



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA
AFRO-BRASILEIRA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU EM GESTÃO PÚBLICA
MUNICIPAL**

CARINA PEIXOTO LEITE

**A MOBILIDADE URBANA EM REDENÇÃO-CE APÓS A IMPLANTAÇÃO DA
UNILAB: AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO**

**REDENÇÃO
2018**

CARINA PEIXOTO LEITE

**A MOBILIDADE URBANA EM REDENÇÃO-CE APÓS A IMPLANTAÇÃO DA
UNILAB: AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão Pública Municipal.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Wilson Ferreira da Silva.

REDENÇÃO

2018

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Sistema de Bibliotecas da UNILAB
Catalogação de Publicação na Fonte.

Leite, Carina Peixoto.

L55m

A mobilidade urbana em Redenção-CE após a implantação da UNILAB: as condições do transporte privado coletivo / Carina Peixoto Leite. - Redenção, 2018.

Of: il.

Monografia - Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal, Coordenação De Pós-graduação, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, Redenção, 2018.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Wilson Ferreira da Silva.

1. transporte urbano. 2. Deslocamentos. 3. Mobilidade urbana.
4. Políticas públicas. I. Título

CE/UF/BSCL

CDD 343.81

A Deus.

Aos meus pais, Niete e Zanca.

Em especial, a meu filho, André,

razão de tudo isso

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Francisco Wilson Ferreira da Silva, pela disponibilidade, compromisso e clareza na orientação.

Às professoras participantes da banca examinadora Dra. Heloisa Beatriz Cordeiro Moreira e Msc. Maria Patrícia Sales Castro pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Aos motoristas e empreendedores, Marcos, Wellington, sr. Mário, João, filha do Bill, Bill, funcionário do Bill e Jairo, entrevistados, pelo tempo e informações concedidos nas entrevistas.

Ao cunhado e professor Me. Francisco Roberto Brito Cunha e à amiga e também colega arquiteta e urbanista Elaine Gomes Soares Barbosa, pelas reflexões, críticas e sugestões encaminhadas, que tanto auxiliaram no aprimoramento do produto desta escrita.

Aos meus pais, Rosângelo Holanda Leite e Carminda Niete de Freitas Peixoto Leite que dedicaram tempo, amor e empenho nos cuidados com o meu pequeno e a sua saúde durante as minhas necessárias ausências para elaboração deste trabalho.

A todos que, de alguma maneira, direta ou indiretamente, contribuíram para a conclusão dessa pesquisa.

“(...) o direito de ir e vir deve ser garantido a qualquer ser humano, independente da escala em que se vive”.

(Nádia Sudário)

RESUMO

Com a chegada da UNILAB em Redenção, houve um incremento populacional que não foi acompanhado por um desenvolvimento da infraestrutura urbana. Frente a essa carência dos serviços públicos relativos à mobilidade urbana e ao transporte público, os trabalhadores da universidade que moram em Fortaleza recorreram à contratação do transporte privado coletivo para fazerem seus trajetos de ida para o trabalho e de volta para casa. O presente estudo se propôs a investigar o nível de qualidade do serviço prestado pelos motoristas contratados. A técnica utilizada para alcançar essa meta foi o estudo de caso e, além da busca teórica, contou com a aplicação de um questionário para captação dos dados, os quais mostraram que, ao contrário do que se esperava, a infraestrutura precária da cidade apresentou um impacto menos significativo quando comparado à insuficiência do serviço de transporte de passageiros oferecido pelo poder público. Constatou-se que o serviço encontrado tem qualidade superior às opções anteriormente disponíveis.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Deslocamentos. Transporte urbano. Políticas públicas.

RÉSUMÉ

Après l'arrivée d'UNILAB à Redenção, l'augmentation de la population ne s'est pas accompagnée d'un développement des infrastructures urbaines. Face à ce manque de services publics liés à la mobilité urbaine et aux transports en commun, des travailleurs universitaires vivant à Fortaleza ont recruté des moyens de transport collectifs privés pour se rendre au travail et revenir chez eux. La présente étude visait à examiner le niveau de qualité du service d'affrètement de passagers fourni par les conducteurs embauchés. La technique utilisée pour atteindre cet objectif était l'étude de cas et, en plus de la recherche théorique, l'application d'un questionnaire pour saisir les données, qui montrait que, contrairement à ce qui était prévu, l'infrastructure précaire de la ville présentait impact moins significatif par rapport à l'insuffisance du service de transport de passagers offert par le pouvoir public. Il a été constaté que le service trouvé était de qualité supérieure aux options précédemment disponibles.

Mots-clés: Mobilité urbaine. Déplacements. Transports urbains. Politiques publiques.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1: MAPA DA LOCALIZAÇÃO DE REDENÇÃO NO CEARÁ.....	16
FIGURA 2: MAPA DO MACIÇO DE BATURITÉ.	16
FIGURA 3: GRÁFICO DE CLIMOGRAMA DE REDENÇÃO	17
FIGURA 4: MAPA DA RELAÇÃO DE REDENÇÃO COM A RFM.....	18
FIGURA 5: FOTO DA ENTRADA DO CAMPUS DA LIBERDADE – UNILAB, NO CENTRO DE REDENÇÃO.	19
FIGURA 7: FOTO DE VIA PÚBLICA COM ESGOTO A CÉU ABERTO NA RUA SANTA RITA. .	20
FIGURA 8: FOTO DE VIA PÚBLICA COM ESGOTO A CÉU ABERTO NO ENCONTRO DA RUA SANTA RITA COM A TRAVESSA DE MESMO NOME.	20
FIGURA 9: FOTO DE VIA PÚBLICA ASFALTADA COM ESGOTO A CÉU ABERTO, NA RUA CAPITÃO FÉLIX NOGUEIRA, NO CENTRO DE REDENÇÃO.	20
FIGURA 10: FOTO DE CASAS GEMINADAS EM VIA PÚBLICA ASFALTADA, COM ARVORES EM PODA E ESGOTO A CÉU ABERTO NA RUA SANTA RITA.	21
FIGURA 11: FOTO DE VIA PÚBLICA COM MEIO-FIO, ASFALTADA E ARBORIZADA NO ENCONTRO DA RUA PADRE BARROS COM A RUA CAPITÃO FÉLIX NOGUEIRA.....	21
FIGURA 12: FOTO DE VIA PÚBLICA COM MEIO-FIO, ASFALTADA E ARBORIZADA, NA RUA JOSÉ COSTA RIBEIRO.	21
FIGURA 13: FOTO DE CASAS GEMINADAS EM VIA PAVIMENTADA COM ARBORIZAÇÃO NA RUA SANTA RITA.....	21
FIGURA 14: FOTO DA PRAÇA DA CAPELA DE SÃO MIGUEL, COM MEIO-FIO, ARBORIZADA E ASFALTADA, MAS COM PASSAGEM DE ESGOTO A CÉU ABERTO, NO ENCONTRO DA RUA SANTA RITA COM A RUA ALTO DE SANTA RITA.....	22
FIGURA 15: FOTO DE VIA PÚBLICA COM PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA NO ENCONTRO DA RUA PADRE ÂNGELO COM A RUA CAPITÃO FÉLIX NOGUEIRA.	22
FIGURA 16: FOTO DE VIA PÚBLICA COM PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA, CALÇADA TRANSITÁVEL E ARBORIZAÇÃO, MAS COM PASSAGEM DE ESGOTO A CÉU ABERTO, NA RUA SANTA RITA.	23
FIGURA 17: FOTO DE VIA PÚBLICA COM CALÇADA TRANSITÁVEL, ARBORIZAÇÃO, PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E ESGOTO A CÉU ABERTO, NA RUA SANTA RITA.	23
FIGURA 18: FOTO DE VIA PÚBLICA COM PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA NO ENCONTRO DA RUA JOSÉ COSTA RIBEIRO COM PARALELA, S/ NOME.	23
FIGURA 19: FOTO DO PONTO DE TAXIS QUE FAZEM VIAGENS INTERURBANAS PELAS CIDADES (E SUAS LOCALIDADES) DO MACIÇO DE BATURITÉ.	28
FIGURA 20: FOTO DA FROTA DE ÔNIBUS USADA NO TRANSPORTE ESCOLAR.....	29
FIGURA 21: MAPA VIÁRIO DO NÚCLEO URBANO CENTRAL DA SEDE DE REDENÇÃO.....	35
FIGURA 22: QUADRO DA ORGANIZAÇÃO ATUAL DOS TRANSPORTES ALTERNATIVOS QUE TRANSPORTAM OS SERVIDORES DA UNILAB.....	37

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: AUTORIZAÇÃO DE USO DOS DADOS NA PESQUISA	37
GRÁFICO 2: ENTREVISTADO QUANTO AO SEXO	38
GRÁFICO 3: FAIXA ETÁRIA DO ENTREVISTADO.....	39
GRÁFICO 4: ESCOLARIDADE DO ENTREVISTADO	41
GRÁFICO 5: TEMPO DE HABILITAÇÃO DO ENTREVISTADO.....	41
GRÁFICO 6: LOCAL ONDE O ENTREVISTADO RESIDE	42
GRÁFICO 7: LOCAL ONDE O ENTREVISTADO RESIDE - ESPECIFICAÇÃO.....	42
GRÁFICO 8: TEMPO NA ROTA ATUAL	43
GRÁFICO 9: FEZ ROTA ANTERIOR NA UNILAB.....	43
GRÁFICO 10: EXPERIÊNCIA COM O FRETE DE PESSOAS.....	44
GRÁFICO 11: FREQUÊNCIA DE MANUTENÇÃO DO VEÍCULO	44
GRÁFICO 12: MANUTENÇÃO MAIS FREQUENTE NO VEÍCULO	45
GRÁFICO 13: SERVIÇOS MAIS COMUNS NAS MANUTENÇÕES DO VEÍCULO.....	46
GRÁFICO 14: TIPO DE COMBUSTÍVEL DO VEÍCULO	47
GRÁFICO 15: EMPREENDEDOR OU FUNCIONÁRIO?	47
GRÁFICO 16: AVALIAÇÃO DE CARACTERÍSTICAS DO TRABALHO.....	48
GRÁFICO 17: PLANOS	49
GRÁFICO 18: ABERTURA DA CE-060	49

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CNT	Confederação Nacional dos Transportes
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNMUS	Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável
SNMU	Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
UNILAB Brasileira	Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1 Caracterização do Espaço/Local.....	16
2.2 Conceituação e Histórico da Mobilidade Urbana no Brasil	24
2.3 A Mobilidade Urbana e o Desenvolvimento Urbano.....	27
2.4 A Mobilidade Urbana em Redenção	28
2.5 A Mobilidade Gerada pela UNILAB	30
3. METODOLOGIA.....	33
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	35
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
REFERÊNCIAS.....	52
GLOSSÁRIO	55
APÊNDICE A – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....	57
QUESTIONÁRIO.....	57
ANEXOS	60
ANEXO A – Mapa de Redenção – CE (Fonte: IPECE)	60
ANEXO B – Itinerários, horários e paradas da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus da rota Fortaleza – Redenção (realizado pela empresa Viação Fretcar).....	61

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana (MU) é um direito constitucional¹ assegurado por lei a todos os brasileiros. Segundo Vargas (2008), a mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Com a chegada da UNILAB no município de Redenção, um pequeno distrito cearense localizado no Maciço de Baturité, houve um incremento populacional caracterizado principalmente por jovens estrangeiros que se deslocaram de seus países para estudar. Esse incremento na população da cidade não foi acompanhado por um desenvolvimento da infraestrutura urbana básica capaz de proporcionar aos habitantes serviços, tais como: abastecimento de água e esgoto, saneamento básico, saúde, transporte, segurança, lazer e educação.

Devido a essa precariedade dos serviços públicos essenciais, Redenção vem enfrentando reais dificuldades para absorver o contingente de pessoas que vêm de outras regiões para trabalhar na UNILAB. Grande parte dessas pessoas são provenientes da cidade de Fortaleza e, muito embora tenham tido primariamente a intenção de se mudarem para Redenção, não mais cogitam essa possibilidade, preferindo o deslocamento diário de cerca de 120 km no trajeto casa-trabalho, a ter de se instalar em uma cidade sem infraestrutura.

As opções disponíveis inicialmente para esses novos habitantes, funcionários da universidade que moram em Fortaleza, eram basicamente duas. A primeira delas seria o transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano², que varia entre a) um ônibus mais confortável, com cadeiras

¹ A Constituição Federal de 1988 versa sobre o tema em seu artigo 144, § 10, inciso I, dizendo que o direito à mobilidade urbana é assegurado ao cidadão, dentre outras atividades previstas em lei, pela educação, engenharia e fiscalização de trânsito, as quais compreendem a segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

² Classificação dada pela Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, em seu art. 4º. Checar no glossário deste estudo.

acolchoadas e ar condicionado, que passa em alguns pontos de Fortaleza e termina sua rota na rodoviária³ e b) outro ônibus, que não apresenta esses itens de conforto, mas também faz a mesma rota; e o transporte público individual⁴ – alternativo/informal das vans/topiques e taxis, que apresenta condições ainda mais precárias de viagem, transportando os passageiros, muitas vezes, com a capacidade dos veículos excedida. Esses três tipos de transporte disponíveis apresentam um problema em comum: o tempo entre a saída de um veículo e a chegada do seguinte ser consideravelmente alto, ao ponto de os trabalhadores não poderem aguardar no ponto. A segunda opção seria utilizar veículo próprio (ou carona, com revezamento de carro), resultando em ampliação dos custos financeiros e do desgaste do carro, sem ignorar o cansaço físico consequente da presença diária na estrada durante o deslocamento casa/trabalho/casa.

Observa-se conjuntamente que a implantação da UNILAB em Redenção implicou numa situação intrincada, em que os funcionários da recém-chegada universidade se depararam com poucas opções de deslocamento com qualidade para realizarem seus movimentos pendulares.

Todos os dias as pessoas precisam se deslocar diversas vezes e para os mais variados destinos dentro de uma cidade. A necessidade de se transportar para o local de trabalho e dele retornar para casa é uma realidade constante que os cidadãos enfrentam diariamente. As condições desse transportar-se dependem diretamente de diversos fatores tais como: manutenção dos veículos e das vias, segurança e qualidade do serviço – seja no estabelecimento e cumprimento de horários de chegada e partida dos pontos, no respeito à capacidade de lotação do veículo, na quantidade de linhas ofertadas, ou mesmo na gentileza do atendimento aos usuários, dentre outros.

Por suas atribuições de provedor dos meios sociais básicos de vida, o Estado – por meio da administração pública – tem o dever de munir os seus habitantes de boas condições de locomoção e acesso aos serviços citadinos. Entretanto, diante do novo contingente populacional, formado pelo público-alvo da UNILAB (substancialmente estudantes, mas também funcionários oriundos

³ Conferir o itinerário da rota no Anexo B deste estudo.

⁴ Classificação proveniente do art. 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da PNMU. Ver a classificação completa dos tipos de transportes no Glossário deste estudo.

de outras cidades – especialmente Fortaleza), Redenção tem demonstrado uma incapacidade de absorção.

Neste contexto, cabe a seguinte pergunta: Como está a qualidade do transporte privado coletivo (TPC) de ônibus, vans e topiques, no serviço de fretamento de passageiros – funcionários da UNILAB – no trajeto Redenção/Fortaleza?

