



CURSO PÓS GRADUAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

PROJETO DE INTERVENÇÃO: PROPOSTA DE MELHORIA PARA O  
TRÂNSITO DE SÃO LUIS/MARANHÃO

São Luis

2012

**Paulo Fernando Trindade e Brito**

PROJETO DE INTERVENÇÃO: PROPOSTA DE MELHORIA PARA O  
TRÂNSITO DE SÃO LUIS/MARANHÃO

Trabalho referente ao Projeto de intervenção do trânsito de São Luis, realizado para finalização de curso de pós graduação em Gestão Pública realizada no Instituto Laboro – Estácio de Sá, sob coordenação da Professora Monica Gama.

São Luis

2012

## SUMÁRIO

1-Apresentação .....	
2- Justificativa .....	
3- Objetivos .....	
3.1 Objetivo Geral .....	
3.2 Objetivos Específicos.....	
4 - Metodologia .....	
5- Cronograma de Atividades.....	
6- Diagnóstico .....	
7- Análise SWOT.....	
8- Conclusões.....	
Referências	
Anexos	
Apêndices	

## 1- APRESENTAÇÃO

Certamente a formação curricular de quem se propõe a analisar e, por conseguinte, sugerir melhorias ao trânsito de uma cidade, é fator balizar para a construção de uma boa proposta. Assim, não basta apenas ser parte integrante do ambiente, vislumbra-se ainda a necessidade de interpretá-lo, e para tal, pressupostos a priori são substancialmente importantes, tais como a experiência e formação acadêmica.

Deste modo, além dos conhecimentos adquiridos nas diversas disciplinas ministradas no decorrer da pós graduação em Gestão Pública, utilizou-se como base as experiências adquiridas na formação acadêmica em Letras, Arquitetura e Urbanismo (atualmente cursando), assim como nos cursos Instrutor Teórico Prático de Trânsito pelo DETRAN-MA, Examinador de Trânsito, Diretor de Ensino de Trânsito, Condutor de Veículos Rodoviários e Transporte de Produtos Perigosos ministrados pelo SEST/SENAT.

Outros conhecimentos bases deste trabalho acadêmico provêm das experiências adquiridas em mais de dez anos atuando na formação de condutores no Centro de Formação de Condutores Capital Ltda. e na CFC Lírio dos Vales como instrutor teórico e prático de trânsito. Do mesmo modo as experiências herdadas no serviço público nos seis anos trabalhados na Divisão de Transportes do Tribunal de Justiça do Estado do Maranhão expandiram os conhecimentos práticos sobre a logística de transportes vistos sobre a óptica de uma instituição pública.

Portanto ao elaboramos este projeto de intervenção que se apresenta como proposta de melhoria para o trânsito de São Luís do Maranhão, os conhecimentos acadêmicos e as experiências de trabalho e ensino foram grandes fontes de material para a estruturação do que aqui apresentamos.

O trânsito nas grandes cidades brasileiras vem se tornando um tormento para as pessoas, com grandes perdas de tempo, dinheiro, saúde, além de aumento da poluição, de acidentes, mortes e feridos. O transporte em veículos particulares nas grandes cidades brasileiras atualmente é sinônimo de irritação, trânsito parado e muitos outros tipos de malefícios. Quais são as razões da

existência de tantos veículos nas nossas cidades? O que deve ser feito para melhorar o trânsito e a qualidade de vida das pessoas? Quais são os custos do trânsito para a sociedade brasileira? (Marcos Cintra-artigo datado de 12/04/2010-Jornal O Globo).

De acordo com a Fundação Getúlio Vargas “é notório que o trânsito no Brasil é responsável por um elevado custo para a sociedade brasileira, ou seja, a diferença entre o que se gastaria ou deixaria de ganhar na existência do trânsito e na ausência do mesmo é extremamente alta”. Somente na cidade de São Paulo, de acordo com um estudo da Fundação, o trânsito provoca uma perda de R\$ 26,8 bilhões por ano, representada somente pelo tempo perdido que deveria ser despendido em atividades produtivas. Se forem considerados os custos adicionais com combustíveis, o stress e as doenças derivadas deste, a poluição, os acidentes e outros custos seria um valor muito maior. Segundo algumas estimativas, as pessoas na capital paulista passam, em média, dois dias de cada mês no trânsito. Em outro estudo, o economista Marcos Cintra estimou que os congestionamentos em São Paulo geram um prejuízo de cerca de R\$ 33,0 bilhões.

Segundo o órgão que cuida do trânsito no Brasil (Denatran), “no mês de abril de 2009 existiam no Brasil 32,7 milhões de automóveis, 11,4 milhões de motocicletas e 407,6 mil ônibus. No ano de 1999, dez anos atrás, esses números eram 18,8 milhões, 3,0 milhões e 243 mil, respectivamente. O aumento de veículos nessa magnitude em tão pouco tempo nas estradas e nas ruas de nossas cidades só poderia levar a isso: caos, sofrimento, perdas, atraso para o progresso do país e aumento do custo no Brasil”.

Existe a necessidade mais que urgente do incentivo ao transporte público e investimentos que elevem a quantidade e a qualidade dos trens, metros e ônibus. Infelizmente, atualmente os investimentos mais significativos existentes são direcionados para os transportes de veículos particulares, deixando para segundo plano o transporte público, chamado de transporte de massa. (Fabian Simon-Fundação Getúlio Vargas)

Se existisse um transporte público decente e eficiente, certamente existiria muito menos trânsito, muito menos poluição, muito menos perdas para a

economia, muito menos acidentes, e o que é o mais importante, muito menos mortes nas ruas e estradas do Brasil.

