

# A Municipalização do Trânsito no Canindé em Contexto da Modernização do Ceará: Mudanças e permanências

Autores:

**Soraya Quixadá  
Bezerra** - Mestre em  
Planejamento em  
Políticas Públicas

**Liduína Farias Almeida  
da Costa** - Doutor em  
Sociologia –  
Universidade Federal  
do Ceará, UFC

## Resumo

O presente trabalho origina-se de dissertação de mestrado em Planejamento e Políticas Públicas da Universidade Estadual do Ceará, com esse mesmo título, cujo objetivo geral é avaliar as políticas e estratégias de ação dos órgãos, entidades públicas e organizações do Estado do Ceará, que trabalham em conjunto na área de trânsito, verificando as mudanças e permanências decorrentes da municipalização, especialmente quanto à qualidade de vida, nos municípios que implantaram a gestão administrativa do trânsito municipalizado, após a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em 23 de setembro de 1997 e entrada em vigor em janeiro de 1998. Para tanto, realizou-se pesquisa bibliográfica, documental e de campo e, como instrumentos de coleta de dados e informações, o questionário, a entrevista semi-estruturada e o roteiro para a observação direta. Canindé, foi a cidade escolhida para realização de estudo de caso, devido sua importância quanto ao fluxo de transportes em razão das romarias e, hoje, também o turismo religioso, sendo a segunda mais visitada por peregrinos devotos de São Francisco, o maior santuário franciscano da América Latina. Considerou-se também a sua localização geográfica no sertão central do Estado, em uma região do semi-árido, e ainda uma das que primeiro concretizou o processo de implantação da gestão da municipalização do trânsito. Os informantes consideram a municipalização do trânsito como forma de melhoria da qualidade de vida. Entretanto, não é possível afirmar que a municipalização do trânsito em si, seja determinante da dinamização dos fluxos de desenvolvimento. Ele acompanha e participa da modernização do Ceará, como área que também propicia empregos locais diretos e indiretos, assim como a segurança relativa no que diz respeito aos deslocamentos, mas não é o único responsável pelas mudanças ocorridas.

**Palavras - chave:** Canindé. Avaliação de Políticas Públicas. Municipalização do Trânsito. Desenvolvimento Regional. Modernização do Ceará. Desenvolvimento Local.

## Abstract

The present work is originated from the Master Degree in Public and Planning Policies dissertation of “Universidade Estadual do Ceara”(State University of Ceara), with this same title whose general goal is evaluating the strategies action and policies of the Public Organs, Entities and Organizations of the State of Ceará that connectedly work in the area of traffic, observing the changes and permanencies related to the municipal integration, especially to the life quality in the towns that have implemented the Traffic Municipal Integration Administrative Management soon after the Brazilian Traffic Code – BTC has passed in September 23, 1997 and started to work in January of 1998. To do so a bibliographical, documental and field research was made and, as an instrument of collection of information and clues, a list of questions, the semi-structured interview and the guide for the direct observation. Canindé was the town chosen for the case observation study, due to its importance related to the influx of means of transportation because of the pilgrimages and, today, the religious tourism, being the second most visited one by pilgrims devoted to San Francisco, the most important sacred venue dedicated to San Francisco in Latin America. It was also considered its geographical importance in the central drylands of the state of Ceara, in a semi-arid region, and also one of the first ones that turned the traffic Municipal Integration Management into reality. The informants considered the traffic Municipal Integration as a way of improving the standards of living. However, it's not yet possible to affirm that the traffic municipal integration itself is responsible for increasing the levels of development. It follows and takes part in the modernization of the state of Ceará, as an area that also promotes both direct and indirect local jobs as well as the relative safety related to the displacements, but it is not the only responsible for the changes occurred.

**Key-words:** Canindé, Public Policies Measurement. Traffic Municipal Integration. Regional Development. Modernization of Ceará. Local Development.

## INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Trânsito, aprovada em 15 de setembro de 2004, integra um conjunto de ações que envolvem programas de capacitação e educação para a cidadania no trânsito, possibilitando condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente.

O período compreendido entre a promulgação da Constituição de 1988 e a aprovação da Política Nacional do Trânsito coincide, no Ceará, com o que os estudiosos e políticos convencionaram denominar como modernização do Estado (do Ceará) ou “ciclo de mudança”.

A compreensão dos processos de municipalização em geral, e do trânsito em particular, não pode ser deslocada do entendimento do referido “ciclo”, uma vez que tais processos socorrem com a mediação das unidades federadas, entretanto, é necessário compreender as singularidades de ambos.

Um dos períodos de maior evidência da municipalização do trânsito no Ceará coincide com o de operacionalização do Plano de Governo (2003-2006) intitulado “Ceará Cidadania: crescimento com inclusão social”<sup>3</sup>.

As concepções de desenvolvimento regional e inclusão social constantes nesse plano de Governo, assim como o teor do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que considera as possibilidades de melhoria da qualidade de vida da população e do desenvolvimento urbano, ocasionaram vários equívocos interpretativos, entre eles o de que o trânsito municipalizado levaria ao desenvolvimento.

O interesse pela temática relaciona-se à atividade pedagógica que se desenvolve no Centro de Formação de Condutores – CFC, autorizado e

---

<sup>3</sup> Plano de Mudanças 1987-1991; Plano de Mudanças Ceará Melhor 1992-1995; Plano de Desenvolvimento Sustentável 1995-1998; Consolidando o Desenvolvimento no Ceará – Plano de Desenvolvimento Sustentável 1999-2002.

credenciado pelos órgãos executivos de trânsito dos estados – DETRANs, Departamento Estadual de Trânsito.

No desempenho da função de instrutora pedagógica sobre legislação de trânsito, percebe-se a falta de conhecimento de parcela significativa dos cidadãos acerca da nova legislação, levando-os a responsabilizar apenas o Estado por intercorrências relacionadas ao trânsito, como os acidentes, a falta de respeito, o mau uso do espaço urbano, cidadania e educação, entre outros aspectos que também dizem respeito aos cidadãos.

Este artigo, originário de dissertação de Mestrado em Planejamento e Políticas Públicas da Universidade Estadual do Ceará, consta reflexão sistemática acerca da relação entre a municipalização do trânsito e o desenvolvimento regional local no Ceará, tendo por objetivo avaliar as políticas e estratégias de ação dos órgãos, entidades públicas e organizações do Estado do Ceará, que trabalham em conjunto na área de trânsito, verificando as mudanças e permanências decorrentes da municipalização, especialmente quanto à qualidade de vida

Quanto aos aspectos metodológicos, optou-se pela realização de estudo de caso no município de Canindé (Ceará). Ao considerar que este tipo de estudo conjuga variados instrumentos foi realizada pesquisa bibliográfica em autores relacionados ao tema, tais como: Becker (1994); Brasil (2004); Chizzotti (2003); Costa (2006); Elkin (2003); Fleury (1996); Ferreira (2006); Franco (2004); Yin (2001); Guiducci (1980); Legrand (2004); Lemenhe (1995); Minayo (2001); Martins (2006); Muller (2003); Oliveira (2007); Pinsky (2003); Pinto (2003); Pontes, Almeida (2003); Silva (2001); Spozati (1994); Souza (1995), entre outros.

Procedeu-se também ao exame e análise de documentos conforme a seguir: Lei Federal nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro, de 23 de setembro de 1997; Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito; Lei Orgânica do Município de Canindé; Lei nº 1.719/01, de 28 de novembro de 2001 – Dispõe sobre a criação do Departamento Municipal de Trânsito de Canindé; Lei nº 1.967/06, de 10 de novembro de 2006 – Plano Diretor Participativo do Município de Canindé; e

documentos literários (livros, folhetos, filmes, documentário, jornais, CDs, DVDs, revistas etc.), todos relacionados com o tema em questão. Muitos dados foram levantados no Departamento Estadual de Transito, Departamento Municipal de Trânsito, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará e Biblioteca Pública de Canindé.