O presente estudo está pautado na hipótese de que o transporte coletivo privado apresenta condições de conforto, segurança e compatibilidade de horários que sejam mais adequados à demanda dos funcionários da UNILAB que moram em Fortaleza relativamente aos transportes públicos disponíveis. Com a possibilidade de obtenção de rotas mais ajustáveis aos bairros de Fortaleza, de acordo com os locais de moradia dos passageiros e com horários mais convenientemente acertados e flexíveis às eventualidades ocorriáveis, espera-se que a solução de transporte encontrada tenha sido mais vantajosa.

O estudo que se pretende realizar visa, portanto, conhecer a respeito da qualidade dos deslocamentos realizados diariamente pelos funcionários da UNILAB que moram em Fortaleza e que utilizam o serviço de frete de passageiros dos topiqueiros no que tange à quantidade de linhas e horários disponibilizados. Os objetivos específicos estabelecidos para alcançar esse objetivo geral foram os seguintes:

1. Contextualizar o ambiente objeto de estudo e investigar o conceito de mobilidade urbana;
2. Observar as condições de segurança das vias;
3. Analisar a variedade de rotas com diferentes itinerários na parte do percurso que adentra a cidade de Fortaleza;
4. Verificar a experiência dos motoristas que realizam as rotas e os itens de segurança dos veículos utilizados;
5. Avaliar as expectativas de satisfação dos motoristas em relação ao serviço que prestam.

Nessa perspectiva, a relevância do presente estudo está na busca pela melhoria da qualidade de vida dos servidores da UNILAB proporcionada pelo direito de ir e vir fundamentado em um sistema de transporte eficiente.

O primeiro capítulo trata da identificação e caracterização da cidade de Redenção, da conceituação de mobilidade urbana e seu histórico no país, da

associação que a MU tem com o desenvolvimento citadino, de como ela se desenvolve em Redenção e, finalmente, de como a UNILAB influencia na dinâmica da mobilidade urbana existente na cidade.

Em seguida, o segundo capítulo apresenta a metodologia utilizada na presente pesquisa, revelando o ambiente da pesquisa e sua classificação.

No terceiro capítulo, identifica-se que, por meio de um estudo de caso, investiga-se os resultados advindos dos dados coletados, buscando na sua análise identificar os pontos elencados como escopo deste trabalho.

Por fim, esclarecem-se as considerações finais do trabalho, com a avaliação de todos os esforços empenhados na construção dessa produção científica.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Caracterização do Espaço/Local

Redenção é uma pequena cidade do sertão cearense (ver sua localização no mapa da Figura 01 abaixo), integrante do Polo da Serra de Guaramiranga. Juntamente com as outras doze cidades seguintes: Acarape, Barreira, Ocara, Aracoiaba, Baturité, Pacoti, Palmácia, Guaramiranga, Mulungu, Aratuba, Capistrano e Itapiúna, compõe o Maciço de Baturité, representado na Figura 02 a seguir. Seu território se estende por cerca de 225,6 km² e seus habitantes são chamados redencionistas. O município supracitado está a aproximadamente 20 km de distância, no sentido nordeste da maior cidade do Maciço, cujo nome lhe empresta: Baturité. (conferir na Figura 02) (CIDADE-BRASIL).

Figura 1: Mapa da localização de Redenção no Ceará.



Fonte:

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Reden%C3%A7%C3%A3o_\(Cear%C3%A1\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Reden%C3%A7%C3%A3o_(Cear%C3%A1))

Figura 2: Mapa do Maciço de Baturité.



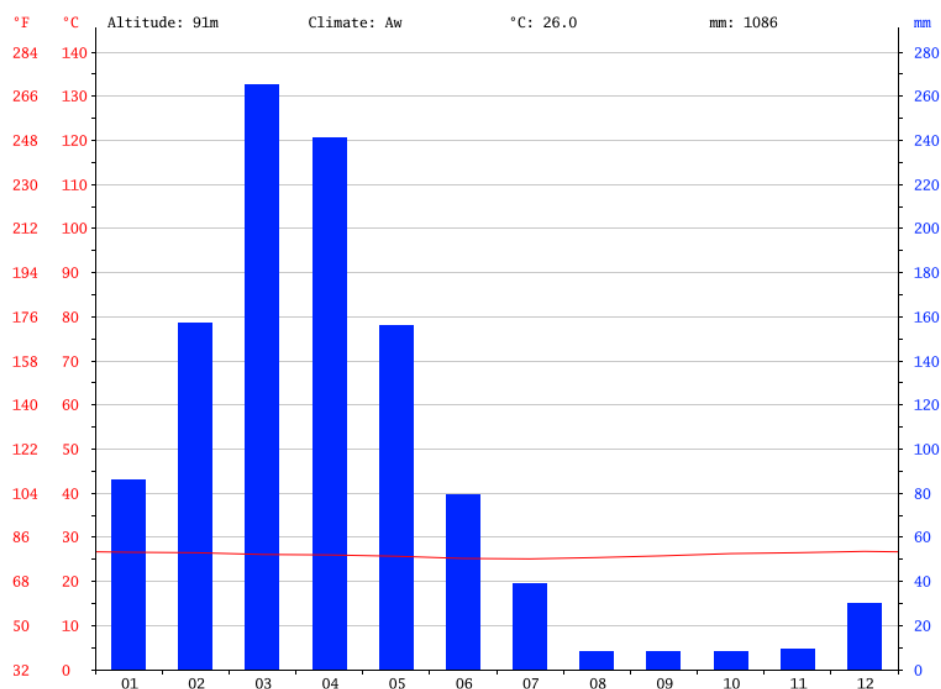
Fonte:

http://www.portalmessejana.com.br/noticias.php?exibir=turismo&id_noticia=14675

Mas, apesar de se localizar em uma região serrana, Redenção encontra-se no chamado sopé da serra, área conhecida também como “o pé da

serra”, ou seja, está adjacente a áreas que apresentam maior altitude e, conseqüentemente, limitam a circulação dos ventos. Segundo o IPECE (2015), o município de Redenção possui clima tropical quente úmido, tropical quente sub-úmido e tropical quente semi-árido brando, com temperatura média entre 26 e 28 °C, tendo seu período chuvoso entre os meses de janeiro a abril. (REDENÇÃO, 2017, p. 61). E apresenta suas chuvas concentradas no primeiro semestre do ano, mais especificamente, entre os meses de fevereiro e maio, conforme mostra o gráfico da Figura 03 abaixo, fornecido pelo sítio da internet Climate-data.org.

Figura 3: Gráfico de Climograma de Redenção



Fonte: CLIMATE-DATA.ORG <https://pt.climate-data.org/americas-do-sul/brasil/ceara/redencao-42563/>

Sua população alcançou em 2010 a marca de 26.415 habitantes, quando do censo foi realizado pelo IBGE, que estimou para 2018 um aumento de 4,61%, o que resulta em um total de 27.633 habitantes. Seu território abrange uma área de 225.821 km², nos quais se distribuem os cinco distritos do

município: Redenção (sede), Antônio Diogo, Barra Nova, Faísca e Guassi⁵. Redenção dista da capital, Fortaleza, cerca de 62,8 km e faz fronteira com a sua região metropolitana a partir da cidade de Guaiúba, conforme mostra a imagem da Figura 04 a seguir:

Figura 4: Mapa da relação de Redenção com a RFM.



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_Fortaleza

Redenção recebeu a Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB (representada na Figura 05 a seguir) em 2010, fruto da política de interiorização da educação superior, do governo Lula. Sua implantação resultou na chegada de um considerável número de pessoas para estudar e trabalhar na nova universidade. Essas pessoas deslocaram-se dos mais diversos lugares, indo desde as proximidades do próprio maciço, passando pela capital, Fortaleza e mesmo por outros estados, chegando inclusive a aparecer pessoas de outros países. Pelo próprio propósito

⁵ É possível conferir a localização das regiões distritais acima citadas bem como as suas relações espaciais com a sede Redenção, no mapa do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará – IPCE, constante no Anexo I deste estudo.

embrionário da UNLAB, de integrar os povos de língua portuguesa, integrantes da CPLP, em especial os de origem no continente africano, a universidade provocou um incremento bastante significativo de africanos no contingente populacional da cidade.

Figura 5: Foto da entrada do Campus da Liberdade – UNILAB, no centro de Redenção.



Fonte: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/03/unilab-no-ceara-lanca-edital-com-383-vagas-remanescentes-do-sisu.html>

Esse incremento no número de habitantes da cidade, entretanto, não foi desde o início acompanhado por um desenvolvimento da infraestrutura urbana básica, capaz de proporcionar aos seus habitantes os serviços essenciais de abastecimento de água e esgoto, saneamento básico, saúde, transporte, moradia, segurança, lazer e educação.

Ainda assim, significativa quantidade de vias com esgotos a céu aberto são facilmente encontradas ao longo dos percursos urbanos, conforme ratificam as Figuras de 06 a 09 a seguir, corroborando com as informações prestadas pelo IBGE, as quais afirmam que apenas 17,6% de seus domicílios apresenta acesso a esgotamento sanitário adequado.

Figura 6: Foto de via pública com casas geminadas e esgoto a céu aberto na Rua Santa Rita



Fonte: Autora

Figura 7: Foto de via pública com esgoto a céu aberto no encontro da Rua Santa Rita com a travessa de mesmo nome.



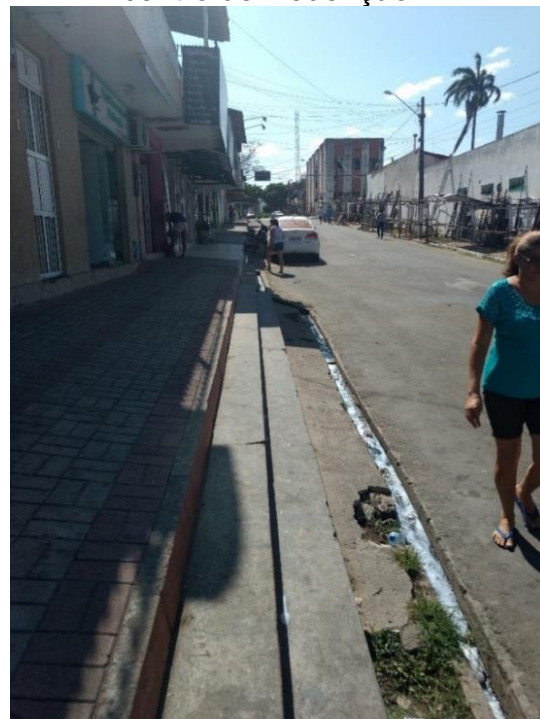
Fonte: Autora

Figura 6: Foto de via pública com esgoto a céu aberto na Rua Santa Rita.



Fonte: Autora

Figura 8: Foto de via pública asfaltada com esgoto a céu aberto, na Rua Capitão Félix Nogueira, no centro de Redenção.



Fonte: Autora

O instituto registrou também em seu último censo (2010) que 91,4% dos domicílios localizados na área urbana da cidade estão em vias públicas com arborização, sendo que, desse percentual de domicílios urbanos, somente 0,6%, estão localizados em vias públicas com urbanização adequada, ou seja, com a presença de bueiros, calçadas transitáveis, pavimentação e meio-fio (ver fotos das Figuras de 10 a 13).

Figura 9: Foto de casas geminadas em via pública asfaltada, com arvores em poda e esgoto a céu aberto na Rua Santa Rita.



Fonte: Autora

Figura 11: Foto de via pública com meio-fio, asfaltada e arborizada, na Rua José Costa Ribeiro.



Fonte: Autora

Figura 10: Foto de via pública com meio-fio, asfaltada e arborizada no encontro da Rua Padre Barros com a Rua Capitão Félix Nogueira.



Fonte: Autora

Figura 12: Foto de casas geminadas em via pavimentada com arborização na Rua Santa Rita.



Fonte: Autora

Observa-se ainda a baixa qualidade da sinalização das vias. Muitas delas, quando existentes, estão com a pintura já fraca, gasta, quase apagada pela luz do sol tão intensa durante o ano inteiro na cidade (conferir nas fotos das Figuras 14 e 15 abaixo). Ao se considerar também a sinalização vertical, além da horizontal, percebe-se que esta é praticamente nula, aparecendo em pouquíssimos cruzamentos, como o das ruas Pe. Barros e Capitão Félix Nogueira, representado na foto da Figura 12 acima. A falta de sinalização horizontal (ver as fotos das Figuras 11, 12 e 18) em cruzamentos de vias cuja pavimentação foi recentemente atualizada – a cor do asfalto ainda é forte/viva, caracterizando o pouco tempo de exposição ao sol – configura-se num descuido para com a segurança da população da cidade, além de caracterizar uma ausência de observância das leis que regem o trânsito no país.

Figura 13: Foto da Praça da Capela de São Miguel, com meio-fio, arborizada e asfaltada, mas com passagem de esgoto a céu aberto, no encontro da Rua Santa Rita com a Rua Alto de Santa Rita.



Fonte: Autora

Figura 14: Foto de via pública com pavimentação asfáltica no encontro da Rua Padre Ângelo com a Rua Capitão Félix Nogueira.



Fonte: Autora

Figura 15: Foto de via pública com pavimentação asfáltica, calçada transitável e arborização, mas com passagem de esgoto a céu aberto, na Rua Santa Rita.



Fonte: Autora

Figura 16: Foto de via pública com calçada transitável, arborização, pavimentação asfáltica e esgoto a céu aberto, na Rua Santa Rita.



Fonte: Autora

Figura 17: Foto de via pública com pavimentação asfáltica no encontro da Rua José Costa Ribeiro com paralela, s/ nome.



Fonte: Autora

Diante do cenário apresentado, pode-se compreender a precariedade da infraestrutura viária que a cidade, apesar das melhorias, ainda oferece aos seus habitantes. A questão da mobilidade, infelizmente, não é diferente. Mas, sabe-se que, como diz o Ministério das Cidades em sua cartilha Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano, elaborada em parceria com o Instituto Polis,

uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local (BRASIL, 2005, p. 3).

2.2 Conceituação e Histórico da Mobilidade Urbana no Brasil

O tema da mobilidade no país passou por um processo progressivo de ganho de importância até que fosse finalmente reconhecido como um fator relevante da dinâmica cidadina. Sudário (2017, p. 17) recorda que a Constituição Federal de 1988 delimitou e determinou que as cidades com mais de 20.000 habitantes teriam de tratar da questão da mobilidade urbana⁶. Posteriormente, o Estatuto da Cidade exigiu dessas cidades a elaboração de seus Planos Diretores⁷, o que foi mais recentemente reforçado na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, Lei nº 12.587/2012, que orienta esses municípios a elaborarem também um plano específico para a mobilidade urbana⁸.

O surgimento do automóvel, no século XX, fez com que as cidades por todo o país sofressem uma gradual, porém impactante, mudança no sistema de deslocamento das pessoas. A redução dos espaços atribuídos aos pedestres e ao transporte público (coletivo) foi, decerto, o mais significativo dos seus efeitos. Os carros demandam constantemente o aumento da pista de rolagem, com a multiplicação de suas faixas, o alargamento das vias (independente da necessidade de calçadas), a criação (e procriação) de locais para estacionamento (sejam eles na rua ou dentro de estabelecimentos). Tudo isso favorece a degradação do meio ambiente, bem como, piora na qualidade de vida urbana da população e reforça o caos no trânsito e também são efeitos maléficos desse processo de dominação do carro no cotidiano das cidades (ITDP, 2016, p. 1).

