



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA À DISTÂNCIA

ELUCINALDO LAURINDO DE ALMEIDA

**O TRÂNSITO NA CIDADE DE PATOS (PB) E O GRAU
DE APROVAÇÃO DA GESTÃO PELO USUÁRIO**

POMBAL - PB

2014

ELUCINALDO LAURINDO DE ALMEIDA

O TRÂNSITO NA CIDADE DE PATOS (PB) E O GRAU
DE APROVAÇÃO DA GESTÃO PELO USUÁRIO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
apresentado ao Curso de Administração
Pública, modalidade de ensino a distância, da
Universidade Estadual da Paraíba, como
requisito à obtenção do título de Bacharel em
Administração Pública, Linha de Formação
Específica (LFE) III - Gestão Municipal,
semestre 2014.2.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Germano
Ramalho

POMBAL - PB

2014

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

A447t Almeida, Elucinaldo Laurindo de.

O trânsito na cidade de Patos (PB) e o grau de aprovação da gestão pelo usuário [manuscrito] : / Elucinaldo Laurindo de Almeida. - 2014.

44 p. : il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração Pública - EAD) - Universidade Estadual da Paraíba, Pró-Reitoria de Ensino Médio, Técnico e Educação à Distância, 2014.

"Orientação: Prof. Dr. Antônio Germano Ramalho, Secretaria de Educação à Distância".

1. Trânsito. 2. Municipalização. 3. Satisfação dos usuários.

I. Título.

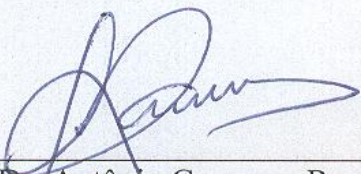
21. ed. CDD 363.125

ELUCINALDO LAURINDO DE ALMEIDA

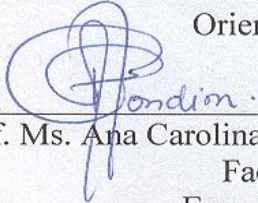
O TRÂNSITO NA CIDADE DE PATOS (PB) E O GRAU
DE APROVAÇÃO DA GESTÃO PELO USUÁRIO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE
CURSO apresentado como exigência parcial
para obtenção do título de Bacharel em
Administração Pública sob a apreciação da
seguinte Banca Examinadora:

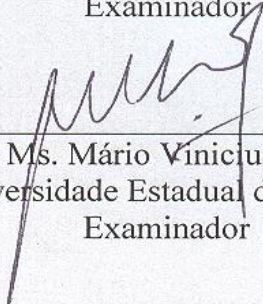
Aprovado em 11 de 12 de 2014.



Prof. Dr. Antônio Germano Ramalho
Universidade Estadual da Paraíba
Orientador



Prof. Ms. Ana Carolina Gondim de A. Oliveira
Facisa
Examinador



Prof. Ms. Mário Vinicius Carneiro
Universidade Estadual da Paraíba
Examinador

POMBAL - PB

2014

AGRADECIMENTOS

A DEUS, primeiramente, que me deu a vida e a inteligência e que sempre está ao meu lado, dando força e coragem para nunca desistir de buscar meus ideais.

Aos meus familiares [Pai, Mãe, irmãos e Esposa], que sempre estiveram ao meu lado, incentivando e apoiando em todos os momentos. Sem eles não teria chegado até aqui, pois me fizeram acreditar que sou capaz e que nada é impossível quando temos dedicação e força de vontade.

À minha filha, Any Caroline, razão maior da minha vida. Todos esses desafios que enfrentei nessa longa caminhada foram para hoje dedicar essa vitória a você.

À minha eterna Tutora Simone Cesar, aos meus colegas Suely, Fabio e Willian, que sempre estiveram comigo nessa caminhada e ao amigo Corsino Neto que sempre me incentivou, e a todos que de forma direta ou indireta me ajudaram para chegar até aqui, obrigado!

Em especial, ao Professor Germano Ramalho - meu orientador - a quem expresso os mais sinceros agradecimentos.

Enquanto as alternativas de mobilidade urbana estiverem beneficiando carros, o trânsito não irá melhorar.

Maxwell Salgado

RESUMO

Trata-se de uma pesquisa descritiva, de caráter exploratório com uma abordagem quantitativa, que teve por objetivo geral avaliar o grau de satisfação da população de Patos, Estado da Paraíba, em relação à municipalização do trânsito local. Após a promulgação da atual Constituição, o trânsito no Brasil passou a ter uma nova configuração, cabendo sua organização, gestão e fiscalização aos municípios, mediante o processo que ficou conhecido como 'municipalização do trânsito', que por sua vez, foi priorizado no novo Código de Trânsito Brasileiro. Assim, em decorrência das disposições constitucionais, toda a operacionalização do trânsito urbano passou a ser uma atribuição do município, que deve colocar em prática um sistema de sinalização; bem como o desenvolvimento de programas de educação e segurança de trânsito, no âmbito de sua circunscrição. No caso específico do município de Patos, no Estado da Paraíba, a municipalização do trânsito foi promovida através da Lei Municipal nº 3.408, de 17 de janeiro de 2005. A mencionada lei municipal deu toda uma estrutura à Superintendência de Trânsito e Transporte, definindo suas atribuições e estabelecendo o que deve ser observado quanto ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações. De acordo com os dados colhidos, na opinião de uma grande parte dos entrevistados, o trânsito da cidade de Patos que antes era bastante complicado, melhorou muito depois da municipalização. Pois, além de vir contribuindo para dar uma maior mobilidade à cidade, o trânsito atual se apresenta mais seguro, com um número reduzido de acidentes quando comparado ao passado, fato que contribui para a melhoria da qualidade de vida da população patoense. Entre a maioria dos entrevistados também existe o entendimento de que o processo de municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade. A pesquisa aponta que em torno de 85% dos entrevistados encontram-se satisfeitos com a municipalização do trânsito ocorrida na cidade de Patos, Estado da Paraíba, partindo do princípio de que este processo proporcionou uma melhor mobilidade; trouxe segurança; disciplinou uma melhor utilização e ocupação dos espaços no centro destinados aos estacionamentos, com a criação da linha azul; e, a significativa redução do número de acidentes.

Palavras-chave: Trânsito. Municipalização. Satisfação dos usuários.

ABSTRACT

This is a descriptive, exploratory with a quantitative approach, which had the main objective to assess the degree of satisfaction of the population Patos, State of Paraíba, for the decentralization of local traffic. After the enactment of the current Constitution, the traffic in Brazil now has a new configuration, leaving its organization, management and supervision to municipalities through the process known as 'traffic municipalization', which in turn, was prioritized in the new the Brazilian Traffic Code. Thus, due to constitutional provisions, the entire operation of urban traffic has become an award of the municipality, which must implement a signaling system; and the development of traffic education and safety programs as part of their constituency. In the specific case of the Patos county, in the state of Paraíba, the traffic municipalization was promoted through the Municipal Law No. 3408 of 17 January 2005. The mentioned bylaw gave a whole structure to the Superintendent of Traffic and Transportation, defining their assignments and establishing what should be observed for the operation of the Administrative Board of Offences Resources. According to the data collected, in the opinion of most of the respondents, the city's traffic ducks What was very complicated, much improved after the municipalization. Because in addition to come help provide greater mobility to the city, the current traffic appears more secure with a small number of accidents compared to the past, a fact that contributes to improving the quality of life of the population patoense. Among the majority of respondents there is also the understanding that the traffic municipalization process influenced the improvement of the city. The research shows that around 85% of respondents are satisfied with the traffic municipalization occurred in the city of Patos, State of Paraíba, on the assumption that this process provided a better mobility; brought security; disciplined better use and occupation of spaces in the center for the parking lots, with the creation of the blue line; and, significantly reducing the number of accidents.

Keywords: Transit. Municipalization. User satisfaction.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CF	Constituição Federal
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
SET	Sistemas Estaduais de Trânsito
SMT	Secretaria Municipal de Trânsito
SMT	Sistemas Municipais de Trânsito
SNT	Sistema Nacional de Trânsitos
STTRANS	Superintendência de Trânsito e Transportes
TCLE	Termo de Consentimento e de Livre Esclarecimento

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Distribuição dos participantes quanto ao fato se consideram a municipalização do trânsito na cidade de Patos como sendo algo positivo.....	25
Gráfico 2	Distribuição dos participantes quanto à opinião sobre o trânsito na cidade de Patos antes da municipalização.....	26
Gráfico 3	Distribuição dos participantes quanto ao fato se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe mais segurança e melhorou a qualidade de vida da população.....	27
Gráfico 4	Distribuição dos participantes quanto à opinião se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe algum problema para a população.....	28
Gráfico 5	Distribuição dos participantes quanto aos problemas gerados pela municipalização do trânsito na cidade de Patos.....	29
Gráfico 6	Distribuição dos participantes quanto ao fato se a sinalização das vias públicas melhorou com a municipalização do trânsito.....	31
Gráfico 7	Distribuição dos participantes quanto à forma como avaliam a atuação dos chamados azulzinhos.....	32
Gráfico 8	Distribuição dos participantes quanto à opinião se o pessoal que compõe a equipe da STTRANS e que atua nas vias públicas, se mostra capacitado para o exercício de suas funções.....	33
Gráfico 9	Distribuição dos participantes quanto ao fato se a municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade.....	34
Gráfico 10	Distribuição dos participantes quanto ao fato de como se sente em relação a municipalização do trânsito da cidade de Patos-PB.....	35

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
2	REVISÃO DE LITERATURA.....	12
2.1	Trânsito: Definição.....	12
2.2	Trânsito: Contextualização histórica e as questões atuais.....	14
2.3	Políticas Públicas de Trânsito.....	17
2.4	A Municipalização do Trânsito no CTB.....	18
3	METODOLOGIA.....	20
3.1	Tipo de Estudo.....	20
3.2	Universo de Análise e Amostra.....	20
3.3	Coleta de Dados.....	21
3.4	Instrumentos de Coleta de Dados.....	21
3.5	Método de Estudo de Caso.....	21
3.6	Procedimento de Análise dos Dados.....	22
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	23
4.1	Perfil da Amostra.....	23
4.2	Dados Relativos aos Objetivos da Pesquisa.....	24
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
	REFERÊNCIAS.....	39
	APÊNDICES.....	41
	APÊNDICE A - Termo de Consentimento e Livre Esclarecimento.....	42
	APÊNDICE B - Questionário Aplicado à População.....	43

1 INTRODUÇÃO

Através da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi instituído o novo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O referido diploma legal produziu profundas mudanças no trânsito brasileiro. Destas, a mais significativa foi a instituição de novas possibilidades de gestão, objetivando descentralizar o trânsito, repassando aos municípios a competência de administrar o trânsito local.

O Código de Trânsito instituiu os instrumentos normativos que possibilitaram a organização do Sistema Nacional de Trânsitos (SNT), dos Sistemas Estaduais de Trânsito (SETs), bem como dos Sistemas Municipais de Trânsito (SMTs).

Ao assumir a responsabilidade pela gestão do trânsito, o Município, na forma determinada pela lei, se obriga em efetivar ações que possibilitem uma melhor mobilidade no perímetro urbano, determinando zonas exclusivas de estacionamentos, sinalizando as vias públicas, promovendo um maior monitoramento do trânsito, orientando condutores e pedestres para evitarem acidentes, entre outras obrigações.

