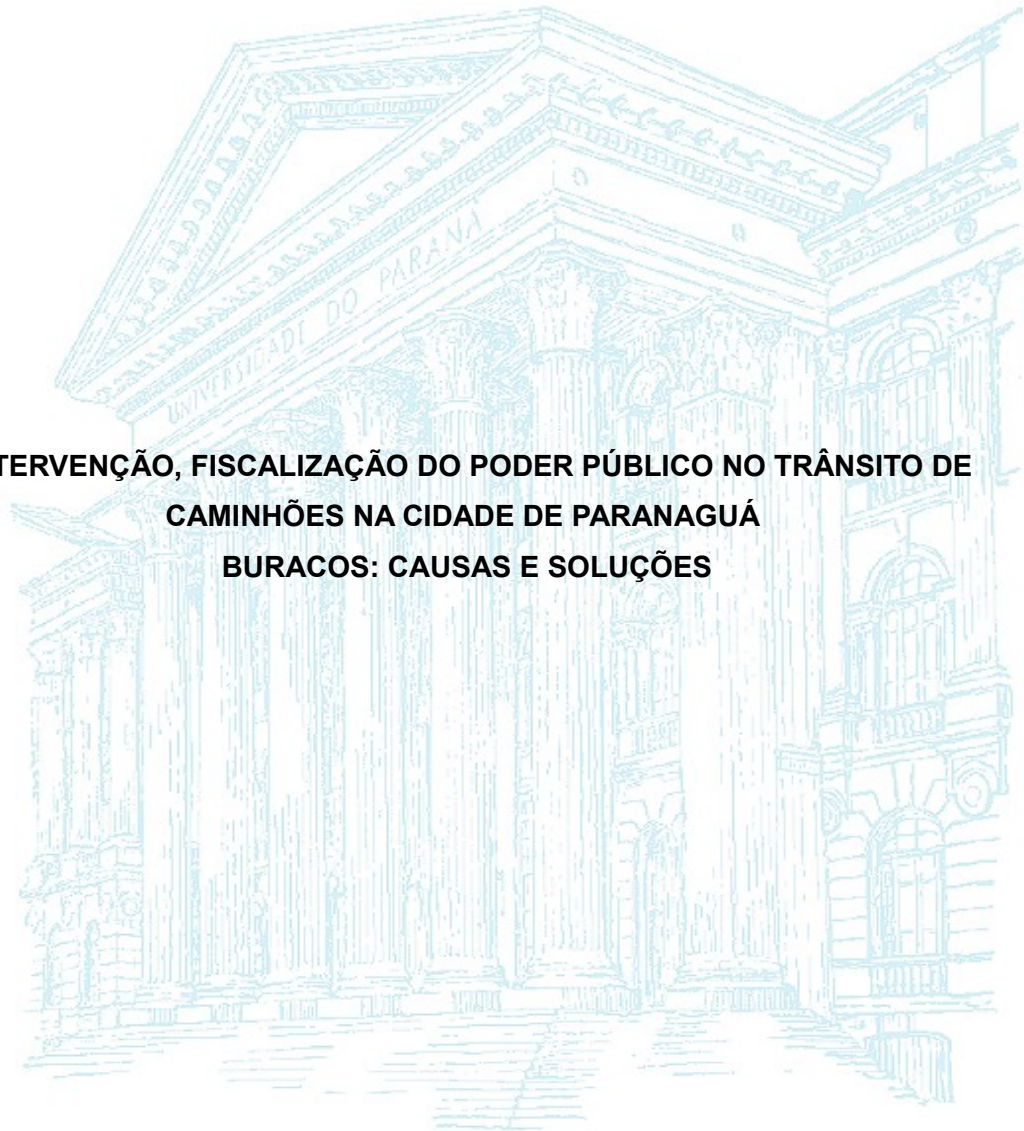


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MARCELO DE OLIVEIRA DA SILVA

**INTERVENÇÃO, FISCALIZAÇÃO DO PODER PÚBLICO NO TRÂNSITO DE
CAMINHÕES NA CIDADE DE PARANAGUÁ
BURACOS: CAUSAS E SOLUÇÕES**



PARANAGUÁ

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MARCELO DE OLIVEIRA DA SILVA

**INTERVENÇÃO, FISCALIZAÇÃO DO PODER PÚBLICO NO TRÂNSITO DE
CAMINHÕES NA CIDADE DE PARANAGUÁ
BURACOS: CAUSAS E SOLUÇÕES**

PROJETO TÉCNICO apresentado à
Universidade Federal do Paraná como
requisito parcial para obtenção do título de
Especialista em Gestão Pública.

Orientador: Profº Drº Marcelo Luiz Curado

PARANAGUÁ

2011

TERMO DE APROVAÇÃO

MARCELO DE OLIVEIRA DA SILVA

INTERVENÇÃO, FISCALIZAÇÃO DO PODER PÚBLICO NO TRÂNSITO DE CAMINHÕES NA CIDADE DE PARANAGUÁ BURACOS: CAUSAS E SOLUÇÕES

Trabalho de conclusão de curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de especialista em Gestão Pública, Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Profº Drº. Marcelo Luiz Curado
Orientador – Departamento de Administração, UFPR

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e à minha mãe Maristela pela vida, à minha querida esposa Adriely e à minha amada filha Marcelly.

Ao meu orientador Profº Drº Marcelo Luiz Curado e ao meu tutor Luciano Minghini.

Ao Centro de Estudos do Mar da UFPR, instituição a que pertenço, através de sua bibliotecária Liliam Maria de Orquiza, pelo seu apoio na realização do trabalho de pesquisa.

“O que mais preocupa não é o grito dos violentos, dos corruptos, dos desonestos, dos sem caráter, dos sem ética. O que mais preocupa é o silêncio dos bons”

(Martin Luther King)

RESUMO

O presente trabalho identifica os maiores problemas relacionados ao trânsito de caminhões na cidade de Paranaguá, tanto do ponto de vista dos cidadãos como dos caminhoneiros. Serão estudadas as atividades das duas maiores cooperativas de transporte da cidade: COOPADUBO e COOPANEXO e mapeadas suas áreas de atuação a fim de constatar várias discrepâncias e abusos sofridos pelo cidadão parnaguara no seu cotidiano.

Palavras chave: Trânsito – Caminhões – Buracos – Caos Urbano

ABSTRACT

This paper identifies the major problems related to truck traffic in the town of Paranaguá, both from the point of view of citizens and truckers. Will be studied the activities of two major transportation cooperatives in the city: COOPADUBO COOPANEXO and mapped and their areas in order to determine a number of discrepancies and abuses suffered by citizens in their day parnaguara days.

