
A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

**A OMISSÃO DO ESTADO NA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL
EM ACOPIARA/CE: REFLEXOS SOCIOECONÔMICOS A PARTIR DE
PERCEPÇÕES LOCAIS**

**THE OMISSION OF THE STATE IN THE MANAGEMENT OF MUNICIPAL
PUBLIC TRANSPORT IN ACOPIARA/CE: SOCIO-ECONOMIC REFLECTIONS
FROM LOCAL PERCEPTIONS**

**LA OMISIÓN DEL ESTADO EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
MUNICIPAL EN ACOPIARA/CE: REFLEJOS SOCIOECONÓMICOS DESDE
PERCEPCIONES LOCALES**

Estêvão Lima Arrais

Mestre em Avaliação de Políticas Públicas pela Universidade Federal do Ceará (UFC)
Graduado em Administração Pública pela Universidade Federal do Cariri (UFCA)

E-mail: estevaolarrais@gmail.com

Ives Romero Tavares do Nascimento

Professor Adjunto do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Cariri
(CCSA/UFCA).

Doutor e Mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)

E-mail: ives.tavares@ufca.edu.br

Francisco Raniere Moreira da Silva

Professor Adjunto do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Cariri
(CCSA/UFCA)

Doutor e Mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)

E-mail: raniere.moreira@ufca.edu.br

RESUMO

O presente artigo objetiva compreender as consequências da omissão do poder local na gestão do transporte público no município de Acopiara, Ceará, a partir da visão dos atores sociais que a ele se relacionam. Neste processo, destaca-se a presença do caminhão Pau de Arara no transporte de pessoas e mercadorias entre a sede do município e seus distritos, ainda que tal fato contrarie as leis de trânsito do Brasil. Para compreender a questão em tela, foi realizado um Estudo de Caso, se utilizando de dados estatísticos oficiais e entrevistas com representantes de grupos específicos da população. De posse das informações obtidas, observou-se que o Pau de Arara, ainda que seja a única opção de transporte, é visto como prova da inércia de políticas públicas de mobilidade, e contribui para a redução do poder de consumo dos habitantes da região, posto que dificulta as relações comerciais entre o campo e a cidade. Dessa forma, cabe à Administração Pública local adotar medidas de melhoria da gestão do transporte público no município, observadas as necessidades dos usuários.

Palavras-chave: Gestão do Transporte Público. Pau de Arara. Nordeste Brasileiro. Acopiara/CE.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

ABSTRACT

This article aims to understand the consequences of the omission of public power in the management of public transportation in the municipality of Acopiara, Ceará, from the perspective of the social actors that relate to it. In this process, the presence of the Pau de Arara truck in the transportation of people and goods between the head office of the municipality and its districts stands out, although it is contrary to the traffic laws of Brazil. To understand the question on the screen, a Case Study was conducted, using official statistical data and interviews with representatives of specific population groups. With the information obtained, it was observed that the Pau de Arara, although it is the only transportation option, is seen as proof of the inertia of public mobility policies, and contributes to reducing the consumption power of the inhabitants of the region, since it hinders the commercial relations between the countryside and the city. Thus, it is up to the local Public Administration to adopt measures to improve the management of public transportation in the municipality, observing the needs of users.

Keywords: Public Transport Management; Pau de Arara; Northeast Brazil; Acopiara/CE.

RESUMEN

El presente artículo tiene por objeto comprender las consecuencias de la omisión del poder público en la gestión del transporte público en el municipio de Acopiara, Ceará, a partir de la visión de los actores sociales que se relacionan a él. En este proceso, se destaca la presencia del camión Pau de Arara en el transporte de personas y mercancías entre la sede del municipio y sus distritos, aunque contraría las leyes de tránsito de Brasil. Para comprender la cuestión en pantalla, se realizó un Estudio de Caso, utilizando datos estadísticos oficiales y entrevistas con representantes de grupos específicos de la población. En posesión de las informaciones obtenidas, se observó que el Pau de Arara, aunque sea la única opción de transporte, es visto como prueba de la inercia de políticas públicas de movilidad, y contribuye a la reducción del poder de consumo de los habitantes de la región, puesto que dificulta las relaciones comerciales entre el campo y la ciudad. De esta forma, corresponde a la Administración Pública local adoptar medidas de mejora de la gestión del transporte público en el municipio, observadas las necesidades de los usuarios.

Palabras-clave: Gestión del Transporte Público; Pau de Arara; Nordeste Brasileño; Acopiara/CE.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A tomada de decisão política é um complexo procedimento que se desenvolve na medida que dialoga com questões políticas, gerenciais e burocráticas. Porém, por mais adequada que seja, a decisão nem sempre perpassa por esses três pilares ou detêm tempo ou instrumentos para tal. O que há, muitas vezes, é a sobreposição de um elemento em detrimento dos demais, por variados motivos (WU *et al*, 2014). Exemplos disso são as decisões políticas que nortearam a sociedade e a economia do Ceará no final do século XX, bem como as consequências por elas provocadas. Bar-EL (2002) salienta que o processo de urbanização cearense é marcado fortemente pelas mudanças estruturais do período militar

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

(1964-1985) e pelas políticas alinhadas ao modelo industrial urbano adotadas pelo governo estadual após a Ditadura.

É muito aparente na história do Ceará, no século passado, a adoção de um modelo desenvolvimentista fortemente influenciado pelo paradigma do crescimento econômico em vigor na época. Uma de suas disfunções era a homogeneização de todo o território estadual no ato da tomada de decisão da implementação das políticas públicas. Como consequência, hoje se observa a disparidade do desenvolvimento econômico dos 184 municípios que formam o Ceará: as regiões mais industrializadas e urbanas localizam-se próximas à capital; e boa parte dos demais municípios interioranos não possui o mínimo para estruturar a própria máquina pública (BAR-EL, 2002).

Ademais, para além dessas circunstâncias, estima-se que a maioria dos municípios não possui um quadro mínimo de gestores detentores do conhecimento sobre gestão pública profissional, ainda que esta venha sendo progressivamente exigida sob diferentes vieses, como apontam os estudos de Rocha e Albuquerque (2011) e Souza *et al* (2013). É comum, no interior do Nordeste brasileiro, a percepção de que as decisões políticas são orientadas pelo “achismo”, provocador da ineficiência dos órgãos públicos e dos danos ao erário municipal, por exemplo.

