

RBDGP
REVISTA BRASILEIRA DE DIREITO E GESTÃO PÚBLICA
- ARTIGO CIENTÍFICO -

O trânsito na cidade de Patos (Paraíba) e o grau de aprovação da gestão pelo usuário

Elucinaldo Laurindo de Almeida

Bacharel em Administração Pública pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB

Email: elucinaldo@hotmail.com

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 o 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 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, 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.

The traffic in the city of Patos (Paraíba) and the degree of adoption of user-management

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.

1 Introdução

Através da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi instituído o novo 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, verifica-se 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 passa 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 Metodologia

2.1 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 um 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.

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

2.3 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.

2.4 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.

2.5 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.

2.6 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).

3 Resultados e Discussão

3.1 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%

Variáveis	Participantes	%
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 (out/2014)

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% haviam 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.

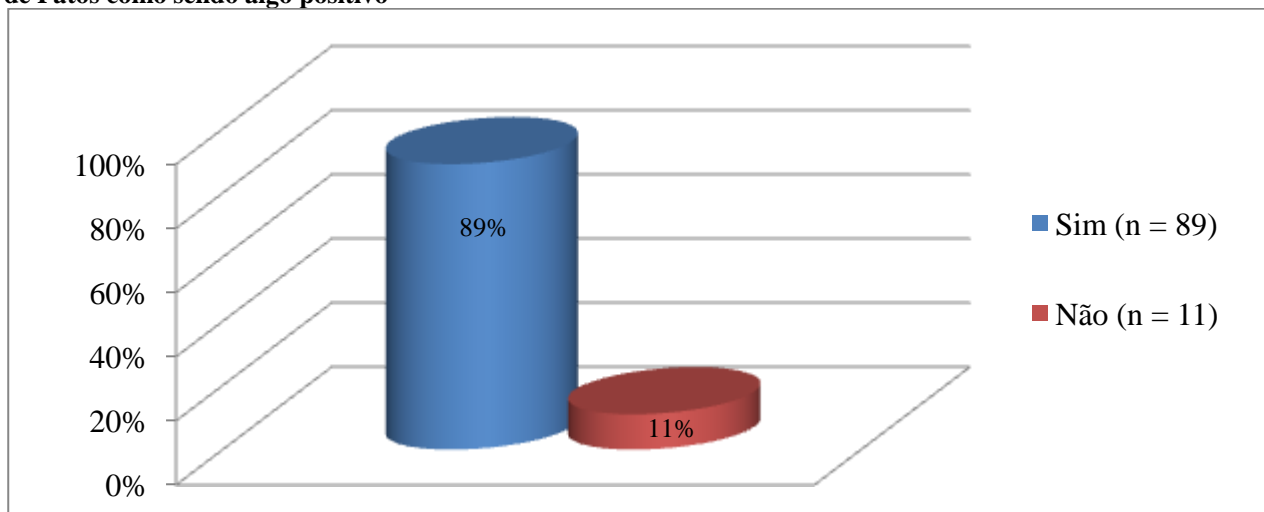
É importante destacar que essa boa formação acadêmica pode ser traduzida em uma melhor capacidade para opinar quanto aos questionamentos apresentados, partindo do princípio de que a educação dá ao ser humano um maior entendimento sobre os problemas relacionados ao mundo que existe em sua volta.

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.

3.2 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:

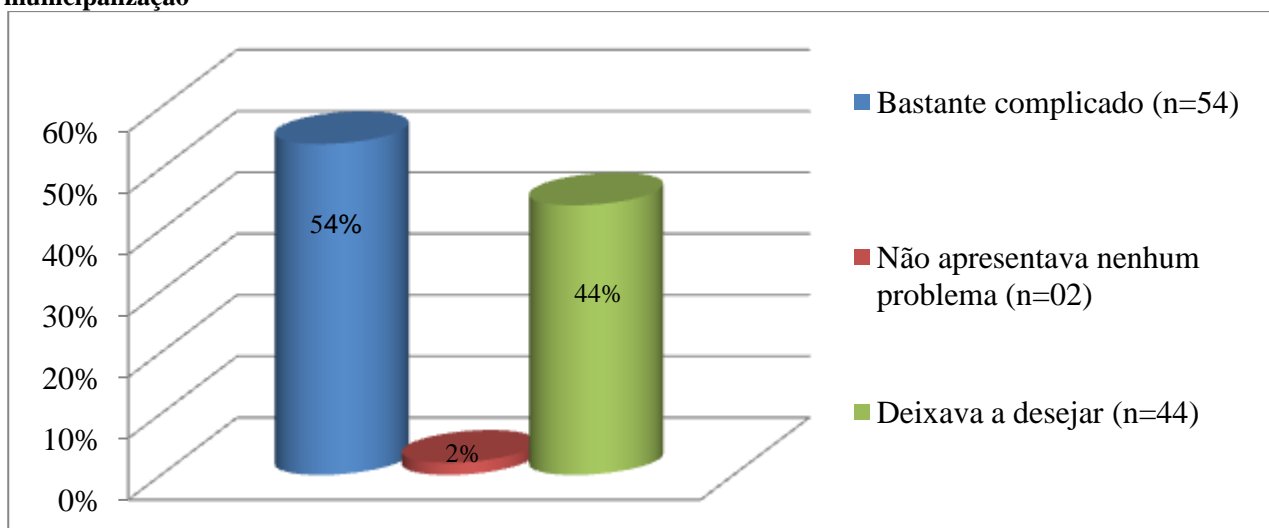
A municipalização possibilita ao gestor municipal estabelecer melhor o planejamento e a execução de métodos específicos apropriados à realidade local, a exemplo de considerar regiões mais propensas à acidentes e de maior fluxo, direcionando para esta região maior efetivo e maiores investimentos, ou investir 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 consequentemente, 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;

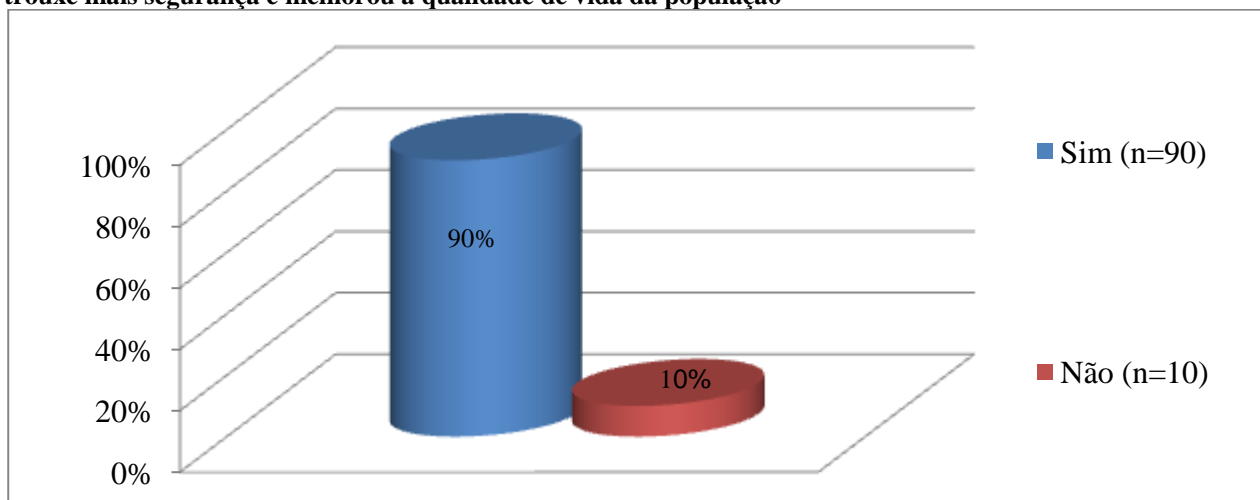
d) Instituir de passarelas para pedestres, objetivando garantir uma maior segurança aos transeuntes, uma vez que estes estarão menos expostos a riscos.