Na cidade de São Luis o mesmo vem acontecendo. O aumento excessivo de veículos particulares é gritante, tendo em vista as facilidades de aquisição dos mesmos, dadas pelas concessionárias, para evitarem pátios cheios e acúmulo de veículos parados. Além do incentivo do Governo que zera o IPI para que as pessoas possam adquirir seus veículos com preços mais atrativos. Levando em consideração que os transportes em massa (ônibus) não oferecem conforto, segurança, e não são confiáveis quanto aos horários, se tornou este meio de transporte, pela própria propaganda um transporte obsoleto e que é para classes mais baixas e de pouca renda; voltando a mentalidade da população para aquisição de veículos próprios a qualquer custo. Temos assistido nos últimos dois meses propagandas políticas anunciando o metrô de São Luis, um trem totalmente superfície que atingiria um percentual alto de habitantes com maior qualidade. Bem sabemos que o custo para construção de vias próprias para este meio de transporte, além do custo da construção dos próprios trens que não são feitos no Brasil, tem custos altos e o tempo de construção não é tão curto como é colocado para população. Sabemos que é campanha política para as eleições de outubro, onde os interesses políticos vem em primeiro lugar e acima de qualquer interesse popular. Temos como exemplo o Metrô de Salvador que tem uma obra que se arrasta a mais de 12 anos, e até a presente data não atende a população baiana com um custo de mais de 3,7 bilhões de dólares segundo conversa com o diretor de transportes de Salvador Hamilton Castro.

Antes de se pensar em instalar um meio de transporte como o metrô que com certeza atingiria grande parte da população e minimizaria os problemas dos transportes em massa, os governantes juntamente com as empresas de ônibus da cidade, deveriam elaborar um projeto para melhoria dos transportes em massa, onde esta mentalidade de ser o mesmo transporte para classes menos privilegiadas cairia além dos governantes pensarem em projetos de viadutos e de melhoria do trânsito elaborando sinalização nas vias, que são estreitas e que dificultam o tráfego de tantos veículos na cidade.

Este trabalho de intervenção vem apresentar um projeto de intervenção do trânsito de São Luis propondo algumas alternativas para melhoria da qualidade do mesmo conseqüentemente a melhoria de vida da população.

## **2- JUSTIFICATIVA**

A construção de grandes projetos viários nas capitais brasileiras não garante a solução dos problemas no trânsito das cidades, pois, a cada ano, milhões de automóveis chegam às ruas, na sociedade brasileira, pois existe a cultura de que os carros particulares são o melhor meio de transporte e, além do mais, os governantes precisam criar e incentivar novas formas de locomoção. (Jornal A Tarde – Salvador –BA; Coluna de M. Celestino 15/05/2010)

Segundo a Fundação Getúlio Vargas “embora a crise financeira tenha afetado drasticamente todas as economias do mundo, o mercado de automóveis nacional encontra-se aquecido”. Com isenção do IPI – concedido pelo governo, financiamentos a perder de vista, parcelas tentadoras e moeda estável, as concessionárias comemoram todos os anos recordes de vendas. O que por um lado é bom, pois gera emprego e renda; por outro, agrava, ainda mais, o trânsito das grandes metrópoles. Alguns especialistas no assunto afirmam que se a frota continuar crescendo dessa forma, em pouco tempo, o sistema viário das grandes capitais entrará em colapso, parando num gigantesco engarrafamento, o que comprometerá seriamente a economia do país.

Além disso, para complicar ainda mais a situação segundo o mesmo estudo da Fundação, todos os setores da sociedade são estimulados a comprar carro. Com investimentos significativos em propaganda, as montadoras disseminam a cultura de que carro particular é sinônimo de liberdade e independência, ou seja, o melhor meio de locomoção. Alguns comerciais chegam a afirmar que “para conquistar a tão sonhada felicidade é preciso adquirir o novo modelo da empresa”. Para piorar, existe uma resistência muito grande das pessoas em relação ao transporte urbano, também não existe publicidade falando da importância do uso e o funcionamento do mesmo é precário. Enfim, grande parte

da população acredita que transporte de massa é destinado às pessoas de baixa renda.

Para amenizar o caos existente, segundo pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro, “algumas das grandes cidades estão buscando formas alternativas para resolver o problema”. No Rio de Janeiro, por exemplo, uma das soluções encontradas foi investir no aumento das ciclovias. A população foi conscientizada e aderiu à idéia. Os adeptos notaram a melhoria do ar, a diminuição dos engarrafamentos e o que é mais importante: melhorou a qualidade de vida. A exemplo do Rio, São Paulo tem investido na expansão das linhas do metrô, ampliação dos corredores de ônibus, melhoraria na integração entre ônibus e metrô, criação de ciclovias e também massificado ainda mais o rodízio de carros. Mas, infelizmente, tudo isso é pouco diante dos quilométricos engarrafamentos.