O país vivencia, há algum tempo, uma espécie de ruína dos serviços de transporte coletivo, configurada pelos aumentos de tarifas, surgimento do

⁶ Conferir no § 1º do art. 182 (capítulo II do título VII) da CF de 88.

⁷ Conferir no inciso I do art. 41 (capítulo III) do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

⁸ Conferir no § 1º do art. 24 (capítulo V) da Lei da PNMU, Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

transporte informal, crescimento dos congestionamentos de trânsito e da poluição do ar. Todo esse contexto tem gerado impactos bastante negativos na vida cotidiana das pessoas que, a cada dia, se veem em maiores dificuldades de deslocamento dentro delas ou mesmo entre as cidades (BRASIL, 2005, p. 2).

O direito ao espaço urbano e ao desenvolvimento econômico é um valioso instrumento para a construção de uma política de desenvolvimento urbano que seja capaz de promover a cidade como um espaço justo, onde a cidadania esteja sempre em expansão e a democracia em constante fortalecimento. A participação da sociedade entra, nesse contexto, como um fator imprescindível para uma boa compreensão do que a mobilidade representa para o desenvolvimento urbano. No Brasil, a urbanização e as políticas públicas voltadas para o desenvolvimento das cidades têm sido marcadas por uma visão bastante setorial (CADERNO 6 MCIDADES, 2004, p. 7).

Segundo a cartilha da PNMU (BRASIL, 2013, p. 5), quando bem planejada e com seus sistemas todos integrados e sustentáveis, a mobilidade urbana é capaz de garantir aos cidadãos o acesso às cidades e lhes proporcionar qualidade de vida e desenvolvimento econômico. [...] Na Lei, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte⁹, além de exemplificadas as estruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana¹⁰. Essas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana.

Santana e Santana (2015, p. 10) trabalham o conceito de mobilidade de forma a substanciá-lo a partir da articulação de políticas públicas de transporte, circulação e acessibilidade com as políticas públicas de desenvolvimento urbano. Ressaltam outrossim que o objetivo é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

⁹ Ver a relação completa no Glossário deste estudo.

¹⁰ Conferir nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 3º (capítulo I) da PNMU.

Conforme a definição do Caderno 6 MCidades (BRASIL, 2004, p. 13), publicação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMOB, desenvolvida para promover o debate das políticas e propostas formuladas no governo Lula, a mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.

De acordo com Böhler-Baedeker, Kost e Merforth (2014), um sistema eficaz de gestão de uso do solo é um sistema capaz de garantir que o desenvolvimento se dê próximo dos equipamentos urbanos e, com isso, possibilite a escolha entre os diferentes tipos de modais, sejam eles o transporte público de alta capacidade, a bicicleta ou o andar a pé. Nessa perspectiva, será adotado, neste estudo, o seguinte conceito, que trata a mobilidade como a capacidade de o cidadão de poder optar pelo meio que lhe for mais conveniente para deslocar-se de forma segura e eficiente, com respeito aos preceitos da sustentabilidade de modo geral.

A Confederação Nacional do Transporte – CNT (CNT, 2017, p. 2) ressalta que, apesar de a Lei 12.587/12, da PNMU, apresentar pontos considerados bastante positivos, como a definição de seus princípios, diretrizes e objetivos¹¹, o estabelecimento das competências cabíveis às três esferas do poder público¹² – União, Estados e Distrito Federal e Municípios –, e a previsão de como os municípios podem criar sistemas de transporte acessíveis e que proporcionem mais qualidade de vida nos espaços urbanos, apresenta um predicado considerado prejudicial às cidades de pequeno porte, como é o caso da cidade referência deste estudo: Redenção. Segundo Oliveira (2011), esse prejuízo se dá basicamente por, via de regra, os pequenos municípios não apresentarem uma infraestrutura mínima necessária, com pessoal técnico especializado, para a elaboração de um produto assim especializado como o é o Plano de Mobilidade Urbana – PMU.

¹¹ Conferir os artigos 5º, 6º e 7º (seção II do capítulo I) da PNMU.

¹² Conferir nos artigos 16, 17, 18 e 19 (capítulo IV) da PNMU.

Oliveira (2011) afirma que, com as mudanças advindas da promulgação da lei da mobilidade urbana, o número de cidades brasileiras que passaram a ter de apresentar um PMU passou de aproximadamente 38 para 1.663 municípios, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. A autora frisa ainda que os desafios impostos pela PNMU ao planejamento do transporte nas pequenas cidades brasileiras estão principalmente no fato de o PMU nunca antes ter feito parte da agenda das prefeituras dessas cidades que, até então, não haviam pensado o transporte de maneira estratégica e integrada, como o exige a elaboração do PMU. A obrigatoriedade de apresentação do PMU, quando da captação de recursos destinados às obras de infraestrutura de transporte e mobilidade junto ao Governo Federal, reforça o problema das pequenas cidades por não possuírem a infraestrutura ou o acúmulo técnico mínimos necessários à elaboração dos referidos planos. A mobilidade urbana e o desenvolvimento urbano serão apresentados no tópico a seguir.

2.3 A Mobilidade Urbana e o Desenvolvimento Urbano

A mobilidade urbana é um tema que vem sendo cada vez mais trabalhado nas cidades brasileiras. A sua eficácia está intimamente ligada à qualidade de vida dos habitantes de um lugar. Seja nas grandes cidades ou mesmo nas pequenas, os debates se ampliam em busca de maneiras de facilitar e melhorar as condições de locomoção dos cidadãos.

De acordo com Nobre (1995), a qualidade de vida está intrinsecamente ligada ao tempo gasto no trânsito e às condições de tráfego entre o local de trabalho e de moradia. Segundo o autor, a qualidade de vida pôde ser definida como uma sensação íntima de conforto, bem-estar ou felicidade no desempenho de funções físicas, intelectuais e psíquicas dentro da realidade da sua família, do seu trabalho e dos valores da comunidade à qual pertence. Nobre (1995) enfatiza ainda que a mobilidade é, dentre outras, uma das dimensões em que se organizam diversos aspectos da vida das pessoas, os quais são refletidos na avaliação da qualidade de vida.

Segundo Cardoso (2008) apud ARAÚJO et al. (2011), a mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – ainda que não apenas sua efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência dessas viagens. O autor afirma ainda que a mobilidade é uma componente da qualidade de vida aspirada pelos habitantes de uma cidade e que não há como considerar determinada região habitacional como de alto nível se a mobilidade não estiver presente.

A mobilidade urbana está associada não somente à qualidade de vida das pessoas em uma cidade, ela também se vincula à questão da segurança pública, uma vez que a sustentação desta assegura o direito àquela. Observa-se que a própria Constituição já traz essa relação quando versa em seu artigo 144, § 10, inciso II, sobre o tema da segurança pública, estipulando aquilo que compete aos municípios, aos estados, ao distrito federal e à união no tocante à segurança viária, determinando que ela deve ser exercida visando a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas (BRASIL, 1988). O próximo tópico tratará da (i)mobilidade urbana em Redenção.

2.4 A Mobilidade Urbana em Redenção

O transporte em Redenção se resume basicamente ao terrestre rodoviário, não constando, segundo o IBGE, serviços regulares (nem irregulares) de transporte de passageiros por barcos, metrô, trens ou aviões. Esses serviços mais usuais de transporte de passageiros se dão através de mototáxis, táxis ou vans (ver foto da Figura 19 abaixo), configurando ainda o transporte coletivo por ônibus intramunicipal, porém este ainda não é regulamentado (IBGE – CIDADES).

Figura 18: Foto do ponto de taxis que fazem viagens interurbanas pelas cidades (e suas localidades) do Maciço de Baturité.



Fonte: Autora

Ainda de acordo com o relatório do IBGE, não existem passageiros que possuam isenção formal da tarifa. Embora seja uma tendência, difundida há algum tempo, Redenção não apresenta redução de tarifa para idosos ou estudantes, seja ela total ou parcial.

Figura 19: Foto da frota de ônibus usada no transporte escolar.



Fonte: Autora

A frota de ônibus municipais (conferir a foto da Figura 20 a diante), conquanto voltada para uso exclusivo de estudantes secundaristas, não apresenta importante item de inclusão como a adaptação para a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com a mobilidade reduzida. Ciclovias ou bicicletários também não constam dos percursos citadinos de Redenção. O tópico 'A mobilidade gerada pela UNILAB' será apresentado a seguir.

2.5 A Mobilidade Gerada pela UNILAB

O funcionamento da UNILAB originou diferentes novos deslocamentos na cidade de Redenção. Os tipos de deslocamentos ocasionados pela UNILAB podem ser classificados segundo dois aspectos: de acordo com os seus agentes (alunos, professores, servidores, terceirizados), ou de acordo com a sua origem e destino (internos ao seu próprio território, entre as cidades vizinhas, do Maciço, ou não tão próximas).

Esses deslocamentos apresentam suas características e podem ser melhor especificados se classificados de maneira conjunta. Por exemplo, os deslocamentos realizados pelos alunos ocorrem, em sua maioria, dentro do próprio território de Redenção, durante a semana, e nos finais de semana o deslocamento acontece entre Redenção e outras cidades, sejam elas circunvizinhas ou não.

Partindo de uma análise relativa à conformação dos movimentos realizados pelos transportes disponíveis em Redenção, constata-se que há uma única empresa fornecendo o serviço de transporte intermunicipal para toda a região do Maciço de Baturité. A linha que apresenta rota de ligação entre as cidades de Redenção e Fortaleza tem um itinerário que não é capaz de atender à demanda de todos os funcionários da UNILAB que moram em Fortaleza, face à quantidade e diversidade de pontos de origem ou destino (a depender se a viagem é de ida ou de volta) desses passageiros. O itinerário, entretanto, mesmo com a ampliação de seu provável público-alvo, manteve a mesma situação encontrada inicialmente, sem tampouco ter outros itinerários adicionais somados a ele.

Observa-se assim que, com a instalação da UNILAB em Redenção, o desafio de mobilidade urbana local, referente à necessidade de deslocamento dos novos habitantes que chegaram para trabalhar, se colocou como uma adversidade para a gestão pública. Enquanto um problema ainda não enfrentado

pela administração, a situação teve de ser encarada pelos atores sociais envolvidos, também conhecidos como *stakeholders*¹³.

Os atores políticos, ou *stakeholders*, são, nas palavras de Rua (2012, p. 37), “aqueles cujos interesses poderão ser afetados positiva ou negativamente, pelo rumo tomado por uma determinada política pública”. Segundo o sítio da internet *Significados*, o *stakeholder* é uma pessoa ou um grupo, que legitima as ações de uma organização e que tem um papel direto ou indireto na gestão e nos resultados dessa mesma organização. Desta forma, um *stakeholder* pode ser afetado positiva ou negativamente, dependendo das suas políticas e forma de atuação.

As políticas públicas podem ser definidas como um conjunto de ações e programas desenvolvidos pelo Estado com o objetivo de assegurar e pôr em prática os direitos previstos na Constituição Federal, assim como aqueles previstos em outras leis. Como afirma Rua (2012, p. 17), as políticas públicas (*policy*) são uma das resultantes da atividade política (*politics*): compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação de imperativa de valores envolvendo bens públicos.

Ante a esse quadro, cabe ressaltar a fala de Böhler-Baedeker, Kost e Merforth (2014, p. 1) quando dizem que:

A infraestrutura de transporte frequentemente falha em atender as necessidades de mobilidade de uma população em crescimento. O uso de veículos privados e transporte público informal aumenta a demanda não atendida por outros modos.

Foi esse o panorama que se desenvolveu em Redenção a partir das novas necessidades de deslocamentos surgidas com a implantação da UNILAB. A ideia expressa pelo Ministério das Cidades em sua cartilha Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano (2005, p. 8) também corrobora com essa perspectiva ao afirmar que:

Quando não existe uma política de mobilidade urbana, ou quando ela não funciona bem, as pessoas deslocam-se como podem. Cada um busca a solução individual de seu problema, sem que exista um planejamento público eficiente. Isso não é

¹³ Conferir a descrição no Glossário.

bom porque acaba atendendo os interesses de poucos, normalmente, de quem tem recursos, e a maioria sofre com as dificuldades que têm para se locomover na cidade.

Em outras palavras, Motizuki (2002, p. 2) reitera que:

Em geral, as cidades em seu dinamismo em termos de crescimento populacional e modificação do uso e ocupação do solo, exigem frequentes adequações no sistema de transporte público coletivo urbano. Na maioria das cidades essas adequações são feitas de maneira pontual no tempo e espaço para atender a uma deficiência específica. Ao logo do tempo, contudo, as muitas soluções pontuais acabam descaracterizando o sistema de transporte público, comprometendo a eficiência e qualidade do serviço.

Nesse contexto, destaca-se a importância do planejamento urbano quanto aos transportes e à mobilidade urbana como meio de proporcionar aos cidadãos melhorias no acesso aos serviços e equipamentos da cidade por meio de transportes coletivos, não motorizados, que são socialmente inclusivos e ecologicamente sustentáveis.

O PMU permite dimensionar o planejamento da mobilidade de forma integrada com o uso e a ocupação do território, mas muitas vezes isso não acontece. Um bom PMU deve ser capaz de pensar e implementar políticas de democratização dos espaços urbanos, bem como uma reversão das prioridades, voltadas para a acessibilidade física e social da população. (LARA CACCIA, s/a). A metodologia adotada neste trabalho será apresentada a seguir.

3. METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa aplicada na elaboração deste produto científico foi a de estudo de caso, uma vez que se propõe a identificar o problema do deslocamento diário dos trabalhadores da UNILAB que moram em Fortaleza, analisando os seus indícios, formulando alguns argumentos práticos, avaliando e propondo explicações. A metodologia adotada neste trabalho foi o estudo de caso, pois possibilita a elaboração de uma análise baseada em diferentes meios de obtenção de informação, ao mesmo tempo em que permite conduzir a uma explicação a respeito de como é que o fenômeno ocorre, identificando, com isso, os fatores que contribuem para a sua concretização. O objeto de análise desta pesquisa é a qualidade do serviço de transporte de passageiros que é prestado por motoristas avulsos, aos funcionários da UNILAB, em Redenção, a partir de evidências, tais como: as condições de segurança das vias e dos veículos, a frequência da pontualidade nas saídas e a variedade de destinos.

A técnica aplicada apoia-se na coleta de dados qualitativa e ocorreu por meio de dois diferentes métodos: o primeiro deles foi a partir de fontes secundárias, destacado na revisão literária e o segundo foi através de fontes primárias, obtidas pela aplicação de questionário. Uma vez que o universo amostral consistia de um grupo relativamente pequeno de pessoas, em termos de pesquisa científica, a amostra envolvida na pesquisa correspondeu basicamente à sua totalidade, o que, de fato, contribuiu ainda mais significativamente para a credibilidade da pesquisa.

A revisão literária confronta diferentes autores de maneira a mostrar sob um olhar mais amplo o conceito de mobilidade urbana e suas diversas nuances, suas relações de interdependência com o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida.

