

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA
MUNICIPAL

RÔMULO VICENTE PELEGRI

**BUROCRACIA, POLÍTICAS PÚBLICAS E A DEMANDA DA
MOBILIDADE URBANA PELO DETRAN.SP**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

CURITIBA-PR

2018

RÔMULO VICENTE PELEGRI

**BUROCRACIA, POLÍTICAS PÚBLICAS E A DEMANDA DA
MOBILIDADE URBANA PELO DETRAN.SP**

Monografia de Especialização apresentada ao Departamento Acadêmico de Gestão e Economia, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de “Especialista em Gestão Pública Municipal”
Orientadora: Profa. DRa. Isaura Alberton de Lima.

CURITIBA-PR

2018



TERMO DE APROVAÇÃO

BUROCRACIA, POLÍTICAS PÚBLICAS E A DEMANDA DA MOBILIDADE URBANA PELO
DETRAN. SP

Por

ROMULO VICENTE PELEGRI

Monografia apresentada às 14:00, do dia 7 de agosto de 2018, como requisito parcial para a obtenção do título de especialista no Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal, Turma , ofertado na modalidade de Ensino a Distância, pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Câmpus Curitiba. O candidato foi arguido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho APROVADO.

Isaura Alberton de Lima
UTFPR - Curitiba
(orientador)

Hilda Alberton de Carvalho
UTFPR - Curitiba

Rogério Alon Duenhas
UTFPR - Curitiba

Dedico a existência do universo.

As energias empregadas para a conclusão do presente estudo.

E a todos que acreditaram.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a vida por ter me trazido a oportunidade de chegar até este momento.

Aos meus pais, familiares e amigos, pelo incentivo e paciência

Aos colegas de curso Alessandra, Ângela, David e Tiago, que tornou essa jornada mais agradável e que foram essenciais para todo o processo.

Aos tutores e toda equipe do pólo de São José dos Campos, pelo apoio.

Aos professores por dedicarem seu tempo em transmitir seus conhecimentos.

RESUMO

PELEGRI, Rômulo Vicente, Burocracia, políticas públicas e a demanda da mobilidade urbana pelo DETRAN.SP, 2018. 32 f. Monografia de Especialização em Gestão Pública Municipal. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2018

O presente estudo buscou conceituar a relação do Estado com a sociedade diante a demanda da mobilidade urbana, considerando a variável burocracia. A urbanização desordenada trouxe um grande desafio aos gestores públicos, mobilidade urbana é uma demanda que entra na agenda política a partir do momento em que gera conflito de interesses. Os interesses envolvidos nesse espectro privilegiam o uso do veículo de modo individualizado. Através dessa ótica buscou-se estabelecer uma relação entre o conceito da burocracia no sentido de instrumento de poder e controle e a resposta do Estado para a sociedade no que se refere aos desafios da mobilidade urbana. A coleta de dados foi documental, sendo realizada através das portarias e normativas formuladas pelo DETRAN.SP para organização procedimental dentro do órgão, analisando o cenário em que a instituição encontra-se atualmente e o anterior a sua reestruturação, onde foi revista a burocracia na organização, como no caso das portarias 540/1999 e 101/2016 que regulam o credenciamento dos CFCs, sendo observado que na portaria mais recente as exigências para esse CFCs tornarem-se aptos aumentou de forma significativa quanto a sua estrutura física. Através dessa coleta pode ser percebido que burocracia presente dentro do Estado possui uma função diante à demanda da mobilidade urbana, tendo como resultado uma política pública no campo do tema abordado tem privilegiado o veículo individual em detrimento do coletivo e outras formas de locomoção não motorizadas como as bicicletas. Nesse sentido o DETRAN.SP, como órgão do SNT, demonstra sua contribuição para esse contexto ao materializar essa política pública, sendo esse um quadro que deve ser superado pelo gestor público.