Durante a pesquisa de campo, foram utilizados como instrumentos de coleta o questionário, a entrevista gravada semi estruturada e o roteiro para a observação direta.

Quanto aos informantes, destacam-se dois grupos: o primeiro, escolhido entre os alunos para os quais foram ministrados cursos no âmbito do CFC, conforme mencionado. O segundo grupo é constituído das outras pessoas do Município escolhido, cujas atividades são relacionadas, direta ou indiretamente, com o trânsito, tais como comerciantes, agentes de trânsito e condutores de veículos, além de moradores com histórico na Cidade.

Canindé situa-se na área do Sertão Central, distante a 108 km de Fortaleza, contando uma população estimada de 73.878 habitantes (IBGE/IPECE, 2007). Localiza-se na Região Administrativa 7 (sete), composta pelos Municípios de Canindé, Caridade, General Sampaio, Itatira, Paramoti e Santa Quitéria.

Considera-se como aspecto de maior relevância no Município selecionado o fenômeno das romarias, como referencial de desenvolvimento e organização urbana vinculada à regulamentação do trânsito. Com esta definição, procedeu-se à pesquisa de campo, cujas amostras foram constituídas por saturação (MINAYO, 2001).

As entrevistas foram gravadas e em seguida transcritas por meio eletrônico, com o segundo grupo constituinte da amostra (vinte informantes), dentre eles agente de trânsito, instrutores de trânsito, comerciantes, radialista, religiosos da igreja católica, taxista e empresário da área de hotelaria. A observação direta foi realizada nas viagens mensais a cidade de Canindé, desde o ano de 2005

O presente artigo tem como foco o trânsito municipalizado na cidade em referência, destacando as mudanças e permanências relacionadas ao processo de municipalização, sob a ótica dos entrevistados.

## **2 A EXPERIÊNCIA DE MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM CANINDÉ**

A municipalização do trânsito em Canindé tem início em 2001, portanto, durante a vigência do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Ceará (1999 a 2002). Uma relativa consolidação do processo, entretanto, é perceptível nos anos posteriores coincidentes com o período do Plano Ceará Cidadania, crescimento com inclusão social (2003 a 2006).

Destaca-se o fato de que, até o ano de 2008, dos 5.568 municípios brasileiros, apenas 865 procederam à implantação e gestão do órgão de trânsito municipal, corresponde a 15,54% do total. (site: [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br), acesso 2008).

No caso do Ceará, no período de dez anos, apenas 25% dos seus municípios concretizaram este processo. Alguns, entretanto, já estão priorizando a gestão do trânsito, em virtude do aumento dos acidentes, com a população local e tantas outras justificativas.

### **2.1 Aspectos econômicos, demográficos e sociais**

Parte da população do Município de Canindé sobrevive, basicamente, da agricultura de subsistência. No entanto as principais fontes de renda da cidade são as romarias ou o turismo religioso. O comércio é rico de imagens, símbolos que remetem à de São Francisco em suas várias interpretações. Na época dos festejos, a Cidade recebe um número muito grande de vendedores ambulantes de todo tipo de

produtos e suas ruas ficam apinhadas por vendedores ambulantes e compradores durante vinte quatro horas, em espaços desordenados e sem condições de deslocamento para os pedestres e condutores de veículos. Não existe um disciplinamento para a colocação das barracas dos comerciantes. Os comerciantes, com imóveis fixos, ocupam os espaços das calçadas com barracas para expor os produtos para a venda. O comércio na época das festas é bastante diversificado, englobando símbolos religiosos, alimentação, calçados, vestuário, brinquedos, dentre outros.

As pousadas e hotéis estão passando por mudanças, visto que os romeiros estão demorando um pouco mais, no mínimo, para visitar a Cidade, exigindo melhores acomodações. Ainda existem, porém, os alojamentos sem nenhuma infraestrutura, contando com banheiros e quartos coletivos. O romeiro, contudo, aluga o espaço, independentemente da quantidade de pessoas. É interessante perceber que, nas ruas, perto a matriz, onde ficam o comércio, os hotéis e pousadas, os romeiros passam o dia inteiro caminhando no meio da via, esperando horários das celebrações que ocorrem de hora em hora, quando pagam suas promessas, e aproveitando para comprar objetos sagrados como recordação da Cidade.



Foto 1: Comércio ambulantes



Foto 2: Comércio Local

As romarias, assim como o turismo religioso da Cidade, constituem atividades lucrativas e geradoras de emprego e renda, em virtude da grande quantidade de visitantes a cidade, no período dos festejos de São Francisco.





Foto 3: Pannel para fotografia

O Produto Interno Bruto *per capita* (R\$ mil) do Município de Canindé, referente ao ano de 2005, (IBGE/IPECE, 2008), corresponde em (R\$ 1,00) a 2.799 (dois mil setecentos e noventa e nove), sendo distribuído por setor (%), 12,15% na agropecuária, 12,12% na indústria e 75,73% nos serviços.

Quanto à atividade econômica relacionada à de prestação de serviços, existe um total de 63 empresas, sendo três de transporte e armazenamento, três de comunicação, 38 de alojamento e alimentação. As demais se situam como de outros serviços (CEARÁ-IPECE, 2008).

A rede bancária é constituída de quatro estabelecimentos - Banco Brasileiro de Descontos, Caixa Econômica, Banco do Nordeste e Banco do Brasil.

A receita do Estado arrecadada no Município, no ano de 2006, conforme a Secretaria da Fazenda, em valor corrente (R\$ mil) de 3.119, sendo que a de ICMS representou 2.210, correspondendo a 0,08% sobre o total do Estado. A receita tributária do município, no mesmo período conforme o Tribunal de Contas dos Municípios, em valor corrente (R\$ mil) correspondeu 48.093 (CEARÁ-IPECE, 2008).

Relativamente ao comércio, trata-se, em sua totalidade do varejista, especialmente produtos relacionados aos símbolos religiosos e recordação da cidade.



Foto 4: Comércio Local



Foto 5: Comércio Local

O Índice de Desenvolvimento Municipal (IDM) que mensura os níveis de desenvolvimento alcançados pelos municípios do Ceará, adotando como base quatro grupos de indicadores, variando entre zero e cem, classificados em quatro grupos: fisiográficos, fundiários e agrícolas; demográficos e econômicos; de infraestrutura de apoio; e sociais, apresenta-se baixo em Canindé, correspondendo a 0,634. (CEARÁ-IPECE, 2008).

Conforme o IPECE, Canindé tem uma população de 73.878 habitantes, dos quais 44.392 estão na zona urbana (60,09%) e 29.486 na zona rural (39,91%). Entre esses, 49,64% são homens e 50,15% mulheres. A população potencialmente ativa é constituída, principalmente, de jovens, com 56,06% na faixa de idade entre 15 e 64 anos. A taxa geométrica de crescimento anual é de 1,32% na zona urbana e taxa de urbanização 56,86%

Na área de saúde, o Município dispõe de 22 unidades ligadas ao Sistema Único de Saúde, sendo vinte unidades públicas e duas unidades privadas. Existe um

hospital geral situado na Sede do Município, com 132 leitos, e postos de saúde em localidades rurais.

Os casos de doenças mais graves são transferidos para Fortaleza. Entre os indicadores de saúde destacam-se: 1,05 médico e 0,24 dentista para cada mil habitantes, considerado pelas autoridades sanitárias um índice muito baixo. A taxa de mortalidade infantil corresponde a 21,64 de mil nascidos. (CEARÁ-SESA, 2006).

O Município possui 714 (setecentos e quatorze) salas de aulas, das quais 100 são estaduais, 526 municipais e 88 particulares. Existe um total de 185 escolas públicas e 9 particulares, sendo duas instituições de ensino superior. Existem 26 bibliotecas e quatro laboratórios de informática. Como indicador educacional, destacam-se, conforme SEDUC/2006, a existência de 81,06% alunos por sala de aula, com taxa de escolarização de 87,76% do ensino fundamental e 33,31% do ensino médio (CEARÁ-IPECE/SEDUC/2006).