Na medida que se adentra para o interior cearense, em especial às cidades localizadas nas regiões sertanejas, é notório um quadro de cidades com alguns serviços públicos de baixa qualidade ou de total ausência. Destacam-se os serviços de transporte público entre as zonas urbanas e rurais destes municípios que, na ausência de políticas públicas que promovam a infraestrutura mínima para tais atividades, criam margem aos transportes informais, sem inspeção e/ou segurança, tal como os caminhões Pau de Arara (Figura 01).

Figura 01 – Caminhão Pau de Arara no interior do Nordeste.



Fonte: Sinduprom/PE, 2016.

Esse tipo de transporte ainda é bastante utilizado no interior nordestino, embora coibido pelas autoridades de trânsito. O Pau de Arara continua sendo responsável pelo transporte de pessoas nas mais diversas situações, especialmente com fins comerciais (entre as cidades e o campo) e religiosos (romarias e peregrinações).

Uma vez que a gestão do transporte público é de interesse social, algumas investigações científicas buscaram conhecer seus diferentes aspectos e impactos, tal como se observa nos trabalhos de Araújo *et al* (2011); Silva (2016); e Pinto, Misoczky e Flores (2017). Entretanto, ressalta-se a peculiar existência de uma lacuna na literatura sobre o transporte público no Ceará, mais especificamente sobre o objeto analisado – o Pau de Arara –, bem como as possíveis condicionantes que o mantém na contemporaneidade, seja pela tomada de decisão dos gestores (WU *et al*, 2014) ou suas conexões estruturais, atrelando este fenômeno a elementos políticos, econômicos e culturais.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

Curiosamente, este objeto de análise se baseia em uma palavra homônima, sendo o outro sentido abordado como um instrumento de tortura especialmente utilizado na Ditadura Militar, sendo este diametralmente oposto ao tratado neste trabalho. Quando se verifica sua escassa produção de pesquisa, observa-se um enfoque histórico e geográfico (migrações), como aponta o estudo de Rua (2003) e sob o enfoque antropológico de representações sociais, o estudo de Da Silva (2018), Lemos e Moraes (1955) e Martins (1951). Neste sentido, buscando analisar o objeto pesquisado pelo prisma da gestão pública, questiona-se: quais as consequências da permissividade do transporte do pau-de-arara nos municípios de médio porte no interior do Ceará sob a ótica de seus usuários?

Portanto, este *paper* tem como objetivo geral analisar quais são os reflexos socioeconômicos da ausência do Estado na gestão dos transportes públicos em Acopiara/CE, no fluxo campo-cidade. Para que o objetivo geral pudesse ser alcançado, foram traçados os seguintes objetivos específicos: a) conhecer os aspectos socioeconômicos de Acopiara/CE; b) compreender a dinâmica dos transportes públicos municipais em Acopiara; c) capturar a percepção de atores locais sobre essa temática; e d) entender como se dá a omissão pública para o transporte no município analisado.

Com o intuito de melhor situar o leitor, o artigo está organizado em cinco seções, além desta introdução. A seção 2 aponta a fundamentação contextual e empírica sobre transporte público e sobre o Pau de Arara, discutindo seus aspectos culturais e jurídicos, e sua ligação com o Nordeste brasileiro. Na seção 3, apresenta-se a metodologia do estudo. Na sequência, as partes 4 e 5 trazem a análise e discussão dos resultados. Por fim, na última seção, são tecidas algumas considerações finais.

2. FUNDAMENTAÇÃO CONTEXTUAL E EMPÍRICA

2.1 Notas sobre a gestão do transporte público no Brasil

Transporte público é todo meio de transporte que, autorizado pelo Estado, atende à demanda de deslocamento da população, não havendo qualquer distinção de classe, gênero, orientação sexual ou outra forma de discriminação. Cabe ao Estado a obrigação da prestação do serviço por intermédio da iniciativa privada (ORTIZ, 2016). O transporte possibilita aos usuários o direito de deslocamento para diferentes localidades, fazendo jus ao direito e garantia fundamental na Constituição Brasileira relacionada ao direito de “ir e vir” (SANTARPIO *et al*, 2015).

Na interpretação jurídica, o transporte público é compreendido como uma modalidade de serviço público, sendo este entendido como ação delegada ou gerenciada pela administração pública que segue o rigor normativo e controle governamental com o escopo de satisfazer as necessidades da coletividade ou atender aos interesses do Estado (COSTA *et al*, 2014).

Os serviços de transporte são concretizados pela esfera pública estatal pelo regime de concessão ou permissão. O primeiro consiste em um contrato firmado entre a Administração Pública e uma empresa particular, mediante licitação, para a prestação de serviço em regime de monopólio ou não por meio de cobranças de tarifa; já o segundo, baseia-se em um contrato unilateral e precário que possibilita ao ente privado o desenvolvimento de atividades de interesse público, sem prazo determinado e podendo ser revogado sem dever de indenizar (CARVALHO, 2017). Há, portanto, a composição dos seguintes atores: governo como agente

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

regulador, usuários do serviço, operadores do sistema de transporte e a população em geral (COSTA *et al*, 2014).

Há vários desafios no processo de transporte público nas pequenas, médias e grandes cidades no país. O de maior destaque está no impacto da esfera política sobre a gestão pública do serviço, onde boa parte do processo de implementação pode estar condicionado (além de associado a fatores organizacionais, técnicos e políticos) à boa vontade política (COSTA *et al*, 2014). Se tratando especificamente da gestão de transportes públicos, o desafio consiste em, para além da implementação do serviço, promover estratégias para ampliar a qualidade do serviço ao mesmo tempo em que se busca um maior grau de eficiência na relação custo benefício, especialmente para os usuários (SANTOS *et al*, 2017).

Enquanto nos grandes centros urbanos os dilemas consistem em promover uma maior integração de modais sem comprometer a qualidade e quantidade dos meios de transporte (MACHADO *et al*, 2014), nas regiões e cidades com menor densidade populacional persistem os desafios da implementação do serviço estudado. A população mais prejudicada é aquela mais carente de recursos: sendo o sistema de transporte coletivo o principal meio de circulação para este público, a ausência ou limitação do serviço provoca o isolamento espacial dessas pessoas (MAGALHÃES; OLVEIRA, 2013; FLORENTINO *et al.*, 2017). Além disso, tal instrumento de mobilidade é de intensa relevância para o desenvolvimento, expansão econômica e social da cidade, pois é o responsável pela integração da população rural e urbana; bairros residenciais, comerciais e industriais; e locais de trabalho e lazer (MAGALHÃES; OLIVEIRA, 2013; SILVEIRA; COCCO 2013).