Palavras-chave: Burocracia, Políticas Públicas, Mobilidade Urbana, DETRAN.SP

ABSTRACT

PELEGRI, Rômulo Vicente, Burocracia, políticas públicas e a demanda da mobilidade urbana pelo DETRAN.SP, 2018. 32 f. Monografia de Especialização em Gestão Pública Municipal. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2018

The present job sought to conceptualize the relationship between the State and society in the face of the demand for urban mobility through bureaucracy. Disorganized urbanization has brought a great challenge to public managers, urban mobility is a demand that enters the political agenda from the moment it generates conflict of interest. The interests involved in this spectrum privilege the use of the vehicle in an individualized way. Through this perspective, we sought to establish a relationship between the concept of bureaucracy as an instrument of power and control and the response of the State to society regarding the challenges of urban mobility. The data collection was documentary, being performed through the ordinances and regulations formulated by DETRAN.SP for procedural organization within the agency. Analyzing the scenario in which the institution is currently and the previous one to its restructuring, where the bureaucracy in the organization was reviewed, as in the case of ordinances 540/1999 and 101/2016 that regulate the accreditation of CFCs, being observed that in the most recent ordinance the requirements for this CFCs to become fit increased significantly as to its physical structure. Through this collection can be perceived to which bureaucracy present within the State has a function in front of the demand of urban mobility, has as a result a public policy in the field of the subject addressed has privileged the individual vehicle to the detriment of the collective and other forms non-motorized vehicles such as bicycles. In this sense, DETRAN.SP, as an organ of the SNT, demonstrates its contribution to this context by materializing this public policy, which is a framework that must be overcome by the public manager.

Keywords: Bureaucracy, Public Policy, Urban Mobility, DETRAN.

LISTA DE TABELAS

Tabela1 - Evolução frota do estado de São Paulo 1998-2015... ..	25
Tabela2 - Exigências para credenciamento de CFC... ..	26
Tabela3 - Serviços Informatizados	28

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AND	Associação Nacional dos Detrans
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CFC	Centro de Formação de Condutores
SNT	Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
1.1 Problema.....	11
1.2 Justificativa.....	12
1.3 Objetivos.....	12
1.3.1 Objetivo Geral	12
1.3.2 Objetivos Específicos.....	12
1.4 Metodologia	12
2 REFERENCIALTEÓRICO	13
2.1 Burocracia.....	13
2.2 Políticas Públicas	15
2.3 Políticas Públicas e Mobilidade Urbana	17
2.3.1 Mobilidade Urbana no Brasil.....	19
3 METODOLOGIA.....	21
3.1 Caracterização da Pesquisa	21
3.2 Procedimentos da Pesquisa	21
4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	23
4.1 O Papel da Burocracia no Estado.....	23
4.2 DETRAN.SP e o Desafio da Burocracia	23
4.3 Políticas Públicas de Mobilidade Urbana na visão do DETRAN.SP.....	24
4.4 A burocracia como estratégia de controle	25
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	30
REFERÊNCIAS	32

1 INTRODUÇÃO

A burocracia é um fenômeno antigo, sendo uma forma de organização administrativa presente em instituições públicas e privadas, com mais frequência e de forma mais evidente em instituições públicas. O Estado representado pelas instituições públicas e representante do poder soberano sobre a sociedade utiliza-se das políticas públicas como forma de resposta diante às demandas públicas, neste momento que a burocracia manifesta-se, apresentando como afirma Weber (1978) como forma de dominação, nesse sentido a burocracia é vista como um instrumento de controle social. No presente estudo será abordado a questão da mobilidade urbana como demanda de grandes desafios atualmente, visto que envolve interesses de diversos setores da sociedade, como dito anteriormente a burocracia pode contribuir nesse sentido.

1.1 Problema

Como a burocracia apresenta-se nas no DETRAN.SP e de que forma isso reflete nas respostas às demandas da mobilidade urbana?