O questionário foi aplicado para os motoristas e/ou empreendedores que atualmente estão prestando o serviço de transporte dos servidores da UNILAB. Das dez rotas hoje existentes, oito foram devidamente contempladas pela busca. Essa amostra correspondente a 80% do universo populacional

confere aos dados capturados, dentro de uma margem de erro de 20%, um nível de confiança de 95%.

Os conteúdos abrangidos pelas perguntas do questionário incluem, inicialmente o aceite em participar da pesquisa e disponibilizar as respostas fornecidas, em seguida, constrói-se um perfil básico do entrevistado, podendo ser ele motorista ou proprietário de veículo usado no frete dos funcionários da UNILAB. Numa segunda parte, entram as perguntas mais direcionadas à investigação do problema enfrentado: em relação à experiência dos motoristas, às condições de qualidade (antiguidade e manutenção) dos veículos e à relação de satisfação dos motoristas relativa ao serviço prestado. O tópico a seguir tratará dos resultados e discussões.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

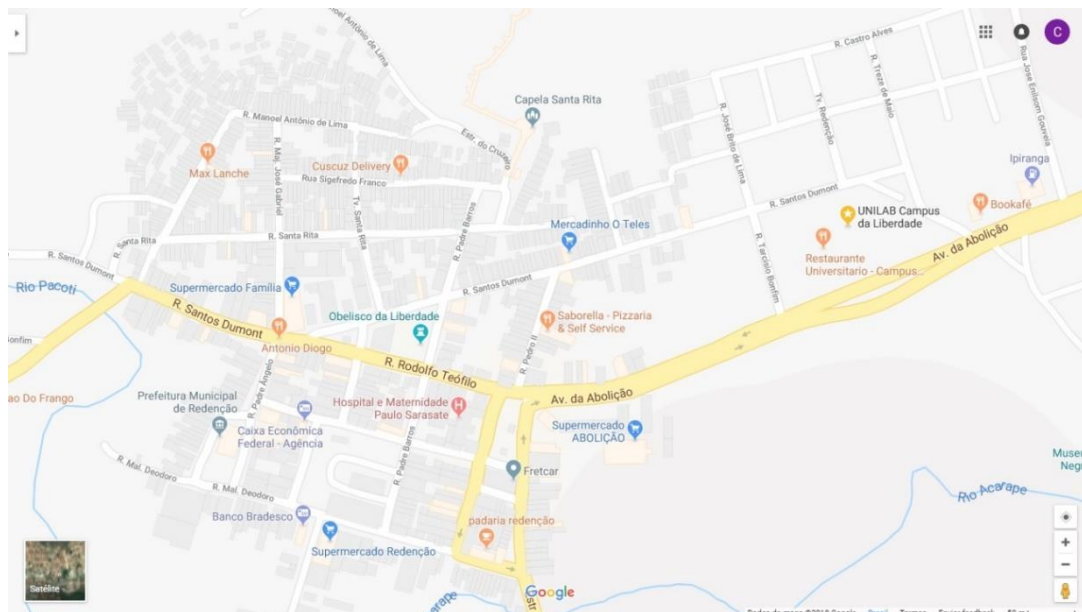
Os resultados abaixo especificados foram produzidos através da utilização do método descrito na metodologia. Parte deles foi obtida com a aplicação do questionário na pesquisa de campo e outra parte, através da revisão literária. Ambos os métodos de captação das informações foram trabalhados sob a ótica da própria autora.

No que tange ao referencial teórico, cabe registrar que uma quantidade significativa de vias com pavimentação asfáltica já se caracteriza como uma melhoria das condições do espaço urbano, a qual reflete num aumento da qualidade de vida dos habitantes por meio dos deslocamentos realizados em transportes rodoviários, ou seja, veículos automotores: carros, ônibus e caminhões, muito embora essa melhoria seja ainda limitada, visto que a sinalização, seja a horizontal ou a vertical, carece de tratamento para adquirir mais visibilidade. Tal fato é percebido, portanto como um contraponto à hipótese apresentada na introdução, a qual trazia a infraestrutura urbana inadequada como um dos fatores mais incisivos para a proliferação dos transportes alternativos no serviço de transportar os trabalhadores da UNILAB que moram em Fortaleza nos seus percursos diários de ida ao trabalho e de volta para casa.

Considerando o mapa viário do núcleo urbano central da cidade em sua sede (representado na Figura 21 abaixo), bem como as vias acima representadas nas fotos das Figuras de 06 a 20, – tiradas recentemente pela autora para compor o conteúdo deste trabalho – pode-se perceber que a quantidade de vias asfaltadas, apresentadas nas fotos registradas neste trabalho,¹⁴ representa uma porcentagem bastante significativa das vias que compõem o sistema viário da referida área.

Figura 20: Mapa viário do núcleo urbano central da Sede de Redenção.

¹⁴ Foram registradas imagens de nove 9 vias, quais sejam: Avenida da Abolição, Rua Capitão Félix Nogueira, Rua José Costa Ribeiro, Rua Padre Ângelo, Rua Padre Barros, Rua Santa Rita, Rua Santos Dumont, Rua Rodolfo Teófilo e outra, cuja denominação não foi encontrada.



Fonte: Internet – Google Maps

Outro ponto que atenua a hipótese investigada é a descoberta de documentação que comprova o planejamento da cidade por parte do poder público. A atual gestão apresenta à sociedade em geral seus planos de desenvolvimento, dentre os quais estão o Plano Municipal de Saneamento Básico: Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário, de 2017 e o Plano Municipal de Habitação.

Entretanto existem outros documentos de igual relevância que ainda não foram providenciados pelo município, como é o caso do Plano Municipal de Transportes, que trata a questão da mobilidade da cidade, e isso corrobora com a ideia posta na hipótese inicial que considera a precariedade do sistema viário como fator aglutinante da escolha pelo transporte coletivo privado. Tampouco, o município realizou qualquer Conferência Municipal de Transporte nos últimos 4 anos, nem tem um Conselho ou um Fundo específicos para o transporte, segundo dados do sítio do IBGE. Essa situação também contribui para reforçar a ideia da hipótese de que a baixa infraestrutura oferecida pela cidade influenciou no aumento do transporte alternativo para atender à demanda dos servidores da UNILAB.

Do gráfico abaixo, facilmente infere-se que todos os entrevistados autorizaram a utilização de suas respostas no estudo.

Gráfico 1: Autorização de uso dos dados na pesquisa

Fonte: Autora

A partir dos dados coletados durante a aplicação dos questionários pôde-se compreender a estrutura atual que compõe essa equipe de prestadores de serviço. Compreendeu-se que existem hoje dez rotas de ligação entre as cidades de Redenção e Fortaleza, com diferenciação principalmente nos trechos que adentram a cidade de Fortaleza. Embora o número de rotas esteja constante no momento, a quantidade de motoristas ultrapassa ligeiramente esse valor devido a um caso de revezamento de motorista em determinada rota e a dois outros casos de motoristas em treinamento. Tais casos não foram contemplados na resolução do questionário. Portanto, o quadro abaixo sintetiza a organização atual.

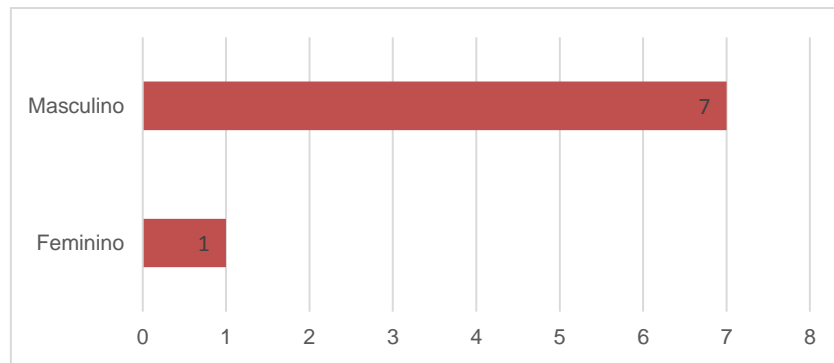
Figura 21: Quadro da organização atual dos transportes alternativos que transportam os servidores da UNILAB.

QUANT.	ROTA	MOTORISTA	SITUAÇÃO
1	São João do Tauape/Aldeota/Papicu/Redenção	Marcos	Respondeu ao questionário
2	Barra do Ceará/Antº Bezerra/Henrique Jorge/Vila Manoel Sátiro/Siqueira/Maracanaú/Acarape/UNILAB	João	Respondeu ao questionário
3	Pici (UFC)/Redenção	Filha do Bill	Respondeu ao questionário
4	Benfica/Redenção	Bill	Respondeu ao questionário
5	Aldeota/Redenção	func. do Bill	Respondeu ao questionário
6	Visc. Rio Branco/Benfica (UFC)/Rodoviária/Luciano Carneiro/Dedé Brasil/Godofredo Maciel/CE-060 até Redenção	Sr. Mário	Respondeu ao questionário
7	Fortaleza/Aldeota/Cidade 2000/Messejana/via Itaitinga/Redenção	Wellington	Respondeu ao questionário
8	Bezerra de Menezes/Conjunto Ceará/Redenção	Jairo	Respondeu ao questionário
9	Iparana	Sr. Constantino	Não respondeu ao questionário
10	José Walter	func. do Sr. Constantino	Não respondeu ao questionário
11	Fortaleza/Aldeota/Cidade 2000/Messejana/via Itaitinga/Redenção	func. do Wellington	Não respondeu ao questionário
12	Rota não informada	func. do Bill	Não respondeu ao questionário
13	Rota não informada	func. do Bill	Não respondeu ao questionário

Fonte: Acervo da autora

Os cinco gráficos a seguir referem-se à caracterização do perfil do entrevistado e demonstram, dentre outras coisas, que não é a totalidade dos trabalhadores que prestam esse serviço de transporte de pessoas na UNILAB, que pertence ao sexo masculino, mas sim que cabe ainda uma porcentagem de 12,5 pontos para a participação feminina no referido mercado.

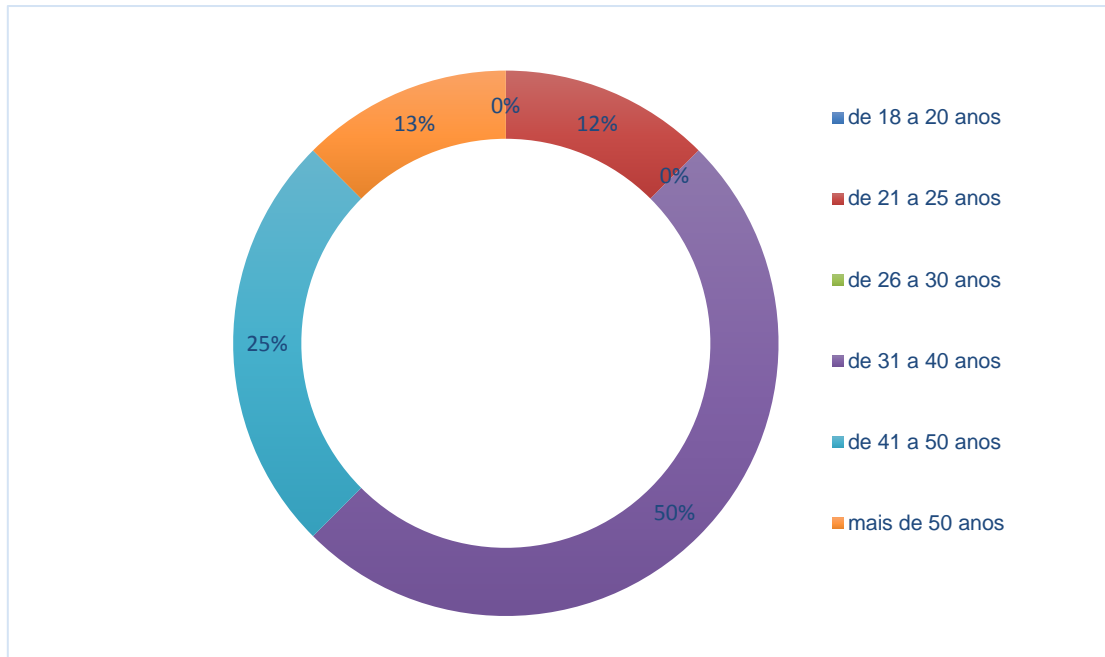
Gráfico 2: Entrevistado quanto ao sexo



Fonte: Autora

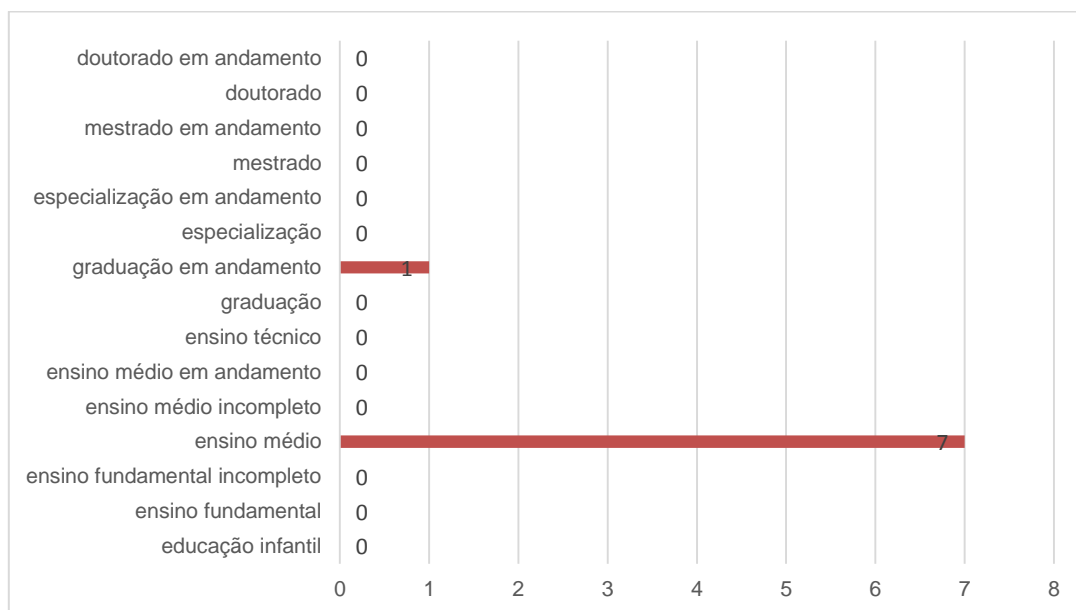
Com a aplicação do questionário, obteve-se que metade dos entrevistados possui faixa etária de 30 anos de idade, enquanto que; $\frac{1}{4}$ deles possui em torno de 40 anos de idades e apenas $\frac{1}{8}$ ou estão com mais de 50 anos, ou estão entre 21 e 25 anos de idade. Dessa informação, conclui-se que uma grande maioria (62,5%) está acima dos 30 anos de idade, o que, em teoria, corresponde a uma maturidade quanto certas escolhas da vida, como, o caminho profissional.