2.2 Pau de Arara como meio de transporte no Nordeste brasileiro

Pau de Arara é o nome que se dá a um meio de transporte muito utilizado na Região Nordeste do Brasil. Trata-se de um veículo (geralmente um caminhão) adaptado para o transporte de passageiros, configurando-se como um substituto improvisado dos ônibus. O termo vem da expressão “pau de arara”, que se refere a uma vara utilizada para o transporte de araras e outros pássaros. Para Cascudo (2002), a expressão rememora o significado que consistia em um meio de transporte antigo e improvisado para o deslocamento de aves, o que acarretaria muita algazarra e barulho pelas aves no decorrer da viagem.

Sobre a carroceria do veículo são colocadas tábuas que servem de assentos. Acima delas é posicionada uma lona para proteger os passageiros contra as variações do tempo (insolação, ventos e chuvas). A origem histórica da popularização desse veículo se dá no período em que empresas de caminhões começaram a se instalar no país e popularizaram esse veículo de carga, que é resistente a terrenos irregulares e se adapta bem ao nível precário das estradas (CASCUDO, 2002).

O Pau de Arara está ligado à cultura popular Nordestina por ter sido um dos instrumentos de migração de romeiros e de famílias que viajavam à procura de melhores condições de vida nos grandes centros urbanos do Nordeste e do Sudeste do país. Dada essa realidade, o Pau de Arara adentrou nas poesias, anedotas e composições literárias e musicais de artistas e poetas populares, como Luiz Gonzaga e Patativa do Assaré.

Contudo, vale ressaltar que, embora integre o folclore do povo nordestino, o Pau de Arara constitui-se como uma modalidade de transporte que funciona às margens da legislação brasileira. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) atual esclarece que o veículo não apresenta condições mínimas à segurança e conforto dos passageiros, tornando-o um transporte completamente inadequado e, portanto, irregular. Porém, a Resolução nº 508 de 27 de

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

novembro de 2014, assegura que a autoridade local pode, em caráter eventual e a título precário, permitir a circulação de veículos de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas, de modo que atenda algumas regras estabelecidas nesta normativa.

Isso permitiu que o Pau de Arara fosse utilizado nos casos de inexistência de um meio de mobilidade adequado, como os ônibus, salientando que devem ser feitas devidas adequações para que o veículo passe a trafegar legalmente, além de estabelecer as limitações territoriais por onde o mesmo pode percorrer e recolher passageiros: o município. Quanto à fiscalização, a lei assegura em adição que tal meio de transporte deve passar por uma vistoria pelos órgãos competentes, mas o que se tem visto é um nível precário de fiscalização, onde gestores possuem desconhecimento (ou apatia) quanto à legislação, e do outro lado, o total despreparo por parte dos responsáveis dos veículos (CONTRAN, 2014).

Contudo, por mais irregular e inadequada que seja esta atividade, a ausência de uma gestão municipal que permita um melhor gerenciamento de transportes públicos acaba por estimular a aceitação social de tais veículos. Em consequência, direta e indiretamente, esses transportes acabam por figurar como o único meio de ligação entre a zona urbana e a rural. Tal realidade é facilmente visível em municípios como Acopiara/CE, lócus da pesquisa aqui disposta.

3. METODOLOGIA

Para atingir tais objetivos, jogou-se pertinente o uso metodológico do Estudo de Caso, compreendido como uma abordagem teórica metodológica geral que pretende compreender fenômenos nos contextos complexos nos quais eles se manifestam (GONDIM *et al*, 2005). Sendo a descrição ou reconstrução precisa de casos contemporâneos e singulares, tal método atendeu à devida demanda pretendida, uma vez que buscou-se entender o fenômeno a partir da visão das pessoas que de alguma maneira se relacionam com o Pau de Arara em Acopiara/CE.

Estudos de Caso geralmente mantém uma relação íntima com o objeto de estudo, de maneira a revelar nuances que pouco se apresentam em estudos mais quantitativos, por exemplo, num contexto em que se inviabiliza a quantificação de sentimentos e percepções, como é o caso do objeto deste estudo. Assim, realizar um Estudo de Caso dotou a pesquisa de condições para considerar a existência de três fontes de dados: literatura especializada, dados socioeconômicos e entrevistas com atores sociais locais.

A escolha do município se deu, em primeiro lugar, pela inexistência de pesquisas científicas que investigassem o transporte público local. Em seguida, tendo em conta sua história – um polo algodoeiro do Ceará, que durante anos exportou algodão para as Américas. Além disso, a “conterraneidade” de um dos pesquisadores facilitou a obtenção de dados e a compreensão dos aspectos históricos, culturais e sociais daquela localidade.

Para que a investigação fosse factível, dividiu-se a pesquisa em dois momentos: A análise do Território e a Visão da Sociedade. Na etapa Território, foi realizado o estudo quantitativo e descritivo do local a partir de dados estatísticos provenientes do Instituto de Pesquisas e Economia Aplicada do Ceará (IPECE); e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em adição, foram considerados artigos científicos para a sustentação teórica deste estudo.

Já na etapa Sociedade, foi empreendido o estudo qualitativo por meio de entrevistas abertas para compreender a interação entre os atores envolvidos e suas percepções quanto à

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

temática. A entrevista aberta é uma metodologia usada para obter o maior número possível de informações sobre um tema específico na ótica dos entrevistados, além de tentar possuir um maior detalhamento da temática (MINAYO, 1993).

Boni e Quaresma (2005) ainda apontam que a entrevista tem um nível de resposta bem mais abrangente, pois podem obter respostas sem a necessidade de um rito de perguntas em que se necessita da escrita do entrevistado ou domínio da leitura, havendo, portanto, um ambiente mais coloquial e fácil de se recolher dados. Esse tipo de metodologia permite a correção de enganos dos informantes, enganos que muitas vezes não poderão ser corrigidos no caso da utilização do questionário escrito (BONI; QUARESMA, 2005).

Além disso, o uso de entrevistas abertas se deu em função da dinâmica corriqueira da coleta de dados: comerciantes, agricultores e motoristas não possuem tempo para assinalar questões ou discorrer especificamente sobre o tema, logo, a abordagem consistiu em diálogos informais acerca da temática. Como havia variações do domínio da leitura e da escrita por parte dos entrevistados, foi importante não utilizar padrões cultos de discurso, o que poderia afastar e interferir no processo de coleta.