Para os pesquisadores da Fundação Getulio Vargas “a solução para os problemas viários das grandes cidades deve ser pensado em três frentes. A primeira delas é a diminuição da crescente quantidade de carros que chegam as ruas diariamente, o que piora ainda mais o problema; a segunda é diminuição do preconceito da população em relação ao transporte urbano e, por último, os governantes devem assumir o compromisso de um grande e organizado esforço nacional em prol de um trânsito seguro, organizado e eficiente, onde o cidadão brasileiro seja o maior beneficiado”.

Para elaboração deste Projeto, fora feito em primeiro lugar uma pesquisa para verificar a qualidade das vias urbanas e do transporte urbano em massa da capital São Luis através de conversas com usuários e conhecimentos próprios. Fora utilizada a tabela de SWOT para analisar a viabilização do projeto e entrevista com Diretor de Trânsito do Estado da Bahia.



### **3 - OBJETIVOS**

#### **3.1- GERAL**

Elaborar um projeto de intervenção visando melhoria do trânsito nas vias urbanas de São Luis a partir do levantamento da situação atual.

#### **ESPECIFICOS**

Objetiva:

- Fazer um levantamento da situação atual do trânsito em São Luis;
- Levantar informações acerca do fluxo de veículos nos órgãos responsáveis pelo controle de tráfego;
- Diagnosticar os problemas do trânsito na capital;
- Definir estratégias mais adequadas para a implantação do Projeto a luz do referencial teórico.

### **4- METODOLOGIA**

Para a execução deste trabalho, foi desenvolvida uma metodologia com pesquisa de campo para coleta de dados junto aos órgãos competentes analisando-os para o Projeto e utilização das ferramentas aplicáveis às análises para o diagnóstico e elaboração do projeto; além de questionários feitos com a população que auxiliou nos dando subsídios para elaboração do projeto e fazendo com que obtivesse uma visão mais global do processo em estudo. Além disto, realizamos pesquisas em sites dos órgãos responsáveis no processo de controle de trânsito, pesquisas bibliográficas; análise de documentos necessários para a implantação de estratégias, procedimentos e formas de melhoria do transporte urbano em massa, análise SWOT. Realizamos uma pesquisa para medirmos a qualidade e grau de satisfação dos usuários das vias e transporte em massa, aplicando o diagrama de Ishikawa (espinha de peixe) para melhor visualização; bem como apontar dentro de uma forma global, os motivos que levam visivelmente o caos no trânsito não só da capital São Luis como também em

todas as capitais do Brasil, fazendo uma leve comparação com alguns projetos realizados fora do Brasil e que atingiram sucesso.

## 5 - CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

ATIVIDADES	QUEM FARÁ	OBJETIVO	OBSERVAÇÃO
Pesquisa campo	Paulo Fernando	Elaboração	Realizado
Revisões	Paulo Fernando	Ortografia/formatação	Realizado
Entrevistas	Paulo Fernando	Dados e informações	Realizado
Diagnósticos	Paulo Fernando	Dados e informações	Realizado
Finalização	Paulo Fernando	Digitação e correções	Realizado

## 6 - DIAGNÓSTICO

Há 10 anos, você conseguia trafegar em qualquer avenida com muita tranquilidade, desenvolvendo até 80 km/h nos horários de pico. Hoje, essa é uma missão impossível. Para rodar em São Luís, você precisa ter no carro um 'box' com dezenas de CDs para ouvir uma boa música e diminuir o estresse. Caso contrário, você enlouquece, foi o que nos falou um taxista com mais de 35 anos de profissão Sr. Luis Carlos Azevedo. E é assim que iniciamos o diagnóstico do trânsito em São Luis.

A "loucura do trânsito" na capital maranhense é fruto do aumento expressivo do número de veículos na frota. Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão (Detran), nos últimos 20 anos, a quantidade de veículos (incluindo carros, motos, side-car's, caminhões, entre outros) rodando na capital aumentou 558,93%. Em 1988, 31.422 automóveis estavam emplacados na cidade. Neste ano, esse número saltou para 207.051 veículos. Somente para se ter uma idéia do aumento da quantidade de veículos, em 1989, estavam sendo emplacados, em média na capital, 30 automóveis por dia ou aproximadamente

940 por mês. Hoje, a média de veículos emplacados diariamente chega a 48 veículos ou 1.453 por mês.

Conforme os dados do Detran, o crescimento exponencial do número de veículos rodando em São Luís é um fenômeno exclusivo dos últimos quatro anos, período em que, justamente, não houve nenhuma grande obra de intervenção no trânsito da capital. Entre o ano de 1991 e 2004, foram emplacados, em média, 5.908 veículos. Já entre 2004 e 2007, a média anual de automóveis emplacados na cidade praticamente dobrou. Entre 2004 e 2007, essa média anual passou a ser de 11.403 veículos. Ano passado, inclusive, São Luís bateu o recorde histórico de veículos emplacados. Foram aproximadamente 20 mil automóveis novos que ganharam as ruas.

Ainda segundo o levantamento do Detran, entre 2000 e 2007, a população de São Luís, conforme o IBGE, passou de 870.028 habitantes para 975.515, um crescimento de 12,12% em sete anos. Já a quantidade de carros nas ruas, aumentou de 125.102 unidades, em 2000, para aproximadamente 203 mil, conforme estimativas do Detran, um incremento aproximado de 60%. Ou seja, o crescimento percentual da frota circulante em São Luís foi seis vezes maior que o de habitantes.