Keywords: Transit – Trucks – Holes – Urban Chaos

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Típica rua da cidade de Paranaguá.....	19
Figura 2: Caminhão estacionado irregularmente.....	20
Figura 3: Buraco causado pelo caminhão da figura 2.....	20
Figura 4: Buraco na esquina da rua Jatobás.....	21
Figura 5: Cabine de caminhão abandonada.....	22
Figura 6: Caminhões estacionados em área residencial.....	22
Figura 7: Caminhões estacionados em área residencial.....	22
Figura 8: Pátio de estacionamento da COOPANEXO.....	24
Figura 9: Pátio de estacionamento da COOPANEXO.....	25
Figura 10: Pátio de estacionamento da COOPADUBO.....	26
Figura 11: Lixo espalhado no pátio da COOPADUBO.....	26
Figura 12: Armazém abandonado dentro do pátio da COOPADUBO.....	27
Figura 13: Estacionamento da COOPADUBO na AV. Ayrton Sena.....	27

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA.....	9
1.2 OBJETIVOS.....	10
1.2.1 Objetivo Geral.....	10
1.2.2 Objetivos específicos.....	10
1.3 JUSTIFICATIVA	11
2 REVISÃO DE LITERATURA	11
3 METODOLOGIA	14
4 A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA	14
4.1 DESCRIÇÃO GERAL.....	14
4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA.....	15
5 PROPOSTA	24
5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA.....	24
5.2 PLANO DE IMPLANTAÇÃO.....	29
5.3 RECURSOS.....	30
5.4 RESULTADOS ESPERADOS.....	31
5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVAS...31	
6 CONCLUSÃO	32
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	33
ANEXOS	35

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA

O município de Paranaguá está situado no litoral paranaense e conta com 139.796 habitantes (IBGE,2009), sendo o mais antigo do Estado do Paraná. O Porto Dom Pedro II, situado na cidade, é o maior exportador de grãos e o maior importador de fertilizantes do Brasil, sendo o responsável por 44% de todo o adubo que entra no país.

É notório que o crescimento da cidade de Paranaguá é devido, em grande parte, ao porto. Contudo, o mesmo deve ser um instrumento para a concretização de um projeto de desenvolvimento sustentável da cidade, pois a mesma apresenta sérios problemas socioeconômicos e ambientais.

O PIB *per capita* parnaguara é escandinavo, chegando ao valor de R\$ 51.224,00 em 2008 (IBGE e IPARDES), seu IDH médio gira em torno de 0,782 (PNUD, 2000), e o índice de GINI, em 2000, era de 0,560 (IPARDES, 2000), com incidência da pobreza abrangendo 46,26% da população total (IBGE, 2003), podemos constatar que existe uma minoria muito rica e uma maioria muito pobre na cidade. A iniquidade social é absurda até na comparação com números nacionais.

Os mais pobres e a pequena classe média são penalizados com uma alta carga tributária e com as mazelas típicas das cidades portuárias como prostituição, grande consumo de drogas ilícitas, altos índices de criminalidade e trânsito caótico de caminhões, alvo desta pesquisa. Na cidade de Paranaguá a área de ocupação dos caminhões está regulamentada, mas seus condutores ainda insistem em não obedecer à legislação municipal, num flagrante desrespeito à lei.

Há uma elite na cidade de Paranaguá composta por empresas, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, sindicatos, Órgão Gestor de Mão de Obra e cooperativas que lucram alto com a exploração do porto, para a maioria da população local sobram apenas migalhas, empregos muito mal remunerados, serviços públicos precários. A ampla maioria dos bons empregos

criados na cidade é ocupada por pessoas vindas de fora da mesma. O próprio prefeito da cidade possui recentes decisões judiciais desfavoráveis de cassação de mandato em primeira instância e continua recorrendo da sentença no cargo. A máquina pública municipal está sucateada e jogada à sua própria sorte.

As ruas da cidade estão em péssimo estado de conservação devido ao intenso tráfego de caminhões pesados e pela falta de investimento em pavimentação pela Prefeitura. Os níveis de insalubridade nas áreas adjacentes ao Porto são altíssimos. A qualidade de vida da população fandangá é péssima, o ar é poluído pelas chaminés das empresas de fertilizantes e pela fumaça que saem dos canos de escape dos caminhões, também temos o fedor causado pelos restos de grãos apodrecidos nas ruas é algo que caracteriza a cidade de Paranaguá.

O pior de todas as mazelas é que a própria população local possui um nível educacional muito baixo. O traço cultural herdado dos ribeirinhos que colonizaram a cidade persiste, este aspecto é o primeiro que deve ser mudado para que aconteça uma transformação estrutural que gere bons resultados.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Geral

Demonstrar a importância da fiscalização do Departamento Municipal de Trânsito na proibição do trânsito de caminhões que prestam serviços para empresas portuárias nas áreas urbanas da cidade de Paranaguá e propor melhorias no sistema de fiscalização de trânsito urbano.

1.2.2 Específicos

- Justificar a necessidade de restrição do espaço para os caminhões das Cooperativas de cargas e anexos na cidade de Paranaguá.
- Formular critérios objetivos proibindo caminhões que vêm descarregar carga no porto de transitar por áreas urbanas da cidade.

- Explicar o porquê das ruas da cidade estar numa situação tão calamitosa e buscar soluções.

1.3. Justificativa

Segundo SEVERINO (2009), “a temática deve ser realmente uma problemática vivenciada pelo pesquisador, ela deve lhe dizer respeito. Não, obviamente, num nível puramente sentimental, mas no nível da avaliação da relevância e da significação dos problemas abordados para o próprio pesquisador, em vista de sua relação com o universo que o envolve. A escolha de um tema de pesquisa, bem com sua realização, necessariamente é um ato político. Também neste âmbito não existe neutralidade”.

O trabalho visa demonstrar as razões porque o Poder Público ainda não conseguiu obter êxito numa situação que parece ser relativamente simples: proibir que os caminhões da área portuária, principalmente COOPADUBO e COOPANEXO transitem indiscriminadamente por áreas urbanas da cidade, assassinando pessoas, poluindo, atrapalhando o trânsito e esburacando a cidade toda, fazendo da vida de grande parte do povo de Paranaguá num inferno, buscando soluções para a resolução dos problemas encontrados.