Desta forma, ao municipalizar o trânsito, a Administração Municipal deve criar todo um aparato que torne tal gerenciamento possível, nomeando e habilitando agentes municipais de trânsito, instituindo seus serviços de engenharia de tráfego, desenvolvendo a educação para o trânsito mediante campanhas educativas, identificando zonas de maior fluxo, apresentando soluções concretas para que o trânsito flua facilmente, na perspectiva de que elimine o maior número de transtornos para a população.

Assim sendo, se verifica que o CTB ao transferir para o município a gestão do trânsito local, estabeleceu para este uma série de obrigações bem como os parâmetros que devem ser observados não somente no ato da implantação deste processo, mas que devem ser desenvolvidos de forma permanente, fazendo com que ocorram benefícios para a população como um todo.

Por outro lado, se a administração municipaliza o trânsito, mas não desenvolve os esforços necessários para que haja uma melhor mobilidade na cidade, se não apresenta soluções para os constantes engarrafamentos nos horários de pique, se não gerencia de forma correta os espaços reservados aos estacionamentos rotativos, se não sinaliza corretamente as vias públicas, se não monitoriza o tráfego urbano, sem dúvida alguma esse processo passa a ser questionado, juntamente com a qualidade dos serviços prestados à população por parte da Secretaria Municipal de Trânsito.

O processo de transferência de responsabilidade no sentido de que o município pudesse também tratar das questões de trânsito, se fundamenta como um processo legítimo e necessário de acordo com os estudos temáticos a partir de Honorato (2009), Macedo (2006), Schmitz (2010), Vasconcelos (2001) e Ventura (2007).

Inclusive, Vasconcelos (2001) ressalta que com a municipalização do trânsito, a solução para os problemas relacionados ao trânsito urbano encontra-se mais próxima do usuário, enquanto que Ventura (2007) demonstra que com a municipalização, o trânsito urbano passar a ser dotado de uma maior segurança.

Diante dessa realidade, o presente trabalho focou como objetivo central de pesquisa, a investigação e o levantamento de dados que nos permitam ao final encontrar possíveis respostas quanto à satisfação ou não pela população da cidade de Patos, Estado da Paraíba. As respostas serão alvo de análise e de estatística nesse processo que se pontua como metodologia qualitativa e quantitativa.

O objetivo geral deste trabalho é avaliar o grau de satisfação da população de Patos-PB, em relação à municipalização do trânsito local.

Por sua vez, os objetivos específicos são: mostrar como ocorreu esse processo e a quem competiu gerenciar essa atividade; verificar se municipalização do trânsito resultou em melhorias para a qualidade de vida da população, e se essa ação proporcionou a segurança almejada, e, identificar se a municipalização do trânsito atingiu ou não os objetivos fundamentais de sua finalidade administrativa e, caso não tenha alcançado a plenitude do desejado, que tipo de problema é enfrentado pela população e se por esse motivo há insatisfação por parte da população.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Trânsito: Definição

O termo trânsito é uma palavra popular no vocabulário da contemporaneidade. É um termo originado do latim *transitu*, particípio passado de *transire*, trans - ‘através’ mais ‘ire’ - ir (FARIA, 1994). Esta palavra, expressa ação, ou seja, afluência de viandantes, ato ou efeito de passar, passagem, ato ou efeito de caminhar, caminho, trajeto, circulação, marcha, movimento de veículos e de pedestres considerados em seu conjunto, etc.

O próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), em seu art. 1º, §1º, afirma que: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 2009, p. 21).

Rozestraten (1998), por sua vez, ao conceituar o trânsito define-o como sendo um conjugado de circulação de pessoas e automóveis nas vias públicas, dentro de um sistema de código convencional, que tem a finalidade de normatizar e assegurar a integridade de seus partícipes.

Vasconcellos (1998) compreende o trânsito como o conjunto de todos os movimentos cotidianos, feitos nas calçadas e vias da cidade, e que passa a existir na rua na forma de circulação de pedestres e nas diversas formas de transportes.

No entanto, Macedo (2006, p. 21) mostra que:

O conceito de trânsito é muito mais amplo. Diante da diversidade de fatores envolvidos, precisa ser estudado como um fenômeno multideterminado e multideterminante. Existe em função da necessidade de deslocamento das pessoas e acaba por desencadear uma série de eventos cotidianos com impactos nas dimensões públicas e privadas. É regido por normas de conduta, formais e informais e regras de convivência estabelecidas pelo CTB. Sua existência está definitivamente condicionada pelo ambiente do qual faz parte, apesar de estar também submetido a um sistema que o organiza, administra e fiscaliza.

Desta forma, se verifica que vários fatores se encontram relacionados direta ou indiretamente ao conceito de trânsito, o que demonstra a necessidade de maior discussão sobre as questões a ele relacionadas, objetivando ampliar o conhecimento sobre as normas de condutas existentes para que o mesmo seja algo mais seguro.

O próprio Departamento Nacional de Trânsito (BRASIL, 2000, p. 12) afirma que:

O trânsito é, também, o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos diários das pessoas para trabalhar, se educar, se divertir, cuidar da sua saúde, retornar à residência etc. Portanto, o trânsito não é uma entidade abstrata sobre a qual comentamos como se não tivéssemos nada a ver com ela. Nós todos fazemos o trânsito. Nos nossos deslocamentos diários, contribuímos para que ele seja pior ou melhor. Aqueles que trabalham em suas casas colaboram para reduzir o número de veículos nas vias, mas contribuem para o congestionamento dos outros tipos de sistemas de infraestrutura, como, por exemplo, de energia elétrica, de telecomunicações etc.

Assim sendo, trânsito constitui todo e qualquer deslocamento promovido pelo ser humano em seu dia a dia, para o desenvolvimento de suas atividades. E, à medida que seu fluxo aumenta, gera-se o que se chama de congestionamento, em decorrência, principalmente, da falta de infraestrutura nas cidades.

Nestes conceitos, segundo Schmitz (2010), é preciso destacar a presença de vários subsistemas que compõe o trânsito, dentre eles destaca-se:

- a) As vias, que podem ser estradas, caminhos vicinais, ruas e calçadas, ou seja, um estímulo para o sujeito que dirige e opera o carro no sentido de atender às requisições da via;
- b) O meio ambiente constituído por todos os seres biológicos, animais e plantas, que o povoam e as condições climáticas e de geografia do relevo;
- c) Os animais, que circulam o ambiente das vias;
- d) Os veículos, o instrumento automotor utilizado pelo o homem composto por seus equipamentos em boas condições de funcionamento para utilização;
- e) O humano, através de seus comportamentos, atitudes e valores individuais ou como processo resultante do coletivo e da personalidade;
- f) A interação social entre condutores;
- g) Os fins de utilizações humanas.

Por outro lado, segundo Hoffman; Cruz e Alchieri (2006), dentre os elementos importantes da constituição do trânsito encontra-se o homem - pessoa que conduz e procura obter e chegar a meta planejada - a partir de um meio de transporte - instrumento (animal, bicicleta, veículo, moto e etc.) de locomoção pelo qual é conduzido - em um ambiente - via que permite a locomoção.

A partir desta perspectiva o trânsito é constituído por um conjunto de fatores biológicos, psicológicos e sociais, fatores estes que se encontram interligados. Configura-se como um espaço privado e ao mesmo tempo coletivo, da utilização das vias por pessoas, veículos motorizados e não motorizados, animais e animais de tração, promovendo tanto

autonomia, liberdade e mobilidade, bem como facilitando a intercomunicação (SCHMITZ, 2010).

Este é regido por um conjunto de leis e regras informais que regulam e facilitam a ordenação do fluxo do trânsito e de funcionamentos psicológicos que assumem comportamentos que são representados nas vias as quais se utilizam. Portanto, este é um espaço tanto de direito, quanto de deveres sendo resultante tanto da livre circulação quanto dos conflitos suscitados em função deles.

2.2 Trânsito: Contextualização histórica e as questões atuais

O trânsito é tão antigo quanto o homem, uma vez que este sempre possuiu a necessidade de circular de um local para outro na busca de suas precisões e afazeres diários. Devido a esta necessidade, o homem passou a fazer uso de sua força motriz, através do caminhar, se locomovendo por longas distâncias em busca de sua subsistência, procurando um rio que tivesse peixe, árvores que tivessem frutos para sua alimentação. E, posteriormente, após o desenvolvimento das primeiras ferramentas, de ambientes agricultáveis (HONORATO, 2009).

Com o tempo, o homem percebeu que ao domesticar os animais, poderia utilizá-los como força motriz para se locomover por longas distâncias, como também utilizá-los no transporte de suas mercadorias. Concomitante a estes eventos surgiram também os primeiros caminhos e veredas, que interligavam os conglomerados humanos e levando o homem aos locais mais distantes.

Informa Doberstein (2010), que com a invenção da roda, ocorrida na Mesopotâmia, por volta do ano de 5.500 a.C. e com os avanços técnicos registrados na civilizações antigas, surgiram os primeiros meios de transportes a rodas, puxados por homens e animais.

À medida que as necessidades humanas de locomoção apareciam, os veículos a roda foram sendo aperfeiçoados. E, os antigos caminhos foram sendo transformados em verdadeiras vias terrestres, facilitando e deixando o acesso cada vez mais rápido entre aldeias, vilas e cidades distantes.

Com a Revolução Industrial no século XIX e a criação das máquinas a vapor, os primeiros veículos de propulsão por motor de explosão foram fabricados, dentre eles os automóveis e as primeiras locomotivas de trem.

Entretanto, registra Burns (1999), que os primeiros problemas relacionados ao trânsito que se tem registro foram encontrados em Roma. Devido à extensão do reino e às

constantes necessidades de deslocamento que as tropas encontravam-se obrigadas, estas preferiam a circulação terrestre à marítima, gerando verdadeiros engarrafamentos nas antigas estradas romanas.

Devido a este fato, o imperador Julio César banuiu a circulação sob rodas do centro de Roma durante o dia, criando também algumas normas de circulação, como a limitação de peso para as conduções de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade de Roma, em virtude de suas ruas não apresentarem planejamento para suportar um grande número de conduções e pessoas (HONORATO, 2004).

À medida que o tempo passava e o desenvolvimento tecnológico ocorria, novas formas de transportes iam surgindo. As primitivas carroças tornaram-se carruagens, mais leves e mais rápidas. No entanto, um acontecimento de vital importância mudou de forma completa a natureza do trânsito. Trata-se do patenteamento do primeiro veículo de propulsão por um motor explosão, ocorrido na Alemanha, fato que revolucionou a sociedade do século XX (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Essa grande invenção multiplicou as possibilidades de intercâmbio comercial. E, conseqüentemente aumentou a geração de riqueza, difundindo a cultura de maneira mais rápida, acabando com o isolamento entre os seres humanos, influenciando de forma significativa os valores culturais, alterando o conceito de distância entre espaço e tempo.

No entanto, segundo Cavalcanti et al. (2011), o automóvel embora tenha contribuído para a solução de muitos problemas do ser humano, também trouxe uma série de problemas, para os quais a sociedade ainda procura solução. São eles:

- a) acidentes diversos;
- b) alterações ecológicas e agressão ao meio ambiente;
- c) redução do espaço destinado aos pedestres;
- d) ruídos.