Gráfico 3: Faixa etária do entrevistado



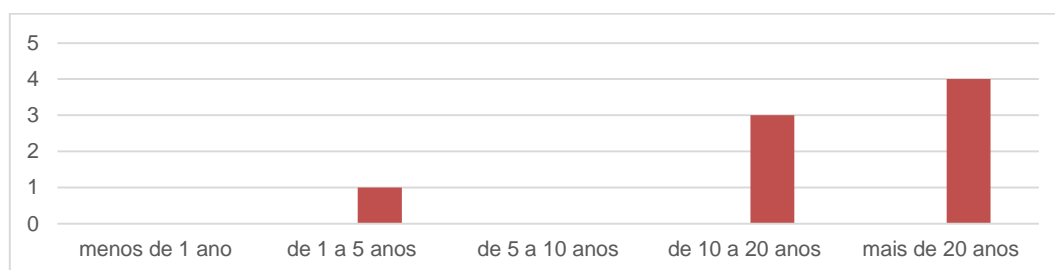
Fonte: Autora

O gráfico abaixo demonstra que a escolaridade dos entrevistados se concentra basicamente no ensino médio, a exceção de um único entrevistado, que está cursando uma graduação e isso representa um percentual de 12,5%.

Gráfico 4: Escolaridade do entrevistado

Fonte: Autora

Do gráfico abaixo, pode-se perceber que a maioria dos entrevistados, na verdade a sua quase totalidade, – exceto um – já possui a sua carteira de habilitação há bastante tempo (no mínimo 10 anos) e isso pode ser interpretado como um fator que marca uma experiência relevante por parte desses motoristas entrevistados.

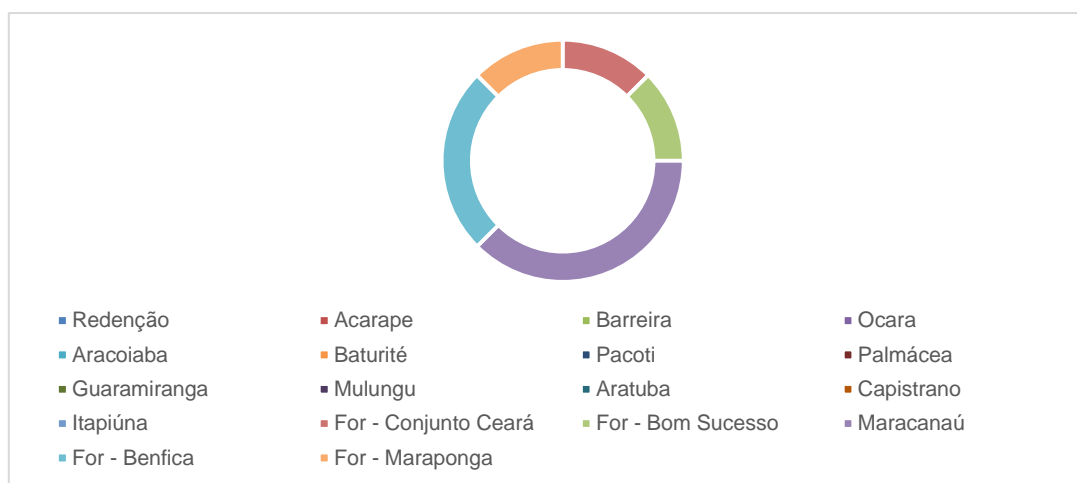
Gráfico 5: Tempo de habilitação do entrevistado

Fonte: Autora

Embora no questionário aplicado tivessem sido consideradas as cidades que compõem o Maciço, nenhum dos entrevistados teve uma delas

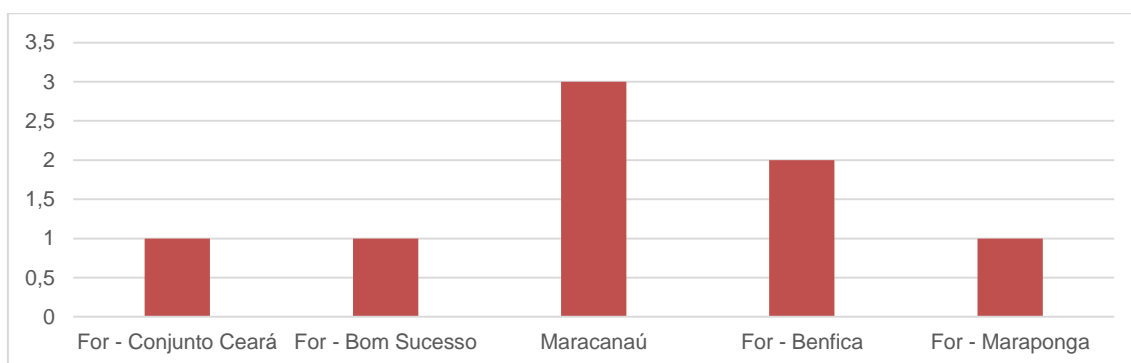
como resposta à pergunta sobre seu local de moradia. 62,5% residem em Fortaleza, nos bairros: Benfica, Bom Sucesso Conjunto Ceará e Maraponga. Os 37,5% restantes residem na cidade Maracanaú, que fica no caminho entre Fortaleza e Redenção. Muito embora esses locais coincidam com os de origem e destino dos servidores, não necessariamente significam que os motoristas morem perto de suas respectivas rotas.

Gráfico 6: Local onde o entrevistado reside

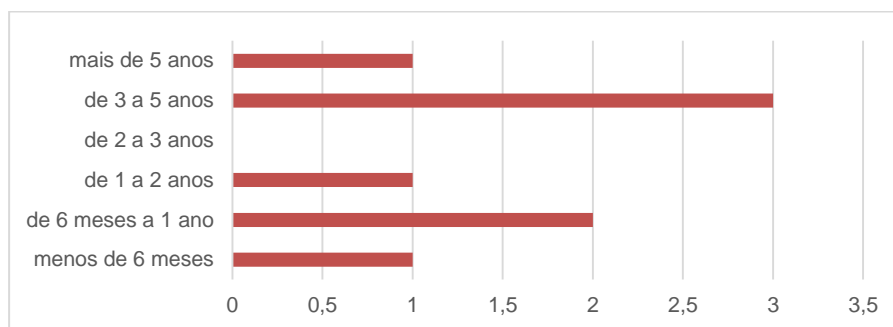


Fonte: Autora

Gráfico 7: Local onde o entrevistado reside - especificação



Fonte: Autora

Gráfico 8: Tempo na rota atual

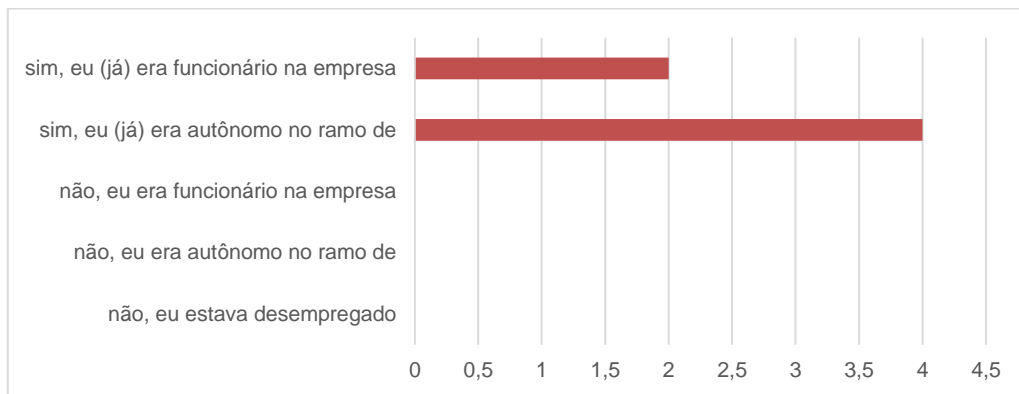
Fonte: Autora

No Gráfico 8, infere-se que mais da metade dos motoristas entrevistados já tem pelo menos 1 ano de experiência na sua atual rota e que 80% já mantêm a mesma rota há pelo menos 3 anos. Conclui-se ainda que 37,5% dos entrevistados tem no máximo 1 ano de experiência na sua rota atual.

Gráfico 9: Fez rota anterior na UNILAB

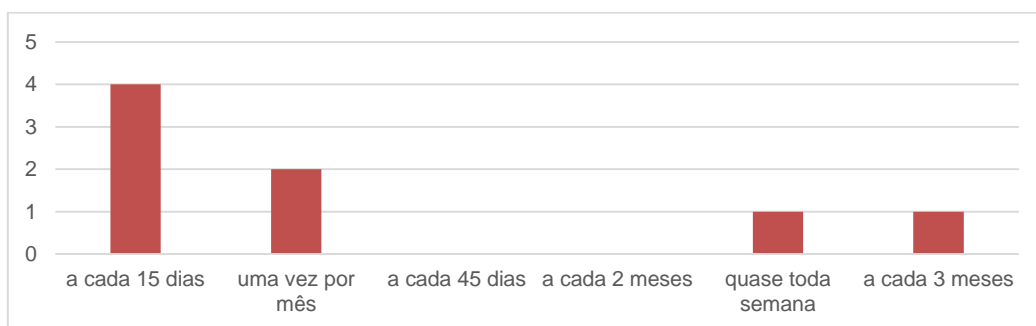
Fonte: Autora

O gráfico acima mostra que a metade dos motoristas que responderam ao questionário já fez no mínimo uma rota na UNILAB além das que estão fazendo atualmente. A outra metade dos entrevistados ainda continua com a sua primeira rota.

Gráfico 10: Experiência com o frete de pessoas

Fonte: Autora

Ainda tratando da questão da experiência dos motoristas, pode-se captar no gráfico acima que nenhum deles estava desempregado ou sem atividade antes de começar o trabalho de transportar os servidores da UNILAB, ou estavam empregados em uma empresa, ou trabalhavam de maneira autônoma (seja no ramo de transportes ou não).

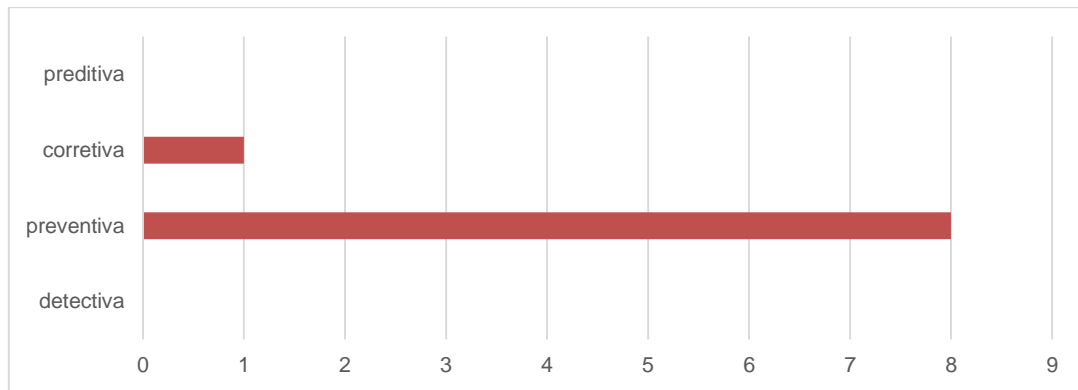
Gráfico 11: Frequência de manutenção do veículo

Fonte: Autora

Serão apresentados nos próximos três gráficos as condições e manutenção dos veículos usados. No primeiro deles, observa-se que a maioria dos motoristas (50% deles) apontaram a mais alta das frequências – a cada 15 dias – para tipificar a constância com que levam seus veículos para revisão. Em contraponto, houve também indicação da extremidade oposta (mesmo que de

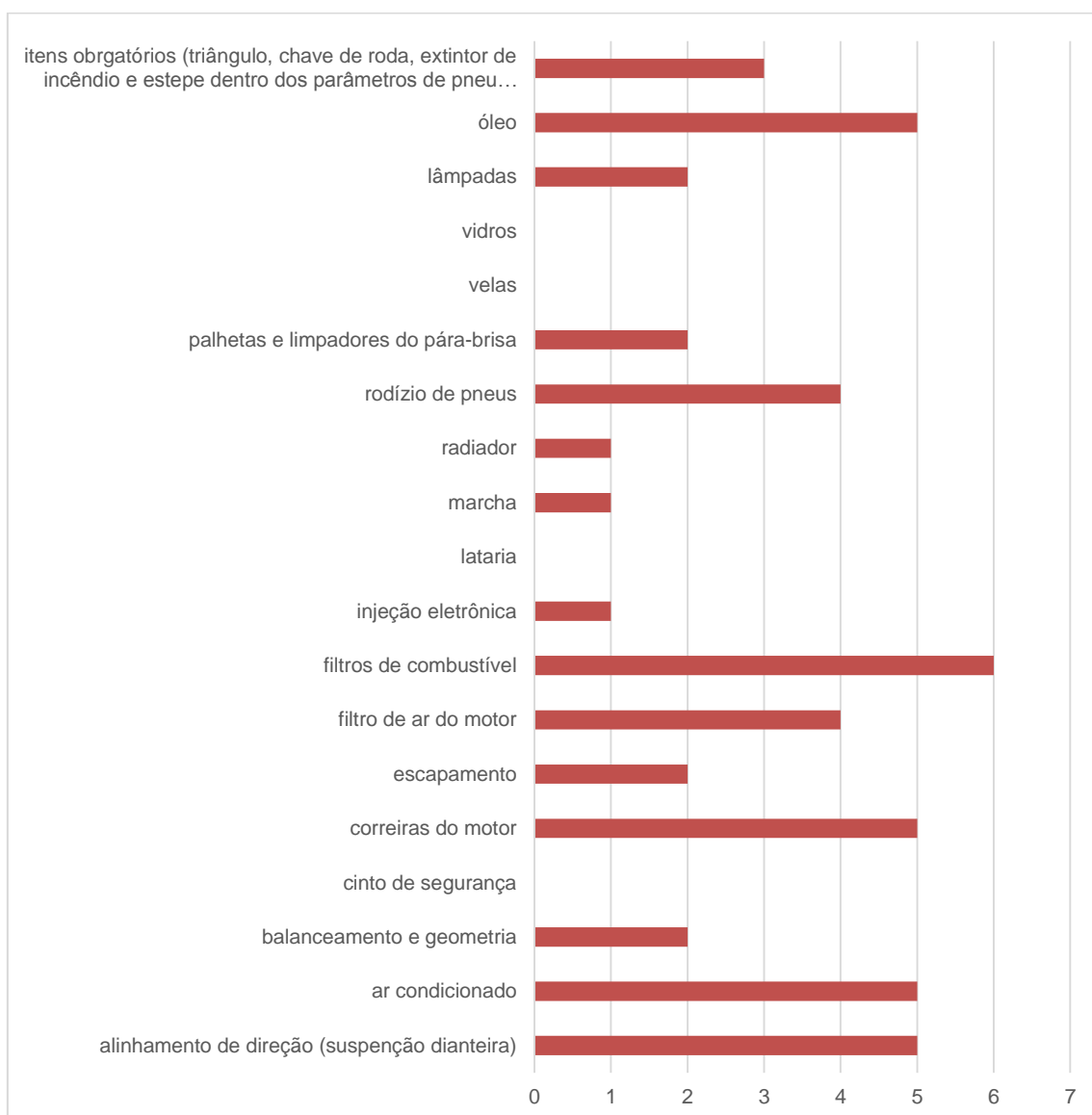
apenas 12,5%), com uma manutenção mais espaçada no tempo – de a cada 3 meses.