1.2 Justificativa

Segundo Cordeiro (2017), a burocracia é uma das principais críticas as instituições públicas, entretanto essa visão “arraigada devido à falta de atenção teórico procedimental acerca do que, deveras, vem a ser a burocracia e o que ela resguarda.” Cordeiro (2017, p. 852), sendo assim o papel da burocracia trona-se relevante na administração pública como afirma o autor:

A Administração Pública se apresenta em contínua construção, em que a sociedade deve se sentir também parte desta construção. Contudo, e com muita pertinência nesse processo, os estratos burocráticos devem definitivamente se assumirem como atores da transformação do serviço público, sabendo abstrair o que há de mais determinante na burocracia que – ainda que se queira fechar os olhos para este fato – ainda apresenta elementos que, se bem adotados, serão sempre canal para um bom gerenciamento. (CORDEIRO, 2017, p. 865)

Neste estudo em especial no que tange o campo da mobilidade urbana e políticas públicas regulatórias, como a formação de novos condutores e regulamentação de veículos. No contexto atual em que esse tipo de política pública está inserido, como demonstra Boareto (2006) ao afirmar o ciclo mercadológico que compreende o veículo individual, privilegia os recursos financeiros para a expansão da infraestrutura urbana para esse meio de locomoção.

Por esse ângulo essas circunstâncias apresenta um grande desafio aos gestores públicos no que diz respeito a governabilidade, a forma como os atores políticos articulam-se na arena diante às demandas e suas especificidades. Especificamente neste estudo será apresentado o fenômeno da burocracia dentro do DETRAN.SP, sendo uma autarquia que está inserido dentro do contexto da mobilidade urbana, sendo uma demanda que representa interesses não só logísticos no que se refere ao planejamento urbano, mas também interesses sociais.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Identificar o fenômeno da burocracia no DETRAN.SP e sua influência nas respostas do Estado diante à demanda da mobilidade urbana.

1.3.2 Objetivos Específicos

Identificar a demanda atendida pelo DETRAN.SP e os interesses envolvidos nessa agenda.

Descrever o contexto da mobilidade urbana pela ótica do DETRAN.SP.

Identificar o fenômeno da burocracia no DETRAN.SP.

1.4 Metodologia

Para responder o problema de pesquisa, quanto a sua abordagem foi utilizado o método qualitativo que de acordo com Polit et al. (2004) é a abordagem que tem como objetivo compreender o fenômeno de forma mais ampla e não de forma estatística, nesse caso o fenômeno da burocracia e suas implicações na resposta do estado diante das demandas apresentadas pela sociedade – mobilidade urbana.

A pesquisa limita-se apenas ao ambiente do DETRAN.SP, visto isso a coleta de dados de primeiro momento foi bibliográfica para compreensão dos conceitos e posterior a isso uma pesquisa documental, através das portarias e normativas que regem organização dos procedimentos dentro órgão, identificando os elementos que compõem o espectro burocrático dentro da instituição pública.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Burocracia

A burocracia em seu contexto etimológico, Giddens (2008, p. 350) afirma que “A palavra burocracia foi utilizada pela primeira vez por de Gournay em 1745, que juntou o prefixo “bureau” (originalmente em francês), que tanto significava escritório como secretária, a palavra “cracia”, derivada do verbo grego “governar””, e em seu espectro histórico Weber mostra que:

Os exemplos históricos de burocracias bem desenvolvidas e quantitativamente grandes são: a) Egito, durante o período do Novo Império que, porém, encerrava fortes elementos patrimoniais; b) fins do Principado Romano, e especialmente a monarquia diocleciana e o Estado bizantino que dela se desenvolveu, conservando ainda fortes elementos feudais e patrimoniais; c) a Igreja Católica Romana, principalmente a partir de fins do século XIII; d) China, desde a época de Shi Hwangti até o presente, mas com fortes elementos patrimoniais e prebendários; e) em formas cada vez mais puras, os Estados europeus modernos e, principalmente, todas as empresas públicas desde a época do absolutismo real; f) as grandes empresas capitalistas modernas, quanto maiores e mais complicadas se tornarem. (WEBER, 1982, p.238).