Tem realce a existência de um Centro de Formação de Condutores (auto escola), em conformidade com as Resoluções nº 74/98, de 19/11/98, e nº 198/06, de 25/06/2006, do CONTRAN. São organizações credenciadas pelo órgão executivo de trânsito do Estado, com salas de aulas teóricas mensais e, diariamente, aulas práticas. Possui dois veículos de pequeno porte, um ônibus e duas motocicletas. Os instrutores são preparados, regularizados e fiscalizados pelo DETRAN.



Foto 6: Centro de Formação de Condutores (Auto Escola)

Outros indicadores que possibilitam avaliar o perfil de renda e determinados características do Município, são o consumo de energia elétrica e o saneamento básico. Quanto ao primeiro, reflete tratar-se de município com características urbanas, visto que o consumo de energia industrial e comercial representa 20,72% do consumo total. O consumo rural é 8,10% e o urbano é 49,46% do total do Município em mwh. Segundo o IPECE, esses percentuais demonstram um médio poder aquisitivo da população. É necessário relativizar essa evolução acerca do consumo de energia e do poder aquisitivo, visto que os principais consumidores são os comerciantes que, em grande parte do ano, abrem seus comércios pela madrugada e prolongam abertos até à noite. Assim são os templos religiosos, especialmente a Basílica de São Francisco.



Foto 7: Basílica de São Francisco

Quanto ao saneamento básico, dados da CAGECE/SEINFRA do ano de 2006 mostram que 99,12% dos domicílios de Canindé estão ligados à rede de abastecimento d'água. No que se refere o esgotamento sanitário, cerca de 36,51% dos domicílios possuem instalações sanitárias. Relativamente à coleta de lixo, apenas os domicílios da zona urbana na Sede municipal dispõem desse tipo de serviço.

Referente aos serviços de comunicação, o Município possui cerca de 6,54 telefones instalados por 100 habitantes. Quanto às agências de correios, correspondem a apenas 0,84 por 10 mil habitantes (CEARÁ-IPECE, 2006).

Finalmente, destaca-se que a rede rodoviária pavimentada na área do Município corresponde a 0,040, com rodovias federal e estadual, e 0,873 de veículos de carga por 100 habitantes (CEARÁ-IPECE,2006).

A frota do Município, de acordo com dados do IPECE/2007, corresponde a 7.267 veículos, distribuídos em 1.622 automóveis, 387 camionetas, 4.331 motocicletas, 398 motonetas e 11 microônibus, regularizados no posto do DETRAN em Canindé-Ce no ano de 2006.

Na época da romaria, principalmente no dia 04 de outubro, dia de São Francisco, quando são encerradas as festividades, a média de 120 (cento e vinte mil) romeiros encontra-se na cidade. Eles chegam de várias paragens, vindo a pé, de motocicleta, ônibus e caminhões paus-de-arara e outros tipos de veículos. Os hotéis e pousadas ficam superlotados e até mesmo o abrigo dos romeiros, que tem a capacidade de acolher quatro mil pessoas, fica repleto, apesar de que cada romeiro só pode permanecer ali até 24 horas, para ceder lugar a outros.



Foto 8: Veículos Transportando os romeiros



Foto 9: Veículos Transportando os romeiros p/ estátua

## 2.2 A municipalização do trânsito na Cidade

O início da municipalização do trânsito em Canindé teve como marco a aprovação da Lei nº 1.719, em 28.11.2001. Cria-se, então, o Departamento Municipal de Trânsito – DEMUTRAN, baseado na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, que transferiu o gerenciamento e administração das ações de trânsito para a alçada dos municípios.

Destaca-se o fato de que a Lei Orgânica do Município de Canindé fora aprovada em 5 de abril de 1990 e que, de acordo com o Título I, Capítulo I das suas Disposições Preliminares, artigo 8º, Inciso Primeiro, constituem objetivos fundamentais do Município garantir o desenvolvimento das zonas urbanas e rurais.

Em seu capítulo II, nos artigos 13, 14 e 17, da referida Lei, encontram-se as competências do Município relacionadas à política do trânsito em vários incisos<sup>1</sup>.

A municipalização do trânsito em Canindé foi aprovado pela Lei Municipal nº 1.719/01, de 28 de novembro de 2001, sancionada pelo prefeito da época, o Sr. Antonio Glauber Gonçalves Monteiro, que dispõe sobre a criação do DEMUTRAN e adota outras providências.

Após a provação da Lei, a Prefeitura iniciou a estruturação do DEMUTRAN, assim constituído: Coordenação Administrativa de Planejamento e Informática, com as supervisões de Finanças e Controle de multas, vistorias e licenciamento, supervisão de estatística de trânsito; outra Coordenação de Operacional de Trânsito Engenharia e Sinalização, com a supervisão de controle do estacionamento rotativo (zona azul), e supervisão de táxi, coletivos e transportes alternativos.

---

<sup>1</sup> Art. 13 – Compete ao município: IV – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão e permissão, entre outros, os seguintes serviços: Transporte coletivo urbano e intermunicipal, que terá caráter essencial; VII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso. Do parcelamento e da ocupação do solo urbano; XI – instituir a guarda municipal destinada a proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei; XVII – executar obras de: b) construção e conservação de estradas vicinais; XVIII – fixar: a – tarifas de serviços públicos, inclusive dos serviços de táxi; XIX – sinalizar as vias públicas urbanas e rurais; XX – regulamentar a utilização de vias e logradouros públicos; XXI – conceder licença para: e – prestação de serviços de táxi; XXX – estabelecer normas de edificações, de loteamento e zoneamento urbano, bem como assim designar, nas zonas rurais, as áreas destinadas a criação e à lavoura, obedecidos os princípios da lei federal; XXX – estabelecer normas de edificações, de loteamento e zoneamento urbano, bem assim designar, nas zonas rurais, as áreas destinadas a criação e à lavoura, obedecidos os princípios federais; XXXI – determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos, bem como os de estacionamento de táxis e demais veículos; XXXIII – disciplinar o horário dos serviços de carga e fixação de tonelagem máxima permitida a veículo que circular em vias públicas e estradas municipais; Art. 14 – É competência comum do Município, do Estado e da União: XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito; Art. 17 – Fica a Prefeitura Municipal, responsável pela permanente conservação das estradas vicinais, priorizando às que ligam a sede do Município às sedes dos distritos. § 1º - Atender-se-á em segundo lugar, as regiões que tenham apresentado no ano civil anterior, relevante produção agrícola, leiteira e maior número de rebanhos, bovinos, caprinos, ovinos e suíno. § 2º - Formar-se-ão turmas de homens das respectivas localidades para utilização do trabalho de conservação das estradas.

Conforme o art. 7º da Lei de municipalização, o policiamento de trânsito será exercido por agentes de trânsito recrutados e treinados, do corpo da guarda municipal de Canindé, por designação do chefe do Poder Executivo Municipal. Na época, eram quarenta guardas municipais e em 2008 eram trinta e oito, consoantes informações do chefe da Guarda Municipal. A recomendação do DENATRAN (2000) é um agente para cada 1000-2000 veículos.