Dentre os entrevistados, a pesquisa os dividiu em dois grupos: a) o direto, composto pelos motoristas dos Paus de Arara e pelos usuários do transporte; e o b) indireto, formado pelos comerciantes e agentes políticos locais. A coleta dos dados primários foi realizada no centro comercial da cidade de Acopiara pelo fato de se encontrar ali a maior quantidade de Paus de Arara. As entrevistas abertas ocorreram no mês de julho de 2015 nos mais variados momentos do dia com os diferentes atores. Foram entrevistados dois representantes de cada categoria (os que aceitaram participar da pesquisa). Os tópicos selecionados para as temáticas foram: a) transporte de pessoas para os distritos; b) influência dos transportes sobre o comércio; e c) consequências na vida do campo.

Por fim, a análise dos dados foi possível através do emprego da Análise do Discurso (FARIA, 2015; BARBOSA; SANTOS, 2016; FERREIRA; MORAIS, 2017; CRISTINO, MACHADO e FARIA NETO, 2017) das falas dos entrevistados.

3.1 A realidade investigada: o município de Acopiara/CE

Acopiara é um município localizado na região Centro-Sul do Ceará. Seu nome tem como significado “Terra do Lavrador”, rememorando a importância histórica que a agricultura possui no seu contexto. Trata-se de um município relativamente novo, sendo fundado em 1921, fruto de seu desmembramento de Vila da Telha, atual município de Iguatu. Acopiara é exemplo de um município de médio porte do Estado do Ceará. Possui uma população de aproximadamente 51.000 habitantes, o que o coloca como um dos 28 municípios de médio porte cearenses (IPECE, 2015).

Além disso, possui cerca de nove distritos, que compreendem uma divisão populacional de 25.228 habitantes na zona urbana e 25.932 na zona rural (IPECE, 2015). É o maior município em termos territoriais da região Centro-Sul cearense e até o final da década de 80 possuía uma participação intensa na indústria de transformação de algodão. Dados históricos apontam para um valor acima de 22 milhões de toneladas do produto vendidas para outros estados brasileiros e para países como a Alemanha Oriental (parte da atual República Federal da Alemanha) e Portugal (ARRAIS et al, 2015). Atualmente, a taxa de urbanização está em 49,31%. Quanto ao Produto Interno Bruto, detêm a participação de 7,26% na Agropecuária; 12,07% na Indústria e 80,67% em Serviços e Comércio (IPECE, 2015; IBGE, 2015).

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

Tais dados apontam para um município eminentemente ligado à prestação de serviços no perímetro urbano, ainda que quase metade da população ainda resida na zona rural. Boa parte de sua receita depende de repasses estaduais e federais, mostrando uma certa vulnerabilidade econômica de erguer ou criar projetos com verba própria.

Segundo o IPECE (2015), há um total de 527 empreendimentos catalogados como comércios varejistas, o equivalente a 98,62% da economia em serviço em Acopiara. Quanto ao trabalho e renda, a administração pública local possui o maior número de empregos formais - 1496, sendo 465 homens e 1031 mulheres - enquanto o comércio aparece em segundo lugar com um total de 656 empregos (393 masculinos, 263 femininos). Dessa forma, Acopiara pode ser vista como uma cidade fortemente ligada ao comércio varejista como força de renda e trabalho, e, principalmente, aos cargos comissionados criados pela Prefeitura.

Finalmente, há um quadro de relativa vulnerabilidade de pessoas que vivem com renda mensal de até R\$ 70,00 (segmentos da população extremamente pobre), tendo atingido a marca de 29,79% (15.242 habitantes) no município, com a maioria localizada na zona rural (10.590), segundo os últimos dados coletados pelo IBGE em 2010.

O cenário atual é fruto do processo de crescimento econômico acoplado ao sistema industrial já mencionado anteriormente. Boa parte dos moradores da região reside na zona rural e vivem muitas vezes apenas de benefícios sociais ou da previdência pública. Além disso, o nível rudimentar de tecnologias sociais e secas violentas que se estendem por quase uma década, não estimulam uma cultura de produção agrícola. O que há, muitas vezes, é a manutenção mínima de uma pecuária de subsistência, tendo suas rações e grãos sendo compradas na cidade.

Por mais que aparentemente a cidade tenha uma divisão populacional de quase 50% na zona rural e urbana, culturalmente boa parte dos munícipes da região urbana (classe média e alta) consomem e usufruem em municípios vizinhos, principalmente o de Iguatu, tendo em vista a maior variedade de serviços e produtos.

Bar-El (2002) aponta o município de Iguatu como uma metrópole regional da região Centro-Sul, que abriga uma posição estratégica de fácil acesso aos demais municípios, além de possuir uma quantidade maior de órgãos governamentais, empresas e indústrias quando comparado aos demais municípios da região. Logo, o perfil majoritário do consumidor do centro comercial de Acopiara acaba sendo em boa parte o agricultor ou morador da zona rural distrital do próprio município.

A distância de cada distrito varia bastante, podendo chegar a 30 km de distância da sede do município. Até o final da década de 80, havia o transporte ferroviário por meio da Rede Ferroviária Federal S.A, RFFSA¹. Porém, com o fim do ciclo do algodão, modificações gerenciais no Estado no final da década de 90 e outras variáveis, suas ações foram encerradas e os distritos se tornaram isolados da sede, tendo muitas vezes esse deslocamento feito com animais ou até mesmo a pé.

Segundo o IPECE (2015), a perspectiva populacional de Acopiara é de 53.315 habitantes, no entanto, até o presente momento, não foi criado e implementado o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Municipal, ainda objeto de promessas políticas. Esse plano poderia estabelecer diretrizes para a implementação de modais de transporte adequados à população acopiarense.

¹ Convém destacar que a indicação da inoperância da RFFSA é apenas de caráter ilustrativo. Para este estudo, não foram considerados outros meios de transporte, como mototáxi.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

Como consequência, a grande maioria das obras governamentais para promover a integração dos distritos ao município consistem basicamente em ações paliativas de terraplanagem, que rapidamente se desgastam no período chuvoso. Além disso, provocam novas erosões do solo e desperdiçam dinheiro público em virtude da ausência de planejamento a longo prazo.

Um exemplo se dá com o caso do distrito de Santa Felícia. Em função do péssimo transporte (limitado aos Paus de Arara) e das estradas carroçais, boa parte da população que reside nesse distrito gasta acima de 1h30min para percorrer a distância de 40km, enquanto para o município vizinho de Quixelô (42km), por exemplo, o mesmo trajeto pode ser feito em um tempo inferior a 50 minutos. Dessa forma, boa parte do potencial de consumo dos habitantes dessa região, bem como a fruição de direitos sociais (a exemplo da educação e saúde), são realocadas para o município vizinho em virtude da má gestão de mobilidade interna do município de Acopiara.

