalidade, para serem usados como contrapartida da transferência de recursos da União e dos Estados, de acordo com a legislação vigente;

L - Capacitar recursos humanos para as ações de defesa civil e promover o desenvolvimento de associações de voluntários, buscando articular, ao máximo, a atuação conjunta com as comunidades apoiadas;

LI - Vistoriar edificações e áreas de risco e promover ou articular a intervenção preventiva, o isolamento e a evacuação da população de áreas de risco intensificado e das edificações vulneráveis;

LII - Implantar bancos de dados e elaborar mapas temáticos sobre ameaças múltiplas, vulnerabilidades e mobiliamento do território, nível de riscos e sobre recursos relacionados com o equipamento do território e disponíveis para o apoio às operações;

LIII - Articular-se com as Regionais Estaduais de Defesa Civil - REDEC, ou órgãos correspondentes, e participar ativamente dos Planos de Apoio Mútuo - PAM, em acordo com o princípio de auxílio mútuo entre os Municípios.

LIV - Exercer, no âmbito do município, dentro da competência específica, qualquer outra atribuição que lhe seja determinada.

Art. 5º Fica designado como Autoridade de Trânsito do Município de Caruaru, o Presidente da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA.

Parágrafo Único - A Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA deverá integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, como órgão executivo de trânsito do Município de Caruaru.

Art. 6º Constituirão recursos financeiros da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA:

I - Os de capital, inclusive os de resultantes de conversão de bens e direitos;

II - As transferências;

III - As receitas patrimoniais;

IV - O produto das operações de crédito;

V - As doações;

VI - Os recursos provenientes de outras receitas, penalidades tributárias e pecuniárias;

VII - As dotações orçamentárias consignadas no Orçamento Municipal;

VIII - Dotações, auxílios e subvenções que lhe forem destinados pela União, Estado e Município ou por suas respectivas autarquias, empresas, sociedades de economia mista e órgãos autônomos;

IX - Créditos orçamentários de qualquer natureza, abertos a seu favor;

X - Contribuições públicas e/ou privadas;

XI - O produto de alienação de materiais e bens obsoletos ou inservíveis;

XII - A Remuneração de Serviços Técnicos - RST recolhida das empresas permissionárias ou concessionárias do Sistema Municipal de Transportes de Caruaru, conforme legislação específica;

XIII - A arrecadação de multas em virtude de infrações de trânsito, ocorridas na área de jurisdição do Município;

XIV - A arrecadação de multas provenientes do descumprimento das normas do Sistema Municipal de Transportes de Caruaru;

XV - A arrecadação proveniente dos estacionamentos rotativos pagos nas vias do Município, bem como as multas pela utilização indevida dos mesmos;

XVI - As receitas decorrentes da prestação de serviços públicos;

XVII - A arrecadação do IPVA que cabe ao município;

XVIII - Outras receitas.

Art. 7º A Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA terá a seguinte estrutura básica:

I - Órgãos de Direção Superior

1. Presidência

II - Órgãos de Apoio e Assessoramento

a) Assessoria Jurídica

b) Assessoria Especial

c) Secretaria Executiva

d) Comissão Permanente de Licitação

e) Coordenadoria de Estatística e Informática

f) Coordenadoria de Defesa Civil

III - Órgãos Técnicos

a) Diretoria Administrativo-Financeira

I - Gerência Administrativa

a) Divisão de Gestão de Pessoas

b) Divisão de Patrimônio

II - Gerência Contábil-Financeira

2. Diretoria de Trânsito e Transportes

I - Gerência de Trânsito

a) Divisão de Sinalização

b) Divisão de Projetos

II - Gerência de Transportes

a) Divisão de Transporte Coletivo

b) Divisão de Táxi e Transportes Especiais

c) Divisão de Credenciamento e Vistoria

III - Gerência de Educação

a) Divisão de Campanhas Educativas

3. Diretoria de Defesa Social

I - Gerência de Fiscalização e Segurança de Transportes e Trânsito

a) Divisão de Multas e Infrações

II - Gerência de Controle Operacional e Monitoramento

III - Guarda Municipal

Art. 8º Ficam criados os cargos em comissão da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA, com os símbolos constantes do Anexo I, parte integrante da presente Lei.

Art. 9º Ficam criados os cargos efetivos da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA constantes do Anexo II, parte integrante desta Lei.

Parágrafo Único - Os cargos efetivos criados neste artigo serão preenchidos provisoriamente por remanejamento de pessoal efetivo do quadro de servidores do Município de Caruaru, ou precariamente cedidos por outros Entes, devendo o preenchimento definitivo ocorrer por concurso público.

Art. 10 Ficam criadas as funções gratificadas com os símbolos constantes do Anexo III, parte integrante da presente Lei.

Art. 11 O Diretor Presidente da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA, com funções de direção e execução, será nomeado pelo Prefeito Municipal.