Gráfico 12: Manutenção mais frequente no veículo



Fonte: Autora

O gráfico acima expressa que todos os motoristas se preocupam em fazer uma manutenção do tipo preventiva em seus veículos, nos quais rodam diariamente uma quilometragem relativamente alta. Apesar disso, apenas um dos motoristas afirmou realizar a manutenção corretiva no seu veículo constantemente, o que pode significar duas coisas: a primeira é que o tempo de 3 meses seja suficiente para manter o veículo em bom estado de acordo com o seu modelo, ano de fabricação e intensidade de uso; já a segunda opção, menos desejada, porém não menos provável é a de que o veículo não esteja conseguindo manter o seu nível de qualidade inicial.

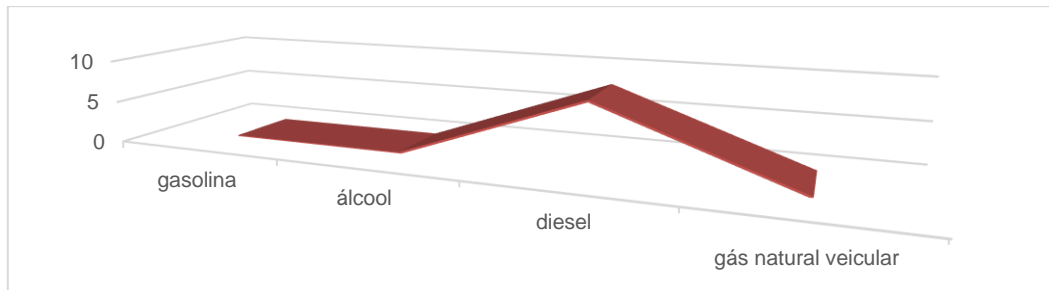
Gráfico 13: Serviços mais comuns nas manutenções do veículo

Fonte: Autora

Dentre os serviços executados durante as manutenções aqueles que mais foram citados foram: filtros de combustível, em primeiro lugar; alinhamento de direção (suspensão dianteira), ar condicionado, correias do motor e óleo aparecem empatados em segundo lugar; em terceiro o filtro de ar do motor e o rodízio de pneus; os itens obrigatórios (triângulo, chave de roda, extintor de incêndio e estepe dentro dos parâmetros de pneu saudável) apareceram em quarto lugar; na sequência, estão o balanceamento e geometria, escapamento, palhetas e limpadores dos para-brisas e as lâmpadas em quinto lugar; já no sexto

lugar estão a injeção eletrônica, marcha e radiador; restando ainda o cinto de segurança, lataria, velas e vidro em último lugar sem nenhum voto por parte dos entrevistados.

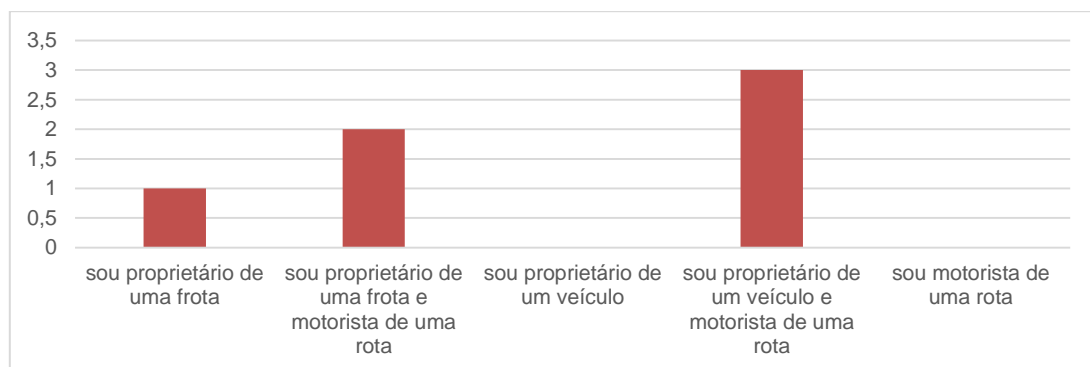
Gráfico 14: Tipo de combustível do veículo



Fonte: Autora

O gráfico acima mostra que todos os motoristas têm seus carros movidos a óleo diesel. Acredita-se que o fato de o diesel proporcionar um consumo de combustível mais baixo quando comparado aos demais e ter capacidade para desenvolver acelerações mais forte, o tornaram o combustível preferido para seus veículos devido ser o mais adequado ao uso nas estradas, como é o caso dos motoristas entrevistados.

Gráfico 15: Empreendedor ou funcionário?

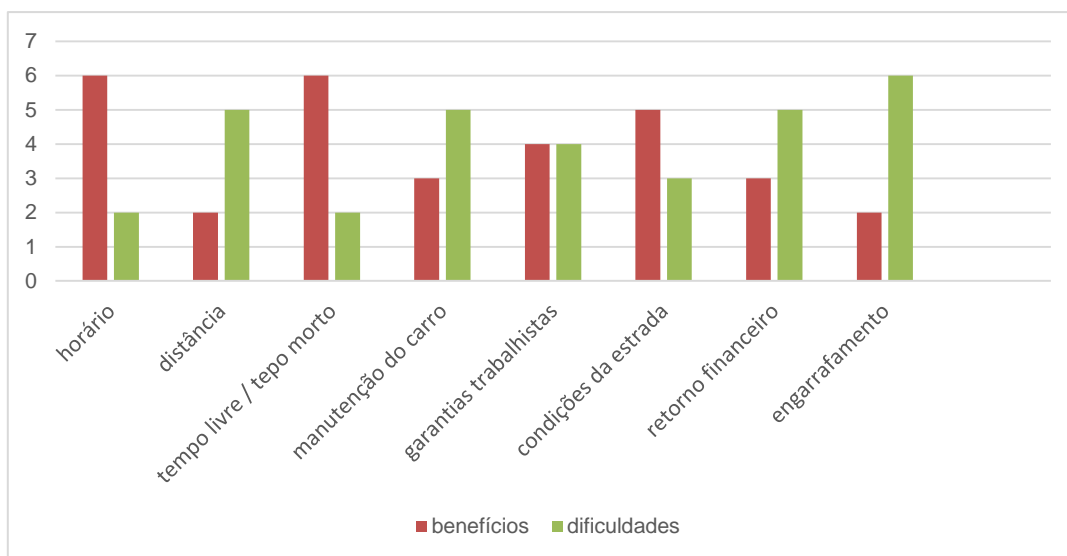


Fonte: Autora

Partindo para uma avaliação da satisfação do entrevistado em relação ao serviço prestado e das perspectivas relativas a essa prestação de serviço, tem-se de início uma visão sobre a relação dos motoristas que se encontram

como funcionário de outrem com aqueles que são agentes de empreendedorismo. O gráfico acima apresenta uma maioria de 37,5% que é proprietária do veículo em que realiza as viagens da sua rota, outra porcentagem de 25% que corresponde aos proprietários de uma frota e apenas 12,5% dos entrevistados na condição de motorista funcionário de outrem.

Gráfico 16: Avaliação de características do trabalho

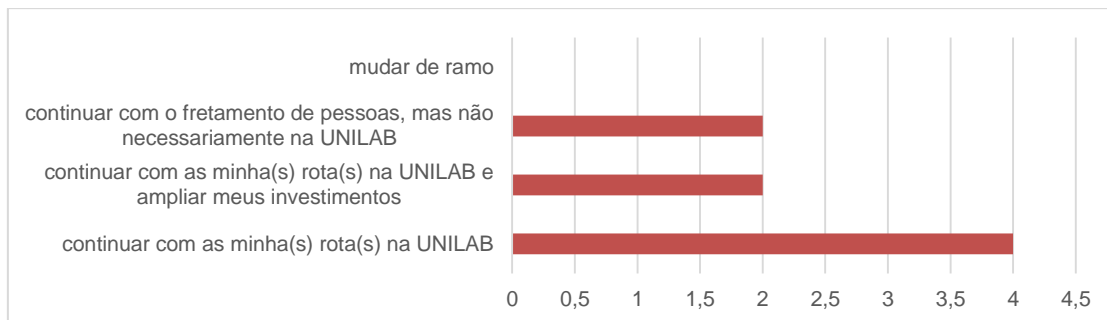


Fonte: Autora

O gráfico acima resulta da avaliação de itens considerados pelos motoristas como vantagens ou desvantagens da prestação desse serviço de transportar os servidores da UNILAB. Os itens que mais foram identificados como um benefício foram o horário e o tempo livre/morto que eles têm no intervalo entre a ida para Redenção e o retorno para Fortaleza no final do dia. Outro item bastante considerado como benefício foram as condições da estrada. Já os itens identificados como dificuldades dessa atividade foram principalmente o engarrafamento seguido da distância, da manutenção do carro e do retorno financeiro. Cabe ressaltar aqui que o item relativo às garantias trabalhistas foi considerado com igual força como um benefício e também como uma dificuldade.

A isso atribui-se o fato de boa parte dos entrevistados serem autônomos em suas atividades e outra parte menor se caracterizar como funcionário.

Gráfico 17: Planos



Fonte: Autora

Esse gráfico mostra que a maioria dos motoristas pretende manter suas atuais condições de trabalho, segurando suas atuais rotas; outra parcela menor considera a possibilidade de se ampliar os investimentos nesse contexto da UNILAB; por fim uma outra pequena parcela afirma ter planos de continuar trabalhando com o fretamento de pessoas, mas não necessariamente na UNILAB.

Gráfico 18: Abertura da CE-060



Fonte: Autora

Finalmente, solicitou-se dos motoristas que eles avaliassem a vinda do novo trecho da CE-060 passando por caminho que liga mais diretamente dois dos *campi* da universidade e passa em frente a um deles. A positiva foi resposta unânime, tendo sido citados como razão disso, os seguintes fatores

principalmente: redução do tempo de viagem, que proporcionará chegar mais cedo (62,5% nos votos); segurança de estrada com menor fluxo de carros (também 62,5% de citação nos votos). Ainda foram colocados, mesmo que com menor frequência de repetição, os itens a seguir: melhor pavimentação e sinalização da via, mais conforto, redução da quilometragem e menos manutenção dos veículos. A seguir serão apresentadas as considerações finais deste trabalho.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo verificou que a infraestrutura mediana da cidade influencia na baixa oferta de deslocamentos, uma vez que a administração não contempla nas ações de planejamento o desenvolvimento do transporte urbano. Constatou-se ainda que esse foi um fator estimulante para a busca de uma solução à carência de opções.

Contudo, o que mais teve interferência sobre a solução encontrada – fretamento por transporte coletivo privado – foi a forma pontual e restrita com que o serviço de transporte público vem sendo prestado. Apesar de constar no IBGE, não foi constatada existência de ônibus intermunicipal que atenda aos deslocamentos entre bairros, distritos e localidades dentro do próprio município.

Constatou-se, também, que a qualidade do serviço encontrado pelos servidores é superior aos existentes. Itens como segurança, flexibilidade de horários e variedade no itinerário das rotas são exemplos de pontos vantajosos.

Apesar de bem arborizada e recentemente pavimentada, Redenção ainda não apresenta uma urbanização que proporcione qualidade de vida em aspectos básicos, como vivenciar espaços salubres. Ciclovias e bicicletários são infraestruturas e equipamentos que tendem a ser uma boa opção de investimento público, se consideradas a pequena extensão territorial da sua zona urbana, a arborização existente e a relativa sensação de segurança que se tem ao andar na cidade.

O objeto deste estudo não contempla a totalidade de assuntos a serem investigados sobre o tema, cabendo ainda investigações que partam do ponto de vista do poder público ou dos moradores. Enquanto pesquisa de nível de especialização, não se buscou ampliar em demasiado o foco de análise, mas abriu-se o precedente para que outros pesquisadores se debruce sobre o tema e possam alargar o campo de conhecimento a respeito desta temática.

Ressalta-se, por último, a contribuição deste trabalho para o desenvolvimento e emancipação do homem, tendo-se em vista que o ato de se deslocar com qualidade repercute diretamente no seu senso de liberdade.

REFERÊNCIAS

BETA. **Entrevista:** Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é fundamental para a sustentabilidade. Disponível em: <<http://www.betaredacao.com.br/entrevista-elaboracao-do-plano-de-mobilidade-urbana-e-fundamental-para-a-sustentabilidade/>>. Acesso: 10 out. 2018.

BLOG METTZER. **Estudo de caso:** como elaborar um para seu TCC e trabalhos acadêmicos. Disponível em: <<https://blog.mettzer.com/estudo-de-caso-para-tcc/>>. Acesso: 16 set. 2018.

_____. **Metodologia para seu TCC:** aprenda como escolher a ideal. Disponível em: <<https://blog.mettzer.com/metodologia-tcc/>>. Acesso: 10 out. 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Capítulo I, p.1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso: 08 mar. 2018.

_____. Ministério das Cidades. **Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano.** 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso: 08 mar. 2018.

_____. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso: 08 mar. 2018.

_____. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Caderno 6 MCidades - SeMOB. 2004. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/6politicanacionalmobilidadeurbanasustentavel.pdf>>. Acesso: 10 out. 2018.

CIDADE-BRASIL. **Município de Redenção.** Disponível em: <<https://www.cidade-brasil.com.br/municipio-redencao-ce.html>>. Acesso: 16 set. 2018.

CNT. **Lei que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana completa cinco anos.** Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/lei-que-trata-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana-completa-cinco-anos>>. Acesso: 12 mar. 2018.

IBGE. Cidades. **Censo 2010.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/redencao/panorama>>. Acesso: 08 out. 2018.

ITDP. **Cartilha**: Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) e os Planos de Mobilidade. 2016. Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/pnmu/>>. Acesso: 08 mar. 2018.

MOTIZUKI, Wilson Satoro. **Modelo de transporte público proposto para as cidades de pequeno porte**. 2002. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos. Disponível em: <[file:///C:/Users/Marcio/Downloads/Dissert_Motizuki_WilsonS_corrigido%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Marcio/Downloads/Dissert_Motizuki_WilsonS_corrigido%20(1).pdf)>. Acesso: 08 ago. 2018.

MOOVIT. **199 Fortaleza / Água Verde / Redenção**. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-199_FORTALEZA_%C3%81GUA_VERDE_REDEN%C3%87%C3%83O-Fortaleza-983-859418-643929-0>. Acesso: 24 set. 2018.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. **Qualidade de vida**. Arq Bras Cardiol, São Paulo, v. 4, n. 4, p. 299-300, 6 de março de 1995. Disponível em: <<http://www.arquivosonline.com.br/pesquisartigos/Pdfs/1995/v64N4/64040002.pdf>>. Acesso: 16 jul. 2018.

OLIVEIRA, Débora. **Mobilidade para pequenas cidades**. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/12/mobilidade-para-pequenas-cidades-repasse-de-verbas-para-obras-250914-1.aspx>>. Acesso: 08 ago. 2018.

REDENÇÃO, Prefeitura Municipal de. **Plano Municipal de Saneamento Básico**: Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário. 2017. Disponível em: <https://www.redencao.ce.gov.br/arquivos/187/PROJETO_001_2017_0000001.pdf>. Acesso: 09 set. 2018.

RUA, Maria das Graças. **Políticas Públicas**. – 2 ed. reimp. – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC, 2012.