A burocracia como fenômeno social, presente na sociedade desde sempre surgiu da necessidade de organizar de uma forma mais eficiente as grandes organizações e a forma que essas atendem as demandas, Weber (1982) autor que orienta acerca do assunto, compreende que a burocracia em seu tipo ideal, sendo esse tipo ideal a forma mais pura da materialização do fenômeno, traria a máxima eficiência através da “precisão, velocidade, clareza, conhecimento dos arquivos, continuidade, discrição, unidade, subordinação rigorosa, redução do atrito e dos custos de material e pessoal” (WEBER, 1982, p. 249).

As normas regulam a racionalidade das ações no tipo ideal para Weber (1982), os funcionários dentro deste contexto não devem estar ligados ao meio de produção, sendo visto como mais um elemento produtivo, “na grande maioria dos casos, ele é apenas uma engrenagem num mecanismo sempre em movimento, que lhe determina um caminho fixo”. corroborando com a ideia de Merton (1957) citado por Giddens (2008, p. 353) sobre as disfunções da burocracia e o excesso de racionalidade, o funcionário é apenas um executor especializado, não sendo detentor de suas próprias decisões, pautando-se excessivamente em normativas. Considerando a ótica burocrática através da demanda atendida pelas organizações públicas de acordo com a perspectiva crítica de Merton (1957), é onde a burocracia apresenta suas fraquezas, fazendo com que o aspecto de impessoalidade gere uma falta de flexibilidade frente as demandas públicas.

Weber (1978, p. 26) afirma que “A administração burocrática significa, fundamentalmente, o exercício da dominação baseado no saber. Esse é o traço que a especificamente racional”, como consequência dessa dominação podemos observar que essa racionalidade exercida pelos burocratas não deve considerar toda a heterogenia humana:

A predominância de um espírito de impessoalidade, *sine ira et studio*, sem ódio ou paixão e, portanto, sem afeição ou entusiasmo. As normas dominantes são conceitos de dever estrito sem atenção para as considerações pessoais. Todos estão sujeitos a tratamento igual. Isto é, todos na mesma situação de fato. Este é o espírito dentro do qual o funcionário ideal conduz seu cargo. (WEBER, 1978, p. 28).

Dentro da perspectiva das organizações públicas o funcionário presente na estrutura burocrática, exerce um papel fundamental na relação entre o Estado e a sociedade, materializando uma nítida tensão nessa relação, como resposta a essa impessoalidade, como afirma Merton:

O modelo da personalidade do burocrata forma-se em torno da norma de impessoalidade que, ao lado da tendência a categorizar, resultante do predomínio das normas gerais e abstratas, tende a produzir conflitos nos contatos do burocrata com o público. (MERTON, 1978, p.119).

Nesse sentido a burocracia pode exercer uma função de autoridade, “as consequências da burocracia dependem, portanto, da direção que os poderes que usam o aparato lhe derem” (Weber, 1982, p. 267), controlando a população de acordo com os interesses políticos, como afirma Weber:

Quando se estabelece plenamente, a burocracia está entre as estruturas sociais mais difíceis de destruir. A burocracia é o meio de transformar uma “ação comunitária” em “ação societária” racionalmente ordenada. Portanto, como instrumento de “socialização” das relações de poder, a burocracia foi e é um instrumento de poder de primeira ordem — para quem controla o aparato burocrático. (WEBER,1982, p. 264).