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 Gráfico 3. colhidas foram transformadas em dados e apresentados no

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):

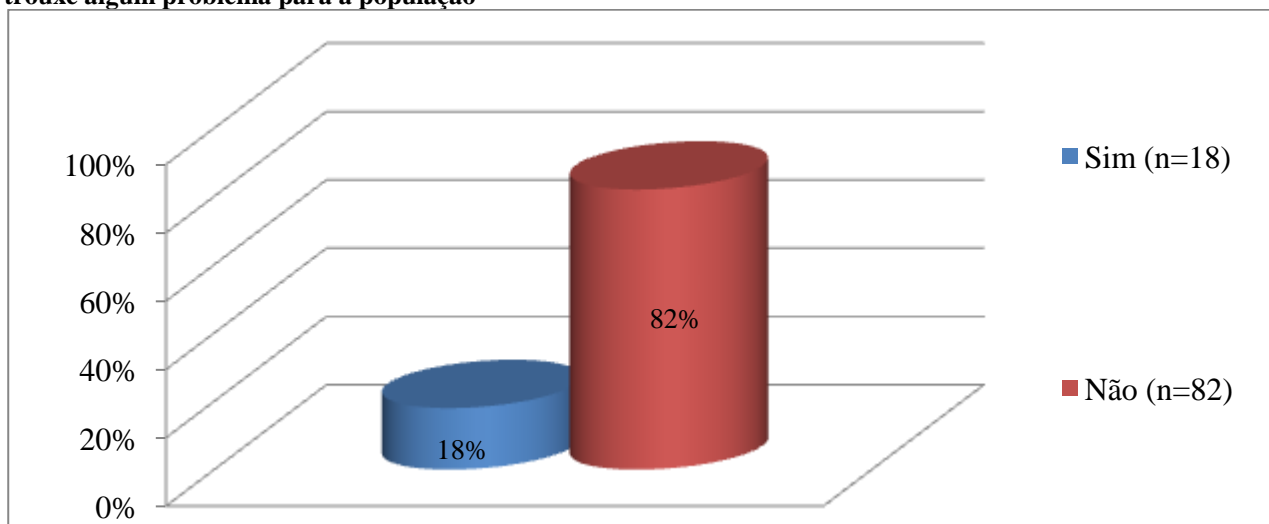
[...] a municipalização possibilita ao gestor a melhor tomada de decisões, uma vez que este está diretamente ligado à problemática e as condições reais existentes em sua localidade, tornando possível que as intervenções tenham resultados em curto prazo e melhores percepções dos benefícios. Outros benefícios 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 multa 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, consequentemente, 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):

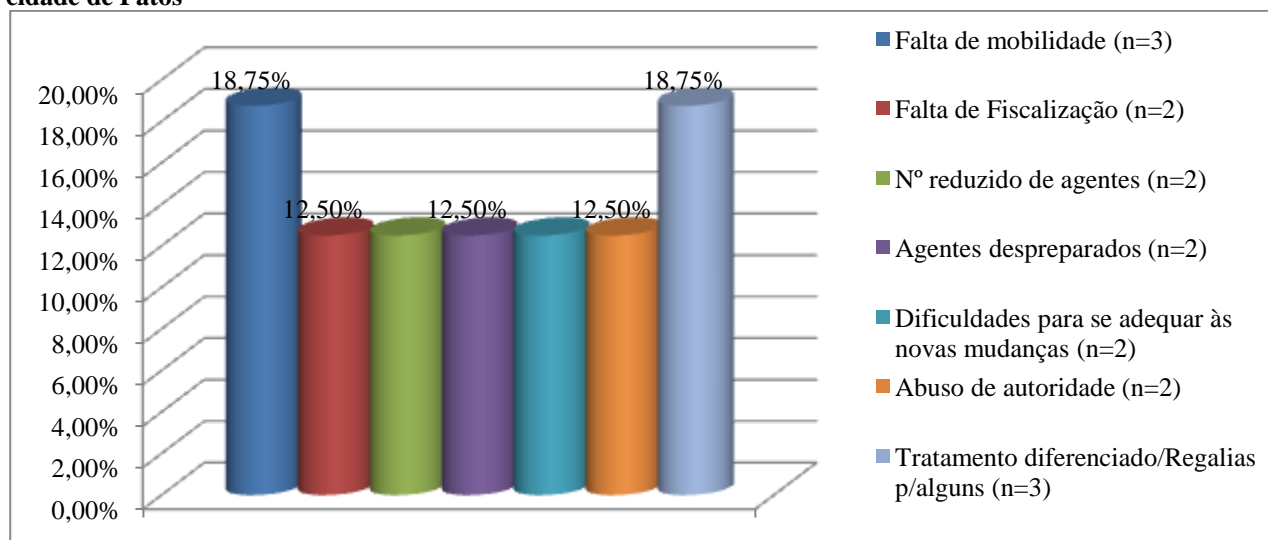
A municipalização do trânsito se constitui uma oportunidade ímpar de se aumentar o poder de planejamento e gestão por parte dos Municípios, permitindo a eficiente compatibilização das políticas públicas de transporte urbano e de trânsito com as de desenvolvimento urbano. [...] A concepção da municipalização 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.