Justifica-se neste sentido, o desenvolvimento do presente projeto técnico pelo pioneirismo no estudo de uma problemática importante que está sendo deixada de lado e que se agrava a cada dia.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Segundo FRANCO (2008), os americanos e ingleses definem a organização do trânsito urbano sob um tripé: engenharia, educação e policiamento. Atentaremos na educação e no policiamento de trânsito na cidade de Paranaguá.

A Constituição Federal de 1988 consagrou o município como entidade federativa, integrante da organização político-administrativa da República Federativa do Brasil, outorgando-lhe plena autonomia (Constituição Federal, artigos 18, 29 e 30). O município de Paranaguá é regido por lei orgânica e dele provém o poder regulamentar que a Administração Municipal impõe aos entes privados que será

abordado no trabalho como um pilar para a restrição no trânsito dos caminhões em ruas fora da rota de trabalho na cidade de Paranaguá. O texto do Art. 24 do CTB embasa a autoridade da Câmara dos Vereadores em legislar o assunto e também para que a Administração Municipal faça cumprir a lei.

É possível a adesão voluntária do ser humano às normas jurídicas. Mas o Direito não pode contar sempre com essa boa vontade. Muitas vezes necessita de força organizada e a usa a fim de que sejam cumpridos seus preceitos. Essa força serve para os fins do próprio Direito. De forma mais específica, LEÃO JUNIOR (2002) cita que,

“a coação é força organizada do poder e interfere para que haja exato cumprimento obrigatório do Direito pelo obrigado. Tem-se aqui o próprio Direito armado da força para garantir o seu cumprimento. Coação é a aplicação força da da sanção.”

A coação só pode ser realizada utilizando um atributo concedido ao Estado através do poder de polícia. O Professor Hely Lopes Meirelles ensina que “poder de polícia é a faculdade de que dispõe a administração pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado” (MEIRELLES, 1998). Segundo HACK (2006), para exercer o poder de polícia, pode o Estado utilizar até a força para obrigar o transgressor a observar a lei. É necessário realizar a contenção dos direitos individuais em face do interesse público.

O poder de polícia pode ser vinculado ou discricionário, no presente caso será vinculado porque em Paranaguá existe a lei 3039/09 que aborda o problema do tráfego de caminhões na cidade e notoriamente não está sendo respeitada, prejudicando toda a população. A autoexecutoriedade da lei já pode ser exercida, bastando haver mais rigor por parte do Estado em aplicar a sanção administrativa aos caminhoneiros infratores. No caso, o agente de trânsito terá que aplicar uma multa no valor de R\$ 85,13 e soma quatro pontos na carteira do motorista, uma penalidade bem razoável.

Outra questão importante se refere à competência e a titularidade legal do agente público para exercer o poder de polícia, deve ser exercido por servidor que tenha poder para exercer a fiscalização dos caminhões em áreas proibidas. Em Paranaguá temos as Polícias Militares, Rodoviária Federal e Guarda Municipal que são detentoras de competência para orientar e autuar os caminhoneiros infratores,

reprimindo os abusos cometidos.

Contudo, há uma controvérsia jurídica quanto ao poder das Guardas Municipais em aplicar ações coativas às infrações de trânsito por não estarem incluídas no art. 144 da CF/88, como aplicar multas aos motoristas infratores em algumas regiões do país. Em Paranaguá, a Guarda Municipal já efetua a fiscalização de trânsito e aplica multas de trânsito com regularidade nas áreas centrais da cidade, não encontrando empecilhos jurídicos para a execução de suas atividades. Portanto, se já atua coativamente nas áreas centrais exercendo o poder de polícia e obtendo bons resultados, organizando e fiscalizando os locais permitidos para estacionamento e autuando motoristas infratores, nada impede que atue nos bairros impedindo o trânsito de caminhões pesados de trafegarem por aqueles locais, de acordo com lei municipal vigente desde 2009, o que não vem acontecendo porque é observado carros da própria guarda ultrapassando os caminhões em locais proibidos e nada fazendo.

SOARES (2009) afirma no resumo de sua tese de doutoramento que “na região catarinense existe uma relação harmoniosa entre a cidade e o porto, opostamente à de Paranaguá, onde porto e cidade são entidades isoladas, administrativamente e espacialmente”. A cidade de Paranaguá não foi planejada e sua urbanização ocorreu quase que por acaso, somado a tudo isso o desrespeito às leis ocasionou o denominado caos urbano.

O próprio prefeito da cidade da Paranaguá, José Baka Filho, afirmou em uma reunião na AMLIPA (Associação dos Municípios do Litoral do Paraná) que “há necessidade de rever as leis urbanísticas existentes e adequá-las às novas realidades. As atividades do Porto não devem sufocar o ambiente urbano”.

A lei 3039/2009 do Município de Paranaguá é bem clara nos seu Parágrafo único: “As empresas que estão localizadas em áreas proibidas ao tráfego de caminhões acima de 12 toneladas de Peso Bruto Total, deverão buscar Autorização Especial de Trânsito na mesma Secretaria Municipal”, as duas cooperativas nem têm sede fora da área portuária, portanto, seus cooperados não possuem motivos para transitarem com seus caminhões fora da área estipulada por lei municipal.

Outro ponto que deve ser abordado é quando há excesso de controle do Estado na vida das pessoas, sendo outro mal que pode afligir os cidadãos e atrapalhar o desenvolvimento econômico e social. Inúmeras são as leis existentes no país que até mesmo juristas se atrapalham quando as manuseiam. Até o

presente momento, a lei 3039/09 do Município de Paranaguá é apenas mais uma das inúmeras que estão sendo alvos de descaso pelo país, na verdade muitas delas servem apenas para burocratizar e dificultar a vida das pessoas. Entretanto, a citada lei municipal se respeitada não causará impactos econômicos e sociais negativos na cidade, mas sim muito positivos porque a Prefeitura economizará em gastos com pavimentação e a população sairá ganhando na economia com oficina mecânica para seus veículos, sem contar com a melhoria na qualidade vida da população fandangá, que está sendo prejudicada para manter o conforto de uma minoria.

3 METODOLOGIA

Pesquisa qualitativa de caráter exploratório que, para a obtenção dos dados, utilizou as seguintes técnicas de pesquisa: busca de informações e dados através de sites de órgãos públicos e de empresas, revisão bibliográfica, extração de dados de jornais locais e documentos da Câmara Municipal de Paranaguá e da Guarda Municipal. O presente trabalho compreendeu a realização de pesquisas de campo, com observações in loco: registro fotográfico e observação direta. Houve a realização de entrevistas com motoristas de caminhões e com moradores da cidade.