Foto 10: Agentes de trânsito de Canindé

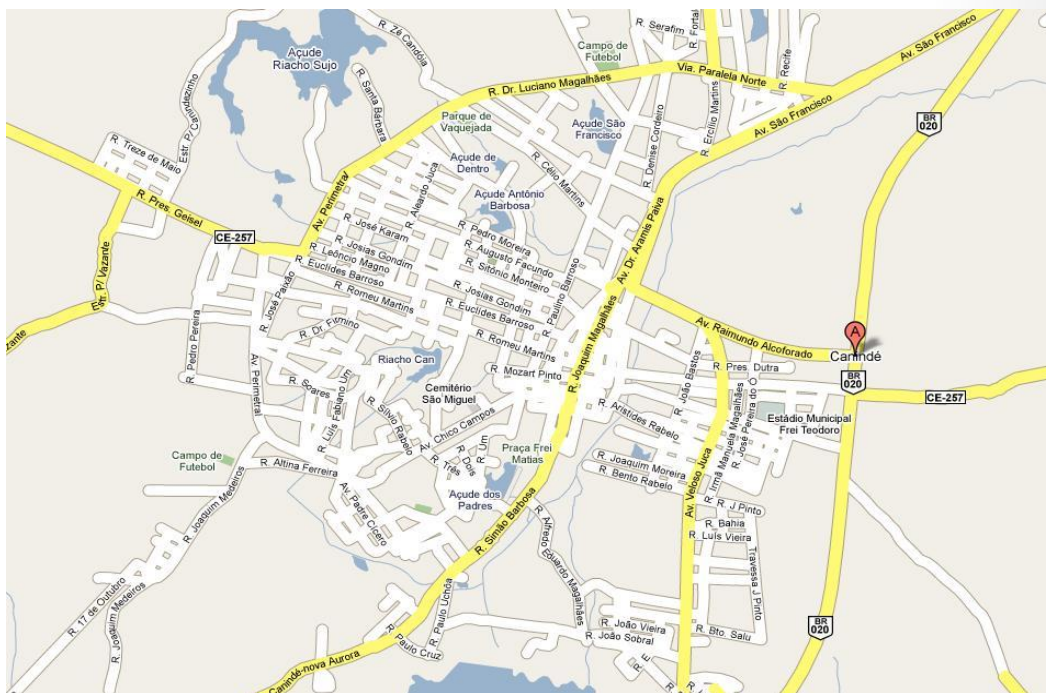
Evidencia-se que, em conformidade com as leis mencionadas, o agente de trânsito, além de ser fiscalizador, é também agente patrimonial e que os agentes de trânsito de Canindé são conhecidos e chamados pela população local de “guarda municipal”.

A municipalização do trânsito na Cidade fez com que ela passasse por uma fase de melhoria na sinalização existente à época, assim como foi implantada outra sinalização, vertical e horizontal, principalmente nos pontos críticos.





Fonte: Biblioteca Municipal Cruz Filho - Planta baixa anterior ao ano 2000



Fonte: Planta baixa [www.google.com.br](http://www.google.com.br), consulta março de 2008

No período da implantação do DEMUTRAN, foi realizado um trabalho de esclarecimento da população, constando de campanhas educativas, por meio da distribuição de panfletos e outras formas de divulgação, através dos meios de comunicação local, com o intuito de esclarecer acerca da criação do Departamento Municipal de Trânsito e do seu papel na sociedade, segundo informações da população local.

Com a implantação do referido órgão, o trânsito da cidade passou por certo ordenamento, visando à melhoria das condições de acesso às várias regiões da Cidade. Com isso os agentes públicos da área esperavam que a população passasse a ter conhecimento do papel do órgão e, em contrapartida, o seu papel na sociedade e, como resultados dos benefícios da municipalização, a melhoria da qualidade de vida, em razão das ruas sinalizadas e de um fluxo organizado que propiciaria o desenvolvimento urbano da Cidade.

### **2.3 O TRÂNSITO MUNICIPALIZADO EM CANINDÉ: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS**

#### **Os informantes**

Entre os sessenta alunos que responderam ao questionário, quarenta e cinco são do sexo masculino e quinze do sexo feminino. O tempo de residência na cidade é variado. Cinco deles estão em Canindé há menos de dez anos e 55 há mais de uma década. As profissões do grupo que respondeu ao questionário são variadas, tratando-se de comerciantes, vendedores, agentes de trânsito, professores, motoristas de carro de horário, taxistas, moto taxistas, eletricitas, servidores públicos estaduais, auxiliares de escritório, representantes comerciais, carpinteiros, estudantes e aposentados. O grau de instrução do sexo masculino também é variado: nove são de nível superior, seis de nível fundamental e 30 de nível médio.

Quanto aos do sexo feminino, uma tem pós-graduação, nove possuem nível superior e cinco são de nível médio.

Quanto aos entrevistados, destacam-se: comerciantes, estudantes, radialistas, professores, religiosos da igreja católica (frades), instrutores de trânsito, agentes de trânsito, diretor do Departamento Municipal de Trânsito, taxistas, empresário da área de hotelaria. Todos residem na cidade de Canindé há mais de dez anos e, quanto à idade, prevalece uma faixa acima de trinta anos. Relativamente ao grau de instrução dos entrevistados, foram identificadas pessoas com pós-graduação, nível superior, estudantes universitários e com nível médio e fundamental.

### **Meios de transporte utilizados no município**

Os principais meios de transporte utilizados pela população local são os automóveis, motocicletas, camionetas e “carro-de-horário”. A maioria possui transporte particular, prevalecendo a motocicleta. Esta é predominante e seu uso é justificado pelos usuários por ser “leve, econômica, muito prática e pequena”. (Quest. nº 3).

Em geral, há localidades com acesso através de estradas vicinais, terrenos acidentados e também falta pavimentação, dificultando o acesso. Nesses casos, os transportes utilizados são veículos de carga, adaptados para o transporte de passageiros, autorizados e fiscalizados pelos órgãos competentes do Município, conforme Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 82/98. São conhecidos como “carro-de-horário” e transportam passageiros e cargas, diariamente, dos distritos à Sede do Município. A esse respeito diz um informante:

*Tem trechos em interiores vizinhos que não tem linha de ônibus e não dar condições para ônibus trafegar e a má localização de estradas destioradas (Quest. nº 8).*

*É usado no dia-a-dia dos moradores da zona rural desse município, para o transporte de alunos do ensino médio, assim como dos aposentados e outro por não existir na maioria das localidades ônibus para fazer o serviço (Quest. nº 7).*



Foto 11: “Carro-de-horário”

Os veículos conhecidos e adaptados como paus-de-arara, mais comuns à época das festas de São Francisco e no final do ano, transportam romeiros vindo de locais distantes, principalmente de outros estados da região Nordeste.

### **Movimentação do trânsito na cidade**

O movimento de veículos na cidade de Canindé prevalece a semana toda, entretanto, conforme os informantes, é mais intenso nos dez primeiros dias do mês, em virtude do pagamento das pensões e aposentadorias dos idosos, e nos finais de semana, quando a Cidade recebe os fiéis que buscam São Francisco. Prevalece

também às segundas feiras e finais de semana. Os motivos da maior movimentação são apresentados, conforme a seguir:

*Nos dez primeiros dias de cada mês, motivado pelos pagamentos dos aposentados, cesta alimentação, vale gás, professores do Ensino Médio Rural e missa de São Francisco (Quest. nº 13).*

A movimentação do trânsito, porém, é mais dinâmica e difícil na época das festas, aumentando consideravelmente, quando uma média de um milhão de romeiros visitam a Cidade. No período ora descrito, o trânsito ganha características peculiares, em virtude do aumento de veículos e pedestres e em razão da enorme ampliação do comércio e serviços. Para os informantes, torna-se difícil circular na Cidade, embora haja um bom trabalho dos órgãos públicos. As falas a seguir são ilustrativas a esse respeito.