Os acidentes de trânsito têm se configurado como um problema epidemiológico, que aumenta a cada ano. E, sem dúvida alguma, constitui uma grande preocupação dos órgãos que administram o trânsito no país.

Nesse sentido, Malta et al. (2011) afirmam que cerca de milhões de pessoas morrem por ano vítimas de por acidentes no trânsito. Por outro lado, se as proporções se mantiverem no ritmo apresentado nas estatísticas na atualidade, a previsão é de que em 2030 os acidentes de trânsito ocupem o quinto lugar nas causas de mortalidade no mundo.

No Brasil, em 2007, os acidentes de transporte terrestre foram responsáveis pelo registro de 37.407 óbitos, destes 82% ocorreram em homens e jovens entre 20 a 29 anos. O

acidente de trânsito é apontado como a segunda causa de mortes de jovens, sendo a primeira na região Sul (MALTA et al., 2011).

O trânsito carrega consigo um elevado índice de mortalidade, representando um problema de saúde pública, pois os acidentes nele verificado produzem grande número de feridos, deixando sequelas permanentes que são responsáveis pela perda de anos potenciais de vida.

Ainda de acordo com Cavalcanti (2011), dentre os diversos fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes no trânsito, pode-se destacar os seguintes:

- a) condições climáticas,
- b) consumo de bebida alcoólica,
- c) desrespeito às leis de trânsito,
- d) excesso de velocidade,
- e) falta de manutenção nas vias e nos veículos, etc.

2.3 Políticas públicas de trânsito

São vários os agentes implicados no processo de urbanização. Nas políticas públicas de trânsito os agentes implicados são muitos, haja vista ser a questão do trânsito intimamente ligada à questão urbana. O Estado aparece como um grande agente e tem por ação principal atender as demandas da população e conciliar os conflitos sociais decorrentes dessas políticas. Ele deve intervir no meio urbano e as ações de planejamento devem ser no sentido de intensificar cada vez mais as políticas urbanas.

Registra Paviani (1989), que as políticas urbanas do Estado, inclusive o planejamento urbano, podem ser definidas como parte de um esforço global para manter as relações sociais existentes e para resolver as contradições e os conflitos inerentes ao processo de urbanização.

A essência do planejamento urbano está na intervenção do Estado para organizar a cidade e cobrir uma variedade de necessidades urbanas, dentre elas, os modos de circulação e os padrões de deslocamentos urbanos. Se o planejamento urbano não for implementado para impedir crises maiores, por exemplo, reduzindo a congestão do tráfego, a situação torna-se cada vez mais difícil (MONTEIRO, 2008).

No trânsito essa situação é bastante presente, pois as intervenções no sistema de circulação são feitas pontualmente e sempre em descompasso com o ritmo do crescimento das

idades. A ação do Estado deve ser no sentido de propiciar maior acesso das pessoas aos bens e serviços de uso e consumo, aos serviços públicos, às atividades de lazer, entre outras (PAVIANI, 1989).

A questão do trânsito urbano é um fenômeno intrinsecamente ligado aos processos de urbanização que deram origem às cidades modernas. Todas as sociedades industriais são fortemente urbanizadas (GIDDENS, 2005).

As cidades expandiram-se em virtude da migração de pessoas das áreas rurais para as áreas urbanas. O desenvolvimento das cidades modernas representou um grande impacto nos hábitos e comportamentos, tanto quanto, nos modos de pensar e de sentir das pessoas.

De acordo com Giddens (2005), o processo de urbanização é acompanhado de rotas de transporte já que as pessoas buscam minimizar o tempo gasto nos seus deslocamentos para o trabalho, lazer, escola, enfim, na busca de bens e serviços que satisfaçam as suas necessidades. E que no urbanismo moderno, o espaço está sendo continuamente reestruturado. Essa reestruturação do espaço urbano exige o remodelamento permanente da matriz de deslocamento e de circulação pelas vias públicas.

Na atualidade, as mudanças e as transformações na configuração das matrizes urbanas são aceleradas e apresentam um certo descompasso em relação às transformações e mudanças nos padrões de deslocamentos e de circulação pelas vias, cujas soluções são pensadas com um tempo considerável de defasagem. Daí a importância de se estabelecer políticas públicas de trânsito adequadas às constantes e rápidas mudanças, que ocorrem nos processos de expansão das cidades.

2.4 A municipalização do trânsito no CTB

A Constituição Federal de 1988 trouxe a descentralização da gestão pública, reconhecendo o município como um ente federativo, dando-lhe uma série de atribuições, assegurando-lhe uma maior autonomia, expressando em ser art. 23, que “é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...] XXII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito” (BRASIL, 2011, p. 10).

No entanto, o texto constitucional em vigor não se limitou apenas em determinar que os municípios estabeleçam políticas educativas voltadas para a promoção da segurança do

trânsito. A atual Constituição Federal também deixou nítida a necessidade de um novo Código de Trânsito, que contemplasse a municipalização do trânsito.

Assim, com o novo Código de Trânsito Brasileiro, aprovado em 1997, os municípios passaram a ter um novo papel no processo de gestão do trânsito. Atualmente, as prefeituras podem “administrar todas as ações ligadas ao trânsito, dentro da sua competência legal e dentro do seu território. [É sua missão] fazer cumprir as leis de trânsito [...] planejar, regulamentar e operar o trânsito” (BRASIL, 2004, p. 18).

Completando esse pensamento, Costa e Pereira Neta (2003, p. 10) ressaltam que:

Alicerçada na Constituição Brasileira a temática trânsito teve uma evolução bastante acentuada, considerando a legislação infraconstitucional, especialmente com as inovações estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro e regulamentações do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Com o advento do CTB, instituiu-se definitivamente a descentralização da gestão do trânsito com a distribuição de competências distintas e compartilhadas, cabendo aos municípios, através dos órgãos e entidades executivos rodoviários, assim como aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, 14 (quatorze) e 21 (vinte e uma) competências, respectivamente, regulamentadas [...].

Desta forma, após a promulgação da atual Constituição, o trânsito no Brasil passou a ter uma nova configuração, cabendo sua organização, gestão e fiscalização aos municípios, mediante o processo que ficou conhecido como ‘municipalização do trânsito’. Assim, toda a operacionalização do trânsito urbano passou a ser uma atribuição do município, que deve colocar em prática um sistema de sinalização; bem como o desenvolvimento de programas de educação e segurança de trânsito, no âmbito de sua circunscrição.

Complementa ainda Costa e Pereira Neta (2003, p. 9) que integrando-se ao Sistema Nacional do Trânsito, os municípios “passam a responder, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”.

Assim sendo, com a municipalização do trânsito não é somente função do município fiscalizar e aplicar multas nos casos de infrações cometidas. É também sua responsabilidade instituir programas e ações que possibilitem uma maior mobilidade e traga uma maior segurança para a população local. Se o município não cumprir o seu papel definido em lei, estará sujeito a responder por qualquer dano por ventura causado aos usuários, em decorrência de sua omissão ou ação inadequada.

Ademais, na busca de se promover uma maior segurança no trânsito, o município pode implementar um conjunto de ação como também delegar competência para órgãos da administração de fiscalizarem o trânsito e promoverem a arrecadação das multas aplicadas, mediante convênio.

No caso específico do município de Patos, no Estado da Paraíba, a municipalização do trânsito foi promovida através da Lei Municipal nº 3.408, de 17 de janeiro de 2005, que “dispõe sobre a municipalização do trânsito e transporte de Patos e cria a STTRANS - Superintendência de Trânsito e Transporte do município de Patos”.

A mencionada lei municipal deu toda uma estrutura à STTRANS, definindo suas atribuições e estabelecendo o que deve ser observado quanto ao funcionamento da JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações).

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de Estudo

No presente estudo foi adotado como procedimento metodológico a pesquisa exploratória, principalmente, devido ao fato de existir uma grande carência de material seja acadêmico ou não, a respeito dos fenômenos que serão estudados neste trabalho.

De acordo com Aaker; Kumar e Day (2001, p. 4):

A pesquisa exploratória é usada quando se busca um entendimento sobre a natureza geral de um problema, as possíveis hipóteses alternativas e as variáveis relevantes que precisam ser consideradas. Normalmente, existe pouco conhecimento prévio daquilo que se pretende conseguir. Os métodos são muito flexíveis, não estruturados e qualitativos, para que o pesquisador comece seu estudo sem pré-concepções sobre aquilo que será encontrado.

Esse tipo de pesquisa tem por objetivo oportunizar ao pesquisador maior conhecimento sobre o tema ou problema em estudo. Por isso, é utilizado quando se tem noção muito vaga do problema da pesquisa.

No presente caso, mesmo depois de transcorridos nove (09) anos da municipalização do trânsito na cidade de Patos-PB, ainda não houve uma preocupação por parte da municipalidade e muito pouco, pelo meio acadêmico, em avaliar o grau de satisfação da população em relação a tal processo.

3.2 Universo de Análise e Amostra

O universo de análise foi formado pela população da cidade de Patos-PB, sejam condutores de veículos ou pedestres.

A amostra foi constituída por 100 (cem) pessoas, que concordaram em participar da presente pesquisa, assinando o Termo de Consentimento e de Livre Esclarecimento (Apêndice A) e que se prontificaram em responder ao questionário apresentado.

Foram excluídas as pessoas menores de 18 anos, bem como as que tinham dificuldade de se expressarem ou que não residiam na cidade de Patos, Estado da Paraíba.

3.3 Coleta de Dados

Na presente pesquisa, os dados foram coletados durante o mês de outubro/2014, nas vias públicas da cidade de Patos-PB, bem como junto àquelas pessoas que procuraram atendimento na Secretaria Municipal de Trânsito, mais especificamente junto à Superintendência de Trânsito e Transportes STTRANS, responsável pela emissão de alvará para taxistas, mototaxistas, condutores escolares e alternativos, durante seu primeiro expediente, pela manhã.

3.4 Instrumentos de Coleta de Dados

Para a coleta dos dados foi utilizado um questionário previamente elaborado (Apêndice B), composto por questões objetivas dirigidas à população da cidade de Patos, Estado da Paraíba, que direta ou indiretamente vivencia o processo de municipalização do trânsito local.

3.5 Método de Estudo de Caso

O estudo de caso é a metodologia utilizada quando da realização de uma pesquisa que possui abordagem qualitativa, utilizada com grande frequência em estudos que exigem a coleta de dados em ambientes organizacionais.

Ventura (2007, p. 384), afirma que "com este procedimento se supõe que se pode adquirir conhecimento do fenômeno estudado a partir da exploração intensa de um único caso".

Fachin (2001) mostra que no Estudo de Caso a ênfase está na compreensão, que tem por fundamento o conhecimento tácito e este é fortemente ligado à intencionalidade.

Em relação a esse método de pesquisa existem algumas críticas, principalmente, por demorar muito tempo e permitir a inclusão de documentos e relatórios que não permitem objetividade para análise dos dados.

3.6 Procedimento de Análise dos Dados

Os dados foram analisados quantitativamente através do modelo descritivo e apresentados em forma de gráficos e tabelas, oportunidade em que se utilizou planilhas Excel. Tais dados foram analisados por meio do Epi Info 2007, Windows, versão 3.4.3. A discussão dos resultados foi respalda na literatura pertinente ao tema em questão.