Parágrafo Único - Os cargos em comissão e as funções gratificadas serão determinados por ato administrativo do Diretor Presidente da DESTRA.

Art. 12 O exercício financeiro corresponderá ao ano civil e obedecerá às normas gerais de direito financeiro estabelecidas pela União, Estado e Município.

Art. 13 A Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA prestará contas ao Prefeito Municipal, respeitada a competência dos demais órgãos públicos.

Art. 14 Em caso de extinção da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA, os seus bens e direitos passarão a integrar o patrimônio do Município.

Art. 15 O regulamento, a competência dos órgãos integrantes da estrutura básica, a estruturação e atribuições dos órgãos a nível divisional serão fixados através de Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Art. 16 Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a instituir, por meio de Decreto, o Gabinete de Gestão Integrada do Município, instância colegiada de deliberação e coordenação no âmbito do Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania - PRONASCI.

Art. 17 Fica o Chefe do Poder Executivo Municipal autorizado a abrir no Orçamento do Município do corrente exercício, os créditos necessários para atender despesas de instalação e funcionamento da Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes - DESTRA.

Art. 18 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, e revogadas as disposições em contrário, com especialidade a Lei 3891/98.

Palácio Jaime Nejaím, 9 de março de 2009; 188º da Independência; 121º da República.

JOSÉ QUEIROZ DE LIMA

Prefeito Municipal

ANEXO I

CARGOS COMISSIONADOS DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL, TRÂNSITO E TRANSPORTES - DESTRA

CARGOS	SÍMBOLO	QUANTIDADE	REMUNERAÇÃO
Diretor Presidente	PE-SMC	01	9.000,00
Assessor Jurídico	PE-AJAP	01	1.950,00
Assessor Especial	PE-AST1	01	1.950,00

Secretário Executivo	PE-SMA	01	6.000,00
Chefe de Gabinete	PE-CGS	01	910,00
Coordenadores	PE-COOD	02	1.950,00
Diretor	PE-DDP	03	2.600,00
Gerente	PE-GER	08	2.000,00
Chefe de Divisão	PE-CDV	09	910,00
Comandante da Guarda Municipal	CCPE07	01	4.000,00
Sub-Comandante da Guarda Municipal	CCPE11	01	2.500,00
Total	-	29	

ANEXO II

CARGOS EFETIVOS DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL, TRÂNSITO E TRANSPORTES - DESTRA

CARGOS	SÍMBOLO	QUANTIDADE	REMUNERAÇÃO
Agente de Trânsito e Transportes	PE-ATT	50	500,00
Arquivista	PE-AQT	01	550,00
Assistente Técnico - nível super+esp.	PE-AST3	04	1.000,00
Assistente Técnico - nível superior	PE-AST2	12	700,00
Assistente Técnico - nível médio	PE-AST1	04	550,00
Engenheiro	PE-ENG	02	2.500,00
Arquiteto	PE-ARQT	01	2.500,00
Guarda Municipal	PE-GUAM	60	500,00
Total	-	110	

ANEXO III

FUNÇÕES GRATIFICADAS DA AUTARQUIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL, TRÂNSITO E TRANSPORTES - DESTRA*

CARGOS	SÍMBOLO	QUANTIDADE	VALOR DA GRATIFICAÇÃO
Inspetor da Guarda Municipal	PE-IGM	03	400,00
Sub-Inspetor da Guarda Municipal	PE-SIGM	06	250,00
Total	-	09	

ANEXO D

ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA COM GESTOR DE EMPRESA DE ÔNIBUS.

PESQUISA EXPLORATÓRIA SOBRE A GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CARUARU

A) Caracterização da empresa:

1. Há quanto tempo a empresa atua no Setor de Transporte?

() 1 a 10 anos () 11 a 20 anos () mais de 20 anos

2. Quais os bairros e/ou distritos de atuação em Caruaru?

3. Quais são as principais linhas?

B) Quanto à atuação:

4. Qual a quantidade e tipos de ônibus que compõe a frota da empresa?

5. Qual a média de passageiros transportados nos últimos dois anos?

6. Quais as perspectivas de ampliação das operações da empresa para os próximos anos?

() Ampliação da frota

() Ampliação de linhas

() Aumentar o número de funcionários

() Captar recursos financeiros e apoio governamental para a gestão de suas ações

() Outros: _____

7. O que a empresa tem realizado para melhorar e manter um serviço adequado aos usuários?

() Avaliação dos serviços

() Renovação da frota

() Aumento da oferta de horários de circulação

() Outros: _____

C) Com relação ao Poder Público:

A Destra tem por finalidade, em consonância com a política de desenvolvimento socioeconômica e diretriz relativas ao município de Caruaru, executar a política do governo municipal no que se refere ao planejamento, disciplinamento, controle e fiscalização do trânsito de acordo com a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Além do planejamento, organização, execução ou delegação, fiscalização, avaliação e controle dos serviços de transporte público. **Neste sentido:**

8. Como o senhor avalia a política de transportes em Caruaru?

() Ótima () boa () regular () insuficiente

9. Como ocorre a relação da empresa com a Destra?

() Reuniões periódicas

() Fiscalização

() Apresentação de relatórios

() Comunicação por ofícios e outros meios

() Outros: _____

10. A empresa tem recebido algum apoio de projeto do Governo nas esferas federal, estadual e municipal nos últimos dois anos? Sim () Não () caso sim quais?