*Horrível, muitas ruas ficam fechadas por barracas de vendas, e o resto da cidade se torna um grande estacionamento sem condição dos demais se locomoverem (Quest. nº 7).*

*A movimentação aumenta bastante haja visto que é mais de um milhão de pessoas, em relação a pedestre vários ônibus, vários carros de pequeno porte, várias motocicletas. Na romaria todos chegando nos dez primeiros dias, e muda a rotina da cidade, com a municipalização a cidade ganha com respeito as travessias das vias e a organização da circulação dos veículos, a partir do momento que o guarda solicita para o veículo parar ele tem total respaldo e apoio por ser autoridade de trânsito daquele momento esta dando prioridade a pedestre, idosos crianças (Entrevista 4).*

*O período de setembro a janeiro, vivemos do comércio religioso onde recebemos quase um milhão de pessoas que nos visita de todo o canto do país e até da Europa, então esse período de setembro a multidão é muito grande e nesse período que mais*

*nós precisamos de segurança em relação ao trânsito, tanto o governo do Estado e o governo municipal investe muito em prol da segurança do nosso turista nosso visitante (Entrevista nº 11).*

*Muito conturbado, apesar dos esforços empreendidos pelos órgãos de trânsito do município e do Estado (Quest. nº 57).*

*Fica difícil, porque algumas das ruas ficam tomadas de ambulantes, outras interditadas, restrita apenas para o trânsito de pedestre (Quest. nº 13).*

*É feito um trabalho onde os guardas se preocupam em dar assistência para o pessoal das romarias, para ter o local de seus transportes e fica muito mais fácil, por que o trânsito não fica congestionado, fica dando suporte no centro, os guarda da cidade, por isso turismo da romaria ficou melhor com a guarda municipal da cidade, hoje sem ter os guardas da cidade na romaria seria uma tragédia, com o acostamento de veículo de carro muito grande na cidade então só vem a melhorar, só vem a melhorar está só veio a melhora (Entrev. nº 5).*

*Na romaria é bem mais controlado temos bastante fiscalização a policia rodoviária se faz presente, os carros que tem trânsito livre estão com aviso com indicação, durante a romaria a coisa melhora bastante (Entrev. nº 13).*

## **Compreensão dos entrevistados acerca da Guarda Municipal**

Na visão dos usuários acerca da Guarda Municipal, os relatos que seguem demonstram o entendimento da população no que tange ao papel da guarda municipal. Tal papel é satisfatório, no sentido de resguardar o patrimônio público, bem como organizar o trânsito. Pequena parcela acredita que a Guarda deveria ser mais atuante e que ela precisa melhorar na forma de abordagem.

*Apesar de ter pouco tempo de guarda em nossa cidade, aparentemente é um órgão muito importante em nossa cidade, para ter um trânsito mais calmo (Quest. n° 20).*

*Educar o trânsito e fiscalizar e multar se tiver errado (Quest. n° 21).*

*É uma instituição que fiscaliza o trânsito com muito respeito (Quest. n° 22).*

*É um serviço municipal estruturado para trabalhar o trânsito somado com o GSU que vem desenvolvendo um belo serviço junto à sociedade, atendendo não só a cidade mas todo o município (Quest. n° 23).*

*Existe uma aproximação do órgão de trânsito com a população até porque o trânsito municipalizado os agentes são mais conhecidos da comunidade e fica em local certo para a pessoa o cidadão recorrer a sua penalidade em contrapartida se fosse o Estado a pessoa teria que se deslocar até a capital Fortaleza para reaver seu veículo, para tentar saber alguma coisa em relação ao veículo ou até mesmo uma notificação (Entrevista n° 4).*

*Passei três anos fora cheguei há um mês e pouco, quase não notei diferença ao que via anteriormente e como está funcionando atualmente. Por isso não posso dizer se existe alguma diferença, pelo menos vi alguns semáforos a mais. Não deixa de ser um bom sinal. Determinadas ruas têm mão e contramão, as placas indicativas, me parece que melhorou alguma coisa (Entrevista n° 13).*

## **A população e o conhecimento da municipalização**

Os usuários mostraram-se conscientes acerca da criação do órgão de trânsito municipal, isto é, da municipalização do trânsito. Informaram que na época foi realizado um trabalho de esclarecimento com a população, constando de campanhas educativas, por meio da distribuição de panfletos, desfile nas ruas da Cidade e outras formas de divulgação pelos meios de comunicação local, como a rádio, com o intuito de esclarecer acerca da criação do Departamento Municipal de Trânsito e do seu papel na sociedade, segundo informações dos entrevistados. Eles afirmaram:

*A população acompanhou todo o processo de criação através das rádios locais e tão logo ficou pronta para funcionar aconteceu um desfile nas ruas da cidade mostrando a todos o tipo de trabalho que ia ser oferecido por eles (Quest. n° 31).*

*Foi um projeto junto a Prefeitura com bastante divulgação pelo Prefeito, com entrevistas nas rádios, e as inscrições para o concurso da guarda municipal (Quest. n° 32).*

## **O trânsito antes do DEMUTRAN**

Os usuários informaram que o trânsito, anteriormente ao projeto de municipalização, não tinha um ordenamento correto. A responsabilidade era do DETRAN e este mesmo só comparecia à Cidade na época da festa de São Francisco ou para fiscalizarem em forma de *blitz*, quando apreendiam os veículos e recolhiam as carteiras de habilitação, tornando difícil a sua regularização. A Cidade ficava desprotegida, faltava sinalização, os usuários da via, como os pedestres, os ciclistas, os motoristas e outros, não cumpriam as normas de trânsito, principalmente os veículos de serviços remunerados. Remetendo a um tempo passado, eles referem:



*Era uma verdadeira bagunça (Quest. n° 34).*

*Era muito irregular, motociclistas sem capacetes, muitas imprudências*

*(Quest. n° 37).*

*Era muito errado o trânsito (Quest. n° 39).*

## **Mudanças no trânsito após a municipalização**

A visão da maior parte dos informantes no tocante à melhoria do trânsito, após a municipalização, é bastante otimista, procurando deixar clara a satisfação de existir a Guarda Municipal, que contribuiu para melhorar a segurança local e a organização do trânsito, assim como a facilidade com o acesso ao órgão de trânsito do Município. Reportam-se, também, à regularização dos serviços remunerados de transportes de aluguel, como táxis, moto táxis, “carros-de-horário” e outros meios de transporte, que passaram a ser autorizados e fiscalizados pelo Município por meio do DEMUTRAN. Os discursos a seguir são ilustrativos quanto ao fato:

*As pessoas pensam mais, antes de extrapolar, ”bagunçarem” no trânsito (Quest. n° 47).*

*A guarda, mesmo não sendo rigorosa, há um certo respeito (Quest. n° 53)*

*Quanto à organização melhorou porque dá um aspecto mais tranqüilo para as pessoas poderem assim efetuar suas compras (Quest. n° 32).*

*Além de desobstruir as vias de trânsito, houve também o aumento de turistas em nossa cidade, aumentando os rendimentos para os comerciantes (Quest. n° 35).*

*Principalmente no centro da cidade que tem muitos comerciantes, a guarda municipal se encontra com mais facilidade (Quest. nº 44).*

*Os motoristas estão mais atenciosos quanto às normas de trânsito, obedecendo aos sinais, às placas regulamentação (Quest. nº 40).*

*A cidade está sinalizada e muitos dos condutores mais conscientes de suas responsabilidades (Quest. nº 41).*

*As ruas foram sinalizadas, semáforos, placas, etc. e os agentes de trânsito atuam diariamente (Quest. nº 49).*

*Muita gente anda de capacete e com muito respeito no trânsito (Quest. nº 56).*

*A municipalização é muito importante para gente. Depois que veio a guarda municipal para Canindé melhorou a situação de violência do pessoal que trafega sem habilitação, trafega sem o capacete. A guarda veio muito na hora certa para melhorar essa situação. Nós canindeense somos muito gratos a essa idéia do prefeito em relação a guarda. Melhorou e muito (Entrevista nº 11).*

*Uma melhor organização. Agente ver uma cidade mais organizada quando existem os eventos a cidade se mobiliza, o fluxo de veículos é bastante intenso com eventos na praça, eventos religiosos, procissões, etc..com a municipalização esses eventos prioriza uma certa ação da organização. Imagine uma festa de São Francisco sem um órgão de trânsito como seria a bagunça com a municipalização não, existe. O trabalho fixo do agente de trânsito e o rotativo em algumas ruas interditadas para organizar o espaço do ciclista do pedestre como do condutor de veículo (Entrevista nº 4).*