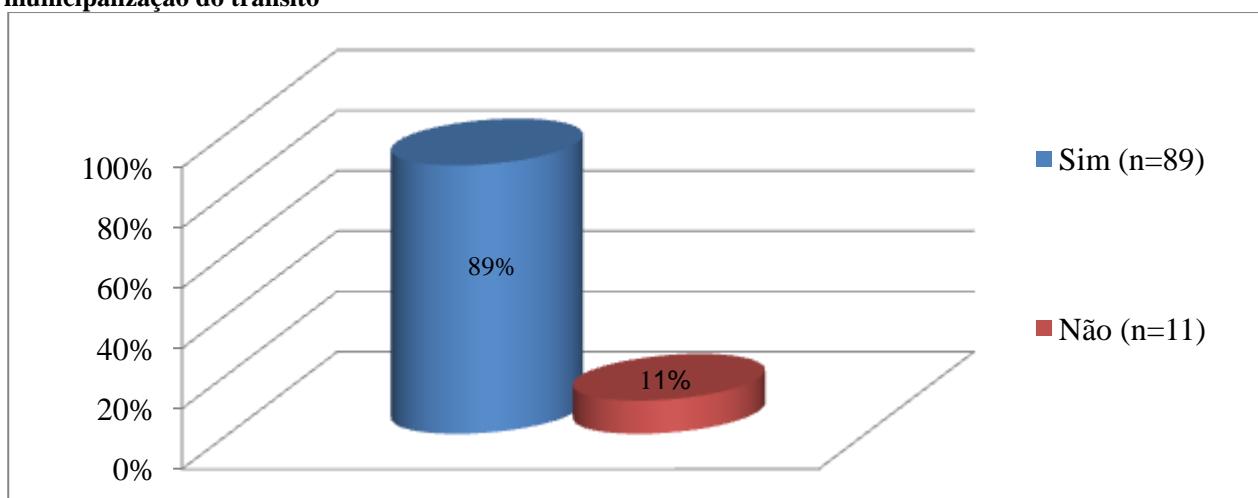
Segundo Vasconcelos (2001, p. 81), a mobilidade urbana diz respeito à “capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro”.

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 melhoria.

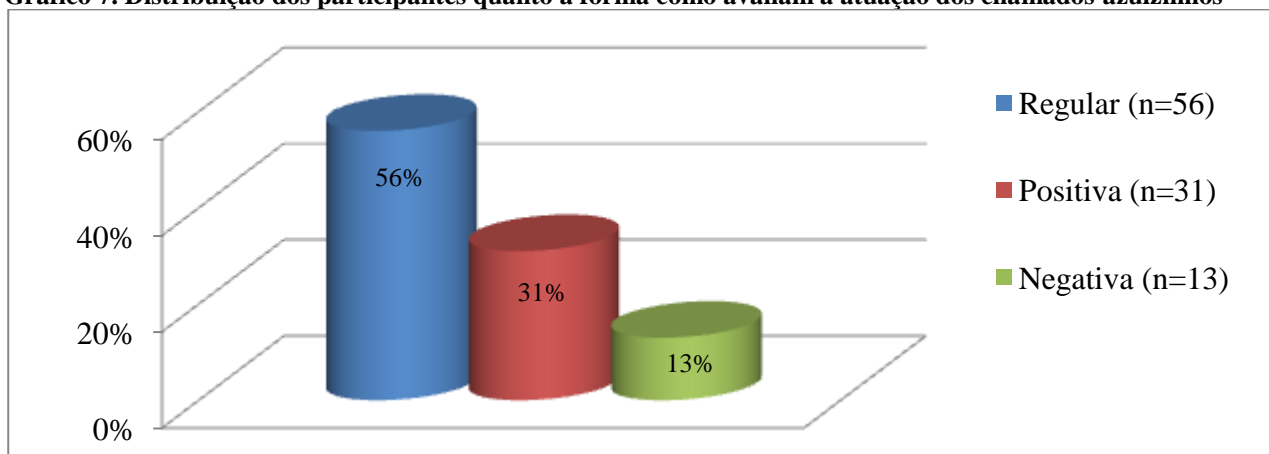
Segundo Leite (2002), um dos objetivos básicos do processo de municipalização do trânsito é torná-lo em si mais acessível, dando condições para que o tráfego ocorra de forma rápida e segura. No entanto, uma das condições para que isto aconteça diz respeito à sinalização das vias públicas. Ruas devidamente 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 azulinhos, no trânsito da cidade de Patos; 31% avaliam com sendo uma atuação positiva e 13% entendem que essa atuação é negativa.