4 ORGANIZAÇÃO PÚBLICA

4.1 DESCRIÇÃO GERAL

A organização pública estudada foi o Departamento Municipal de Trânsito, por ser a responsável pela fiscalização do trânsito na cidade.

A Guarda Municipal de Paranaguá rege-se pela Lei Municipal nº 2.067 de 17 de Dezembro de 1998, pelos artigos 109 a 115, do “Estatuto dos Servidores Públicos Municipais e por esta lei, uniformizada e armada, fundamentada na hierarquia e na disciplina, de caráter civil, destinada à proteção de bens, serviços e instalações do Município de Paranaguá, bem como à realização do policiamento preventivo e comunitário

rio, atuando como órgão complementar da Segurança Pública, e será formada pelo quadro de profissionais organizados em carreira única”, contando em 2011 com 96 agentes atuando na fiscalização de trânsito na cidade de Paranaguá (DEMUTRAN). Cada agente ganha um salário muito baixo, em média R\$900,00 mensais e não possui autorização para porte de armas de fogo. Os mesmos contam com pouco prestígio junto à população local por conta do pouco poder e da baixa autoridade transmitida pela corporação.

4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO PROBLEMA

As ruas da cidade de Paranaguá estão degradadas e a operação tapa-buracos da Prefeitura está servindo apenas como alternativa paliativa, não resolvendo os problemas do surgimento das enormes “crateras” que são causadas pelo forte e intenso tráfego de caminhões em toda a cidade, geralmente carregados de containeres e fertilizantes. A Prefeitura divulga através dos meios de comunicação que está investindo milhões de reais em pavimentação em toda a cidade. Entretanto, o que se observa na realidade é que praticamente todas as ruas e avenidas de competência local estão num péssimo estado de conservação.

A quantidade de caminhões das duas Cooperativas que obtêm o monopólio dos transportes na cidade totaliza 765, a COOPADUBO (Cooperativa Mista e de Transportes de Fertilizantes, Sal Corrosivos e Derivados do Litoral) conta com 365 caminhões e a COOPANEXO (Cooperativa de Transporte de Cargas e Anexos) possui 400 caminhões circulando na cidade, também temos os caminhões de entrega de materiais de construção e de mercadorias diversas, coleta de lixo e caminhões que vêm carregar e descarregar no Porto. A contingência da enorme frota nas vias públicas gera congestionamentos em algumas avenidas da cidade em horário de pico, semelhantes aos encontrados na cidade de São Paulo. O gargalo logístico no Porto de Paranaguá é famoso nacionalmente por causa das enormes filas de caminhões que vêm descarregar grãos no Porto que já chegaram à cidade de Curitiba em época de safra de grãos.

Além da falta de infra-estrutura logística temos como complemento um problema cultural dos caminhoneiros locais que somada à inércia do Poder Público

transformou a situação das vias públicas da cidade de Paranaguá numa calamidade. Os motoristas das Cooperativas conduzem os caminhões para suas casas em áreas residenciais da cidade após acabarem seus serviços, o correto seria estacioná-los em pátios e os mesmos são usados como carros de passeio. Há relatos de motorista que vão de terno e gravata todos os domingos à igreja de caminhão levando toda a família junto, alguns aproveitam para ir ao bailão de caminhão totalmente embriagados e ninguém impede tal absurdo. O relato de um motorista da cooperativa é o seguinte: “Eu ando estressado e se não puder dar uma saidinha entre uma descarga e outra eu explodo”, outro que também não quer ser identificado, zomba: “Quem desejar poderá ir até o batalhão da Polícia Militar reclamar, lá tem peixe grande que possui ponto na Cooperativa”. O terceiro afirmou: “Eu levo o caminhão pra casa porque se eu deixar em outro local os *nóia* depredam e roubam tudo. A cidade está infestada de *nóia*”. Há indício de verdade nas três alegações.

O que é notoriamente comprovado é que o ex-presidente da câmara de vereadores (gestão 2009/2010) de Paranaguá e vereador, Antonio Ricardo dos Santos, mantêm forte vínculo com as duas Cooperativas de transporte locais e busca defender seus próprios interesses dentro da Câmara dos vereadores. Conforme Ata de reunião ordinária na Câmara de Paranaguá, em 15 de fevereiro de 2011, o vereador discursou:

“Senhor Presidente, senhores vereadores, vereadora Sandra, população presente, nossos internautas. Hoje eu venho à Tribuna, na realidade, por uma situação que aconteceu pela manhã e com isso, eu quero reiterar, e quero crer que a Cooperativa de Transporte juntamente com a Coopadubo, e o Sindicato dos Condutores Autônomos, não estão sofrendo, não é Pereira, nenhum tipo de perseguição pela Guarda Municipal através da Márcia Garcia. Por que falo isso? Porque antes, no final do ano passado, tivemos uma reunião com relação aos caminhões dentro do perímetro urbano e ali onde tem a empresa do vereador Jozias, hoje de manhã, estava lá também chegando no seu trabalho, e nós tivemos os caminhões da Blue Sea que é uma empresa que atua naquele setor. Hoje nós fomos multados, e ainda o guarda escreveu na multa que o condutor estava ausente, quando o condutor estava lá presente, conversou com o guarda, dentro do caminhão, e ele colocou ali condutor ausente. Por que acontece isso? Porque eu acho que é uma perseguição na mesma rua, onde era o antigo Veiga, ou foi o Condor e hoje é a Triângulo, tinha um caminhão parado por mais de quatro horas, que eu fiquei hoje lá cuidando pela manhã, e tirei uma foto e amanhã eu vou lá no DEMUTRAN para saber se aquele caminhão tem multa, porque os nossos estão tendo. Depois eu fiz uma filmagem, pelo que o vereador Rafinha falou na última sessão, da José Lobo, tinha mais de vinte caminhões na José Lobo, nenhum nosso, nenhum nosso. E eu quero dizer que isso é uma perseguição. Por que acontece