O uso de tabelas é um método sistemático de apresentação, que auxilia o leitor na interpretação dos dados. O referido método tem a finalidade de ajudar ao investigador na distinção de diferenças, semelhanças e relações pela clareza da apresentação gráfica (MARCONI; LAKATOS, 2008).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Perfil da Amostra Entrevistada

Objetivando traçar o perfil da amostra entrevistada, levantou-se os dados relativos ao sexo, escolaridade e profissão. Tais dados encontram-se sintetizados na Tabela 1.

Tabela 1 - Distribuição da amostra quanto ao perfil

Variáveis	Participantes	%
Sexo		
Masculino	43	43%
Feminino	57	57%
Total	100	100%
Formação acadêmica		
Superior incompleto	21	21%
Superior completo	30	30%
Ens. Médio completo	37	37%
Ens. Médio incompleto	2	2%
Ens. Fundamental I	3	3%
Ens. Fundamental II	7	7%
Total	100	100%
Profissão/ocupação		
Servidor Público	30	30%
Professor	6	6%
Advogado	4	4%
Mototaxista	15	15%
Taxista	5	5%
Estudante	7	7%
Secretária	3	3%
Tec. Enfermagem	2	2%
Enfermeiro	2	2%
Telefonista	3	3%
Vendedor	8	8%
Comerciante	3	3%
Outros	12	12%
Total	100	100%

Fonte: Dados colhidos pelo autor (out2014)

Quando se analisa a Tabela 1, verifica-se que 57% dos participantes desta pesquisa eram do sexo feminino, enquanto que 43% pertenciam ao sexo masculino. A maioria (37%) tinha somente concluído o ensino médio. No entanto, 30% declararam já ter concluído o ensino superior, enquanto que outros 21% possuem ensino superior incompleto. Os demais, 7%

havia concluído o ensino fundamental II; 2% ainda encontravam-se no ensino médio (cursando) e 3% somente haviam cursado o ensino fundamental I.

No que diz respeito à profissão/ocupação, 30% dos entrevistados declararam ser servidores públicos; 15% eram mototaxistas; 6% informaram ser professores; 5% declararam-se como sendo taxistas; 8% eram vendedores; 7% afirmaram que eram estudantes; 3% eram secretárias; 2% afirmaram ser enfermeiros; 3% eram comerciantes; 2% informaram que eram técnicos de enfermagem e os demais (12%), em parcelas iguais de 1%, eram, respectivamente, auxiliares comerciais, economistas, engenheiros civis, arquitetos, agentes comunitários de saúde, consultores de vendas, digitadores, empresários, cabeleiras e do lar.

No que diz respeito ao sexo, os dados levantados através da presente pesquisa encontram-se em consonância com o que foi apresentado pelo último censo do IBGE (2010) e também com as estimativas populacionais divulgadas anualmente, que apontam uma maior predominância de mulheres na população brasileira.

Já em relação ao grau de escolaridade, verificou-se que a amostra entrevistada possui o que se pode denominar de boa escolaridade, partindo do princípio de que 88% dos entrevistados já haviam concluído o ensino médio e mais da metade (51%) já haviam chegado ao ensino superior e que 30% eram portadores de diplomas de ensino superior.

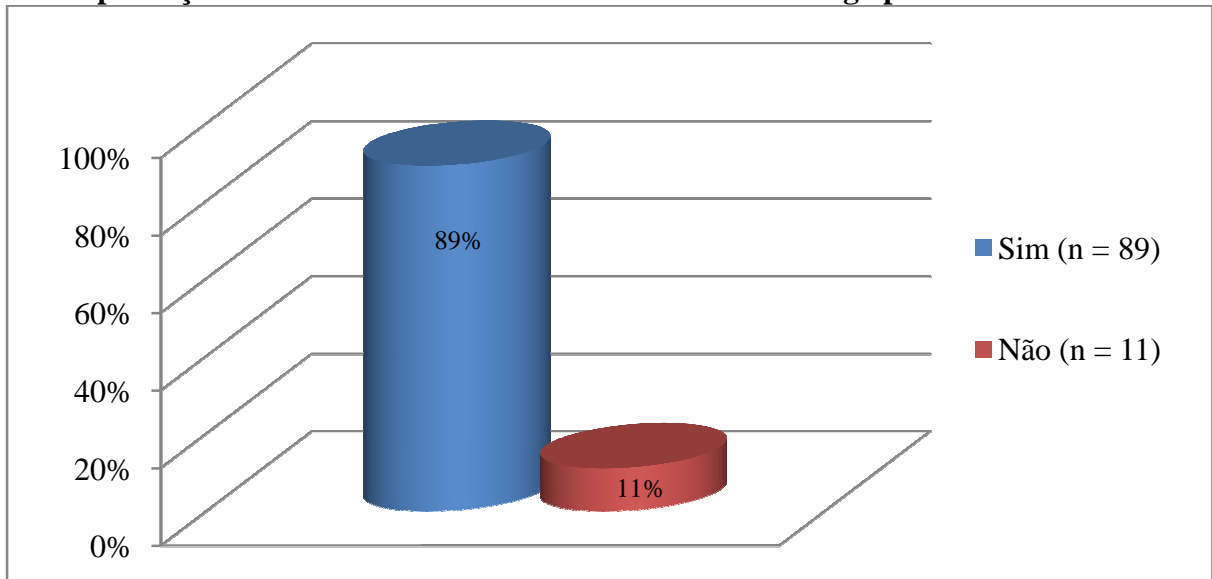
É importante destacar que essa boa formação acadêmica pode ser traduzida em uma melhor capacidade para opinar quanto aos questionamentos apresentados, partindo do princípio de que a educação dá ao ser humano um maior entendimento sobre os problemas relacionados ao mundo que existe em sua volta.

Quanto à profissão, os dados colhidos na presente pesquisa demonstram que a amostra entrevistada era bastante eclética, visto que foi formada por profissionais de 21 áreas diferentes, além de ser composta por estudantes e donas de casa. Essa diversidade de profissionais permitiu a coleta de opiniões diferentes sobre o mesmo objeto em estudo, no caso, a municipalização do trânsito na cidade de Patos, Estado da Paraíba.

4.2 Dados Relativos aos Objetivos da Pesquisa

Num primeiro momento, procurou-se saber dos entrevistados se a municipalização do trânsito na cidade de Patos pode ser considerada como sendo algo positivo. O Gráfico 1 apresenta os dados relativos a esse questionamento.

Gráfico 1. Distribuição dos participantes quanto ao fato se consideram a municipalização do trânsito na cidade de Patos como sendo algo positivo



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

A análise dos dados contidos no Gráfico 1 permite concluir que 89% dos entrevistados consideram a municipalização do trânsito na cidade de Patos-PB como sendo algo positivo. No entanto, 11% não concordam com essa posição e não vêm esse processo como sendo algo positivo.

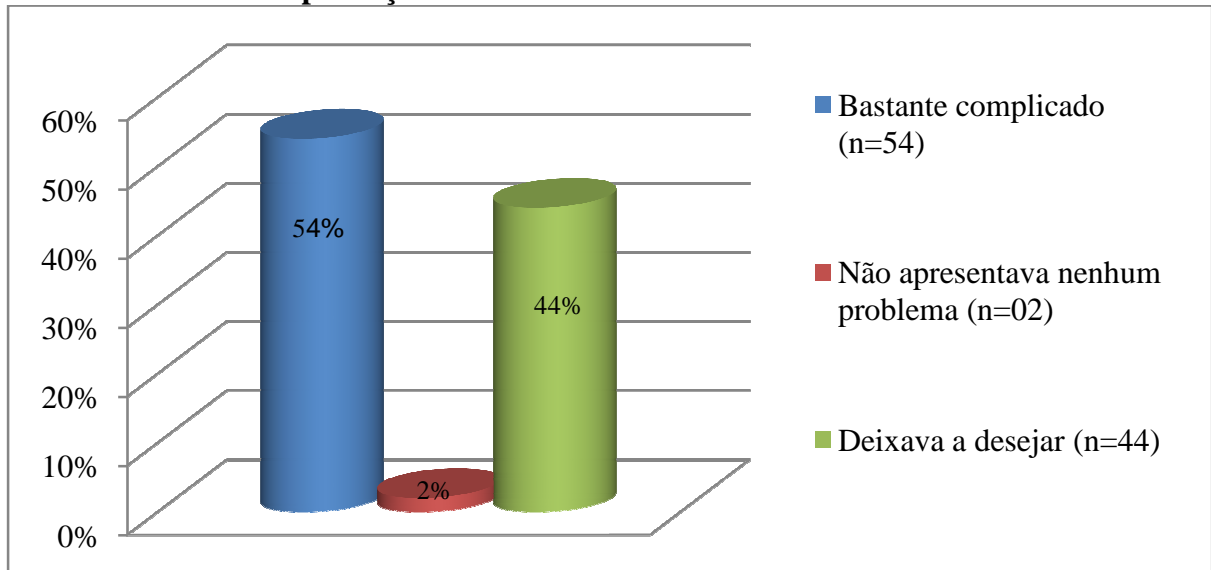
Dissertando sobre os benefícios proporcionados pela municipalização do trânsito, Neves (2014, p. 51-52) faz o seguinte comentário:

A municipalização possibilita ao gestor municipal estabelecer melhor o planejamento e a execução de métodos específicos apropriados à realidade local, a exemplo de considerar regiões mais propensas à acidentes e de maior fluxo, direcionando para esta região maior efetivo e maiores investimentos, ou investir mais diretamente pelas campanhas de educação de trânsito com uma comunicação regional e de melhor entendimento [...]. Desta forma, ocasiona o aumento da eficácia na fiscalização e no cumprimento das leis de trânsito, quanto na internalização reflexiva do comportamento no trânsito.

A municipalização do trânsito pode proporcionar vários resultados positivos. Havendo uma maior fiscalização, ocorre um maior cumprimento das leis do trânsito, reduzindo o número de acidentes e conseqüentemente, dando ao trânsito mais segurança, contribuindo assim para a melhoria da cidade, em vários aspectos.

Num segundo momento, procurou-se saber dos entrevistados como era o trânsito na cidade de Patos antes da municipalização. As respostas colhidas foram apresentadas no Gráfico 2, em forma de dados.

Gráfico 2. Distribuição dos participantes quanto à opinião sobre o trânsito na cidade de Patos antes da municipalização



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Analisando os dados contidos no Gráfico 2, verifica-se que para 54% dos entrevistados o trânsito na cidade de Patos antes da municipalização era bastante complicado; 44% entendem que o mesmo deixava muito a desejar e 2% declararam que não havia nenhum problema com o referido trânsito.

Pires e Leitão (2003) destacam que quando o trânsito de uma cidade é considerado ruim por parte da população, geralmente ele possui problemas relacionados à redução da mobilidade, contribuindo, assim, para a deterioração do convívio social pelos inúmeros incidentes e conflitos originados na disputa por espaço para circulação nas vias urbanas.

Em resposta aos problemas acima relacionados, o processo de municipalização do trânsito vem sendo apresentado como sendo uma das alternativas para a viabilização de um trânsito melhor.