Tanto veículo assim nas ruas provoca, logicamente, vários engarrafamentos na cidade. Pontos que há menos de cinco anos eram considerados uma alternativa de tráfego, hoje sofrem problemas de congestionamentos até em horários não considerados de pico. Entre os principais, estão a Avenida dos Holandeses, a Avenida Marechal Castelo Branco, a Avenida Jerônimo de Albuquerque, Avenida Guajajaras até o retorno da Forquilha e, até mesmo, a Avenida dos Africanos. (Detran)

Fizemos uma pesquisa mais aprofundada da problemática destes congestionamentos, fazendo equiparação entre os horários de picos e horários considerados com fluência melhor. Elaboramos uma tabela com quilometragem de distância e o tempo gasto em horários de Picos e horários normais para que possamos ter mais subsídios no projeto de intervenção do trânsito em São Luis.

Avenidas	Extensão	Horário Pico	Horário normal	Diferença tempo gasto
Holandeses	26,6km	2 horas	1h 15 min	45 minutos
Guajaras	6,3km	2horas 30m	50 minutos	1 hora
Africanos	12,63km	2horas 10m	1hora	70 minutos
Daniel de La touche	7,0km	1hora 30m	25 minutos	65 minutos

Podemos perceber que muitas vezes pequenas distâncias levam muito tempo para serem percorridos em virtude da quantidade de veículos que percorrem as vias. Existem pontos como a UFMA que todos os dias, após as 18 horas formam engarrafamentos enormes, em virtude das filas que os estudantes fazem para entrar no estacionamento da Universidade, a saída de funcionários da Vale e a chegada de veículos oriundos da BR. Como a barragem do Itaqui Bacanga não possui mais de duas vias de cada lado afunilando o trânsito, criando um congestionamento que muitas vezes levam os motoristas a passarem de 1 a 2 horas parados.

Outro ponto que podemos perceber é o trafego na ponte que liga os bairros IPASE e Vila Ivar Saldanha que possui uma extensão de 700 metros que contabilizamos em dia de feriado um tempo médio de 8 minutos apenas para atravessar a ponte, isso porque o transito não estava parado e os carros fluíam com certa dificuldade. Levar 8 minutos para percorrer 700 metros significa que se leva 87,5 segundo para andar 1 metro. Se isto for calculado em maiores proporções os motoristas acabam perdendo mais de 2 horas apenas no trânsito das vias da cidade.

Realizamos pesquisa para conhecimento da satisfação dos usuários, explicitando em um diagrama de Ishikawa que poderá nos auxiliar a evidenciar a problemática ou a definir as metas para que possamos elaborar um grafico para esta intervenção do projeto em questão.

O Diagrama de Ishikawa, também conhecido como "Diagrama de Causa e Efeito" ou "Espinha-de-peixe", é uma ferramenta gráfica utilizada pela

Administração para o Gerenciamento e o Controle da Qualidade (CQ) em processos diversos de manipulação das fórmulas. Este diagrama também é conhecido como 6M, pois, em sua estrutura, todos os tipos de problemas podem ser classificados como sendo de seis tipos diferentes:

- Método
- Matéria - prima
- Mão – de –obra
- Máquinas
- Medição
- Meio ambiente

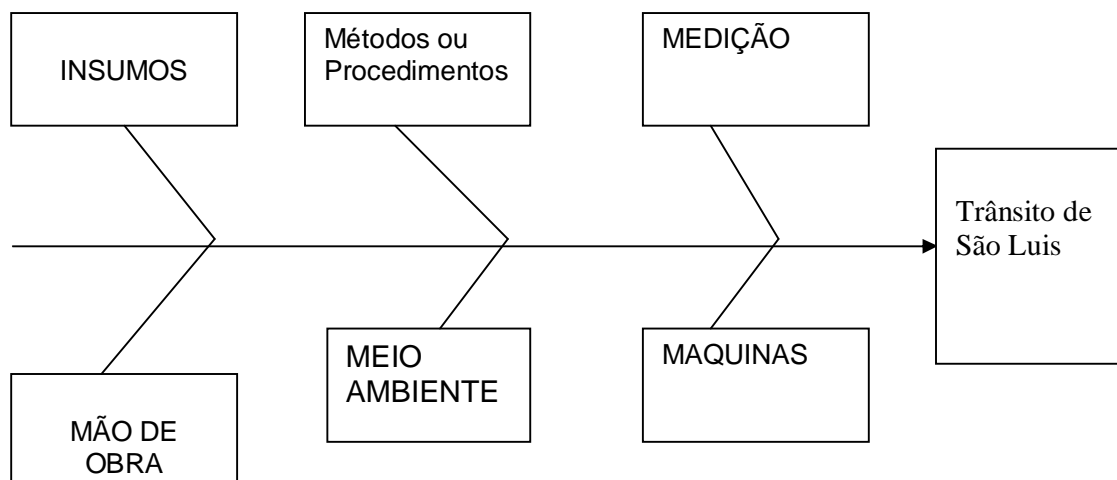
Este sistema permite estruturar hierarquicamente as causas potenciais de determinado problema ou oportunidade de melhoria, bem como seus efeitos sobre a qualidade dos produtos. Permite também estruturar qualquer sistema que necessite de resposta de forma gráfica e sintética. (Wikipédia- pesquisado em 20/05/2012)

Razões para utilizar este diagrama

- Para identificar as informações a respeito das causas do seu problema.
- Para organizar e documentar as causas potenciais de um efeito ou característica de qualidade.
- Para indicar o relacionamento de cada causa e subcausa as demais e ao efeito ou característica de qualidade.
- Reduzir a tendência de procurar uma causa "Verdadeira", em prejuízo do desconhecido, ou esquecimento de causas potenciais.