Filosoficamente Blackburn (1997, p. 301) define que poder como “a capacidade de este conseguir algo, quer seja por direito, por controle ou por influência. O poder é a capacidade de se mobilizar forças econômicas, sociais ou políticas para obter certo resultado (...)” de acordo essa definição, pode estabelecer uma relação de poder entre Estado e sociedade, neste contexto o Estado condiciona a sociedade, como percebido através da compreensão de Foucault (1999), que estabelece a relação entre poder, constância e intensidade. Esse poder é exercido pelas políticas públicas e concretizados pelos burocratas, atores políticos que representam o estado e seus interesses, presentes em todos os níveis organizacionais, desde aos que planejam e articulam essas políticas até os funcionários das repartições públicas visto como o ente que executam essas políticas, partindo desse contexto a

burocracia pode definir e interferir diretamente na realidade “as consequências da burocracia dependem, portanto, da direção que os poderes que usam o aparato lhe derem.” (Weber,1982, p. 267).

A burocracia ao apresenta-se como um meio de poder, através da dominação do saber “A administração burocrática tende sempre a ser uma administração de ‘sessões secretas’: na medida em que pode, ocultar seu conhecimento e ação da crítica” (Weber, 1982, p. 269), esse ocultamento traz a ideia de que detém os meios burocráticos são os donos da verdade, impondo uma realidade aos que vivem em função dela, na sociedade onde o detentor dessa “verdade” seja o Estado, as consequências disso tudo são altamente prejudiciais se usadas de maneira negativa.

2.2 Políticas Públicas

Considerando a definição de política pública por Laswell (1936) como uma resposta do Estado as questões: quem ganha, por que e que diferença faz, frente aos problemas da sociedade, sendo essa uma definição mais analítica e mais aceita nesse contexto.

Conceitualmente Eastone (1965, p. 123) define como “uma alocação de valores por uma autoridade pública para toda a sociedade”.

Para Souza (2006, p. 26) políticas públicas são “o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, ‘colocar o governo em ação’ e analisar essa ação”.

A partir desses conceito, podemos entender políticas públicas como a administração da sociedade e suas demandas, cabe definir a distinção entre “política pública” e “política”, para compreender de forma mais elucidativa estes conceitos, é interessante descrevê-los a partir da língua inglesa, conforme Souza (2006), o autor acrescenta ainda um terceiro elemento a essa análise: *politics* (política), é o sistema político, *policy* (política pública) são as ações deste sistema para a sociedade (*polity*).

Diante dessas definições, podemos perceber como demonstra Ruas (2012) como essas terminologias relacionam-se:

É possível sustentar que as políticas públicas (*policy*) são uma das resultantes da atividade política (*politics*): compreendem o conjunto das decisões e ações relativas a alocação imperativa de valores envolvendo bens públicos. (RUAS,2012, p.17).

Embora Ruas (2012) não mencione o termo *polity* (sociedade), é nítido que a política pública se torna pública pelo fato do Estado exercer um poder soberano sobre a sociedade:

Já a dimensão “pública” de uma política é dada não pelo tamanho do agregado social (grandes ou pequenos grupos) sobre o qual ela incide, mas pelo seu caráter jurídico “imperativo”. Isso significa que uma das suas características centrais é o fato de que são decisões e ações revestidas do poder extroverso e da autoridade soberana do poder público. (RUAS,2012, p.18).

As políticas públicas manifestam-se de diferentes formas, mas sempre com o foco em uma demanda, compreendendo uma demanda como apenas uma das partes afetadas, diante disso é necessária uma articulação no momento da formulação e implementação das políticas públicas, logo havendo interesses de diversos atores, formando assim a arena social, local onde grupos sociais disputam poderes e interesses. De acordo com Ruas (2012), a *politic maker* surge a partir do momento em que o Estado de acordo com seus interesses resolve intervir nesse conflito, de acordo com essa perspectiva conflituosa, visto o tema central desse trabalho a política pública que mais mereça atenção são as políticas regulatórias.

A política regulatória de acordo com as definições de Lowi (1964; 1972) é a forma de política pública que o Estado se utiliza de instrumentos jurídicos e legais para administrar esse conflito, materializando-se de forma burocrática para sociedade, sendo essa a forma de política pública que mais gera conflito de interesses como afirma Ruas (2012) e Souza (2006).