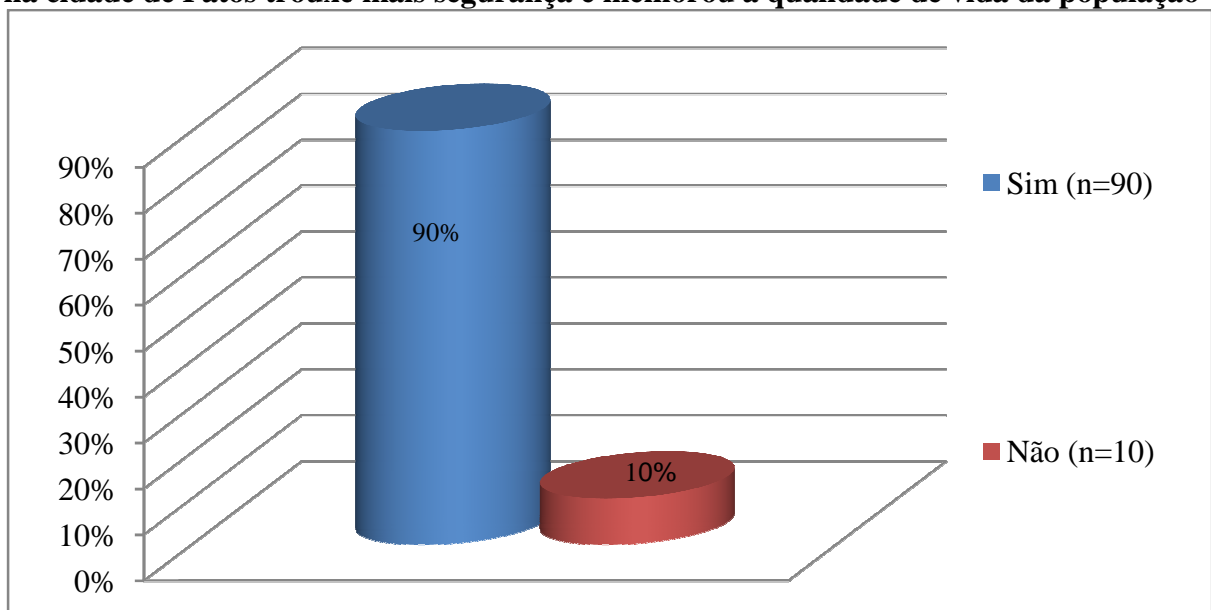
Complementando esse pensamento, Chirolí (2014) afirma que através do processo de municipalização do trânsito é possível:

- a) Desenvolver campanhas educativas permanentes;
- b) Padronizar horários para carga e descarga de mercadorias, no centro da cidade, deixando essa região livre do tráfego de veículos pesados;
- c) Instituir de pistas exclusivas para ônibus, proporcionando a facilidade no deslocamento para os demais veículos na cidade;
- d) Instituir de passarelas para pedestres, objetivando garantir uma maior segurança aos transeuntes, uma vez que estes estarão menos expostos a riscos.

Desta forma, com a municipalização do trânsito, muitos problemas podem ser resolvidos. Especificamente, no caso do município de Patos, no sertão paraibano, a municipalização do trânsito proporcionou a criação de áreas de estacionamentos no centro da cidade, em locais antes ocupados por camelôs, permitindo assim que o usuário possa estacionar mais próximo do ponto de seu destino. Em Patos, esse processo também tem reduzido os estacionamentos em filas duplas, que atrapalham o trânsito e retira a mobilidade.

Através do terceiro questionamento, procurou-se saber dos entrevistados se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe mais segurança e melhorou a qualidade de vida da população local. As respostas colhidas foram transformadas em dados e apresentados no Gráfico 3.

Gráfico 3. Distribuição dos participantes quanto ao fato se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe mais segurança e melhorou a qualidade de vida da população



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Analisando os dados apresentados no Gráfico 4 verifica-se que segundo 90% dos entrevistados a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe mais segurança e melhorou a qualidade de vida da população local. Entretanto, 10% declararam que tal processo não contribuiu para a melhoria da qualidade de vida da população e nem trouxe mais segurança.

Na concepção de Neves (2014, p. 48-49):

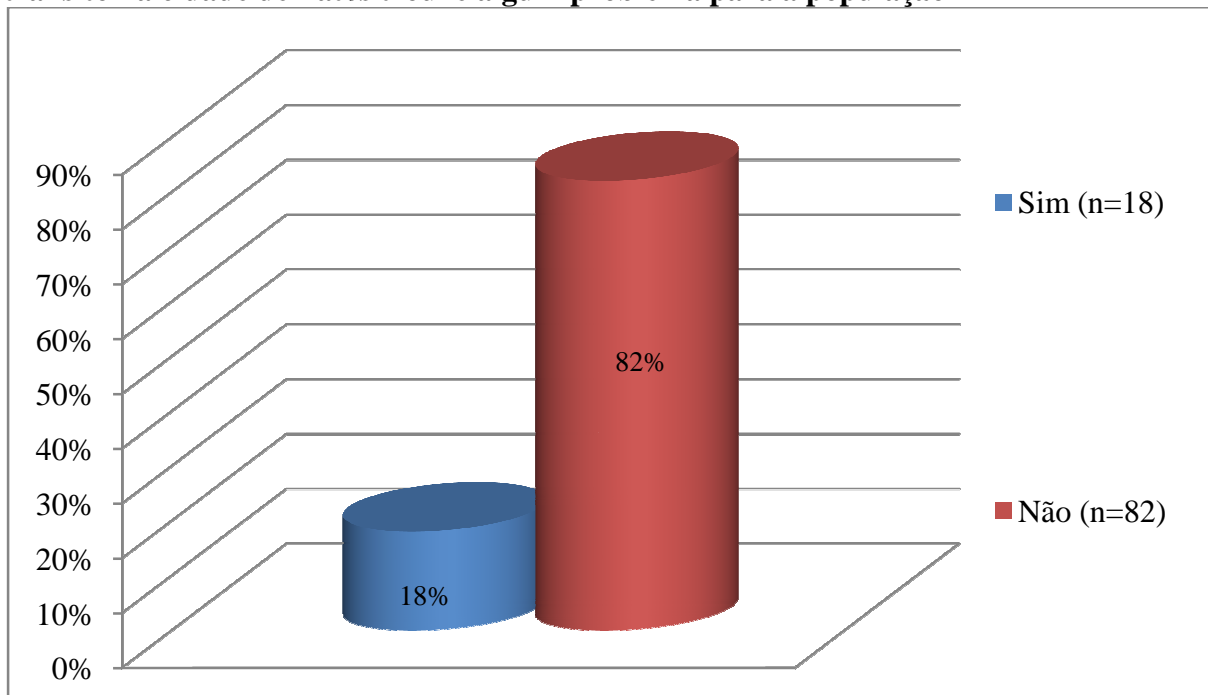
[...] a municipalização possibilita ao gestor a melhor tomada de decisões, uma vez que este está diretamente ligado à problemática e as condições reais existentes em sua localidade, tornando possível que as intervenções tenham

resultados em curto prazo e melhores percepções dos benefícios. Outros benefícios da municipalização do trânsito é a significativa redução de acidentes com vítimas fatais, a fluidez do trânsito, a resolução de conflitos nos espaços de circulação e a captação da receita com as multas aplicadas, considerando além destas a melhoria da qualidade de vida aos habitantes do município.

Nesse sentido, a municipalização do trânsito é apresentada como sendo uma das soluções para os vários problemas de trânsito, registrados nas cidades brasileiras, dando-lhes mais mobilidade. Com esse processo, o gestor público municipal passa a ter condições de não somente fiscalizar o trânsito, como também de aplicar recursos, objetivando tornar as vias públicas mais sinalizadas, evitando, assim, que acidentes ocorram. Logo, se o número de acidentes sofre uma redução, conseqüentemente, tem-se uma maior segurança no trânsito e desta segurança, resulta a melhoria da qualidade de vida da população.

Mediante o quarto questionamento, procurou-se saber dos entrevistados se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe algum problema para a população. Os dados colhidos foram apresentados no Gráfico 4.

Gráfico 4. Distribuição dos participantes quanto à opinião se a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe algum problema para a população



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Quando se analisa os dados contidos no Gráfico 4 conclui-se que 82% dos entrevistados, a municipalização do trânsito na cidade de Patos não trouxe algum problema para a população. No entanto, 18% entendem que sim.

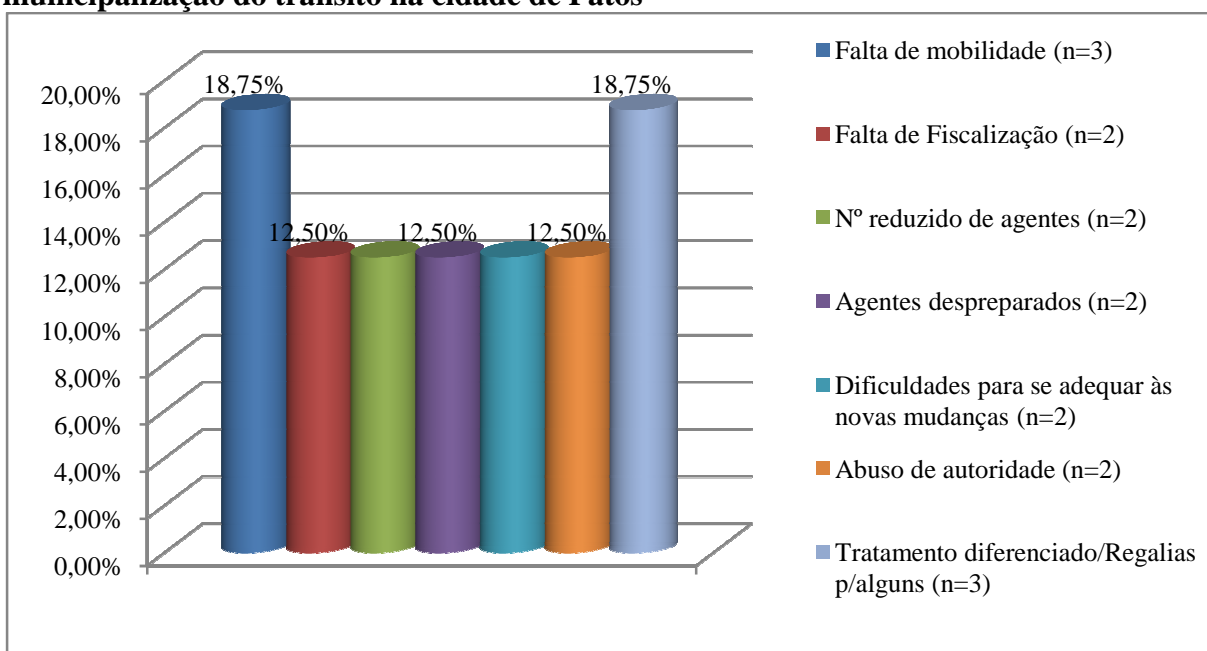
Segundo Silva (2007, p. 4):

A municipalização do trânsito se constitui uma oportunidade ímpar de se aumentar o poder de planejamento e gestão por parte dos Municípios, permitindo a eficiente compatibilização das políticas públicas de transporte urbano e de trânsito com as de desenvolvimento urbano. [...] A concepção da municipalização das ações de governo parte do pressuposto de que quanto mais próximo do problema, mais fácil é a sua solução.

Acolhido esse entendimento, dificilmente pode-se pensar que a municipalização do trânsito possa trazer algum problema para a população. No entanto, a administração pública é conduzida por pessoas e os seres humanos são passíveis de erros, podendo, desta forma, tal processo gerar algum problema para os usuários ou para a população como um todo. Entretanto, quando realmente se cumpre as determinações legais e aplica-se corretamente os recursos oriundos do que é arrecadado no trânsito, é possível fiscalizar o trânsito, capacitar sua equipe responsável, sinalizar melhor e desobstruir as vias públicas, facilitando assim o tráfego, dando à cidade mais mobilidade.