No que concerne à geração de emprego, conforme citados pelos informantes do questionário, eles destacaram o concurso local para a Guarda Municipal e os empregos indiretos, propiciados em razão da nova sistemática de organização dos serviços na área, tais como operadores de microcomputadores para digitação das notificações, recepcionistas, engenheiro, operadores para a manutenção dos equipamentos e veículos, dentre outros; ressaltando, em relação à realização do concurso, que na época foram abertas quarenta vagas, sendo hoje apenas trinta e oito ocupadas, visto que os ocupantes destes dois cargos vagos foram assumir empregos melhores através de concursos, em outros órgãos e atividades. A este respeito, relatam alguns informantes:

*Gerou emprego tanto para os agentes como também para servidores que trabalham administrativamente dentro da guarda (Quest. n° 48).*

*Gerou emprego para as pessoas que organizam o trânsito o próprio DEMUTRAN e outros serviços (Quest. n° 50).*

*Quase todos os guarda são canindeense (Quest. n° 51).*

*Tenho um filho que é guarda, hoje através do emprego financiou uma casa (Quest. n° 59).*

*Foi criada uma Secretaria na Prefeitura e acho que deu mais de 50 empregos diretos. Só tenho dúvida na lisura da escolha das pessoas que estão lá (Quest. n° 55).*

*Empregou muita gente que estava desempregada (Quest. n° 58).*

*Aconteceu uma seleção para os guardas de trânsito, com a criação do GSU (Quest. n° 60).*

Vale mencionar que, segundo os informantes, também existem as falhas dos serviços de trânsito, principalmente em relação à sinalização, que é precária. Percebe-se também a cobrança, ao Estado, de apoio na infraestrutura de melhoria para o trânsito, como veículos, equipamentos e melhoria do pavimento asfáltico, dentre outros. Eles comentam:

*A nossa sinalização é um pouco deficiente. Nós necessitamos de mais semáforos, placas, estacionamento para deficiente físico, uma série de coisas. Primeiro temos que melhorar a infraestrutura da cidade, o asfalto está bastante desgastado, nós não podemos fazer uma sinalização enquanto o asfalto não for recuperado. Na parte vertical algumas ruas estão bem sinalizadas, mas alguns vândalos insistem em quebrar as placas, os barrotes, na medida do possível o Demutran esta repondo esta sinalização. Fica muito aquém de cidade bem educada e bem sinalizada (Entrevista nº 4).*

*A sinalização é carente. Com a parceria do governo Estado com governo municipal a tendência é melhorar. Já existe promessa em relação a nosso Governador Cid Gomes, ele prometeu muito em ajeitar o trânsito aqui em Canindé, em relação a sinalização que não temos semáforo e tudo isso, e nós estamos ainda esperando, é claro, que ele iniciou o governo há mais ou menos, um ano menos por aí e nos estamos aqui esperando essa melhorias. Más, normalmente só vem no período de romaria a São Francisco, até nos precisamos dar muita segurança ao nosso visitante, nós do comércio dependemos acima de tudo dos romeiros dos turistas que aqui vem visitar São Francisco (Entrevista 11).*

*Suficiente não, mas as que já temos realmente dá um suporte. Precisam em outras áreas cruzamentos perigosos lombadas e também na parte da sinalização das ruas (Entrev. nº 1)*

*Não até agora não é suficiente. Acreditamos com a nova administração vai haver um empenho melhor dos gestores municipais para melhorar esta sinalização (Entrev. nº 3).*

*Ainda não é suficiente hoje, falta muito sobre a sinalização, não esta 100%. Acredito que melhorou muito hoje a sinalização em Canindé. Em várias partes da cidade já tem sinais, placas indicadoras de contramão, de proibido estacionar, não tinha antes, hoje tem 50% já melhorou, falta muito para chegar a melhorar o trânsito de Canindé (Entrev. nº 5).*

As informações coletadas propiciaram emergir outra questão: a falta de respeito entre as autoridades do Município e os agentes do trânsito. Um dos informantes destaca, ainda, com uma visão mais crítica acerca da interferência política nas ações dos órgãos de trânsito do Município e ressaltando que os agentes de trânsito não concordam com essa interferência. O depoimento a seguir é revelador desse problema. Dizem os informantes:

*Fica muito chato o critério política que intervem muito nas ações do órgão e acaba desestimulando o agente e tentando desmoralizar. Não é só no município, é nacionalmente e nós não baixamos a cabeça para isso, mas o que piora com o trânsito municipalizado é justamente a política. Tem muitos políticos que tem a consciência e a mente bastante fútil e atrasada. Com a municipalização era para ser diferente, bastante organizado, bem mais desenvolvido, a exemplo de Sobral ou outras cidades modelos, que realmente a política não entra demais, não*

*atribuem nas ações do poder municipal de trânsito. A gente ver o trânsito bastante educado e seguro (Entrevista nº 4).*

*Os dirigentes, da guarda são desmoralizados pelas autoridades municipais (Quest. nº 15).*

Alguns informantes, um grupo bem reduzido, comenta os valores das multas cobradas, das arbitrariedades, e a respeito da falta de orientação que os Agentes de trânsito poderiam propiciar. Eles dizem que eles apenas de imediato, sem antes proceder a uma orientação ao usuário, tornando desagradáveis essas atitudes.

*Melhorou muito, embora ainda existam algumas arbitrariedades (Quest. nº 43).*

*Procuram prejudicar e algumas pessoas em desagrado, mas por outro lado eles deveriam só orientar para depois fazer outro tipo de intimação no caso a multa, nos não tínhamos esta segurança já que esta chegando então acredito em primeiro lugar esta orientação para o usuário de moto e carro (Entrevista nº 01).*

*Tem o lado capitalista da situação. O pobre anda com a moto atrasada não pode pagar, vai logo sendo detido. Uma pessoa que tem dinheiro, uma pessoa rica eles vem liberar. Acontece muito isso. Pobre sofre bastante nessa situação (Entrevista nº 10).*

## **Relação entre o turismo e a municipalização do trânsito**

Quanto à atenção dispensada aos turistas por parte da fiscalização, a maioria dos usuários enfatiza que não tem diferença e que a relação tem melhorado em virtude da presença do agente de trânsito, que favorece uma relação de confiança

entre o usuário e o agente de trânsito, em virtude de uma melhor orientação no trânsito e na segurança. Dizem os informantes:

*O turismo especificamente não. No caso de Canindé, o que melhorou foi à receptividade na organização do fluxo de veículos (Quest. nº 18).*

*Com mais orientação dos guardas, os turistas e romeiros se sentem mais seguros (Quest. nº 20).*

*Os problemas são resolvidos no próprio município e dá mais segurança aos turistas (Quest. nº 21).*

*Deixa uma melhor impressão (Quest. nº 24).*

*Quando implantou a guarda, teve mais tranqüilidade com o nosso turismo (Quest. nº 25).*

*Todos os órgãos públicos, paróquia, trabalham juntos em benefício do turismo religioso (Quest. nº 27).*

*O turismo vem crescendo ano após ano, com maior divulgação do período festivo, com a transmissão pela televisão de Missa de São Francisco e com a melhoria das estradas de acesso ao município (Quest. nº 28).*

*Com a organização da guarda municipal, o turista de veículos particulares ou escolares sente mais confiança e organização (Quest. nº 29).*

## Relação entre municipalização do trânsito e qualidade de vida em Canindé

O pensamento dos usuários acerca dos principais pontos que eles consideram como melhorias da qualidade de vida são vários: eles foram enfáticos em diversos aspectos, identificando, como elementos principais, a segurança, a redução dos acidentes e a educação no trânsito. Esta influenciou na forma de organização do trânsito, mas necessita melhorar.