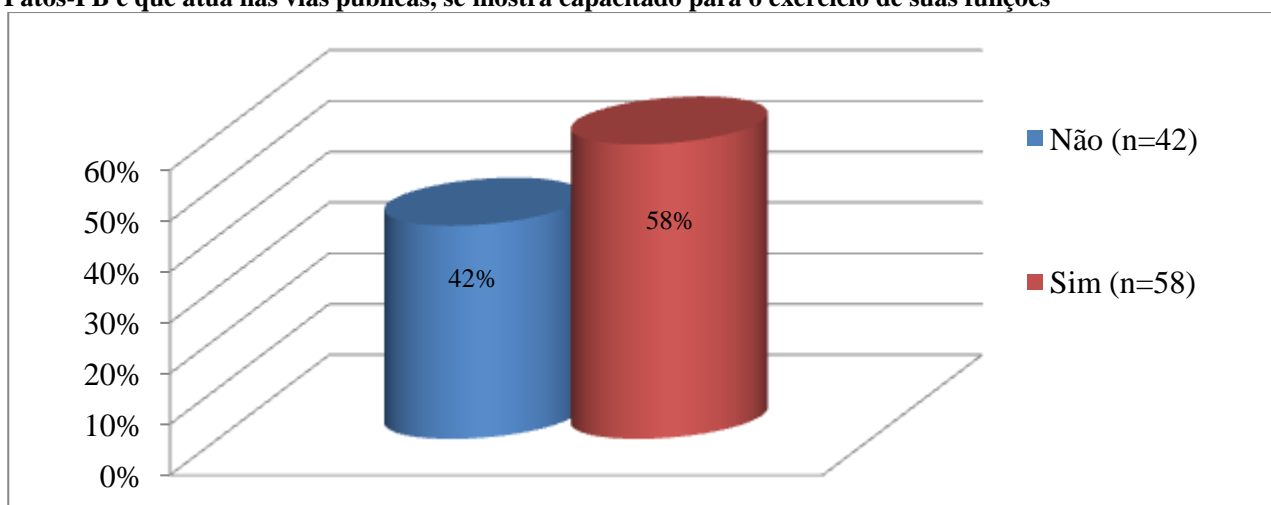
Afirma Meirelles (2007), que em todos os sentidos, para o exercício de um cargo público, o servidor precisar ser capacitado. Sem essa condição, ele não terá condições de bem desempenhar as suas funções.

O mesmo princípio pode ser aplicado aos chamados azulinhos 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)