Levando em consideração aqueles que responderam 'sim' à questão anterior, procurou-se saber destes, qual o principal problema resultante da municipalização do trânsito na cidade de Patos. Especificamente, nesse caso, a amostra foi reduzida para 16 participantes (n = 16). As respostas colhidas encontram-se apresentadas no Gráfico 5.

Gráfico 5. Distribuição dos participantes quanto aos problemas gerados pela municipalização do trânsito na cidade de Patos



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

A análise dos dados contidos no Gráfico 5 demonstra que entre aqueles entrevistados que entendem que a municipalização do trânsito trouxe problemas, 18,75% acham a falta de mobilidade na cidade é algo resultante desse processo; 12,50% entendem que o principal problema são os abusos de autoridade cometidos pelos agentes de trânsito; outros 12,50% acreditam ser a falta de fiscalização; 18,75% acham que o tratamento diferenciado e a concessão de regalias para alguns, geram problemas para o referido processo; os demais, em três parcelas iguais de 12,50% defendem que os problemas gerados pela municipalização, dizem respeito ao número reduzido de agentes de trânsito na cidade, à existência de agentes despreparados para o exercício de suas funções e, às dificuldades enfrentadas pela população para se adequar às novas exigências.

Quando se analisa os problemas apresentados pelos entrevistados como sendo resultantes da municipalização do trânsito, verifica-se que como ocorre na maior parte dos municípios que já adotaram esse processo, na cidade de Patos também existem problemas resultantes da falta de capacitação dos agentes de trânsito, que por sua vez, constitui um problema nacional.

Afirma Silva (2009), que o serviço público brasileiro necessita de uma profissionalização.

É importante destacar que a admissão do servidor deve-se dá mediante a realização de concurso público, para que através deste possa-se selecionar os melhores, dentre os que possuem interesses no cargo oferecido pela administração. No entanto, cabe à administração pública orientar/capacitar seus servidores para que estes não abusem do poder que lhe foi concedido como representantes do poder público; que estes sempre pautem suas ações nos princípios que norteiam a administração pública, principalmente, o princípio da igualdade, que determina ao servidor público tratar a todos de forma igualitária.

Um dos pontos negativos apresentados pelos entrevistados diz respeito à falta de um maior efetivo ou simplesmente ao número reduzido de agentes de trânsito, situação esta que compromete à fiscalização, como também reduz as possibilidades de uma maior segurança do trânsito, partindo do princípio de que cabe a esses agentes a missão de promoverem um acompanhamento constante do trânsito, coibindo as infrações, que podem resultar em acidentes.

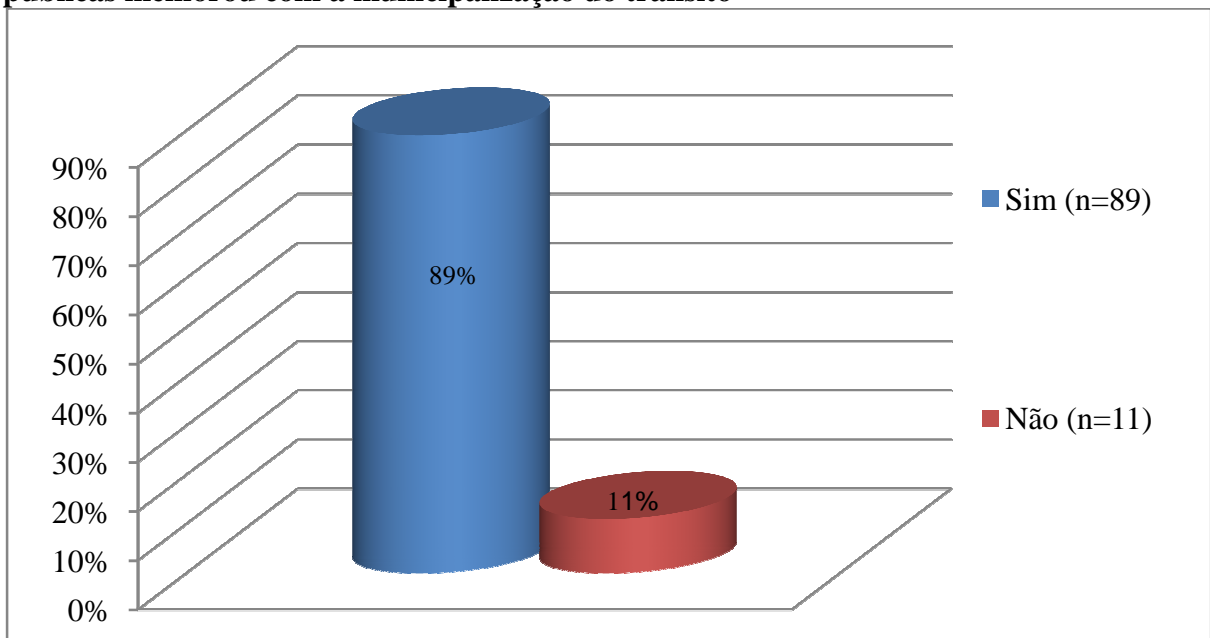
Segundo Vasconcelos (2001, p. 81), a mobilidade urbana diz respeito à “capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro”.

Com uma grande frequência, as questões relacionadas à redução da mobilidade podem estar associadas à falta de sinalização, aos estacionamentos em filas duplas ou em locais indevidos, bem como à obstrução das vias públicas. Problemas estes que podem ser sanados pela municipalidade (LEITE, 2002).

No que diz respeito às dificuldades enfrentadas pela população para se adequar à municipalização, trata-se de algo que pode ser superado através de campanhas educativas.

Através do sexto questionamento, perguntou-se aos participantes se, com a municipalização, melhorou a sinalização das vias públicas. O Gráfico 6 diz respeito a esse questionamento.

Gráfico 6. Distribuição dos participantes quanto ao fato se a sinalização das vias públicas melhorou com a municipalização do trânsito



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

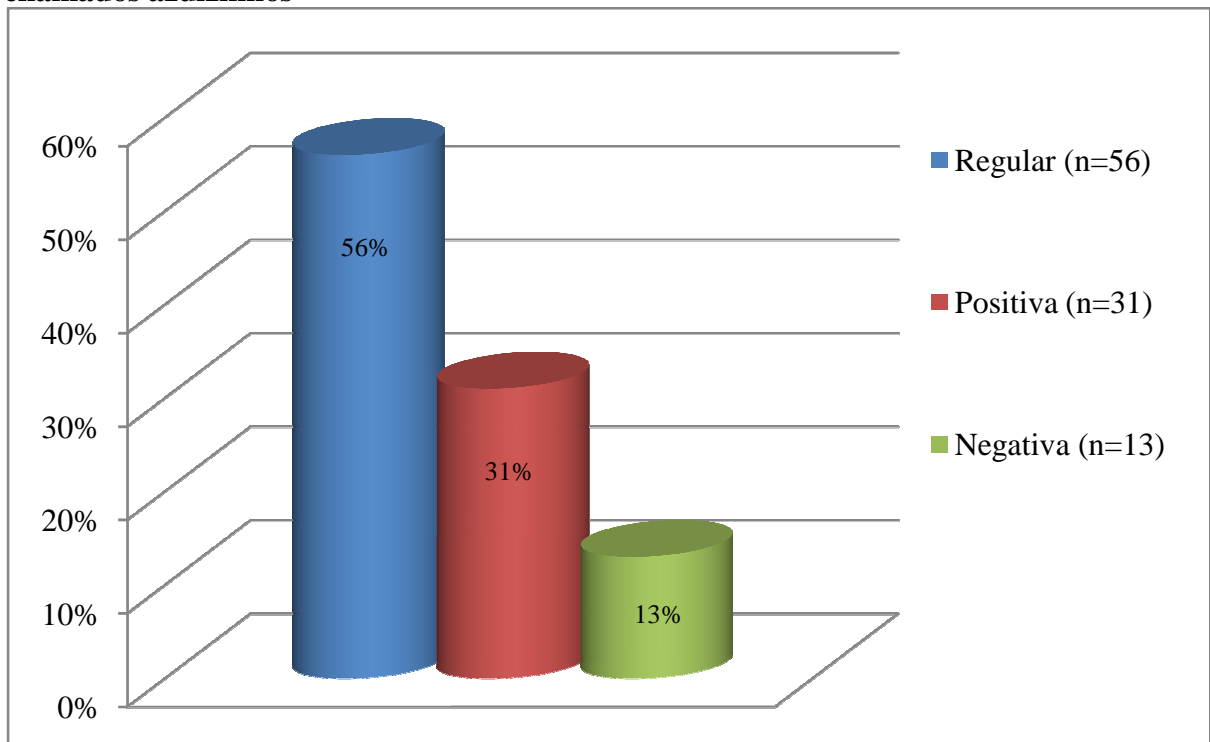
A análise dos dados contidos no Gráfico 6 permite concluir que para 89% dos entrevistados, com a municipalização do trânsito na cidade de Patos, a sinalização das vias públicas melhorou. No entanto, 11% declararam que não ocorreu nenhuma melhora.

Segundo Leite (2002), um dos objetivos básicos do processo de municipalização do trânsito é torná-lo em si mais acessível, dando condições para que o tráfego ocorra de forma rápida e segura. No entanto, uma das condições para que isto aconteça diz respeito à sinalização das vias públicas. Ruas devidamente sinalizadas além de darem uma maior mobilidade à cidade, contribuem para a redução de acidentes.

Desta forma, por contribuir para a redução do número de acidentes, a sinalização das vias públicas além de dá uma maior segurança ao trânsito também contribui para a melhoria da qualidade de vida da população como um todo.

Mediante o sétimo questionamento, procurou-se saber dos entrevistados como eles avaliam a atuação dos chamados ‘azulzinhos’. As respostas apresentadas foram transformadas em dados e apresentadas no Gráfico 7.

Gráfico 7. Distribuição dos participantes quanto à forma como avaliam a atuação dos chamados azulzinhos



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Quando se analisa os dados contidos no Gráfico 7, verifica-se 56% dos entrevistados avaliam como sendo regular a atuação dos chamados azulzinhos, no trânsito da cidade de Patos; 31% avaliam com sendo uma atuação positiva e 13% entendem que essa atuação é negativa.