*A partir do momento que tem o trânsito seguro, a criança o jovem o idoso podem trafegar pelas ruas com segurança, A qualidade de vida com relação aos acidentes diminui bastante tudo isso depende de uma fiscalização mais rígida, mais operante em relação aos abusos de certas pessoas que usam seus veículos automotores para fazerem arruaça ou então até ocasionar acidentes. Então a gente espera uma fiscalização mais atuante a esses vândalos, a convivência no município fique mais em paz. O direito de ir vir de qualquer pessoa seja respeitado (Entrevista n° 4).*

*Melhorou em relação à parte punitiva que muitos a acidentes ficavam impunes. A gente via muito adolescente transitando com veículos automotores. Os próprios pais apoiavam e tudo já com a municipalização não. Ficou mais restringido, não acabou, mas os órgãos fazem operações para que amenize esses abusos por parte de algumas pessoas que não são habilitadas e conduzem os veículos, pessoas que dirigem veículos estando alcoolizadas ou ingeridas entorpecentes. Esperamos combater com bastante rigor estas adversidades que quando a pessoa não habilitada possui um veículo automotor ela quer usar o veículo não como um transporte e sim como uma arma (Entrevista n° 3).*



*O que melhorou na cidade uma organização. Agente vê uma cidade mais organizada. Quando existem os eventos a cidade se mobiliza, o fluxo de veículos é bastante intenso com eventos na praça, eventos religiosos, procissões, etc. Com a municipalização esses eventos priorizam uma certa ação da organização. Imagine uma festa de São Francisco sem um órgão de trânsito. Como seria a bagunça! Com a municipalização não existe o trabalho fixo do agente de trânsito e o rotativo em algumas ruas interditadas para organizar o espaço do ciclista do pedestre como do condutor de veículo (Entrevista nº 4).*

*O trânsito e a educação caminham juntos. Educando de modo geral condutores facilitam muito, possibilitando uma melhoria, sendo educados os condutores terão menos acidente, menos violência tudo melhora na segurança tudo no mesmo jogo. Educando, segurança e qualidade de vida caminham juntos (Entrevista nº 5).*

*Melhorou com respeito do povo ter mais cuidado de cometer algum erro, de beber no veículo de andar sem capacete, os veículos legalizados. Ficou melhor as coisas ficaram melhor. Hoje temos guarda, diariamente, dando uma organizada no trânsito. As coisas ficaram muito melhor, mais fácil, tomaram mais cuidado para não cometer infrações, melhorou muito até os acidentes diminuíram. Todos preocupados de legalizarem os seus veículos para andarem direito, a questão do município ficou muito melhor (Entrevista nº 5).*

*A qualidade de vida é uma coisa que a gente deve ter e a segurança também tem que ter. Faz parte da qualidade de vida, para ter qualidade de vida tem que ter segurança (Entrevista nº 9).*

*Muito importante a qualidade de vida. Nós queremos uma ótima qualidade de vida. Isso influi em segurança porque você tendo um trânsito municipalizado com guardas na rua isso diminui restringe mais as brigas de trânsito acontece um pequeno furto eles põem agir em prender o marginal. Então é importante na qualidade de vida das pessoas, é muito importante (Entrevista nº 10).*

*Melhorou por que depois da municipalização temos a nossa guarda que faz um belíssimo trabalho. Sabemos que o contingente da guarda ainda é pequeno. Nós esperamos que nossos governantes, para nossa guarda ser mais ativa ainda para transformar a proteção do governo dos turistas tudo que tenha fiscalização principalmente os finais de semana. Melhorou muito depois da municipalização veio GSU que é o Socorro de Urgência, a pessoa liga para o número vai pegar em casa e leva para o hospital, depois vai deixar na residência, tem melhorado muito. Que foi o governo anterior, o prefeito que saiu, que levando este projeto que esta dando certo até hoje no nosso município (Entrevista nº 15).*

Em síntese, para os informantes, a noção de qualidade de vida em virtude da municipalização do trânsito engloba a tranquilidade do pedestre ao trafegar pelas ruas; relações entre condutores de veículos e pedestres pautadas por leis, cuja desobediência implica punição; a organização da Cidade durante os eventos que mobilizam grande número de pessoas, a exemplo da festa de São Francisco; a educação no trânsito e em geral; a presença dos agentes do trânsito nas ruas; e, finalmente, a perspectiva de socorro em casos de acidentes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS E SUGESTÕES

A partir da vigência do CTB, cabe a responsabilidade aos municípios procederem à implantação da gestão municipal do trânsito; não assumindo esta responsabilidade por falta de conhecimento ou outras situações, como: a saúde, a educação, infraestrutura, dentre outras, esquecendo-se de que trânsito também se enquadra na mesma situação ou pior.

Municipalizar não é apenas gerenciar a frota de veículos, mas é também propiciar segurança, educação e cidadania, possibilitando a perspectiva de uma melhor qualidade de vida da população, concernente ao seu direito de ir e vir.

No Estado do Ceará, 25% dos municípios encontram-se organizados administrativamente, no que se refere ao trânsito. A maior parte está em estudo para implantação da gestão municipal do trânsito, ressaltando-se que, no plano nacional, o Ceará está bem colocado no que diz respeito à implantação da gestão do trânsito municipalizado.

Muitos dos resultados obtidos por meio desta pesquisa reafirmam as idéias do DENATRAN acerca da municipalização do trânsito, como a melhoria das vias, a aproximação da população com o órgão de trânsito no plano do município, uma melhor educação para os pedestres, ciclistas, motoristas e demais usuários da via, os quais obedecem por educação ou por temer penalidades.

Verificou-se também que, com atitudes simples e sem grandes investimentos, como a criação e a implantação do órgão de trânsito, com os agentes de trânsito, conforme recomendado pela Lei, uma infraestrutura já existente ou a implantação de uma nova, seria o suficiente. A maior parte das responsabilidades recai na Prefeitura, com verbas para implantar ou melhorar a sinalização, e um projeto de Engenharia de Trânsito e fiscalização condizente com a realidade local.

Por meio da observação direta e da pesquisa de campo, percebeu-se que a população local sente necessidade de esclarecimento maior referente às competências do Município no trânsito, como, por exemplo, o que o guarda

municipal pode fiscalizar e quais são seus deveres. Se, de acordo, com o Código de Trânsito Brasileiro, cada órgão tem a sua competência na sua jurisdição de atuação, então isto ainda está por ser assimilado pelos cidadãos em seu cotidiano.

Nas entrevistas, percebeu-se que o usuário se acha satisfeito com a criação da Guarda Municipal, e que, em qualquer situação, os cidadãos podem encontrar um agente que deve estar presente para solucionar determinados problemas, melhorando a segurança da população.

Na época das festas, de setembro até dezembro, o aumento do fluxo de veículos vindos de todos os lugares faz com que o trânsito fique caótico e a população local perca o seu espaço. Em razão disso, os órgãos de trânsito e segurança pública do Estado favorecem o apoio no sentido de melhor atender a sociedade local e os visitantes.

É consenso entre os informantes o fato de que houve melhoria da qualidade de vida e segurança, como consequência da municipalização do trânsito na cidade de Canindé, ao tempo em que uma dinâmica relacionada à questão econômica e social é percebida mediante a modernização do Ceará e, mais especificamente, a regionalização do Estado para fins do planejamento, conforme descrito em capítulo anterior.

Ao mesmo tempo, há o fluxo peculiar da Cidade que se tornou a segunda do mundo mais visitada por peregrinos devotos de São Francisco, sendo o maior santuário franciscano da América Latina, superada apenas por Assis, na Itália, terra natal de São Francisco. Durante todo o ano, a cidade recebe milhares de romeiros vindos, principalmente, da região Nordeste. Os peregrinos são de todas as classes sociais, sendo a maioria de pessoas humildes, que vão pedir graças e pagar promessas feitas a São Francisco. Os romeiros são acolhidos pelo Santo que é admirado em todo o mundo pela lição de vida e opção preferencial pelos pobres. A devoção dos fiéis é tão forte que o Vaticano elevou a Igreja ao *status* de Basílica, reservado apenas aos principais destinos de peregrinos cristãos em todo o mundo.

Não é possível garantir, todavia, que a municipalização do trânsito, em si, seja determinante da dinamização dos fluxos de desenvolvimento. Ele acompanha e participa da modernização do Ceará, como área que também propicia empregos locais diretos e indiretos, assim como a segurança relativa no que diz respeito aos deslocamentos, ma não é o único responsável pelas mudanças ocorridas.