D. Avaliação

11. Em sua opinião, quais as maiores **dificuldades** encontradas para realizar suas atividades? Marque um **X** no espaço que representa sua opinião.

Afirmativas	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Não concordo nem discordo	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
Aumento dos custos de operação.					
Diminuição do número de passageiros.					
A relação: aumento das distâncias percorridas e diminuição da demanda de passageiros.					
A atuação do					

transporte informal.					
Falta de subsídios do governo (como isenções direta ou indireta de impostos e taxas para as empresas).					
Falta de infraestrutura das vias.					

() Outras:

.....

12. Como a Empresa gerencia o nível de qualidade no serviço prestado?

() Avaliação interna e externa

() Auditorias

() Ouvidorias

() Outras

13. Possui algum mecanismo de ouvidoria? () sim () não. Como funciona? Resultados obtidos?

14. Quais as principais reclamações dos usuários do transporte urbano?

O que o senhor pensa sobre a gestão privada do Sistema de Transporte Público?

ANEXO E
ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA COM DIRETOR DA DESTRA
PESQUISA EXPLORATÓRIA SOBRE A GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM
CARUARU

Referente ao planejamento:

A Destra tem por finalidade, em consonância com a política de desenvolvimento socioeconômico e diretrizes relativas ao município de Caruaru, executar a política do governo municipal no que se refere ao planejamento, disciplinamento, controle e fiscalização do trânsito de acordo com a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Além do planejamento, organização, execução ou delegação, fiscalização, avaliação e controle dos serviços de transporte público, bem como a segurança do cidadão e do patrimônio municipal, ações de defesa social, e a promoção de ações de defesa civil permanentes contra desastres naturais, antropogênicos e mistos, na Capital do Agreste.

Neste sentido:

1. Como foi formulado o planejamento estratégico da DESTRA?
2. Quais as principais diretrizes relativas aos serviços de transporte públicos para o município de Caruaru?
3. Quais os principais projetos, ações e investimentos realizados pela DESTRA?
4. Quais as principais estratégias do planejamento a:
 - a. Curto prazo
 - b. Médio prazo
 - c. Longo prazo
5. Quais as outras instituições que participam da gestão do sistema de transporte? De que modo?
6. Além da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Existe alguma outra regulamentação legal existente que dá suporte às atividades da DESTRA?
 Assinale:
 - () Instrução normativa;
 - () Decretos;
 - () Código municipal de trânsito;
 - () Outros.....

7. Como está estruturado o sistema de transporte em Caruaru em termo de números?
(*Quantidade de ônibus, vans, moto-táxi, e outros*).
8. Com relação ao transporte rodoviário realizado por veículos coletivos:
- Existe um organograma das principais linhas?
 - Número de passageiros por ano?
 - Quantidade de ônibus operando?
 - Tipo de ônibus e capacidade de cada veículo?
9. Diante do contexto do sistema de transporte em Caruaru, quais são as principais:
- Oportunidades
 - Ameaças
 - Forças
 - Fraquezas
10. Quais as maiores dificuldades encontradas no exercício de gestão da DESTRA?

Com relação ao Transporte Complementar de Passageiros realizado por VPP (Veículo de Pequeno Porte: vans, micro-ônibus, toyotas, moto-taxi, D-20 e similares):

11. Em Caruaru, como está caracterizado o transporte complementar?
12. Qual número de veículos de pequeno porte (vans, toyotas e outros) cadastrados que realizam transporte atualmente?
13. Qual o número de passageiros transportados pela frota complementar anualmente?
14. Quais as exigências para se atuar como “*loteiro*” no Transporte Complementar ?

15. Como a gestão da DESTRA reconhece a participação do transporte complementar de passageiros para o funcionamento do sistema de transporte de Caruaru? Considerando:

- a. Pontos Positivos:
- b. Pontos Negativos:

Considerando o Transporte Informal de Passageiros (com atuação não regulamentada junto à DESTRA):

16. Qual estimativa do número de veículos não cadastrados pela DESTRA que ainda operam na ilegalidade? Como é feita a fiscalização?

17. Qual o canal de comunicação utilizado entre a DESTRA e os operadores autônomos do transporte informal?

Visão do gestor:

18. Como avalia a gestão dos serviços de transporte público realizada por entidades privadas?

- É uma possibilidade para o contexto de Caruaru?
- Quais seriam os pros e contras de uma privatização do sistema de transporte urbano?