Benefícios dados por sua utilização

- Ajuda a focar o aperfeiçoamento do processo
- Registra, visualmente, as causas potenciais que podem ser revistas e atualizadas.
- Provê uma estrutura para o brainstorming.
- Envolve todos.



#### ANÁLISE DO DIAGRAMA:

- Insumo – não referente
- Mão de obra- não referente
- Métodos e procedimentos- referentes
- Medição- não referente
- Equipamentos- não referentes

#### Métodos e Procedimentos

O que	Como	Quem	Onde	Para que	Quando	Quanto Custa
Melhoria nos métodos de transporte em massa	Através de aquisição de novos ônibus e construção de meios de transporte como metrô	Governo Estadual, Prefeitura e Governo Federal	Na cidade de São Luis	Para minimizar o caos nas vias, avenidas e ruas da capital	No ano de 2012	A ser orçado

O projeto para a intervenção do transporte na Capital de São Luis será realizado em etapas conhecidas como gerenciamento do projeto, escopo do projeto, cronograma, análise e finalização.

Com os dados colhidos para o diagnóstico e definição da problemática através do gráfico acima (ISHIKAWA) apresentado, chegamos a conclusão de que um dos maiores problemas no caos do trânsito da cidade de São Luis se dá ao método e procedimento utilizados pelos governos que dificulta a utilização dos meios de transporte em massa e facilita a aquisição de automóveis particulares, além do baixo investimento nas vias públicas que se encontram em estado de caos urbano, cheias de buracos e de difícil acesso para os motoristas, bem como não existindo uma logística adequada para a manutenção das vias, sendo estas feitas em horários inadequados pelos órgãos competentes muitas vezes bloqueando o fluxo dos carros causando transtornos e aumentando o tempo de percurso. A construção da via expressa que já se encontra em fase adiantada facilitará um pouco o trânsito entre Renascença e Bequimão; porém não apenas estes trechos necessitam de melhorias. Uma das intervenções do projeto seria a construção de viadutos na Avenida Holandeses, facilitando assim o tráfego dos automóveis, bem como a construção de uma via exclusiva para ônibus, como fora feito nas capitais de Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, seria também necessário de suma urgência a ampliação da via Litorânea o que ligaria todo litoral de São Luis, tornando a via uma opção de escape de engarrafamentos; além da criação da via exclusiva para ciclistas que hoje em São Luis também tem um número elevado de adeptos, porém com o caos no trânsito muitos acidentes são causados em virtude dos ciclistas terem que se infiltrar entre os carros nas vias por não terem uma via exclusiva. Podemos observar que muitos pontos não existem rotas de fugas (acostamentos) como o caso das pontes Jose Sarney, Tribuzi, entre outras que por não possuírem tais rotas, quando acontece um acidente ou um carro apresentar problemas, não tem para onde deslocar os automóveis, causando engarrafamentos intermináveis até que os envolvidos possam ser retirados do local. A construção de vias para metrô ou trem leve como é chamado atingiria uma grande parte da população se fosse de abrangência ampla, atingindo os bairros menos favorecidos. Porém antes da inclusão deste

meio de transporte em massa se faz necessário de início à melhoria das vias, que possuem buracos enormes em toda a cidade, provocando graves problemas aos motoristas e pedestres. Causando perdas substanciais para os mesmos.

Outro ponto a ser levantado é a conscientização dos pedestres que insistem em atravessar as vias fora das faixas estipuladas para eles muitas vezes colocando em risco a suas vidas e a de outros. É fato que em muitos lugares as faixas já estão desbotadas e não aparecem mais no chão, cabendo à prefeitura sinalizar melhor para poder exigir a utilização das mesmas, como também é fato que muitas vias as calçadas servem de estacionamento para automóveis, dificultando a passagem dos pedestres. Existem países como Estados Unidos e Alemanha que cobram multa do pedestre que não atravessar na faixa destinada a eles bem como não estacionar suas bicicletas nos lugares apropriados. Outro ponto alto da obediência do trânsito nestes países é a intolerância quanto aos estacionamentos proibidos. Carros estacionados em locais proibidos são sumariamente rebocados tendo o condutor que apresentar-se munido de documentação do veículo para retirada do mesmo mediante pagamento de fiança. Além de um corpo de policiamento municipal de trânsito competente e em quantidade que abrange toda a metrópole atendendo aos bairros e avenidas de fluxo maior.

## **7- ANÁLISE DE SWOT**

A **Análise SWOT** “é uma ferramenta utilizada para fazer análise de cenário (ou análise de ambiente), sendo usado como base para gestão e planejamento estratégico de uma corporação ou empresa, mas podendo, devido a sua simplicidade, ser utilizada para qualquer tipo de análise de cenário”. (Porter-Wikipédia site visitado 21/05/2012)

### **Objetivos**

- Efetuar uma síntese das análises internas e externas;
- Identificar elementos chave para a gestão da empresa, o que implica estabelecer prioridades de atuação;



- Preparar opções estratégicas: Riscos/Problemas a resolver.