isso? Porque nós recebemos essa semana um comunicado da Secretaria de Indústria e Comércio do Governo do Estado, por quê? Por falta de caminhão, que nós estamos pegando no TCP, ou nos terminais e o que está acontecendo? Hoje tinha trinta contêineres para carregar, nós colocamos trinta caminhões e não pudemos descarregar, porque a prefeitura não deixa. Como é que vai fazer? Alguém tem que tomar a decisão disso! Se a empresa não tem pátio, não é problema da Cooperativa, é problema da empresa, não podemos ficar nem na rua. Hoje nós tivemos que recolher, Mário Gonçalves, mais de vinte caminhões no nosso pátio, para poder ir descarregar de dois em dois. Aí eu pergunto para vocês? Eu expliquei para a Márcia Garcia, no ano passado, se sabe acompanhar um motorista que está ficando por mais de oito horas? Tem motorista que tem ficado oito horas na fila do TCP, quem é parnanguara, tem aqueles que não são que só vem contar histórias. Ficam por oito horas, é uma dificuldade para carregar, é uma dificuldade, é um estresse, vereador Nagel trabalhou já era um estresse naquela época, hoje é mais ainda na questão dessa... Daí você trabalha por produção, faz um ou dois contêineres no máximo até a madrugada, e ainda tem o guarda municipal. E além do mais, a arrogância que a Márcia teve hoje, eu liguei para ela, ela falou: 'Eu estou mandando a polícia militar para não ter tumulto.' Quando cheguei lá, a polícia militar estava lá, quer dizer, isso é um absurdo! Tive uma discussão com uma professora que está fazendo um 'caça-fantasmas' de caminhão, mostrei para o Pereira esta semana, tem um calhamaço deste tamanho, que até o Matomi é o advogado dela, não é Pereira? Ela não faz discussão contra o caminhoneiro de fora, sabe por quê? Porque caminhão de fora manda ela passear, pega o caminhão e vai embora, agora tem boletins de ocorrência só com motoristas daqui, por quê? Porque ela sabe onde é a casa, onde mora, e fica enchendo a paciência do cara para fazer o boletim de ocorrência. Então, é isso o que está acontecendo em Paranaguá com relação aos caminhões, reclamação, reclamação, e eu quero saber, que venho aqui nesse Plenário para saber qual é a solução. Vir aqui reclamar é muito fácil, agora eu quero saber qual é a solução. Pediram mais caminhões, certo Pereira? Porque o porto tem que girar, nós estamos rodando com trezentos e quarenta e sete carretas, chegando agora no próximo mês a quatrocentas. E eu quero saber onde vai rodar, em Paranaguá não pode mais, não pode rodar na Bento Munhoz, não pode rodar na Bento Rocha, não pode na portuária, não pode na Becker, não pode parar em lugar nenhum. E o que é pior gente, quando eu falo da perseguição, que eu liguei para a Márcia Garcia na frente do Pereira e na frente do Macaggi que está de plantão hoje -'Eu quero que você mande uma viatura aqui agora, para multar um caminhão que não é nosso, e vocês não vieram ver. E o que aconteceu? Não foi. Não foi porque ia criar confusão, não é? Então eu quero deixar claro nesse Plenário que hoje eu tenho a Márcia Garcia e a Guarda Municipal como uma perseguição aos caminhoneiros de Paranaguá. É isso que eles estão fazendo conosco. Obrigado, Senhor Presidente."

Fica clara a expressão **conosco**, o vereador é associado da Cooperativa de Cargas e Anexos e também da Cooperativa que transporta fertilizantes, dado bem declarado no perfil dele na própria página da Câmara dos Vereadores de Paranaguá. Há forte influência política por trás do desrespeito à lei. Atualmente a servidora Márcia Garcia, citada no discurso acima, já não comanda mais as operações de fiscalização de trânsito de caminhos da Guarda Municipal, podemos deduzir que suas atividades de orientar seus subordinados na autuação dos

motoristas infratores não deve ter agradado pessoas poderosas da política fandanga.

O discurso realizado pelo vereador em questão de que as cooperativas sofrem perseguição é pura ficção, os caminhões transitam indiscriminadamente pela cidade toda, livremente. O que ele deseja é continuar recebendo mensalmente uma boa soma como cooperado e ainda assim não investir nada na cidade, utilizando as ruas como pátio gratuito para estacionamento de seus caminhões. Quem deve investir em pátios são as Cooperativas não as empresas, elas apenas contratam seus serviços e os remuneram muito bem por eles.

Os motoristas, geralmente, trabalham mais de 48 horas ininterruptas, sem parar, sem dormir, somente cochilando entre uma descarga e outra ou tomando drogas que retardam o sono quando há descarga de navio de fertilizantes. A exploração dos trabalhadores é latente, num grau de insalubridade bem acima dos limites de tolerância recomendados pela legislação trabalhista. Após alguns anos de atividade o trabalhador está “acabado”. Conforme informação obtida na COOPADUBO, o pagamento da remuneração dos motoristas é feita somente através de comissão, que vai de 10% a 20% do valor do frete, quem lucra alto é o dono do ponto que tem custo zero, geralmente ganhando muito mais de R\$ 10.000,00 por mês de aluguel, sem produzir absolutamente nada. Os últimos acreditam que são detentores de um direito adquirido e a maioria deles nem mora na cidade, só se preocupam em investir pesado nos cabos eleitorais em épocas de eleição para tentar eleger políticos locais para defender seus interesses. Um ponto de Cooperativa em Paranaguá vale em torno de meio milhão de reais. O porquê da existência da figura do dono do ponto é uma pergunta que não cala. Talvez a lei das Cooperativas possa explicar melhor. A questão do monopólio dos transportes de mercadorias na faixa portuária é um problema antigo no Porto de Paranaguá. Mesmo se em qualquer embasamento legal, apenas uma entidade realiza o transporte de fertilizantes dentro da faixa portuária, para contêineres também é somente uma, um nítido desrespeito à livre concorrência.

Acidentes de trânsito envolvendo caminhoneiros são constantes em toda a cidade e efeitos nefastos na coletividade são surtidos com as notícias da letalidade de tais tragédias, na maioria das vezes o resultado é morte. Um exemplo foi o que ocorreu no dia 21 de julho de 2011, já no andamento do presente trabalho, na Avenida Ayrton Sena, um acidente de graves proporções envolvendo um caminhão

da COOPADUBO e um caminhão de proveniência do Rio Grande do Sul, ocasionou a morte do motorista gaúcho, o motorista da COOPADUBO ficou gravemente ferido. Conforme notícia publicada no jornal local, *A Folha do Litoral*, nº 3348, o motorista da Cooperativa perdeu o controle porque transitava em alta velocidade, escorregou nos restos de fertilizantes caídos na avenida, por conta de outros caminhões da própria COOPADUBO que têm suas caçambas mal conservadas e furadas, deixando a avenida escorregadia quando chove, entrou na contramão causando um choque frontal e fatal. A COOPADUBO lavou as mãos e condenou veementemente o seu motorista nos meios de comunicação, se esquivando de sua co-responsabilidade no fato, não observando que faltam critérios para contratação de motoristas e que exigência de manutenção preventiva nos seus caminhões é muito precária.