Nesse sentido de acordo com Bobbio (1995) ao encarar política pública como uma intervenção estatal, um fator a ser considerado nesse cenário são as ideologias políticas, embora atualmente ideologias políticas gerem divergências quanto suas definições, fazendo com que não tenha uma distinção exata entre direita e esquerda, como defende Bobbio (1995, p. 31) sobre o contraste entre essas definições, afirmando que “são excludentes no sentido que nenhuma doutrina ou movimento pode ser simultaneamente de direita ou esquerda”.

Bobbio considera que a discricção entre direita e esquerda pode ser um tanto quanto equivocado atualmente:

E depois, “esquerda” e “direita” não indicam apenas ideologias. Reduzi-las a pura expressão do pensamento ideológico seria uma indevida simplificação. “Esquerda” e “direita” indicam programas contrapostos com relação a diversos problemas cuja solução pertence habitualmente a ação política, contratos não só ideias, mas também de interesses e valores [*valutazioni*] a respeito da direção a ser seguida pela sociedade, contratos que existem em toda sociedade e que não vejo como possam simplesmente desaparecer. (BOBBIO, 1995, p. 33)

Bobbio (1995) é categórico ao dizer que a divisão entre direita e esquerda é inútil, uma vez que essas ideologias contrastam-se entre si gerando outras ideologias, fazendo uma analogia entre o preto e o branco, onde na fusão das cores surge o cinza como um terceiro elemento, considera também que a cena política atual não mais a mesma de quando a díade surgiu, novas demandas surgiram e novas demandas surgiram, nesse cenário as novas ideologias seriam a resposta a esse novo contexto político.

2.3 Políticas Públicas e Mobilidade Urbana

Sobre mobilidade urbana, segundo Selbach (2009, p. 22), “historicamente, os poderes públicos postergaram o debate porque priorizam o transporte individual da minoria em detrimento ao transporte coletivo da maioria”.

Após o surgimento do veículo automotor individual no mundo o interesse pelo transporte coletivo foi diminuindo:

Muito rapidamente, ficou evidenciado que não havia espaço suficiente para todo o mundo no centro da cidade. O bonde e o carro a motor simplesmente não podiam conviver. Ao longo de todo o período entre as duas guerras, os sistemas de transporte público foram perdendo receitas, capitais e o apoio político necessários ao seu crescimento. Estrangulamento era a palavra usada para descrever as condições de tráfego nas cidades. Em consequência, foram elas redesenhadas para servir o automóvel.
(PRICE, 2001, apud BRINCO, 2006, p. 19).

No contexto capitalista o mercado sempre desperta o consumismo na sociedade, com o veículo não foi diferente, “é todo um estilo de sociedade que foi sendo construído em torno do mesmo, condicionando uma forte redução nos custos de transporte e uma notável expansão da acessibilidade desfrutada por um número crescente de pessoas em todo o mundo”. (Brinco, 2006, p. 20).

Como consequência desse fenômeno, a expansão urbana e seu planejamento foram todos voltados para o veículo individual. “Esse modelo de desenvolvimento que gira em torno do automóvel teve condições de prevalecer” (Brinco, 2006, p. 21), gerando um ciclo mercadológico que se sustenta até os dias atuais.

A partir dessa perspectiva capitalista, o processo de massificação desse produto, gerou na sociedade o fenômeno da segregação entre os que tem acesso e os que dependem exclusivamente do transporte coletivo, corroborando com Gomide:

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo espaço

urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. (GOMIDE, 2003, p. 8).

Marrara (2014), define mobilidade como locomoção e mobilidade urbana o grau de locomoção possível dentro da cidade.

Diante dessa definição e o cenário que configura a mobilidade urbana, o poder público passou a elaborar políticas públicas direcionadas para esse sentido, considerando a mobilidade como um a mobilidade urbana um fator de importância relevante dentro do desenvolvimento social e econômico, como afirma Marrara (2014).