A Matriz SWOT deve ser utilizada entre o diagnóstico e a formulação estratégica propriamente dita.

A aplicação da Análise SWOT num processo de planeamento pode representar um impulso para a mudança cultural.



- FORÇAS- Uma das maiores forças para este projeto é a melhoria do transporte urbano em massa, tornando a capital mais acessível não só para a população que utiliza os mesmos como também a diminuição de automóveis particulares, minimizando os transtornos no horário de pico, tendo em vista a localização dos terminais que abrangem bem as distâncias da cidade.

- FRAQUEZA- A maior fraqueza que encontramos para o projeto é a mentalidade da população que possui automóvel particular de que o uso de transportes em massa é para população de classe baixa, uma cultura antiga e retrograda; além da propaganda em massa para aquisição de automóveis bem como as facilidades para tal.

-OPORTUNIDADES- A cidade de São Luis por ser uma capital turística, muito procurada pelos estrangeiros é prejudicada pela dificuldade de acesso que se apresenta hoje nossa capital. Iniciando do aeroporto que se encontra em estado precário bem como a dificuldade de locomoção dos turistas. Em havendo a intervenção do projeto e melhoria da qualidade do transporte da capital, haveria melhoria de acesso dos turistas bem como melhor visibilidade da cidade no ramo turístico exterior.

- AMEAÇAS- São muitas as ameaças para que este projeto não alcance seu objetivo geral, uma delas é o não comprometimento dos órgãos estaduais e municipais para que o projeto seja bem sucedido. Outra ameaça são as empresas de transporte urbano, colaborar com o projeto no que tange respeito à aquisição e melhoria dos ônibus que rodam na cidade. Outra ameaça é a troca de governo, que poderá dificultar a continuidade do projeto.

## **8 - CONCLUSÕES**

Após diagnóstico minucioso, entrevistas e visita em loco, para a intervenção do projeto de melhoria no transito e em São Luis, algumas recomendações se fazem necessárias, visto que é um processo longo e demanda comprometimento de diversas áreas e estâncias governamentais e empresas privadas.

Para que o projeto seja viável e tenha sua implantação que favoreça à população, é necessário a criação em primeiro lugar de propaganda em massa que minimize o preconceito da utilização dos transportes em massa, desfazendo a cultura de que é para utilização de classes mais baixas. Demonstrar como ocorre nos Estados Unidos e Europa onde toda população utilizam o metrô como meio de transporte e ônibus visto que as distâncias percorridas são grandes, o custo de combustível alto e os mesmos são seguros para população e pontuais. Esta propaganda em massa deverá ser feitas através dos meios de comunicação como televisão e jornais.

Todas estas ações deverão ser voltadas à população como um todo, demonstrando com percentuais, a melhoria da poluição e da qualidade de vida.

As melhores estratégias para atingir o público é a de focalização, onde a propaganda estará voltada a se aperfeiçoar cada vez mais na área de serviço oferecido, tornando-se mais competitiva bem como a de diferenciação, onde o serviço estará sempre se especializando, oferecendo serviços de melhor qualidade e tecnologia.

A melhor maneira de inserção no mercado, bem como de diminuição de custos para as empresas e governo é de formação de consórcio com empresas estrangeiras, diminuindo assim os custos e facilitando sua aceitabilidade.