SANTANA, Iran Herlanderson Neves de. SANTANA, Iran José Neves de. **Estratégias utilizadas pelos alunos da pós-graduação da UNILAB diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo da Bahia**. São Francisco do Conde, 2015. Monografia do curso de Especialização em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB.

SIGNIFICADOS. **Significado de Stakeholders**. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/stakeholder/>>. Acesso: 28 set. 2018.

TECLA SAP. **POLICY é falso cognato e não quer dizer o que você está pensando...** Disponível em: <<http://www.teclasap.com.br/falsos-cognatos-policy/>>. Acesso: 30 set. 2018.

VARGAS, Heliana Comin. **(I)Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades**. Texto completo encaminhado para publicação na revista URBS, publicado com cortes,

sob o título [i]mobilidade urbana. URBS, São Paulo, nº 47, ano XII, p 7-11, jul-ago-set, 2008. Disponível em: <<http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2008-VARGAS-Heliana-Comin.-imobilidade-urbana.-URBS-S%C3%A3o-.pdf>>. Acesso: 16 jul. 2018.

GLOSSÁRIO

Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

Policy: se refere à diretriz, aos princípios, à filosofia, à linha de ação, etc. implantada por qualquer tipo de organização, até mesmo o próprio governo;

Politics: se refere à ciência que trata dos fenômenos relativos ao Estado;

Stakeholders: público estratégico (pessoa ou grupo) que tem interesse e deve estar de acordo com as práticas de governança corporativa executadas pela empresa;

Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

Transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

Transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

Transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

APÊNDICE A – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Caro Senhor

Esse questionário é um instrumento de coleta de dados de um trabalho de conclusão de curso intitulado **Mobilidade urbana em Redenção após a implantação da UNILAB: Os deslocamentos dos trabalhadores que moram em Fortaleza**. O objetivo, como o próprio título sugere, é compreender como se deu o aumento da quantidade de transportes que fazem diariamente o frete dos funcionários da UNILAB entre Fortaleza e Redenção, no caminho de ida de casa até o trabalho e na volta do trabalho para casa.

As respostas serão inseridas numa base de dados e tratadas no referido trabalho de conclusão de curso. Para que possamos registrar as respostas em nossa base de dados, contamos com a sua colaboração assinalando em cada questão um “X” no local indicado entre parêntesis ().

Obrigada por sua participação.

Carina Peixoto Leite

Especialização em Gestão Pública Municipal 2017.2

Você autoriza a utilização dos dados para a Pesquisa?

() Sim () Não

QUESTIONÁRIO

A. PERFIL DO ENTREVISTADO

1. Sexo:

() Feminino () Masculino

2. Faixa etária:

() 18 a 20 anos () 21 a 25 anos () 26 a 30 anos ()
31 a 40 anos () 41 a 50 anos () mais de 50 anos

3. Grau de escolaridade:

() educação infantil () ensino fundamental () ensino fundamental
incompleto () ensino médio () ensino médio incompleto () ensino
médio em andamento () ensino técnico
() graduação () graduação em andamento curso:
_____ () especialização () especialização em
andamento área: _____ () mestrado ()
mestrado em andamento área: _____ ()
doutorado () doutorado em andamento área: _____

4. Você possui habilitação há:

() menos de 1 ano () 1 a 5 anos () 5 a 10 anos () 10 a 20 anos () mais de 20 anos

5. Local onde mora:

() Redenção () Acarape () Barreira () Ocara () Aracoiaba

() Baturité () Pacoti () Palmácea () Guaramiranga () Mulungu

() Aratuba () Capistrano () Itapiúna () Fortaleza bairro:

_____ () outro qual? _____

B. PERGUNTAS**1. Qual o itinerário da sua rota?**

2. Há quanto tempo você faz essa rota?

() menos de 6 meses () 6 meses a 1 ano () 1 a 2 anos () 2 a 3 anos () 3 a 5 anos () mais de 5 anos

3. Você já outras rotas antes da atual?

() não () sim

Quais?

—

4. Você já trabalhava com frete de pessoas antes de fazer essa rota?

() não, eu estava desempregado
() não, eu era autônomo no ramo de

() não, eu era funcionário na empresa

() sim, eu (já) era autônomo no ramo de

() sim, eu (já) era funcionário na empresa

5. Qual é o veículo que você utiliza na sua rota?

Modelo: _____ Ano: _____

6. Com que frequência o veículo passa por manutenção?

() a cada 15 dias () uma vez por mês () a cada 45 dias () a cada 2 meses
 () outra qual? _____

7. Quais os tipos de manutenção mais frequente pela qual o veículo passa?

() detectiva () preventiva () corretiva () preditiva

8. Quais os itens/serviços mais comuns nas manutenções do veículo?

() alinhamento de direção (suspensão dianteira) () ar condicionado
 () balanceamento e geometria () cinto de segurança () correias do motor
 () escapamento () filtro de ar do motor () filtros de combustível
 () injeção eletrônica () lataria () marcha () radiador () rodízio de pneus
 () palhetas e limpadores do pára-brisa () velas () vidros
 () lâmpadas () óleo () itens obrigatórios (triângulo, a chave de roda, extintor de incêndio e estepe dentro dos parâmetros de pneu saudável)

9. Qual o tipo de combustível do veículo?

() gasolina () álcool () diesel () gás natural veicular () outro qual? _____

10. Você é empreendedor ou funcionário?

() sou proprietário de uma frota () sou proprietário de uma frota e motorista de uma rota
 () sou proprietário de um veículo () sou proprietário de um veículo e motorista da rota
 () sou motorista de uma rota

11. Quais são os benefícios (B) e as dificuldades (D) desse trabalho?

() horário () manutenção do carro () condições da estrada
 () distância () garantias trabalhistas () retorno financeiro
 () tempo livre / tempo morto () engarrafamento () outro qual? _____

12. Você planeja para o futuro:

() continuar com a(s) minha(s) rota(s) na UNILAB
 () continuar com a(s) minha(s) rota(s) na UNILAB e ampliar os meus investimentos
 () continuar com o fretamento de pessoas, mas não necessariamente na UNILAB
 () mudar de ramo

13. Você acha que a abertura do novo trecho da CE-060 na altura da UNILAB

será:

() positiva () negativa

Por quê?

ANEXO B – Itinerários, horários e paradas da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus da rota Fortaleza – Redenção (realizado pela empresa Viação Fretcar)

Rota da linha de ônibus 199 – Fortaleza / Água Verde / Redenção da empresa Viação Fretcar (Fonte: moovit)

moovit Horários, paradas e mapa da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus

199 Fortaleza / Água Verde / Redenção

[Visualizar Em Modo Web](#)

A linha 199 Fortaleza / Água Verde / Redenção de ônibus tem 2 itinerários. Para dias úteis, os horários de funcionamento são:

(1) Fortaleza: 03:45 - 20:30 (2) Redenção: 05:35 - 22:40

Use o aplicativo do Moovit para encontrar a estação da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus mais perto de você e descubra quando chegará a próxima linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus.

Sentido: Fortaleza
116 pontos [VEROS HORÁRIOS DA LINHA](#)

Rodoviária De Redenção - Centro
161 Rua Ludigerio Guilhem e Da Costa, Redenção

Unilab (Em Frente) - Redenção

Conjunto Antônio Bonfim

Posto SP - Acarape
SN Avenida Avenida Da Abolição, Brazil

Estádio Municipal - Acarape
SN Rua Chico Vieira, Acarape

Barracharia Acarape - Acarape
SN Rua Badio Macedo, Acarape

Unilab/Campus Palmares - Acarape

Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 122

Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 21
1 Estrada Riachão Do Norte, Brazil

Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 21 - Acarape
42 Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 63 - Acarape
SN Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Unidade Básica De Saúde - Acarape
151 SUGAM Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Entrada Para Itacima - Guaiúba
14SMS Rodovia Ce 060, Água Verde

Ce-060, 680 - Água Verde

Horários da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus
Confira a tabela de horários completa do sentido Fortaleza:

Domingo	05:00 - 20:30
Segunda-feira	03:45 - 20:30
Terça-feira	03:45 - 20:30
Quarta-feira	03:45 - 20:30
Quinta-feira	03:45 - 20:30
Sexta-feira	03:45 - 20:30
Sábado	04:13 - 20:30

Informações da linha 199 FORTALEZA / ÁGUA VERDE / REDENÇÃO de ônibus

Sentido: Fortaleza
Paradas: 116
Duração da viagem: 153 min

Resumo da linha: Rodoviária De Redenção - Centro, Unilab (Em Frente) - Redenção, Conjunto Antônio Bonfim, Posto SP - Acarape, Estádio Municipal - Acarape, Barracharia Acarape - Acarape, Unilab/Campus Palmares - Acarape, Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 122, Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 21, Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 21 - Acarape, Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 63 - Acarape, Unidade Básica De Saúde - Acarape, Entrada Para Itacima - Guaiúba, Ce-060, 680 - Água Verde, Rua Tia Nega - Água Verde, Entrada Para Água Verde, Bar Ponto Do Baixo - Água Verde, Cemitério - Água Verde, Ce-060, 877 - Água Verde, Ce-060, 877, Igreja, Escola - Guaiúba, Fazenda - Baú, Fábrica De Paletes (Opasta), Escola José Vieira Martins - Mata Fresca, Rua Joaquim Dias Cruz, 2973-3123, Trv. Joaquim Dias Cunha - Guaiúba, Rodoviária De Guaiúba - Centro, Antes Da

Rua Tia Nega - Água Verde

Entrada Para Água Verde
SN Rua Coronel Teixeira, Água Verde

Bar Ponta Da Baião - Água Verde

Cemitério - Água Verde

Ce-060, 877 - Água Verde

Ce-060, 877
3334 Rodovia Ce 060, Baú

Igreja

Escola - Guaiúba

Fazenda - Baú

Fábrica De Paletes (Opasto)

Escola José Vieira Martins - Mata Fresca
69SMS Rodovia Ce 060, Guaiúba

Rua Joaquim Dias Cruz, 2973-3123

Trv. Joaquim Dias Cunha - Guaiúba
1 RNSTavessa Joaquim Dias Da Cunha, Guaiúba

Rodoviária De Guaiúba - Centro
10 FNS Rua Coronel Joao Correia Mendes, Guaiúba

Antes Da Ponte
3 Rua Coronel Joao Correia Mendes, Guaiúba

Cia.lne XII
SN Rodovia Ce 060, Guaiúba

Ce-060, 24

Rua Do Cetrefp (Opasto)
16883 FNS Rodovia Ce 060, Pacatuba

Rua 20

Erti Walney Da Carmo Lopes - Quando
SN Rodovia Ce 060, Pacatuba

Ce-060, 14622-14734

Estádio Pedro Matias - Alto São João
119 Rua Luiz Anselmo Da Silva, Pacatuba

Subida Do Cemitério - Alto São João

Rodoviária De Pacatuba - Centro
18 FNS Rua Sd 03, Pacatuba

Pasta De Gasolina
95 Rua Raimundo Pereira Campos, Pacatuba

Ce-060, 11884

Rua José Ricardo Da Silva
11425 Rodovia Ce 060, Pacatuba

Abrigo / Depósito (Opasto) - Farquilha

Abrigo Ce-060, 9154 - Farquilha

Ponte, Cia.lne XII, Ce-060, 24, Rua Do Cetrefp (Opasto), Rua 20, Erti Walney Da Carmo Lopes - Quando, Ce-060, 14622-14734, Estádio Pedro Matias - Alto São João, Subida Do Cemitério - Alto São João, Rodoviária De Pacatuba - Centro, Pasta De Gasolina, Ce-060, 11884, Rua José Ricardo Da Silva, Abrigo / Depósito (Opasto) - Farquilha, Abrigo Ce-060, 9154 - Farquilha, Abrigo Ce-060, 7612 - Manguba, Escola Indígena Ita Ara (Opasto) - Manguba, Antiga Campo Society - Manguba, Eeep De Pacatuba - Manguba, Entrada Da Pedreira (Opasto) - Manguba, Dois Pastes - Manguba, Alto Das Parapentes - Manguba, Pasta Ipiranga - Manguba, Ce-060, 4002 | Açude Galeno - Manguba, Ce-060, 4002 | Pasta De Combustíveis - Manguba, Ce-060, 4174 | Bar Dazinha Da Gia - Pavuna, Ce-060, 2923 | Marisol - Pavuna, Ce-060, 2803 - Pavuna, Ce-060, 2501 - Nova Timbá, Ce-060, 1001 - Nova Timbá, Ce-060, 504 - Velha Timbá, Ce-060, 14631 - Jardim Bandeirante, Ce-060, 14571 | Barracharia - Jardim Bandeirante, Ce-060, 14445 - Jardim Bandeirante, Ce-060, 14235 - Jardim Bandeirante, Ce-060, 13561 | Sup. Regional Da Mte - Jardim Bandeirante, Ce-060, 13401 - Jardim Bandeirante, Ce-060, 10503 - Pajuçara, Ce-060, 10315 | Panificadora Real - Pajuçara, Ce-060, 10271 - Pajuçara, Ce-060, 10023 - Pajuçara, Ce-060, 9401 - Pajuçara, Ce-060, 869 | Ceasa - Pajuçara, Ce-060, 6507 - Cida De Nova, Ce-060, 6263-6303 - Planalto Ayrton Senna, Ce-060, 6101 - Planalto Ayrton Senna, Avenida Godofredo Maciel, 5615 - Planalto Ayrton Senna, Avenida Godofredo Maciel, 4965 - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 4561 - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 4391 - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 4057 - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 3789 - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 3527 - Mandubim, Cemeaur - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 3033 - Jardim Cearense, Detran - Jardim Cearense, Avenida Godofredo Maciel, 2527 - Jardim Cearense, Avenida Godofredo Maciel, 2205 - Maraponga, Avenida Godofredo Maciel, 1839-1995, Lagoa Da Maraponga - Maraponga, Pinheiro Supermercado - Itaperi, Avenida Godofredo Maciel, 757 - Itaperi, Residencial - Itaperi, Rua Casemiro De Abreu, 214 - Itaperi, Faculdade Mauricio De Nassau (Seletiva) - Parangaba, Rua Sete De Setembro, 55 - Parangaba, Avenida João Pessoa, 7043 - Parangaba, Sesi - Parangaba, Avenida João Pessoa, 6321-6411 - Montese, Avenida João Pessoa, 5983 - Montese, Avenida João Pessoa, 5823 - Montese, Imparh - Montese, Residência Damas - Damas, Shopping Damas - Damas, Avenida João Pessoa, 4821 - Damas, Pólo De Lazer Gustavo Braga - Damas, Avenida João Pessoa, 4407 - Damas, Ksd Países E Produtos Serigraficos - Damas, Avenida João Pessoa, 3907 - Damas, Avenida Da Universidade, 3723 - Damas, Avenida Da Universidade, 3265 - Benfica, Avenida Da Universidade, 2431-2485 - Benfica, Faculdade De Economia Ufc - Benfica, Félix Auto Car - Benfica, Hospital Sbs - Benfica, Igreja

Católica São Benedito - Centro, Terminal Centro (310/320), Terminal Castro E Silva - Centro



Abrigo Ce-060, 7612 - Manguba

Escala Indígena Ita Ara (Oposto) - Manguba

Antigo Campo Society - Manguba

Eeep De Pacatuba - Manguba

Entrada Da Pedreira (Oposto) - Manguba

Dois Pastes - Manguba

Alto Das Parapentes - Manguba

Posto Ipiranga - Manguba

5471 Rodovia Ce 060, Manguba

Ce-060, 4002 | Açude Galena - Manguba

SN Rodovia Ce 060, Pavuna

Ce-060, 4002 | Posto De Combustíveis - Manguba

Ce-060, 4174 | Bar Dozinho Da Gia - Pavuna

Ce-060, 2923 | Marisol - Pavuna

Ce-060, 2803 - Pavuna

Ce-060, 2501 - Nova Timbó

Ce-060, 1001 - Nova Timbó

Ce-060, 504 - Velha Timbó

Ce-060, 14631 - Jardim Bandeira.nte

Ce-060, 14571 | Barracharia - Jardim Bandeira.nte

SN Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 14445 - Jardim Bandeira.nte

2830 Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 14235 - Jardim Bandeira.nte

14403 Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 13561 | Sup. Regional Do Mte - Jardim Bandeira.nte

SN Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 13401 - Jardim Bandeira.nte

SN Rua Cícero Rodrigues De Moura, Pajuçara

Ce-060, 10503 - Pajuçara

10517 Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 10315 | Panificadora Real - Pajuçara

3817 Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 10271 - Pajuçara

3419 Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Maracanaú

Ce-060, 10023 - Pajuçara

Ce-060, 9401 - Pajuçara



Ce-D6D, 869 | Ceasa - Pajuçara

Ce-D6D, 6507 - Cidade Nova
SN Rodovia Doutor Mendel Steinbruch, Mondubim

Ce-D6D, 6263-6303 - Planalto Ayrton Senna
6320 Avenida Doutor Jose Borba De Vasconcelos, M.