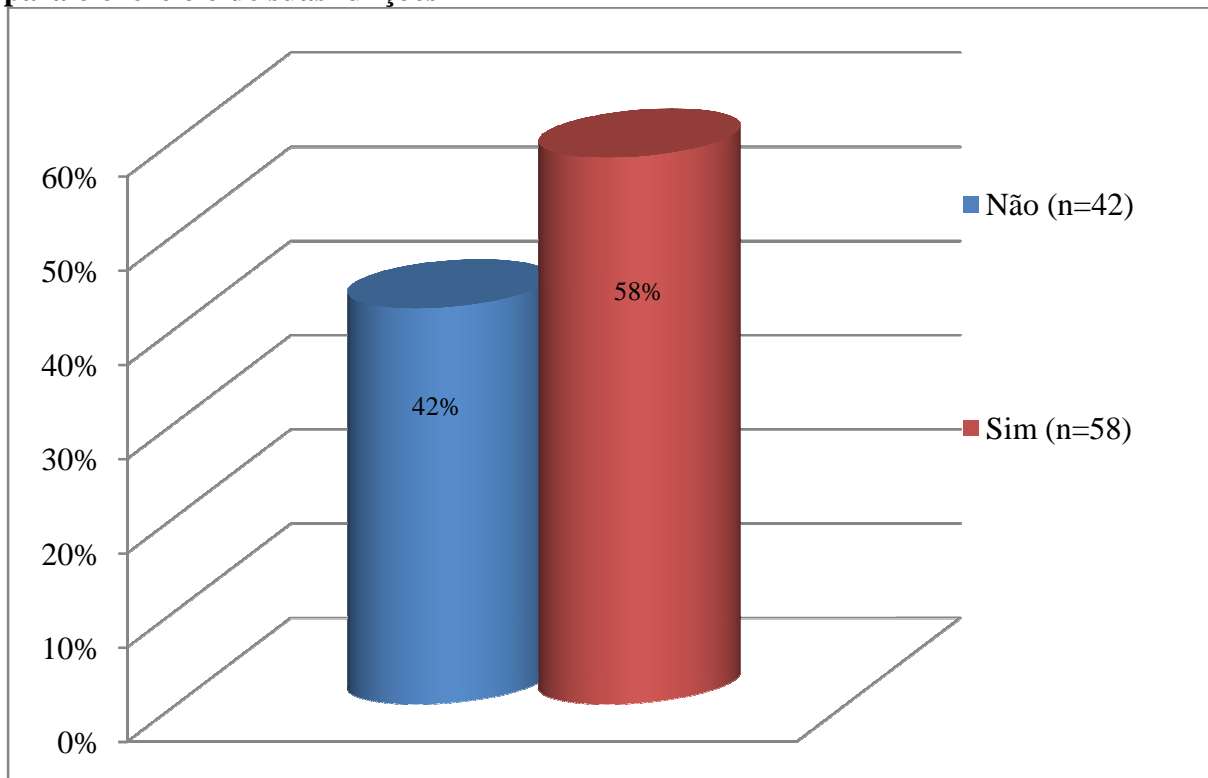
Afirma Meirelles (2007), que em todos os sentidos, para o exercício de um cargo público, o servidor precisar ser capacitado. Sem essa condição, ele não terá condições de bem desempenhar as suas funções.

O mesmo princípio pode ser aplicado aos chamados azulzinhos que atuam na cidade de Patos, na condição de agentes de trânsito. Por lidarem diretamente com pessoas, tais servidores públicos precisam ser capacitados para bem exercer suas funções, tendo, inclusive,

a necessidade de aprenderem noções básicas de direitos humanos, ética e cidadania, bem como de relações públicas. Noutras palavras, tais servidores não devem apenas serem ‘capacitados’ para aplicarem multas: eles precisam ser instruídos para lidarem com pessoas, respeitando-as para assim serem respeitados, sem, contudo, abusar da autoridade que lhe foi concedida.

Através do oitavo questionamento, indagou-se aos entrevistados se o pessoal que compõe a equipe da STTRANS, na cidade de Patos-PB, e que atua nas vias públicas, se mostra capacitado para o exercício de suas funções. O Gráfico 8 diz respeito a esse questionamento.

Gráfico 8. Distribuição dos participantes quanto à opinião se o pessoal que compõe a equipe da STTRANS em Patos-PB e que atua nas vias públicas, se mostra capacitado para o exercício de suas funções



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

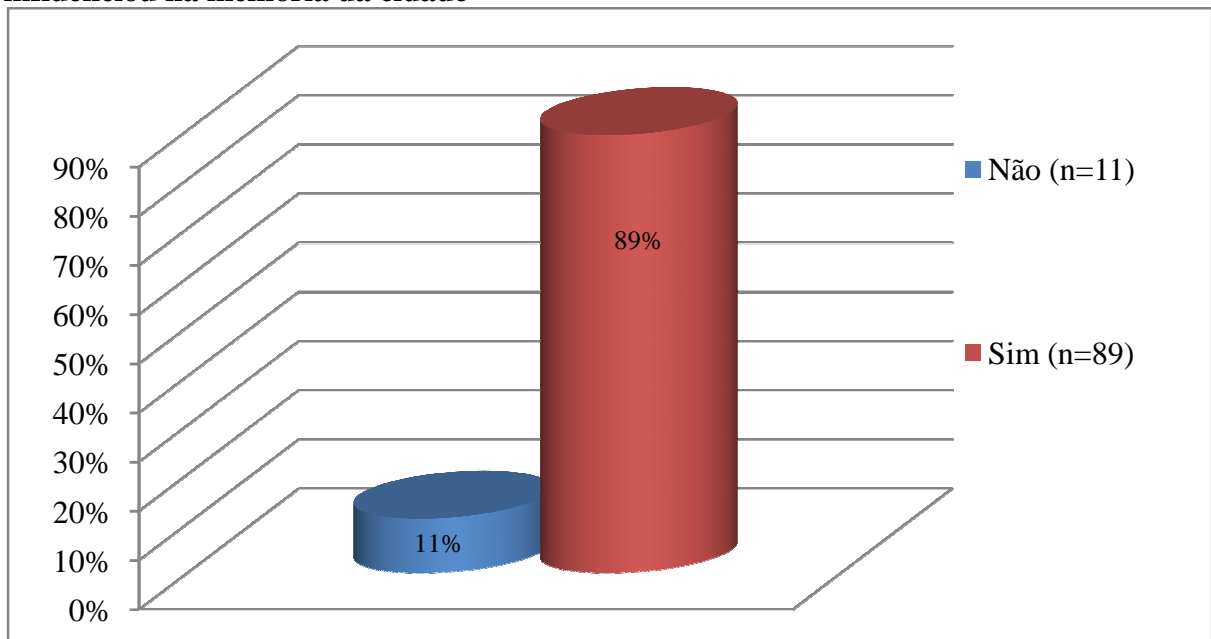
A análise dos dados contidos no Gráfico 8 possibilita o entendimento de que 58% dos entrevistados acham que o pessoal que compõe a equipe da STTRANS em Patos-PB e que atua nas vias públicas, se mostra capacitado para o exercício de suas funções. No entanto, para 42% dos entrevistados essa equipe não se encontra capacitada.

Um estudo realizado por Costa e Pereira Neto (2013), constatou que segundo 47% dos entrevistados, a equipe técnica responsável pelo trânsito nas cidades que integram a

região metropolitana do Cariri, no Estado do Ceará, se apresentava despreparada para o exercício de suas funções e que os problemas enfrentados nessa região se agravavam mais pela ausência de pessoal técnico, a exemplo de engenheiros de trânsito.

Através do penúltimo questionamento, procurou-se saber dos entrevistados se a municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade. Os dados relacionados a esse questionamento encontram-se apresentados no Gráfico 9.

Gráfico 9. Distribuição dos participantes quanto ao fato se a municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Quando se analisa os dados contidos no Gráfico 9 verifica-se que segundo 89% dos entrevistados, a municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade; 11% entendem que esse processo não trouxe nenhuma melhoria.

Na concepção de Silva (2007, p. 3):

O município será tão mais saudável quanto mais seguro for o deslocamento de pessoas e bens. Como a prefeitura é responsável pela autorização das construções de edificações que atraem ou geram deslocamentos de pessoas e veículos, é forçoso reconhecer que ela própria também é responsável pela situação criada no trânsito e, portanto, pela solução dos problemas decorrentes.

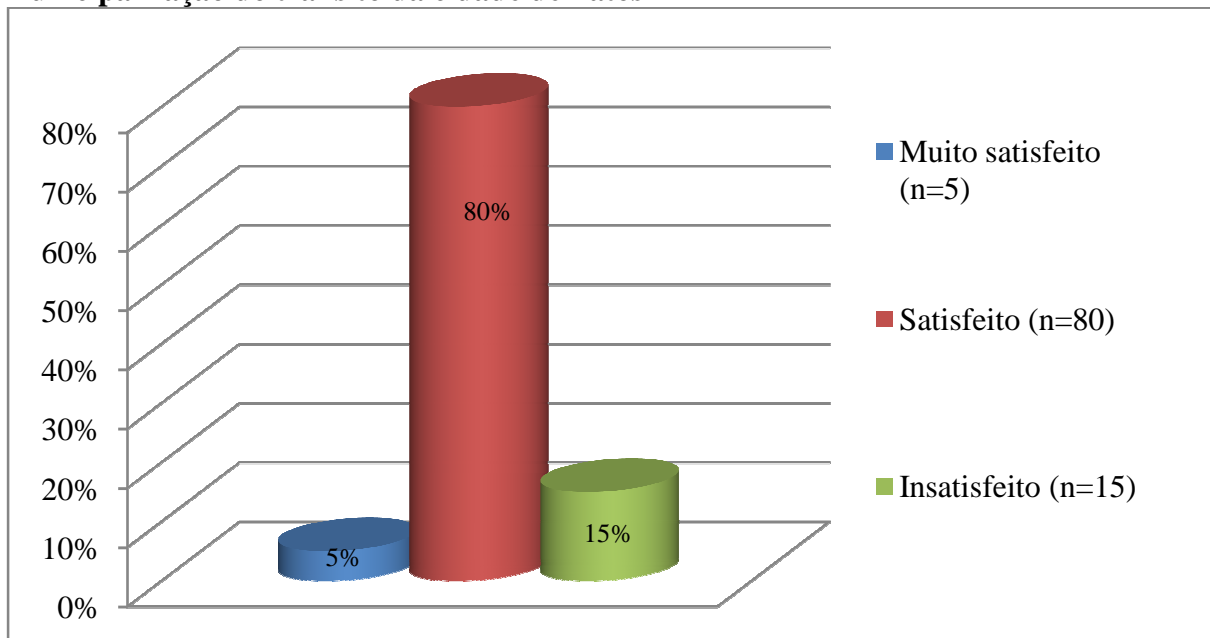
Na forma demonstrada, vários fatores relacionados à qualidade de vida da população, encontram-se condicionados à qualidade do trânsito que a cidade possui. Um trânsito caótico é fator estressor para muitos usuários, além de dificultar a locomoção de pedestre, ele

prolonga o tempo nos deslocamentos, o que às vezes, pode constituir-se num obstáculo quando se está conduzindo alguém para um hospital, na esperança de salvar-lhe a vida.

Na consolidação de um trânsito seguro e de fácil mobilidade, a prefeitura assume um grande compromisso quando da municipalização do trânsito. É dela a obrigação de proporcionar um trânsito com esse aspecto.

Mediante o último questionamento, procurou-se saber dos entrevistados como eles se sentem em relação à municipalização do trânsito na cidade de Patos. Os dados colhidos relativos a esse questionamento foram apresentados no Gráfico 10.

Gráfico 10. Distribuição dos participantes quanto ao fato de como se sente em relação à municipalização do trânsito da cidade de Patos-PB



Fonte: Dados colhidos pelo autor (out/2014)

Quando se analisa os dados apresentados no Gráfico 10, verifica-se 80% dos entrevistados encontram-se satisfeitos com a municipalização do trânsito na cidade de Patos, 5% encontram-se muito satisfeitos e 15% declararam que se sentem insatisfeitos com tal municipalização.