3.2 A realidade observada: os Paus de Arara em Acopiara

Com base em uma pesquisa exploratória, foram mapeados 46 veículos do tipo Pau de Arara que interligam a sede aos demais distritos do município de Acopiara. Identificou-se que não há uma associação ou entidade formal que os gerencie ou os represente. Todos são carros antigos, sem qualquer tipo de segurança, e são utilizados nos transportes de pessoas, animais e mercadorias. Deste, apenas dois condutores são habilitados e possuem documentação do transporte. Quando ocorre alguma fiscalização por parte dos órgãos públicos, como a Companhia de Polícia Rodoviária (CPRV), todos os transportes correm o risco de serem apreendidos e a maioria da população dos distritos fica à completa mercê.

Devido à ausência do mapeamento de rotas e limitações de opções, os preços das passagens são estipulados de forma aleatória, como o de R\$ 8,00 por pessoa para o transporte e R\$ 5,00 por qualquer item transportado na carroceria juntamente com o cliente. Enquanto isso, distâncias que diferem um quilômetro podem variar em até R\$ 5,00.

A maioria dos usuários chega cedo na cidade de Acopiara, por volta das cinco horas da manhã, e retorna após às 11 horas do mesmo turno para a zona rural. Há um máximo de duas viagens, uma no turno da manhã e outra pela tarde, porém nem todos os carros de linha seguem essa lógica, pois alguns deles fazem uma única viagem e retornam ao meio dia.

A população que reside na zona rural tem o hábito de acordar cedo, entretanto em virtude das péssimas estradas e reduzido quadro de opções de transporte, muitos clientes são obrigados a despertarem mais cedo do que o habitual, acordando até duas horas antes para se deslocarem para a sede municipal.

4. NO PERCURSO DO CAMINHO: AS PERCEPÇÕES DOS ATORES LOCAIS

Tal como firmado na fase metodológica da pesquisa aqui delineada, realizou-se entrevistas abertas com intuito de se conhecer a percepção dos indivíduos que, de alguma forma, se relacionam com o transporte de Pau de Arara em Acopiara/CE. A composição das entrevistas serviu de base para a compreensão do fenômeno em tela, construído a partir das falas, que seguem.

4.1 As percepções dos motoristas

Os motoristas residem na zona rural. Nenhum dos entrevistados chegou a concluir o Ensino Fundamental II. Além disso, nenhum entrevistado possui autorização para dirigir (Carteira Nacional de Habilitação) e os veículos não se encontram regularizados perante os órgãos competentes. Quando questionados sobre os preços das passagens, cada um diz acreditar ser o preço adequado, visto os desgastes que há em seus veículos, bem como a excessiva sobrecarga de pessoas e mercadorias. E vão mais além:

Somos nós quem trazemos o povo de lá pra cá pra comprar, nós é quem (sic) somos a ponte! Se não tivesse a gente, o que seria? Meu filho, eu tenho mais experiência de vida aqui do que você tem de vida, aqui nunca teve ninguém que se preocupou com isso! É cada um por si! Se a prefeitura ao menos tivesse a coragem de mandar asfaltar por aquelas bandas...ah, seria muito bom! Eu me atreveria a gastar mais pra (sic) comprar uma topique..., mas nessa estrada? Sem condições! Só meu caminhão pra (sic) aguentar esse rojão todo! (Risos) (ENTREVISTADO 01)

É uma competição doida! Acho que tem uns dois anos quando meu pai me ensinou a dirigir isso aqui... quando eu comecei... geralmente só tinha um ou outro caminhão entregando o povo, mas agora têm demais! Daí é horrível, a gente é obrigado a chegar bem cedo, quase 4 da manhã pra (sic) pegar o povo antes que outros passem...sempre tem o povo que é fiel à gente, mas é fiel até que um comece a cobrar menos (risos). Ruim é que nem compensa fazer mais do que duas viagens, por mim eu só fazia uma, porque o povo do sítio quer mais mesmo é resolver coisa no banco, pagar conta, fazer feira, essas coisas...pela tarde tem mais quase ninguém. Vou só porque é o jeito mesmo. Por isso tem que chegar bem cedo, pra pegar o 'grosso' do povo que tem que resolver coisa no banco, mas tem que chegar bem cedo mesmo pro (sic) primeiro carro de linha pegar mais gente (ENTREVISTADO 02).

Os motoristas compreendem que são personagens importantes para garantir a logística de pessoas para a cidade. Além disso, ressaltam que, caso a administração pública municipal fornecesse um nível adequado de infraestrutura nas vias rodoviárias, eles pensariam em realizar um maior investimento em seus transportes, tal como a aquisição de ônibus.

Há destaque para a intensa competição que obrigam os motoristas a chegarem até duas horas a mais de antecedência apenas para assegurar seus clientes, como também a dificuldade que é realizar mais de uma viagem visto que a maioria das ações e serviços são realizados durante o turno da manhã. Porém, percebeu-se que a não realização de outras viagens em diferentes turnos não se dá pela falta de passageiros, mas sim pelo que eles chamam de "grosso do povo", que vem a ser a relação custo-benefício para a realização da viagem.

4.2 As percepções dos agricultores/moradores da zona rural

Os entrevistados são pessoas com mais de cinquenta anos. Vivem da agricultura de subsistência. Em virtude da intensa seca dos últimos cinco anos, boa parte deles compram rações e grãos na cidade para alimentar seus animais. Eles vivem com aposentadoria do INSS e auxílios governamentais (Bolsa Família e Seguro Safra).

Tempo tá difícil (sic)! Não chove faz tempo. Mas agora tá pior, né? Vendo a hora acabar a água *pras vaca* (sic), e aí, como é que eu fico? Complicado. É porque você é novo, mas a uns 30 anos era fatura demais! Produzindo algodão, vendendo, daí

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

veio a praga do bicudo, perdemo tudo (sic). Transportar a carga? Ah! Faci demais, meu fí! Tinha o trem! Era muito mais barato, diferente desses daqui! Você acredita que eu compro um saco de milho a R\$ 55,00 *pras minha vaca* (sic), mas aí eu ainda tenho que pagar 8 conto pra voltar pra casa e mais 4 pra cada saco no carro! Isso é um roubo! E eu moro a uns 12km daqui, fosse ao menos pra Iguatu (município vizinho) que ao menos é 36km e o povo vai naquele conforto todo e paga só R\$5,00! Mas eu pago é R\$8,00 e nem ando com esse luxo tudo! Tem condição não! Né nada não, mas oh...dá 12 conto somando tudo...sabe o que dá pra comprar? 6kg de soja! Seis! Mas nem dá, senão não volto pra casa, né? (ENTREVISTADO 03).