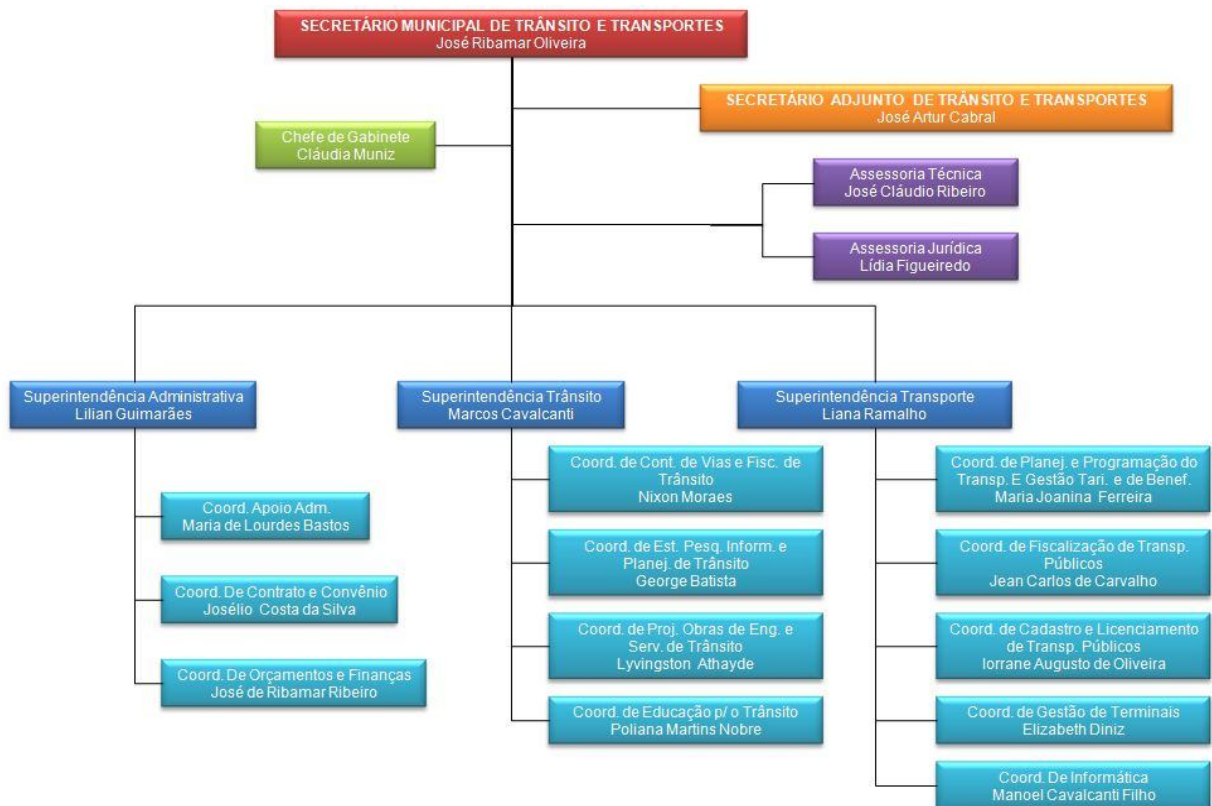
## REFERÊNCIAS

Para elaboração do presente trabalho, utilizamos as seguintes fontes;

- Site do DETRAN –São Luis, São Paulo e Rio de Janeiro
- Pesquisas realizadas através do Google nos seguintes sites:
- [www.fgv.edu.br](http://www.fgv.edu.br) (visitados nos meses de maio e junho 2012)
- [www.princeton.edu](http://www.princeton.edu); (visitados no mês de maio de 2012)
- [www.wikipedia.com.br](http://www.wikipedia.com.br); (visitado nos meses de abril / maio de 2012)
- [www.ufrj.edu.br](http://www.ufrj.edu.br); (visitado nos meses de maio e junho de 2012)
- [WWW.ibge.gov.br](http://WWW.ibge.gov.br); ( visitado no mês de maio de2012)
- Material teórico disponibilizado pelos professores.
- GRAVA, William. Tese de Doutorado defendida na Universidade de São Paulo – USP.
- Locus Científico, Vol I, IV, 2007. pp. 72-78
- Entrevista com o Diretor de Transporte de Salvador – Dr Hamilton Castro

## **ANEXOS**

## ORGANOGRAMA DA SECRETARIA DE TRANSPORTE DO MARAHO



## **APENDICES**

**RENOVAR CONSULTORIA**

Salvador, 25 de MAIO DE 2012

Sr José Ribamar de Oliveira  
Secretario de Transportes de São Luis

**APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA:**

O caos nas vias públicas de São Luis é uma máxima, que vem crescendo gradativamente ano após ano, em virtude não só do aumento dos carros particulares como também da precariedade não só das vias públicas como também dos transportes em massa, que além de não oferecerem segurança aos usuários, não possuem qualidade de serviços.

Após uma análise minuciosa do transito da capital do Maranhão, vimos através desta proposta de consultoria, apresentar opções para um projeto de intervenção no trânsito da capital bem como uma análise da qualidade do mesmo.

**OBJETIVOS DA PROPOSTA:**

- Criar uma estrutura organofuncional dimensionando as principais atividades do projeto
  
  - Avaliar o quantitativo do departamento para o projeto.
  
  - Analisar e desenhar os Descritivos de Perfil Funcional processando os devidos ajustes para otimização do seu uso.
  
  - Criar normas e procedimentos para a elaboração do projeto e processo de Recrutamento e Seleção de maneira a otimizar os resultados organizacionais.
  
  - Capacitar os gestores para a operacionalização das normas e dos procedimentos criados.
- .



**RESPONSABILIDADE PARA OPERACIONALIZAÇÃO DA PROPOSTA:**

Sr. José do Ribamar (Secretario de transporte) que ficará responsável por:

- Definir e aprovar o plano de trabalho;
- Tornar viável os recursos necessários para o desenvolvimento do trabalho;
- Promover as negociações necessárias durante o processo de implantação deste trabalho;
- Conduzir a integração entre os envolvidos do projeto.

**LÍDER** – Gestor Jose Arthur Cabral (Secretario adjunto), responsável pelas áreas envolvidas na execução do trabalho e que, posteriormente, operacionalizarão as ferramentas desenvolvidas. Ficarão responsáveis por:

- Mobilizar a equipe para viabilizar a condução do trabalho;
- Participar ativamente do diagnóstico e do planejamento das intervenções;
- Disponibilizar as informações necessárias;
- Atuar na consolidação das melhorias que forem implementadas com a execução do trabalho.

**CONSULTOR INTERNO** – Marcos Cavalcanti (Superintendente de transito) possui boa capacidade de análise e síntese, boa capacidade de interagir com as pessoas e que possua facilidade de transito para obtenção de informações necessárias ao desenvolvimento do trabalho. Ficarão responsáveis por:

- Absorver os conceitos, metodologias e ferramentas;
- Participar ativamente da organização do trabalho e realizar as atividades previstas no plano de trabalho sob a orientação e acompanhamento do consultor externo;
- Fornecer todas as informações solicitadas para a execução do trabalho;
- Induzir e facilitar o diálogo com as pessoas;
- Acompanhar e compreender as decisões tomadas ao longo do trabalho e o seu conteúdo;

- Multiplicar o conhecimento e experiência em futuras aplicações da metodologia na organização.