A poluição ambiental causada pela fumaça dos caminhões sucateados e sem a devida manutenção preventiva é uma imensa bomba-relógio, prestes a explodir bem em frente do cidadão de bem que não lucra com o monopólio das atividades de transporte na cidade.



Figura 1 – Típica rua da cidade de Paranaguá



Figura 2 – Caminhão estacionado em área residencial



Figura 3 – Buraco causado pelo caminhão da figura 2



Figura 4 – Buraco na esquina da Rua Jatobás



Figura 5 – Cabine de caminhão abandonada



Figura 6 – Caminhões estacionados em área residencial



Figura 7 – Caminhão estacionado em área residencial

Em entrevista para o site *PortoGente*, o prefeito José Baka Filho fala dos problemas causados por prestadores de serviços do Porto:

“Primeiro tem que existir integração entre o município e o porto, porque este é um grande gerador de cargas. Os caminhões, por exemplo, que trafegam pelas ruas da Cidade com estas cargas, acabam gerando transtorno sobre o ponto de vista urbanístico. O fluxo de cargas pesadas nos lugares inadequados ocasiona graves problemas de poluição. O porto acaba também avançando sobre as áreas de preservação ambiental e não existe a compensação adequada que deveria ter para esses impactos. Os problemas maiores estão mesmo, sem dúvida, na área social em função do atrativo que o Porto representa e também na questão urbanística e de infra-estrutura. Na infra-estrutura da Cidade o apelo é enorme, então o plano diretor do município é a peça fundamental pra que tudo isso aconteça de maneira coordenada”.

O teor do discurso do atual prefeito é verdadeiro, mas as ações não correspondem às palavras. O legislativo já fez sua parte, regulamentando. Estão faltando ações firmes do executivo que atua com medo no cumprimento da lei. O “*modus operandi*” da máfia dos transportes que infesta a cidade de Paranaguá não é revelada, poucos sabem quem está comprado e por quanto. O presente trabalho não ambicionará chegar a tal profundidade, caberá ao Ministério Público tal investigação.

Fica notório que a Guarda Municipal não está dando conta em fiscalizar adequadamente o trânsito de caminhões na cidade de Paranaguá e concluímos que maior empecilho é a falta de vontade política para resolver o problema. Segundo o depoimento de um agente do Departamento Municipal de Trânsito, nós poderemos resumir o diagnóstico da situação: “se um guarda municipal decidir atuar com rigor na autuação dos caminhões que trafegam pelos bairros, ficará marcado e com absoluta certeza tal agente terá um tratamento diferenciado no órgão, também sofre o risco de levar um tiro do motorista. Nenhum de nós quer sofrer uma perseguição e ainda receber um salário de fome no final do mês. Se eu por **engano** multar algum caminhão do Ricardo vão querer minha cabeça numa bandeja”. Pelo visto o executivo já tentou atuar algumas vezes na restrição de acesso dos caminhões, contudo, foi barrado por questões corporativistas e por falta de estrutura.

5 PROPOSTA

5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA

Uma das formas de reduzir o custo Brasil e melhorar a qualidade das operações no Porto e das pessoas que trabalham no mesmo é abrir o mercado do transporte para outras empresas interessadas em explorar as citadas atividades produtivas, já que elas não fazem parte do conceito dos monopólios naturais. Contudo, esta é uma questão de luta de forças entre categorias, a atitude mais eficaz no curto prazo pelas entidades municipais é atuar em campanhas educativas e aplicar mais rigor na fiscalização de trânsito na cidade de Paranaguá buscando alterar a cultura dos motoristas de caminhões das Cooperativas locais. Experiências com fiscalização eletrônica já surtiram efeitos e demonstra que somente quando há um prejuízo “no bolso” é que há mudança de mentalidade.

A proposta para a minimização dos problemas enfrentados pela população será o início de uma série de operações de trânsito da Guarda Municipal nas vias urbanas da cidade de forma permanente e contínua. Será elaborada uma rota de fiscalização ostensiva, cada semana um bairro será visitado e diariamente um ponto crítico receberá a visita de um grupo em horários alternados.

Existem pátios para que os caminhões das Cooperativas fiquem estacionados nos momentos em que não estão em atividade. Os caminhões apresentados na Figura 6 estão estacionados na frente das residências dos motoristas, as imagens das figuras 8 e 9 foram capturadas poucos minutos após e provam que existem muitas vagas ociosas no estacionamento quando falta serviço o que está faltando é consciência de cidadania por parte dos cooperados.

Segundo relato de um cooperado o principal empecilho para a inexistência de investimentos pelos mesmos é a precariedade jurídica da situação das Cooperativas, hoje há o monopólio, contudo o mesmo poderá ser perdido a qualquer momento fazendo com que os investimentos sejam perdidos de uma hora para outra. Os cooperados não querem e nem aceitarão efetuar gastos em pátios, preferem simplesmente se utilizar da predação das vias públicas municipais para

evitar risco de prejuízo.

Fica claro que é necessária a atuação do Estado para regularizar a situação, dando segurança jurídica ou abrindo o mercado para outras empresas de transporte.



Figura 8 – Pátio de estacionamento da COOPANEXO



Figura 9 – Pátio de estacionamento da COOPANEXO

Podemos observar nas figuras 8 e 9 o entulho acumulado, a cancela quebrada, a falta de pavimentação e sinalização no pátio da COOPANEXO. Existem muitas vagas ociosas para estacionamento de caminhões, as captura da imagem da Figura 6 foi realizada com diferença de apenas alguns minutos das duas citadas acima. Fica comprovado que existem vagas sobrando, com uma atuação mais rigorosa das autoridades de trânsito, os motoristas deixariam de ir para áreas residenciais e nas horas em que não houvesse serviço deixariam os caminhões no pátio e iriam para suas casas com condução própria, evitando buracos e perigo de acidentes de trânsito.

A situação do pátio da COOPADUBO (Cooperativa que trabalha com fertilizantes) é muito pior que a da COOPANEXO. Conforme figuras 10,11,12 e 13 fica possível notar o completo descaso que existe da Cooperativa com seus motoristas e com a população da cidade. Quase deserto, o pátio serve apenas para abrigar usuários de drogas que se escondem nos armazéns abandonados, há muito lixo espalhado pelo local. O pátio da figura 13 é minúsculo e está servindo apenas como cemitério de caminhões quebrados.