A ideia básica que se pode ter em relação à satisfação dos usuários de determinado serviço público, é traçada em função da percepção e da expectativa que os mesmos têm em relação ao serviço prestado. Assim sendo, se este for pelo menos igual àquele ao que os usuários esperavam, registra-se a satisfação.

Araújo (2003) afirma que a satisfação envolve uma ou mais combinações, nas quais é possível identificar os seguintes elementos:

- a) um ideal de serviço;
- b) uma noção de serviço merecido;
- c) uma média das experiências passadas em situação de serviços similares;
- d) um nível subjetivo mínimo da qualidade de serviços a alcançar para ser aceitável.

É importante destacar que a satisfação dos usuários, por se configurar num julgamento sobre características dos serviços, fornece à administração pública informações essenciais para melhorar a qualidade dos serviços.

No caso específico da municipalização do trânsito na cidade de Patos, verifica-se que o somatório relativo à satisfação (satisfeito + muito satisfeito) dos entrevistados totaliza 85%, o que representa um elevado grau de satisfação. No entanto, tem-se que reconhecer que existem ainda alguns problemas a serem superados, para que de forma efetiva, a municipalização do trânsito na cidade de Patos possa contribuir significativamente para a melhoria da qualidade de vida da população local.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Cidade de Patos localizada na região do sertão do Estado da Paraíba, implantou o seu programa de municipalização de trânsito em 2005, consolidando-se de forma célere, podendo apresentar resultados satisfatórios quanto a sua gestão, cujo sistema hoje é composto por 38 agentes, equipe técnica selecionada para esse fim e detém a sua própria JARI.

O presente estudo foi nesse sentido: Investigar a opinião do usuário. Para tanto, utilizou-se de um questionário para se promover a coleta de dados, oportunidade em que entrevistou-se 100 pessoas, observando-se uma proporção de 1:1000. Definiu esse tamanho para a amostra, em virtude do município de Patos-PB possuir uma população calculada em 100.000 habitantes.

A utilização desse questionário possibilitou colher uma série de dados, que foram tratados estatisticamente e analisados posteriormente à luz da literatura especializada. Os resultados finais possibilitam o entendimento de que a maioria dos entrevistados considera a municipalização do trânsito na cidade de Patos-PB como sendo algo positivo, partindo do princípio de que os resultados até agora alcançados são por demais satisfatórios.

Na opinião de uma grande parte dos entrevistados, o trânsito da cidade de Patos-PB, que antes era bastante complicado, melhorou muito depois da municipalização. Pois, além de vir contribuindo para dar uma maior mobilidade à cidade, este atualmente se apresenta mais seguro, com um número reduzido de acidentes quando comparado ao passado, fato que contribui para a melhoria da qualidade de vida da população patoense.

No entanto, uma pequena parcela dos entrevistados, opina que a municipalização do trânsito na cidade de Patos, trouxe alguns problemas para a população, dentre os quais se destacam o abuso de autoridade por parte de alguns agentes de trânsito; tratamento diferenciado para os usuários, fato que causa revolta na população, bem como o número reduzido de agentes, que se traduz numa fiscalização ineficiente.

No que diz respeito à sinalização das vias públicas, na opinião da maioria dos entrevistados, esta melhorou com a municipalização do trânsito, facilitando a orientação dos usuários, contribuindo para uma maior mobilidade.

Apesar dos problemas citados por alguns entrevistados, a maioria classifica como sendo regular a atuação dos chamados azulinhos na cidade de Patos. Existe também o entendimento de que o pessoal que compõe a equipe da STTRANS e que atua nas vias públicas encontra-se capacitado para o exercício de suas funções, fato que constitui um ponto positivo para a administração municipal, no que diz respeito à gestão do trânsito.

Entre a maioria dos entrevistados também existe o entendimento de que a processo de municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade. A pesquisa aponta que em torno de 85% dos entrevistados encontram-se satisfeitos com a municipalização do trânsito ocorrida na cidade de Patos-PB, partindo do princípio de que este processo proporcionou uma melhor mobilidade; trouxe segurança; disciplinou uma melhor utilização e ocupação dos espaços no centro destinados aos estacionamentos, com a criação da linha azul; e, a significativa redução do número de acidentes.

Além de serem dados extremamente positivos, demonstra que o Poder Público Municipal foi ao encontro das necessidades da população, atendendo as antigas reivindicações da população e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida dos usuários, de acordo com as projeções de planejamento, engenharia e políticas públicas de trânsito que são executadas, permitindo maior mobilidade e, um sistema de trânsito com menor índice de desconforto, levando-se em consideração os fatos administrados no passado recente.

REFERÊNCIAS

- AAKER, D. A.; KUMAR, V.; DAY, G. S. **Marketing de relacionamento**. São Paulo: Futura, 2001.
- ARAÚJO, I. C. **Avaliação da satisfação dos pacientes atendidos na clínica integrada do curso de odontologia da Universidade Federal do Pará**. 126f. Dissertação (Mestrado). São Paulo: USP, 2003.
- BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito. **Municipalização do trânsito Roteiro para implantação**. Brasília: DENATRAN, 2000.
- BURNS, Edward McNall. **História da civilização ocidental (II)**. 2 ed. São Paulo: Moderna, 1999.
- CAVALCANTI, A. L. et al. Mortalidade por acidentes de trânsito e ocorrência de fraturas maxilofaciais. **Rev. bras. odontol.**, v. 68, n. 2, p. 220-4, jul.-dez. 2011.
- CHIROLI, D. M. G. **Um estudo para avaliação da qualidade no trânsito em cidades brasileiras**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Maringá, Centro de Tecnologia, Departamento de Engenharia Civil, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, 2011. Maringá, Paraná. 2011.
- COSTA, A. H. M.; PEREIRA NETO, W. A. **Impactos da municipalização do trânsito em cidades de pequeno e médio porte – estudo de caso na região metropolitana do Cariri-CE** (2013). Disponível in: http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/483_AC.pdf
Acesso: 18 nov 2014.
- DOBERSTEIN, A. W. **O Egito antigo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2010.
- FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. São Paulo: Saraiva. 2001.
- FARIA, E. **Dicionário escolar latino português**. 10 ed. Brasília: MEC/INL, 1994.
- GIDDENS, A. **Sociologia**. 4. ed. Porto Alegre: Artmed, 2005.
- HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- HONORATO, C. M. **Sanções do código de trânsito brasileiro: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97**. Campinas-SP: Millennium, 2004.
_____. **O trânsito em condições seguras**. Campinas-SP: Millennium, 2009.
- LEITE, M. Aspectos legais e institucionais dos órgãos e entidades municipais de trânsito. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 25, p. 9-11, out-dez., 2002, p. 9-11.
- MACEDO, G. M. Subjetividade e conflitos no trânsito urbano: desafios às políticas públicas de educação e promoção de saúde. **Cad ESP**, v. 2, n. 1, p. 20-8, jan.-jun., 2006.

MALTA, D. C. et al. Análise das ocorrências das lesões não trânsito e fatores relacionados segundo resultados da pesquisa nacional amostra de domicílios por (PNAD) Brasil, 2008. **Ciênc. Saúde Coletiva**, v. 16, n. 9, p. 3679-3687, 2011.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos da metodologia científica**. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MEIRELLES, H. L. **Direito municipal brasileiro**. 17. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

NEVES, D. M. **Municipalização do trânsito em São Bento-PB**. Monografia (Especialização em Psicologia do Trânsito). Universidade Paulista (UNIP). Maceió-AL, 2014. Disponível in: http://www.netranstransito.com.br/arq_download/Monografia%20%20DIOGO%20DE%20MENDONCA%20%20FINAL.pdf. Acesso: 18 nov 2014.

PAVIANI, A. **Brasília, metrópole em crise**: Ensaio sobre urbanização. Brasília: UnB, 1989.

PIRES, A. B. e C. E. P. LEITÃO. Regulamentação da circulação: o Código de Trânsito Brasileiro. **Revista dos Transportes Públicos**, Ano 25, jul-set, p. 77-84, 2003.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPD/EDUSP, 1998.

SCHMITZ, A. R. O. Trânsito: Um palco para a violência. In: ALMEIDA, M. da G. B. (org.). **Violência na sociedade contemporânea**. Porto Alegre: Edipucrs, 2010.

SILVA, J. A. **Direito administrativo**. 15 ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

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

VENTURA, M. M. O estudo de caso como modalidade de pesquisa. **Rev SOCERJ.**, v. 20, n. 5, p. 383-386, 2007.

APÊNDICES

APÊNDICE - A

Termo de Consentimento e de Livre Esclarecimento

Título da Pesquisa: O trânsito na cidade de Patos (PB) e o grau de aprovação da gestão pelo usuário

Pesquisadores: Prof. Dr. Antônio Germano Ramalho/Elucinaldo Laurindo de Almeida

Declaro, para os devidos fins, que aceito participar, de livre e espontânea vontade do projeto de pesquisa sobre o grau de aprovação da gestão do trânsito na cidade de Patos, por parte do usuário. A referida pesquisa tem como objetivo avaliar o grau de satisfação da população de Patos-PB, em relação à municipalização do trânsito local, sendo-me assegurado que:

1. Será mantido o sigilo da minha identidade;
2. Será respeitado o meu direito de desistir de participar da pesquisa em qualquer momento da realização da mesma;
3. Não haverá a divulgação personalizada das informações;
4. Que poderei ter acesso aos resultados da pesquisa;
5. Que os dados da pesquisa não serão utilizados com fins comerciais, mas somente para fins acadêmicos.

Patos-PB, 12 de outubro de 2014

Assinatura do entrevistado/participante

APÊNDICE - B**Questionário Aplicado para Coleta de Dados****I - PERFIL DA AMOSTRA****1. SEXO**

Masculino Feminino

2. GRAU DE ESCOLARIDADE:

- Sem Escolaridade
 Ensino Fundamental I (1º ao 5º ano)
 Ensino Fundamental II (6º ao 9º ano)
 Ensino Médio Incompleto
 Ensino Médio Completo
 Ensino Superior Incompleto
 Ensino Superior Completo

3. PROFISSÃO/OCUPAÇÃO: _____

II - DADOS RELATIVOS AOS OBJETIVOS DA PESQUISA

01. Na sua opinião, a municipalização do trânsito na cidade de Patos, pode ser considerada como algo positivo?

Sim Não

02. Antes da municipalização, como era o trânsito na cidade de Patos?

- Bastante complicado
 Não apresentava nenhum problema
 Deixava a desejar

03. A municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe mais segurança e melhorou a qualidade de vida da população local?

Sim Não

04. Na sua concepção, a municipalização do trânsito na cidade de Patos trouxe algum problema?

Sim Não

05. Em caso afirmativo, qual?

06. Com a municipalização do trânsito na cidade de Patos, a sinalização das vias públicas melhorou?

Sim Não

07. Como o (a) senhor(a) avalia a atuação dos chamados ‘azulzinhos’?

Positiva Negativa Regular

08. O pessoal que compõe a equipe da STTRANS e que atua nas vias públicas se mostra capacitado para o exercício de suas funções?

Sim Não

09. Na opinião, a municipalização do trânsito influenciou na melhoria da cidade?

Sim Não

10. Em relação à municipalização do trânsito na cidade de Patos, o (a) senhor (a) se mostra:

Muito satisfeito

Satisfeito

Insatisfeito

Muito Insatisfeito