**CONSULTOR EXTERNO** – Profissional da Renovar Consultoria (Paulo Fernando Trindade) que conduzirá o trabalho junto a (Secretaria de Transporte). Ficará responsável por:

- Representar a Renovar na condução das atividades;
- Gerenciar o relacionamento com a (Secretaria de transporte);
- Disponibilizar os conhecimentos, técnicas e métodos sobre Descritivo de Perfil Funcional, Recrutamento e Seleção;
- Motivar as pessoas na condução do trabalho;
- Dar suporte às pessoas para garantir a qualidade dos produtos gerados;
- Garantir que todos os pontos sejam analisados coerentemente de forma a gerar todos os pré-requisitos necessários para a realização do trabalho;
- Dar sugestões à condução dos trabalhos para garantir maior produtividade;
- Trazer argumentos baseados em dados e fatos com o objetivo de promover a melhoria contínua dos trabalhos em realização;
- Consolidar e documentar a produção final do trabalho;
- Conduzir as reuniões.

**PLANO DE TRABALHO PARA OPERACIONALIZAÇÃO DA PROPOSTA:**

O trabalho foi organizado em 3 etapas simultâneas e interdependentes:

Etapa 01: Análise e diagnóstico sobre o projeto a ser criado:

Atividade	Produto Gerado
Reunião com todos os responsáveis pelo trabalho para discutir a necessidade do projeto	Modelo descritivo do setor de Transporte
Levantamento das informações a serem	- Informações para a descrição e análise de

utilizadas na criação do projeto	cargos.
Escrita do Descritivo dos perfis necessários	- Descritivo de Perfil Funcional.
Validação dos Descritivos de Perfil Funcional e análise do material formulado.	- Descritivo de Perfil Funcional revisado e validado pelo líder e gestores.

### Etapa 02: Criação de normas e procedimentos do projeto

Atividade	Produto Gerado
Reunião com todos os responsáveis pelo trabalho para discutir as normas do projeto	- Diagnóstico a empresa e o setor e sugestões de intervenção.
Confecção da norma, do procedimento e dos documentos a serem utilizados no projeto	- Norma, procedimento e documentos para Recrutamento e Seleção.
Validação da Norma do setor, dos procedimentos e documentos para Recrutamento e Seleção do novo projeto, por parte da Diretoria e gestores	- Norma, procedimento e documentos para Recrutamento e Seleção validados pelo líder e gestores.
Capacitação para os gestores quanto ao uso do modelo de Recrutamento e Seleção, e informações sobre o projeto, através de apresentação do material produzido, fundamentando a sua relevância e esclarecendo o seu uso.	- Gestores cientes e quanto ao modelo de Recrutamento e seleção, e quanto às normas do projeto

### Etapa 03: Criação dos procedimentos e ferramentas para o projeto

Atividade	Produto Gerado
Reunião com todos os responsáveis pelo trabalho para discutir os procedimentos e ferramentas a serem implantadas	- Diagnóstico sobre os procedimentos do setor e sugestões de intervenção.
Levantamento dos principais ferramentas e procedimentos junto aos gestores	- Ferramentas e procedimentos.
Confecção dos procedimentos e das ferramentas a serem utilizadas	- Procedimento e ferramentas para o projeto
Validação do procedimento e das ferramentas para o projeto, por parte da Diretoria, através de análise do material produzido.	- Procedimento e ferramentas para o projeto já validado.

### **RECURSOS NECESSARIOS PARA OPERACIONALIZAÇÃO DA PROPOSTA:**

Sala para reunião e apresentação, data-show, computador, impressora, papel e pessoal de apoio.

Nota 01: Será de responsabilidade de (secretaria do transporte)

### **CONDIÇÕES COMERCIAIS:**

Etapa 01: R\$ 25.000,00 (30% na validação da proposta e 70% ao término da etapa).

Etapa 02: R\$ 25.000,00 (30% na validação da proposta e 70% ao término da etapa).

Etapa 03: R\$ 30.000,00 (30% na validação da proposta e 70% ao término da etapa).

Nota 01: Caso seja necessário o deslocamento dos consultores da Renovar para fora de São Luis ou região metropolitana, os custos com deslocamento, hospedagem e alimentação ficarão sob a responsabilidade da contratante.

Nota 02: Em caso de atrasos nos pagamentos de cada parcela, será cobrada multa de 2% e juros diários de mora.

Nota 03: A validade desta proposta é de 01 (um) mês a partir da data de emissão da mesma.

### **CONSULTORES RESPONSÁVEIS:**

**Paulo Fernando Trindade e Brito**, formado em Letras, estudante de Arquitetura, pós graduando em Gestão Pública. Sócio da Renovar Consultoria. Atua em empresa de órgão Estadual, como agente judiciário. Busca focalizar especialização em inglês, Gestão Pública e Consultoria.

## FOTOS









AUTOMÓVEL ESTACIONADO EM CIMA DA VIA DESTINADA A PEDESTRES



CAMINHÃO ESTACIONADO NA CONTRAMÃO ATRAPALHANDO O FLUXO DOS AUTOMÓVEIS



VIA DE ACESSO TOTALMENTE SEM ASFALTAMENTO, NO BAIRRO IVAR SALDANHA



FLUXO LENTO DE AUTOMÓVEIS FORA HORÁRIO DE PICO