Figura 10 – Pátio de estacionamento da COOPADUBO



Figura 11 – Lixo espalhado no pátio da COOPADUBO



Figura 12 – Armazém abandonado dentro do pátio da COOPADUBO



Figura 13 - Estacionamento da COOPADUBO na AV. Ayrton Sena

Restringindo fortemente o trânsito nas áreas residências, no centro e locais turísticos, a PM em conjunto com Guarda Municipal já estão realizando um bom trabalho, forçando as duas cooperativas a investirem nos seus pátios de estacionamento e obrigando-as para que dêem suporte aos seus motoristas. Segundo informação de funcionário da COOPANEXO, existia mais um pátio perto do pátio de triagem da APPA, na entrada da cidade. Porém, segundo o mesmo, a COOPANEXO alugou este pátio para uma empresa de armazenagem de cargas, indicando que estão sobrando pátios, pois existem até para alugar. Com certeza, os cooperados têm muito dinheiro para investir na melhoria de seus pátios, os mesmos, que ainda residem na cidade, são proprietários de mansões e de carros importados do ano, esnobam riqueza numa cidade de maioria miserável. Monopólio dá muito dinheiro, principalmente quando o monopólio não é natural e quando também não existe agência reguladora para cobrar investimentos e estipular tarifas, o resultado é esta aberração apontada no trabalho. Portanto, se não houver cobrança do Poder Público o investimento na qualidade de vida dos habitantes locais será mínimo por parte dessa elite, os habitantes locais terão somente que respirar fumaça e poeira de caminhão e andar em ruas muito depredadas.

5.2 PLANO DE IMPLANTAÇÃO

O Plano de Implantação pressupõe três passos fundamentais, quais sejam: Campanhas Educativas junto aos Motoristas; Divulgação ampla junto à imprensa local; e, Blitz de Trânsito, por avenidas estratégicas da cidade. Estes passos serão complementados com construção de pátios de estacionamento de caminhões, cuja construção e administração serão de responsabilidade do poder público.

O primeiro passo será, então, atuar fortemente em campanhas educativas aos motoristas esclarecendo quais são as regiões da cidade onde poderão transitar os caminhões da área portuária, os motoristas serão convidados para uma série de palestras em local determinado pela Prefeitura.

O Departamento Municipal de Trânsito também deverá entrar em contato a imprensa local como os jornais impressos: *Folha do Litoral*, *Gazeta Parnaguara* e com o único programa televisivo local chamado *Voz do Litoral*, orientando a população da cidade sobre a existência da lei 3039/09 e esclarecendo que os caminhões, principalmente, das duas cooperativas da cidade, estão proibidos de transitar em vários locais da cidade.

A terceira etapa consiste na realização de blitz de trânsito em avenidas estratégicas, sendo possível uma ação conjunta com a Polícia Militar para orientar os motoristas infratores que trafegarem por tais locais, passível de multa por um mês, todo o caminhão flagrado transitando em local terá sua placa registrada e enviada para um banco de dados.

Cada semana a Guarda Municipal irá escolher um bairro para visitar. Deverão ser levados em cada operação cinco motos e dois carros, num total de quinze agentes. Toda vez que for flagrado um caminhão das cooperativas transitando em locais proibidos, o motorista sofrerá a punição de advertência e a placa do caminhão será enviada para o mesmo banco de dados dos orientados. Caso o caminhão não esteja registrado como “orientado”, o motorista será orientado. Na segunda vez será advertido e na terceira vez será multado.

A Guarda não será acusada de intransigência, ela só estará autuando os motoristas na terceira vez que forem pegos. Dará tempo para que as lideranças das Cooperativas tomem medidas e reformem ou construam seus pátios.

Será utilizada ampla divulgação pelos meios de comunicação para que os cidadãos utilizem o telefone 156 para denunciar os abusos cometidos pelos caminhoneiros.

Caso o desrespeito ainda continue, a solução definitiva será a construção de pátios de estacionamento de caminhões por parte do poder público em conjunto com a iniciativa privada, sendo cobradas tarifas para estacionar no pátio. Nas duas Cooperativas temos quase mil caminhões, sem contar os caminhões locais que muitas das vezes ficam estacionados em postos de combustível sem nenhuma segurança. É uma “mina de ouro” que só está esperando sua implantação. Contudo, o Departamento Municipal de Trânsito deverá atuar pesado na fiscalização para que o programa dê certo, pois é mais fácil e barato, principalmente, para as duas cooperativas deixarem seus caminhões nas ruas, em frente das casas dos moradores locais, do que pagar estacionamento em pátios particulares. O pátio piloto será cercado, contando com pavimentação, banheiros e guarita, para posteriormente serem oferecidos serviços como lavanderia, restaurante, sala de descanso para os motoristas, sala de lazer, oficina mecânica, borracheiro e vendas de peças aos caminhoneiros. Um convênio com os SEST/SENAT seria uma ótima alternativa.

5.3 RECURSOS

O “custo Brasil” é elevado pelo sistema de monopólio que é apresentado através das cooperativas no Porto de Paranaguá, o ideal é a privatização e acesso à livre concorrência por outras empresas interessadas na prestação do serviço porque não se trata de um monopólio natural. Não sendo possível a liberação deste mercado por conta do alto grau de corporativismo e sendo mantido o monopólio, as cooperativas devem arcar com a maioria dos custos.

Uma nova lei será necessária autorizando a Prefeitura na cobrança de uma taxa adicional para recuperação da malha viária no município, eles devem pagar pelos danos causados. Com certeza, mesmo com rigor das fiscalizações, muitos motoristas continuarão infringindo a lei, fazendo a arrecadação aumentar com as multas, caso as campanhas educativas não tenham surtido os efeitos desejados.

As verbas com arrecadação das multas servirão para investimentos em melhorias na sinalização, compra de equipamentos para a Guarda Municipal, contratação de pessoal e pavimentação das ruas mais afetadas pelo trânsito de caminhões fora da área portuária. Outro ponto importante é que os pontos na carteira deverão obrigatoriamente ir para motoristas filiados às cooperativas, pois não poderemos dar margem para que outras pessoas não ligadas às mesmas *vendam* pontos na sua carteira para que motoristas das cooperativas possam se livrar da suspensão do direito de dirigir, caso sejam autuados sem abordagem.