O que eu tenho mais abuso é esses motorista (sic) que fica buzinando (sic) lá perto de casa, fica botando pressão pra gente ficar logo pronto, senão vai perder o transporte e aí a gente acorda tudo louco, mas parece que nem dormiu! (risos) Daí quando chega na cidade eles ficam pra cima e pra baixo dizendo que vão já já e que nois (sic) vai acabar ficando, mas ali é só pra enganar besta! Ali é pra que a gente volte com ele, esse povo é sabidim! (sic) Daí a gente chega bem cedim, tem nada aberto nem pra tomar um caldim!(sic) A gente fica torrando nesse sol até que a fila do banco abra, é uma tortura. As loja so abri lá pelas (sic) 7 e o banco só 9, daí todo mundo fica de castigo ali, no sol quente fazendo fila até as nove. E quando é pra tirar minha aposentadoria? A gente faz de tudo, mas 4 da manhã já tem gente na fila do banco! (ENTREVISTADO 04).

Há um discurso nostálgico que rememora a década de 80 quando havia o transporte ferroviário, que conferia facilidade de escoamento da carga para o destino final. Há o curioso destaque para a cobrança da taxa não apenas do passageiro, mais também de sua carga no veículo, o que aumenta mais ainda as despesas do cliente e retira seu poder de consumo no comércio local.

Os agricultores ressaltam que deveriam ter condições mais adequadas de transporte. Um deles faz alusão ao município vizinho de Iguatu, que dista apenas 36 km e tem o custo de R\$5,00, enquanto o serviço de transporte de pau de arara possui um preço mais elevado, mas que não detêm condições adequadas (segurança e conforto), estando os clientes sem escolha de outras alternativas.

O outro discurso aponta para a remodelagem cultural que os cidadãos da zona rural passam em virtude da intensa competição dos motoristas: os usuários são obrigados a acordar mais cedo do que o próprio costume em função da competitividade dos motoristas e das péssimas estradas carroçais. Muitos ficam à deriva na cidade, visto que muitos órgãos públicos, bancos e o comércio local ainda se encontram fechados.

4.3 As percepções dos agentes políticos

Os políticos foram representados por dois vereadores, um pertencente à base governamental, e outro, à oposição. Ambos moram na cidade e apoiaram-se nos votos dos distritos para conseguirem uma vaga no Poder Legislativo municipal².

Rapaz, a gente tá com (sic) um monte de projeto pra pavimentar as vias. Mas num adianta (sic) nada, já que a prefeitura tá sem nenhum centavo e tão cedo não entra verba pra isso. A gente pede, pede, mas é mesmo que nada. Um ano pra liberar o dinheiro e mais um pra começar. É muita burocracia. Licitação pra ônibus ninguém é doido, tem terreno aí que só entra se for quase um trator. Primeiro tem que ter o

² Os pesquisadores não obtiveram acesso ao executivo municipal, tampouco a autoridade de trânsito, tendo em vista a incompatibilidade de horários para a realização das entrevistas.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

pavimento e estrutura mínima, por enquanto, realmente não podemos fazer nada (ENTREVISTADO 05).

Eu vivo falando pro prefeito ‘prefeito, arrume logo isso, tamo (sic) perdendo dinheiro’. Depois que arrumaram aquele trecho aculá, ali, das (sic) banda de Santa Felícia foi que a ficha caiu. Rapaz, vem mais quase ninguém de lá pra cá! Tinha até uns dois ou três paus de arara de lá pra cá, hoje eles fazem viagem é pra Quixelô, fica quase ninguém aqui. Mas só vem se for doido... a estrada ta (sic) horrível, toda esburacada... e é porque não chove, ali fica um lamaçal só, acho que foi em 2008 ou foi 2006 que teve um inverno bem pesado e Santa Felícia ficou ilhada, não tinha como passar ali nem a paulada! (ENTREVISTADO 06).

Curiosamente, nenhum dos discursos compreendeu o Pau de Arara como sendo um meio de transporte inadequado, mas sim, que o problema público em questão são apenas as estradas carroçais. Há um reconhecimento das perdas do potencial econômico da população de Santa Felícia e sua vulnerabilidade frente à questão da mobilidade campo-cidade, por exemplo, mas ambos não apresentam propostas ao longo prazo.

Limitam-se a dizer que dependem de repasses de outras instâncias e a problemática dos processos burocráticos governamentais. Ou seja, para os entrevistados, o planejamento é a curto prazo e imediato, consistente apenas em terraplanagem e pela busca por recursos públicos para o provimento da pavimentação.

4.4 As percepções dos comerciantes locais

Os comerciantes entrevistados detêm comércios familiares tradicionais que vendem rações, grãos e produtos diversos encontrados em atacados e varejos.

Na seca o comércio fica muito mais aquecido, né? Não tem como plantar, o jeito é comprar aqui. O problema é que 4 anos de seca o negócio começa a ficar difícil, o gado realmente não tem como viver só de ração. Sem água, o comércio para. O pior é a oscilação dos preços, uma saca de 60kg de soja hoje equivale R\$ 90,00. Qualquer chuvinha o preço caí. Mas se não tiver inverno bom, rapidinho isso aí chega em R\$ 100,00 e realmente fica ruim até pra gente comprar e revender. Fiquei sabendo que tinha um pessoal no distrito aqui perto que tava comprando aqui pra revender lá, não saí menos que R\$100,00, até porque tem o dinheiro do transporte, passagem, essas coisas (sic). Se não fosse esses paus de arara, a cidade tava quebrada, mas é complicado isso tudo. Esse povo fica perambulando feito zumbi pela cidade umas seis da manhã, quando ainda não tem quase nada aberto (sic). O comércio acaba ficando aquecido apenas de manhã e é aquela loucura! Já que a todo tempo eles têm medo de perder o carro de linha (ENTREVISTADO 07).