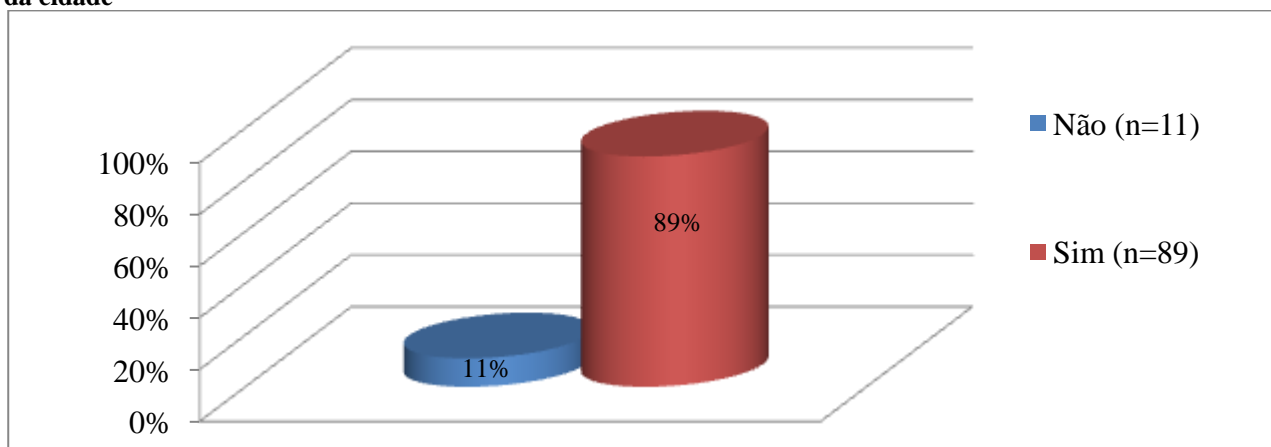
A análise dos dados contidos no Gráfico 8 possibilita o entendimento de que 58% dos entrevistados acham que o pessoal que compõe a equipe da STTRANS em Patos-PB e que atua nas vias públicas, se mostra capacitado para o exercício de suas funções. No entanto, para 42% dos entrevistados essa equipe não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

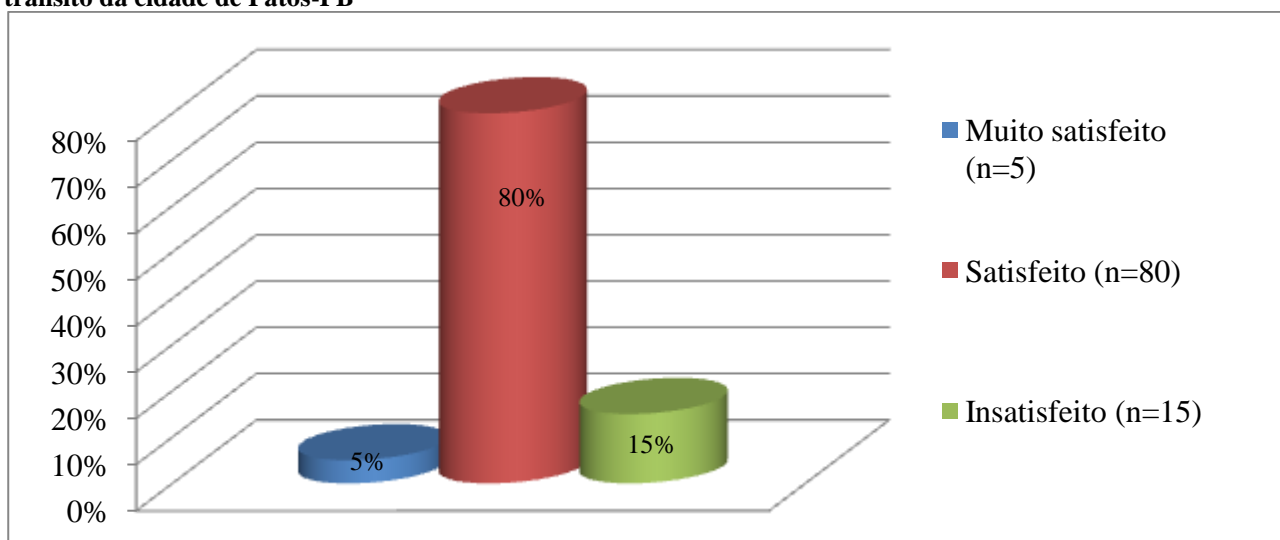
Na forma demonstrada, vários fatores relacionados à qualidade de vida da população, encontram-se

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:

- um ideal de serviço;
- uma noção de serviço merecido;
- uma média das experiências passadas em situação de serviços similares;
- 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.

4 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, acha 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 estacionamento, 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.

5 Referências

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.

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. 20011.

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.

FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. São Paulo: Saraiva. 2001.

HONORATO, C. M. **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%20DIOGO%20DE%20MENDONCA%20%20FINANCIAL.pdf. Acesso: 18 nov 2014.

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.

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.