Será necessária a nomeação de mais quinze guardas municipais, através de concurso público, para suprir a demanda e a compra de mais três viaturas. O plano de carreira da Guarda Municipal deverá ser abruptamente melhorado com um aumento salarial robusto, principalmente para os agentes lotados no Departamento Municipal de Trânsito através de gratificações por desempenho.

5.4 RESULTADOS ESPERADOS

Reduzir consideravelmente o trânsito de caminhões pesados pelos bairros de Paranaguá, se possível zerar as ocorrências.

Recuperar 100% das principais avenidas onde o trânsito de caminhões é proibido da cidade com investimento em recuperação da pavimentação, recapar as ruas dos bairros e investir em pavimentação das ruas de terra. Melhorar a qualidade de vida de toda a população local, através de um melhor planejamento urbano de qualidade.

Muitas vidas serão salvas e haverá alguma distribuição da renda para a população local, pois a mesma está muito concentrada nas mãos dos *nobres* cooperados.

5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO

Os problemas oriundos da prática de restrição e rigor de controle não agradarão muitas pessoas ligadas às Cooperativas, principalmente os beneficiados com o atual “estado de coisas”. Quem lucra alto com a destruição das vias urbanas da cidade são pessoas com forte influência política, tanto dentro da cidade como na capital do Estado do Paraná.

O perigo de fracasso será grande por interferência de atores que lutarão em resistência às novas medidas. Há o grande risco da alienação dos motoristas e “simpatizantes” das cooperativas, unidos para uma sessão de quebra-quebra e violência contra a Guarda Municipal, sem contar os inúmeros ataques políticos contra quem cumpre seu dever corretamente. Também há o perigo de paralisação parcial ou total das atividades de transporte na cidade, ocasionando grande prejuízo econômico para todo o Estado do Paraná, caso outras empresas sejam contratadas para realizarem os serviços de transporte pelos operadores portuários, é muito provável que os cooperados bloqueiem a entrada da cidade com os seus quase 800 caminhões, não deixando ninguém entrar ou sair.

Haverá desgaste político do gestor público que ousar enfrentar as lideranças locais apoiadoras das Cooperativas, a população também pagará um alto preço num primeiro momento com os levantes, o prejuízo econômico momentâneo será inevitável. Medidas policiais na prevenção da depredação do bem público deverão ser firmes, o Ministério Público poderá ser um grande parceiro na implantação medidas.

6 CONCLUSÃO

Procurou-se nesse estudo demonstrar como é sumamente importante que o crescimento econômico venha seguido de crescimento na parte social e na melhoria na qualidade de vida das pessoas, o que não vem ocorrendo na cidade Paranaguá.

Somente com planejamento a cidade e o porto poderão conviver, as cidades portuárias não poderão continuar reféns de atores que exploram suas atividades sem se preocuparem com a diminuição do Custo Brasil e com o bem estar de suas populações locais. No entanto, apesar dessa ocupação instalada, ainda é possível planejar e desenvolver ações corretivas nos aspectos culturais e sociais existentes

no município através de um melhor gerenciamento administrativo e operacional dos órgãos competentes.

Constatamos que as mudanças são possíveis, basta melhor boa vontade dos atores envolvidos e investimento nas vias públicas para que possamos trafegar nas ruas locais com conforto e segurança.

Serão entregues cópias do trabalho no Departamento Municipal de Trânsito e Câmara Legislativa de Paranaguá.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição**: Republica Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, Centro Grafico, 1988.

CÂMARA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ. Disponível em: <<http://www.cmpgua.com.br/>>. Acesso em: 28 maio 2011.

CELSO, Franco. **Trânsito como eu entendo**: a ciência da mobilidade humana. Rio de Janeiro: E-Papers, 2008.

COOPADUBO. Disponível em: <http://www.coopadubo.com.br/>. Acesso em: 03 jun. 2011.

COOPANEXOS. Disponível em: <<http://coopanexos.com.br/>>. Acesso em: 02 jun. 2011.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

FERREIRA, Aurélio B. H. **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 4. ed. Curitiba: Positivo, 2009.

A FOLHA do Litoral, v.11, n.3348.

HACK, Érico. **Noções preliminares de Direito administrativo e Direito tributário**. Curitiba: IBPEX, 2006.

LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. Sanção e coação: a organização da sanção e o papel do Estado. **Jus Navigandi**, Teresina, v.7, n. 58, 1 ago. 2002.

MALMEGRIN, Maria Leonídia. **Gestão operacional**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília] : CAPES : UAB, 2010.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

PARANAGUÁ. Lei nº 3039/09, de 18 de dezembro de 2009 **Altera dispositivos da Lei nº 1.913, de 29 de dezembro de 1995, que dispõe sobre o trânsito e tráfego de veículos pesados e veículos em condições especiais limitando a capacidade de carga.**

PORTOS DO BRASIL. Paranaguá. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil/texto.php?cod=3&txt=3587>> . Acesso em: 01 maio 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ. Disponível em: <<http://www.paranaguap.pr.gov.br/>>. Acesso em: 25 jul 2011.

SEVERINO, Antonio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. rev. e a mpl. São Paulo: Cortez, 2007.

SOARES, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC)**: análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno. 184f. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Defesa: Curitiba, 10/08/2009, 2009. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1884/21093>>. Acesso em: 01 ago 2011.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. **Metodologia de estudo e de pesquisa em administração**. Florianópolis: UFSC; Brasília: CAPES, 2009.

ANEXO**Questionário TCC – População em geral**

1. Como o senhor(a) avalia as condições das vias urbanas de Paranaguá?

- 1 – Ótimas
- 2 – Boas
- 3 – Regulares
- 4 - Péssimas

2. Em sua opinião, como estão as condições de trânsito pelas vias urbanas de Paranaguá?

- 1 – Ótimas
- 2 – Boas
- 3 – Regulares
- 4 - Péssimas

3. Como o senhor(a) avalia a atuação do DEMUTRAN através da Guarda Municipal na fiscalização do trânsito de caminhões pelos bairros.

- 1 – Ótima
- 2 – Boa
- 3 – Regular
- 4 - Péssima

4. O senhor(a) sabia que existe uma lei municipal que restringe o acesso dos caminhões pesados aos bairros residenciais de Paranaguá?

- 1 – Sim

2 – Não

5. Na sua opinião o que deveria ser feito para minimizar os impactos do trânsito de caminhões pelas vias da cidade de Paranaguá?

- 1 – Liberar o trânsito e investir pesado em pavimentação
- 2 – Proibir e investir pesado em pátios para estacionamento
- 3 – Deixar do jeito que está