Ce-D6D, 6101 - Planalto Ayrton Senna
SN Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 5615 - Planalto
Ayrton Senna

Avenida Godofredo Maciel, 4965 - Mondubim
4841 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 4561 - Mondubim
1450 Rua General Codeiro Neto, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 4391 - Mondubim
4358 B Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 4057 - Mondubim
s/n Rua Coronel Tibúrcio, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 3789 - Mondubim
3933 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 3527 - Mondubim
SN Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Carrefour - Mondubim
3255 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 3033 - Jardim
Cearense
SN Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Detran - Jardim Cearense

Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 2527 - Jardim
Cearense
2533 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 2205 - Maraponga
2343 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Avenida Godofredo Maciel, 1839-1995
1723 Rua Pais De Gales, Mondubim

Lagoa Da Maraponga - Maraponga

Pinheiro Supermercado - Itaperi
1184 Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Avenida Godofredo Maciel, 757 - Itaperi
917 A Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Residência I - Itaperi
120 Rua General Antonio Bandeira, Parangaba

Rua Casemiro De Abreu, 214 - Itaperi
235 Rua Casimiro De Abreu, Parangaba

Faculdade Mauricio De Nassau (Seletiva) -
Parangaba
SN Avenida Dede Brasil, Parangaba

Rua Sete De Setembro, 55 - Parangaba
SN Rua Sete De Setembro, Parangaba

Avenida João Pessoa, 7043 - Parangaba
7059 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Sesi - Parangaba
Avenida João Pessoa, Parangaba

Avenida João Pessoa, 6321-6411 - Montese
6427 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Avenida João Pessoa, 5983 - Montese
6075 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Avenida João Pessoa, 5823 - Montese
5819 Avenida João Pessoa, Parangaba

Imparh - Montese
5609 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Residência I Damas - Damas
5286 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Shopping Damas - Damas
5091 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Avenida João Pessoa, 4821 - Damas
4821 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Pólo De Lazer Gustavo Braga - Damas

s/n Avenida João Pessoa, Fortaleza

Avenida João Pessoa, 4407 - Damas
4414 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Ked Papeis E Produtos Serigraficos - Damas
4149 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Avenida João Pessoa, 3907 - Damas
3929 Avenida Joao Pessoa, Fortaleza

Avenida Da Universidade, 3723 - Damas
3737 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Avenida Da Universidade, 3265 - Benfica
3281 Avenida Da Universidade, Fortaleza

Avenida Da Universidade, 2431-2485 - Benfica
SN Avenida Da Universidade, Fortaleza

Faculdade De Economia Ufc - Benfica
2380 Avenida Da Universidade, Fortaleza

Félix Auto Car - Benfica
1305 Rua Domingos Olímpio, Fortaleza

Hospital Sbs - Benfica
1441 Avenida Tristao Goncalves, Fortaleza

Igreja Católica São Benedito - Centro
1133 Avenida Tristao Goncalves, Fortaleza

Terminal Centro (310/320)
318 Avenida Tristao Goncalves, Fortaleza

Terminal Castro E Silva - Centro
780 Rua Castro E Silva, Fortaleza

Colégio São Rafael (Ponto Seletivo) - Farias Brito
1447 Avenida Imperador, Fortaleza

Avenida Imperador, 1738 - Farias Brito
1772 Avenida Imperador, Fortaleza

Shopping Benfica. (Seletiva Metropolitana) - Benfica
SN Avenida Garapinima, Fortaleza

Guarda Municipal - Benfica
2668 Avenida Jose Bastos, Fortaleza

Faculdade Cearense - Damas
3884 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Avenida João Pessoa, 4136 - Damas
4148 Avenida Joao Pessoa, Fortaleza

Ótica Minerva - Damas
4414 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Colégio Gustavo Braga - Damas
4736 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Taca De Assis - Damas
5052 Avenida João Pessoa, Fortaleza

Oficina Check Engine - Bela Vista
5386 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Avenida João Pessoa, 5585 - Bela Vista
5609 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Avenida João Pessoa, 5708 | Fateci - Couto Fernandes
5772 Avenida João Pessoa, Parangaba

Avenida Av Joao Pessoa. 6000 (Ao Lado) - Couto Fernandes
6000 Avenida João Pessoa, Parangaba

Sábado

05:30 - 22:40

Informações da linha 199 FORTALEZA/ÁGUA VERDE/REDEÇÃO de ônibus

Sentido: Redenção

Paradas: 101

Duração da viagem: 141 min

Resumo da linha: Terminal Castro E Silva - Centro, Banco Do Brasil (Seletiva Metropolitana) - Centro, Avenida Imperador, 1218 - Centro, Colégio São Rafael (Ponto Seletivo) - Farias Brito, Avenida Imperador, 1738 - Farias Brito, Shopping Benfica (Seletiva Metropolitana) - Benfica, Guarda Municipal - Benfica, Faculdade Cearense - Damas, Avenida João Pessoa, 4136 - Damas, Ótica Minerva - Damas, Colégio Gustavo Braga - Damas, Taca De Assis - Damas, Oficina Check Engine - Bela Vista, Avenida João Pessoa, 5585 - Bela Vista, Avenida João Pessoa, 5708 | Fateci - Couto Fernandes, Avenida Av Joao Pessoa. 6000 (Ao Lado) - Couto Fernandes, Avenida João Pessoa, 6380 - Demócrito Rocha, Sesi - Parangaba, Eeep Joaquim Moreira De Sousa - Parangaba, Criciolo (Seletiva D27) - Parangaba, Supermercado Assaí - Parangaba, Cei Prof. Valdevino De Carvalho - Parangaba, Avenida Godofredo Maciel, 772 - Parangaba, Farmácias Drogafélix - Parangaba, Avenida Godofredo Maciel, 1202-1250 - Parangaba, Lagoa Da Maraponga - Maraponga, Colégio Provetto - Maraponga, Shopping Da Maraponga - Maraponga, Condomínio Parque Das Flores - Maraponga, Pátio Maraponga - Maraponga, Detran - Maraponga, Carrefour - Maraponga, Residência | Alia nça II - Maraponga, Restaurante O Paulinho - Mandubim, Supermercado Pinheiro - Mandubim, Mar mararia Santa Onofre - Mandubim, Avenida Godofredo Maciel, 4580 - Mandubim, Kery's Motel - Mandubim, Mister Pizza - Mandubim, Ce-060, 6060 | Posto De Combustíveis - Mandubim, Ce-060, 6320 - Mandubim, Ce-060, 6686 - Mandubim, Ce-060, 10008 | Maxxi - Distrito Industrial, Ce-060, 10042 | Avon - Distrito Industrial,

Avenida João Pessoa, 6380 - Demócrito Rocha
6427 Avenida Joao Pessoa, Parangaba

Sesi - Parangaba
Avenida João Pessoa, Parangaba

Eeep Joaquim Moreira De Sousa - Parangaba
2 Rua Gaió Prado, Parangaba

Criciolo (Seletiva D27) - Parangaba
110 C Rua Eduardo Pedigão, Parangaba

Supermercado Assaí - Parangaba
Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Cei Prof. Valdevino De Carvalho - Parangaba
511 Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Avenida Godofredo Maciel, 772 - Parangaba
888 Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Ce-060, 10282 | Hidracor - Distrito Industrial, Ce-060, 10482 | Hidrotintas - Pajuçara, Ce-060, 13456 | Têxtil União - Distrito Industrial, Ce-060, 13456 | Vicunha Têxtil - Distrito Industrial, Ce-060, 14620 | Residência | Timbá, Ce-060, 504 | Aquavi - Velha Timbá, Ce-060, 1352 - Nova Timbá, Ce-060, 1352 - Nova Timbá, Ce-060, 1352 - Pavuna, Ce-060, 2923 | Heineken - Pavuna, Ce-060, 4174 | Bar Dozinho Da Gia - Pavuna, Ce-060, 4394 | Pacatuba Cimento - Manguba, Abrigo Da Retor no Após Estrada Para Maranguape - Manguba, Praça Manguba - Manguba, Bria Da Serra - Manguba, Alto Das Parapentes - Manguba, Entrada Da Pitter - Manguba, Abrigo Ce-060, 6434 - Manguba, Posto De Saúde/Escola Maria De Sá - Manguba, Bar Da Fatinha - Manguba, Escola Indígena Ita Ara - Manguba, Abrigo Da Retor no Após Escola Indígena - Manguba, Alto Da Gra nja - Manguba, Abrigo Após A Granja - Manguba, Abrigo Ce-060, 9154 - Farquilha, Oficina - Farquilha, Abrigo Ce-060, 10164 - Farquilha, Almoarifado Da Prefeitura - São José, Rodoviária De Pacatuba - Centro, Emi Wá Iney Da Carmo Lopes (Oposto) -

Farmácias Drogafélix - Parangaba
1170 Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Avenida Godofredo Maciel, 1202-1250 -
Parangaba

1270 Avenida Godofredo Maciel, Parangaba

Lagoa Da Maraponga - Maraponga

Colégio Provector - Maraponga
SN Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Shopping Da Maraponga - Maraponga
2350 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Condomínio Parque Das Flores - Maraponga
2438 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Pátio Maraponga - Maraponga
2640 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Detran - Maraponga
Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Carrefour - Maraponga
Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Residência Aliança II - Maraponga
3512 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Restaurante O Paulinho - Mondubim
3884 Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Supermercado Pinheiro - Mondubim
s/n Rua Coronel Tibúrcio, Mondubim

Marmoraria Santo Onofre - Mondubim
SN Avenida Godofredo Maciel, Mondubim

Quilombo, Rua 20 - Quilombo, Rua Da Cereja, Rua Luis
Manoel Santos, Bar E Churrascaria, Rodoviária De
Guaíba - Centro, Rua São Cristóvão - Guaíba,
Entrada Do Açude - Mata Fresca, Escola José Vieira
Martins - Mata Fresca, Fábrica De Paletes, Fazenda -
Baú, Rua Joaquim Dias Cruz, 7718-7792, Ce-060,
877, Ce-060, 877, Ce-060, 877 - Água Verde,
Cemitério - Água Verde, Entrada Para Água Verde,
Rua Tia Nega - Água Verde, Ce-060, 680 - Água
Verde, Ce-060 X Ce-354 (Entrada Para Itacima) -
Guaíba, Unida De Básica De Saúde - Acarape,
Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 65 - Acarape,
Bar Riachão (0 posto) - Acarape, Unilab/Campus
Palmares - Acarape, Barracharia Acarape - Acarape,
Estádio Municipal - Acarape, Unilab - Redenção,
Rodoviária De Redenção - Centro



Placa Manguba - Manguba
5464 Rua Sem Denominacao, Manguba

Brisa Da Serra - Manguba
5574 Rodovia Ce 060, Manguba

Alto Das Parapentes - Manguba

Entrada Da Pitter - Manguba

Abriço Ce-060, 6434 - Manguba

Posto De Saúde/Escola Maria De Sá -
Manguba

Bar Da Fatinha - Manguba

Escola Indígena Ita Ara - Manguba

Abriço Do Retorno Após Escola Indígena -
Manguba

Alto Da Graça - Manguba

Abriço Após A Graça - Manguba

Abriço Ce-060, 9154 - Forquilha

Oficina- Forquilha

Abriço Ce-060, 10164 - Forquilha
92 Rua Sem Denominacao, Pacatuba

Almoarifado Da Prefeitura - São José
54 FNS Rodovia Ce 060, Pacatuba

Rodoviária De Pacatuba - Centro
18 FNS Rua Sd 03, Pacatuba

Emti Walney Da Carmo Lopes (Opasto) -
Quando
SN Rodovia Ce 060, Pacatuba

Rua 20 - Quando

Rua Da Cetrefo
16883 FNS Rodovia Ce 060, Pacatuba

Rua Luís Manoel Santos

Bar E Churrascaria

Rodoviária De Guaiúba - Centro
10 FNS Rua Coronel Joao Correia Mendes, Guaiúba

Rua São Cristóvão - Guaiúba
SN Rua Xavier Pires, Guaiúba

Entrada Da Açude - Mata Fresca

Escola José Vieira Martins - Mata Fresca
71 SMS Rodovia Ce 060, Guaiúba

Fábrica De Pallets

Fazenda - Baú

Rua Joaquim Dias Cruz, 7718-7792
1 RNS Rodovia Ce 060, Baú

Ce-060, 877
6 Rua Jose De Castro Pereira, Baú

Ce-060, 877
4 RNS Rodovia Ce 060, Baú

Ce-060, 877 - Água Verde
8 RNS Rua Bau Ce 060, Baú

Cemitério - Água Verde

Entrada Para Água Verde
SN Rua Coronel Teixeira, Água Verde

Rua Tia Nega - Água Verde

Ce-060, 680 - Água Verde

Ce 060 X Ce 354 (Entrada Para Itacima) -
Guaiúba
14 SMS Rodovia Ce 060, Água Verde

Unidade Básica De Saúde - Acarape
145 SUCAM Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Rodovia Brunilo Jacó De Castro E Silva, 65 -
Acarape
SN Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Bar Riachão (Oposto) - Acarape
81 SUCAM Rodovia Ce 060, Riachão do Norte

Unilab/Campus Palmares - Acarape

Barracharia Acarape - Acarape
SN Rua Eadio Macedo, Acarape

Estádio Municipal - Acarape
11 SMSA Rua Chico Vieira, Acarape

Unilab - Redenção
10 SMSR Avenida Da Abolição, Redenção

Rodoviária De Redenção - Centro
161 Rua Ludigerio Guilhem e Da Costa, Redenção