O transporte? Isso é aí é má vontade, já dava pra ter feito faz tempo (sic). Mas os cachorros grandes moram na cidade e não no distrito, por isso que fica assim. Se tivesse uma empresa regular, com rotas e preços fixos, ficaria melhor para todo mundo, já que não teria essa loucura que é movimento do comércio às 6:50 da manhã parecendo que a gente tá é dando dinheiro e que rapidamente o comércio fica morno e para antes do meio dia. De tarde começa o pingado de clientela, a maioria são os comércios daqui mesmo, mas as vendas boas e grandes são do povo do sítio e o melhor: sempre à vista. Dia movimentado mesmo é a primeira e a última semana do mês, período que entra dinheiro na cidade com aposentadoria e essas bolsas que o governo dá. Tirando isso, comércio fica morno, morno... Pior ainda é que o coitado do sítio nem o luxo de vim duas vezes por dia pode se dar, já que o preço é muito alto... se ele vier, é só pra resolver algo rápido e voltar (sic). Nem curtir a cidade eu

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

acho que eles conseguem com esse medo e loucura que é perder o transporte (sic)... Agora eu quem fiquei curiosa... Esses carros de Pau de Arara são regularizados? (ENTREVISTADO 08).

O comércio, principalmente de grãos, se aquece durante o período da seca, visto que o milho, a soja e o trigo, por exemplo, se tornam mais escassos. Em consequência, os preços são elevados e comprometem o orçamento dos agricultores e demais produtores da zona rural. E o único meio de fazer esses grãos chegarem ao seu destino é com a utilização dos Paus de Arara.

Os comerciantes reconhecem a importância do Pau de Arara para a movimentação econômica da cidade, porém salientam que isso interfere na dinâmica social da cidade. O curto horário dos órgãos públicos e das instituições financeiras locais sobrecarregam os estabelecimentos comerciais pela manhã e os desmobiliza durante os turnos da tarde, além de impedir a criação de um movimento noturno na cidade.

Na percepção de um dos entrevistados, um dos motivos da apatia política quanto aos investimentos de mobilidade campo-cidade é que os redutos eleitorais são os distritos da zona rural, mas que os representantes dessas regiões residem no município, logo, não necessitam ou vivenciam o problema do transporte.

Em outro momento, já pela ótica econômica, há destaque para uma clientela que consome à vista os produtos na cidade. Os períodos mais movimentados no comércio consistem na primeira e na última semana do mês, período onde há saques de previdência, auxílios e bolsas do governo. Entende-se que no restante do mês e nos turnos da tarde há um comércio relativamente parado, tendo boa parte da freguesia oriunda da própria zona urbana.

5. A OMISSÃO QUE VIROU REGRA: A NATURALIZAÇÃO DO PAU DE ARARA EM ACOPIARA

A análise dos discursos mostra que a gestão do transporte público no município de Acopiara/CE é realizada pela auto-organização dos proprietários dos veículos Pau de Arara, em conformidade com as necessidades dos usuários e do horário do trabalho dos comerciantes locais. A ação do poder público municipal resume-se a garantir a infraestrutura rodoviária mínima. Com a inoperância da Prefeitura, os dependentes de transporte público entre a sede do município e os distritos na zona rural dependem da conveniência do setor produtivo da cidade – notadamente o comércio e agentes financeiros – para estruturar os horários e a oferta dos veículos.

Uma vez que inexistente uma política pública municipal que padronize esse tipo de transporte e exija as conformidades de segurança e conforto dispostas na lei de trânsito brasileira, esse *gap* figura-se como a oportunidade de mercado para os donos de caminhões adaptados a Pau de Arara. Por outro lado, permite uma conexão entre zona urbana e zona rural.

Em função das competições para obter mais passageiros em seus transportes e as péssimas condições das vias, muitos motoristas modificaram a cultura rural e alteraram a dinâmica econômica urbana. Além disso, os condutores entrevistados sequer possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e, portanto, não detêm o conhecimento requerido para a atividade de condução de passageiros, noções de legislação de trânsito, primeiros-socorros e direção defensiva, por exemplo.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

Os comerciantes são obrigados a funcionar muito cedo e, muitas vezes, ocorrem sobrecargas nos atendimentos em horários específicos do dia. Há o esgotamento da clientela no turno da tarde, e a inexistência dela no período noturno.

Os agricultores são os maiores prejudicados nessa situação. Ficam à mercê dos preços e dos horários disponíveis. Já o comércio, sofre sérias perdas de ganho, já que a ausência de um fluxo contínuo no decorrer do dia impossibilita a comercialização de mercadorias em horários que não sejam pelo turno da manhã e dificulta o fomento de uma vida noturna na cidade.

Os agentes políticos se justificam pela inação alegando questões burocráticas e orçamentárias, além disso, compreendem que o único problema seria a infraestrutura das vias, não se atendo à segurança ou regularidade dos transportes: o Pau de Arara sequer é compreendido como problema público.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise empreendida e dos resultados verificados, ficou evidente o impacto da omissão da gestão pública no que diz respeito à administração do transporte coletivo na cidade, como também no tocante a má conservação das vias vicinais que ligam as zonas urbana e rural, com efeitos visíveis na dinâmica da cidade, sobretudo em seus aspectos sócio econômicos. Ressalta-se com isso a necessidade de uma melhor gestão deste serviço público visando restabelecer a relação campo-cidade de modo mais justo e equilibrado em Acopiara-CE.

A análise a partir da percepção dos atores locais mostrou-se pertinente ao alcance dos objetivos propostos na medida em que possibilitou uma visão ampliada do problema na perspectiva de quem o vivencia cotidianamente. Outro aspecto relevante do artigo residiu no fato de abordar o tema do transporte público a partir de um fenômeno pouco explorado pela academia, mas que é comum na realidade de pequenos municípios do Nordeste brasileiro. Ao discutir o transporte alternativo precário via Pau de Arara como um problema de decisão política, o estudo elucidou que a omissão do poder público tornou um problema público um processo naturalizado pela população, que afeta a dinâmica de desenvolvimento de médios municípios e ensejam a reflexão sobre as contradições entre tradição e modernidade na gestão pública.

Para possíveis aprofundamentos de pesquisa, se recomenda a multiplicação dessa pesquisa em cidades de maior ou menor porte para se compreender se há uma dinâmica relativamente próxima ou divergente da realidade transcrita nessa pesquisa e quais atores sofrem influência devido esses problemas públicos de mobilidade campo-cidade, além de uma leitura macro envolvendo microrregiões; e um estudo mais aprofundado sobre o que leva, em pleno Século XXI, a manutenção dessa prática de mobilidade ser perpetuada especialmente nas regiões do Nordeste Brasileiro.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, 23 (3): 574-582, 2011.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

ARRAIS, E. L. ANTUNES, J.; FERREIRA, L. S. O. **Examinando as consequências econômicas no período da ditadura militar brasileira**: O caso da indústria algodoeira de Acopiara - CE. In: Caderno de experiências da UFCA - Pesquisa e Foco. 1ed., 2015, v. 1.