Como sugestões do resultado da pesquisa, para o aperfeiçoamento do processo de municipalização do trânsito em cidades interioranas, deixa-se os seguintes: intensificar o trabalho de divulgação do processo de municipalização do trânsito; melhorar a infraestrutura do órgão de trânsito, nos municípios ora já implantados com a gestão municipal do trânsito; intensificar a fiscalização, principalmente na época das festas; melhorar a sinalização da cidade municipalizada; garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade a toda população; promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade; definir espaço de estacionamento para os veículos de grande porte; disciplinar a circulação dos pedestres e demais veículos; e promover a educação para o trânsito.

## BIBLIOGRAFIA

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL S.A., **Canindé**, monografia do BNB, s/I, BNB,s/d.

BECKER, Howard S. **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais** São Paulo: Editora Hucitec,1994.

BRASIL, **Lei 9.503**, Institui o Código de Trânsito Brasileiro, 23/09/2007

\_\_\_\_\_, Conselho Nacional de Trânsito. **Resoluções**

\_\_\_\_\_, **Constituição** (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 1988.

\_\_\_\_\_, BRASIL, Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, **Municipalização do Trânsito**, 2000.

\_\_\_\_\_, Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, **Municipalização do Trânsito**, 2004.

\_\_\_\_\_, Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, **Política Nacional de Trânsito**, 2004.

\_\_\_\_\_, Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Municipalização do trânsito: roteiro para implantação**. Brasília-DF: Denatran, 2000.

\_\_\_\_\_, Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Brasília, 2008. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resoluções/>>.

\_\_\_\_\_, Senado Federal, **Coletânea de textos publicados no jornal do Senado sobre direitos do cidadão**. Brasília, DF, 2004.

CEARÁ, Secretaria de Planejamento e Coordenação. Ceará Cidadania, **Plano de Governo 2003/2006**. Seplan Fortaleza. 2003.

\_\_\_\_\_, **Perfil Básico Municipal** – Canindé, Fortaleza: 2008. Disponível em: <<http://www.ipece.ce.gov.br>>.

\_\_\_\_\_, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Evolução dos Indicadores Sociais do Ceará-1992-2002**. Fortaleza, 2004a.

\_\_\_\_\_, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Síntese dos indicadores sociais do Ceará-2006**. Fortaleza, 2008.

\_\_\_\_\_, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Anuário Estatístico do Ceará Informatizada 2002/2003**. Fortaleza, 2004. CD-ROM.

\_\_\_\_\_, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Anuário Estatístico do Ceará 2007**. Fortaleza, 2008. Disponível em: <<http://www.ipece.ce.gov.br>>

\_\_\_\_\_, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Mapas**. Fortaleza, 2008. Disponível em: <<http://www.ipece.ce.gov.br>>.

\_\_\_\_\_, **Ceará em Números**, Fortaleza, 2003.

\_\_\_\_\_, **Ceará em Números**, Fortaleza, 2004.

\_\_\_\_\_, **Ceará em Números**, Fortaleza, 2007.

CANINDÉ. Prefeitura Municipal de Canindé, **Lei nº 1.719/01** de 01/11/2001 – Dispõe sobre a criação do departamento Municipal de Trânsito. 2001.

\_\_\_\_\_, Prefeitura Municipal de Canindé, **Lei Orgânica do Município de Canindé** de 05/04/1990.

\_\_\_\_\_, Prefeitura Municipal de Canindé, **Lei N° 1.967/06** de 10/11/2006. Aprova as diretrizes do plano Diretor Participativo do Município de Canindé.

CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo. Cortez, 2003.

COSTA, Liduína Farias Almeida da. **O Sertão não virou mar: nordestes, globalização e imagem pública da nova elite cearense**. São Paulo: Annabluma, Universidade Estadual do Ceará, 2005.

COSTA, Liduína Farias Almeida da, FROTA, Francisco Horácio da Silva.(organizadores). **Nordeste(s). Novos Desafios: Políticas Públicas e Dinâmicas Institucionais**. Fortaleza: EDUECE, 2006.

ELKIN, Allen, **Feliz Cidade: viva sem estresse na metrópole**; tradução Carlos Mendes Rosa – São Paulo: Publifolha, 2003.

FERREIRA, Luiz Gonzaga Rebouças.(org). **Reflexões sobre o Desenvolvimento do Ceará - Visão política – empresaria I** - Fortaleza: Premius, 2006.

FERREYRA, Sonia Edit, **La calidad de vida como concepto** Su utilización em el âmbito de la salud, in Revista Serviço Social & Sociedade n° 74, São Paulo, Editora Cortez, 2003

FLEURY, Maria Tereza Leme. **Cultura e poder nas organizações**. São Paulo: Atlas,1996.

FRANCO, Augusto de, **O lugar mais desenvolvido do mundo**. Investindo no capital social para promover o desenvolvimento comunitário. Sobradinho dos Meios – DF: AED – Agência de Educação para o Desenvolvimento, 2004.



GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas,1999.

GUIDUCCI, Roberto. **A Cidade dos Cidadãos**. Um urbanismo para todos. São Paulo: Brasiliense Editora s.a. 1980.

IBGE, **Censo Demográfico 2000**: Características da população e dos domicílios. Resultado do universo. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2001.

IBGE. **Síntese de Indicadores Sociais 2004**. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, 2005.

LEGRAND, R. **A utopia do Brasil** , Belo Horizonte: Soler Editora, 2004.

LEMENHE, Maria Auxiliadora, **Família Tradição e poder**: O (caso) dos coronéis. São Paulo: ANNABLUME/Edições UFC, 1995.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Estudo de caso**: uma estratégia de pesquisa. São Paulo: Atlas,2006.

MARTINS, Sidney, **Municipalização do Trânsito**. Bauru, SP.EDIPRO, 1ª ed,1999.

MINAYO, Maria Cecília de Souza, (Orgs) DESLANDES, S.F; NETO,O.C;GOMES, R; **Teoria, Método e Criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

O FRACASSO da municipalização do trânsito. **Trânsito em Revista**, Fortaleza, p. 12 - 13, jan./fev. de 2008.

OLIVEIRA, Francisco Mesquita de, **Cidadania e cultura política no poder local**. Fortaleza: Fundação Konrad Adenauer, 2003.

OLIVEIRA, José Cláudio de. **História do Ceará**. Fortaleza-Ce, 1977.

OLIVEIRA, Marcelo João Soares de, **Os Pés e os Sagrados** – A peregrinação em busca do santo vivo em Canindé. Realce Editora Ltda. Fortaleza-Ce, 2001.

PINSKY, Jaime. **Cidadania e Educação** - 8ª ed. – São Paulo: Contexto, 2003.

PINTO, Augusto César Magalhães. **Viagem pela História de Canindé**: Ensaio cronológico e iconográfico, Instituto Memória de Canindé. 2003.

PONTES, Paulo Araújo; ALMEIDA, Manoel Bosco in **Políticas Públicas e Sociedade**. Fortaleza: UECE, 2003-. Semestral Conteúdo: ano 3, n.6,jul./dez,2003.

PUPO, João, **A municipalização no Ceará**. Diário do Nordeste, Fortaleza, 19 de jan. 2008.

SILVA, José Borzacchiolo da. **Nas Trilhas da cidade**. Fortaleza - Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará. 2001.

SOUZA, Simone (Coord.) **História do Ceará**. -/Coordenação Simone Souza.- Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha,1995

TAVARES, Régis, Municipalizar o trânsito é obrigação, **Trânsito em Revista**, Fortaleza, p. 14, jan/fev. de 2008.

WILLEKE, Frei Venâncio, OFM. **São Francisco das Chagas de Canindé**. Salvador-BA, Mensageiro de Fé, 1962.

YIN, Robert K, **Estudo de Caso: Planejamento e Método**. 2ª Ed. Porto Alegre. Bookman. 2001