BARBOSA, M. A.; SANTOS, M.A.M. A Análise do Discurso Ideológico do Direito e a Teoria do Agendamento Midiático. Direito, **Estado e Sociedade**, n. 48 p. 224 a 246 jan/jun 2016. Disponível em: <<http://www.jur.puc-rio.br/revistades/index.php/revistades/article/view/494/414>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

BAR-EL, R. **Reduzindo a pobreza através do desenvolvimento econômico do interior do Ceará**. Fortaleza: Edições Iplance, 2002.

BONI, V.; QUARESMA, S. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em ciências sociais. **Em Tese**, Florianópolis, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan. 2005.

CARVALHO, M. **Manual de Direito Administrativo**. 4ed. 2017.

CASCUDO, L. C. **Dicionário do Folclore Brasileiro**. 11. ed. ilustrada. São Paulo: Global, 2002.

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 508 de 27 de novembro de 2014**. Dispõe sobre os requisitos de segurança para a circulação, a título precário, de veículo de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5082014.pdf>>. Acesso em: 30 maio 2019.

COSTA, A. P. R. NOSSA, V. TEIXEIRA, A. M. C. TEIXEIRA, A. J. C. Otimização de custos do transporte público urbano: comprar ou vender ônibus usado? **Revista de Gestão, Finanças e Contabilidade**, UNEB, Salvador, v. 4, n. 2, p. 73-92, maio/ago., 2014.

CRISTINO, T. M.; MACHADO, T. D.; FARIA NETO, A. O uso da análise do discurso como um método para análise de dados qualitativos: definição e aplicação do método. **Revista Ciências Exatas**, vol. 23, n. 1, 2017.

DA SILVA, Ruberval José. Da partida à saudade: as representações de migrantes do Nordeste na obra de Luiz Gonzaga. **AEDOS**, Porto Alegre, v. 10, n. 22, p. 71-85, ago. 2018.

FARIA, J. H. *Discourse analysis in organization studies: pêcheux and bakhtin concepts*. **Teoria e Prática em Administração**, v. 5, n. 2, p. 51-71. 2015.

FERREIRA, S.; MORAIS, A. M. Exigência conceptual do trabalho prático: abordagem multidisciplinar de análise do discurso pedagógico na aula de ciências. **Práxis Educativa**, Ponta Grossa, v. 12, n. 1, p. 25-47, jan./abr. 2017.

FLORENTINO, E. H. B. LIMA, F. C. G. TORRES, J. A. GOMES, R. L. R. Transporte coletivo urbano: a qualidade do transporte coletivo urbano na perspectiva dos usuários que

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

utilizam o termina de integração do Antônio Bezerra. **Revista Caribenã de Ciências Sociais**. 2017.

GONDIM, S. M. G. et al. Da descrição do caso à construção da teoria ou da teoria à exemplificação do caso? Uma das encruzilhadas da produção do conhecimento em administração e áreas afins. **Organizações & Sociedade**, v. 12, n. 35, p. 47-68, 2005.

IPECE. **Perfil básico municipal de Acopiara 2015**. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/perfil_basico/pbm-2015/Acopiara.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2015.

LEMOS, Ubiratan de; MORAES, Mário de. Uma tragédia brasileira: os paus-de-arara. In. **Revista O cruzeiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional (Hemeroteca), 22 de Outubro de 1955.

MAGALHÃES, J.M.; OLVEIRA, A.V.M. Um estudo do transporte coletivo urbano de Fortaleza: previsão de demanda para 2015. **Revista de Engenharia e Tecnologia**, Vol. 5, n. 2. 2013.

MARTINS, João. A odisséia do Nordeste. In. **Revista O cruzeiro**. Rio de Janeiro: ABI, 12 de maio de 1951.

MINAYO, M. C. S. **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. 6a Edição. Petrópolis: Editora Vozes, 1996.

ORTIZ, S. G. **Uma análise do sistema integrado de mobilidade do transporte público de passageiros urbano de Florianópolis sob a ótica da eficiência, da eficácia e da efetividade**. Florianópolis, 2016.

PINTO, F. A.; MISOCZKY, M. C. A.; FLORES, R. K. A produção social da organização do transporte coletivo urbano rodoviário de Porto Alegre — 2012-14. **Revista de Administração Pública**, vol. 51, n.3, p.348-368, maio - jun. 2017.

ROCHA, J. S.; ALBUQUERQUE, K. S. L. de S. Princípios das organizações focalizadas na estratégia: o processo de implementação das estratégias do governo do estado da Bahia. **Revista de Gestão, Finanças e Contabilidade**, UNEB, Salvador, v. 1, n. 1, p. 48-57, jan./dez., 2011.

RUA, João. Paus-de-arara e pardais: o Brasil migrante em começos do século XXI. **GEOINOVA, Revista de Geografia e Planejamento Regional**, Lisboa, Universidade Nova, n.8, 2003.

SANTARPIO, A. F. R. CAVALCANTI, A. ALVES, A. L. O direito de ir e vir: a acessibilidade do transporte público. **Cad. Ter. Ocup. UFSCar**, São Carlos, v. 23, n. 4, p. 775-780, 2015.

A Omissão do Estado na Gestão do Transporte Público Municipal em Acopiara/Ce:
Reflexos Socioeconômicos a Partir de Percepções Locais

SANTOS, A. F. C.; TANAKA, W. Y.; REIS, J. G. M.; MACHADO, S. T. Transporte público de passageiros: análise de rede da área nordeste da cidade de São Paulo. **South American Development Society Journal**, [S.l.], v. 3, n. 07, p. 35 - 49, abr. 2017.

SILVA, A. Mobilidade urbana e equidade social: possibilidades a partir das recentes políticas de transporte público na Metrópole do Rio de Janeiro. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, Porto, n. 10, p. 293-317, 2016.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 41-53, 2013.

SOUZA, F. J. V.; BARROS, C. C.; ARAÚJO, F. R.; SILVA, M. C. Índice de transparência municipal: um estudo nos municípios mais populosos do Rio Grande do Norte. **Revista de Gestão, Finanças e Contabilidade**, UNEB, Salvador, v. 3, n. 3, p. 94-113, set./dez., 2013.

SINDUPROM-PE. **Imagem do pau de arara**. Disponível em: <<http://www.sinduprom-pe.org.br/?p=964>> Acesso em: 15 jan. 2016.

WU, X.; RAMESH, M.; HOWLETT, M.; FRITZEN, S. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando processos**; traduzido por Ricardo Avelar de Souza. – Brasília: Enap, 2014.