Dentro desse contexto desenvolvimentista considera-se o desenvolvimento sustentável o desafio a ser superados pelos gestores públicos, uma vez que a elaboração dessas políticas públicas envolve interesse de diversos setores da sociedade:

O transporte urbano pode ser considerado sustentável quando permite a satisfação das necessidades básicas de acesso e mobilidade das pessoas, empresas e sociedade, de forma compatível com a saúde humana e o equilíbrio do ecossistema, possui custos aceitáveis e limita as emissões de resíduos e poluentes em função da capacidade de absorção pelo meio ambiente. (FACCA; PIMENTEL, 2017, p.2).

Nesse sentido uma política pública de mobilidade urbana eficiente sustentável afetaria à população como um todo e não somente ao que diz respeito aos meios de locomoção, configurando sua importância para o desenvolvimento para o desenvolvimento.

Na visão de Boareto (2003), a política de mobilidade urbana não pode ser focada somente na contínua expansão da infraestrutura viária para atender veículos motorizados particulares ou coletivos, no seu entendimento o investimento nesse tipo de infraestrutura é o que representa os mais altos custos para a administração municipal, a solução para essa problemática seria um planejamento urbano onde os cidadãos satisfaçam suas necessidades com deslocamentos pequenos a pé ou de bicicleta:

A formação e consolidação de subcentros urbanos ou multicentralidade, resultam na diminuição de viagens. Logicamente não se pode reconstruir uma cidade, mas quando se posiciona melhor os equipamentos sociais, realizam-se informatização e descentralização dos serviços públicos e ocupa-se os vazios urbanos, modificam-se de forma concreta os fatores geradores de viagens, trata-se, portanto, de procurar não gerar necessidade de deslocamento motorizada para a população. (BOARETO, 2003, p.50).

Para Boareto (2003) a circulação de veículos motorizados é algo que deve ser repensado no desenho urbanístico, os gestores públicos planejar a mobilidade urbana deve ser centralizar seus esforços na qualidade de vida das pessoas não na fluidez de veículos motorizados particulares, nesse novo cenário urbano a bicicleta seria o meio de transporte integrado aos modais coletivos motorizados, que traria a sustentabilidade a mobilidade urbana.

Seguindo nessa linha de pensamento, é fundamental que o Estado pense em estratégias que vão além da realidade atual do veículo motorizado individual dentro dos espaços urbanos, mas esse paradigma é algo difícil a ser superado numa perspectiva a curto prazo, visto que a economia automobilística tem um grande impacto no desenvolvimento econômico, justificando em certa medida toda essa omissão aos outros tipos de meios locomoção dentro dos espaços urbanos:

Ha uma ideia muito arraigada na sociedade em geral e nos governos em particular de que a indústria automobilística representa o elemento estratégico, por excelência, do desenvolvimento econômico, o que justificaria, *a priori*, todas as benesses com que o setor e o próprio automóvel costuma ser contemplado. (BRINCO, 2006, p.27).

Portanto, diante desse cenário conflituoso de interesses de grupos sociais é que forma-se a arena política e a realidade das políticas públicas voltadas para mobilidade urbana, onde o Estado agindo de acordo sua soberania, define qual grupo será beneficiado, nessas condições os interesses políticos só mudarão a partir do momento em que houver uma pressão desses outros grupos sociais, uma ferramenta interessante para que isso aconteça são os instrumentos que compõem a gestão participativa, espaços abertos onde a população

2.3.1 Mobilidade Urbana no Brasil

No Brasil o que regula as políticas atuais em torno desse tema é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), esse é a lei que define como a as políticas públicas de mobilidade urbana serão concretizadas, trazendo diretrizes, princípios e instrumentos para que isso aconteça. Essa lei veio como consequência de uma política de planejamento urbano que se iniciou com o Estatuto das Cidades (Lei n.10.257/01):

Apesar de as determinações da PNMU serem importantes, a ideia de fazer que os municípios brasileiros realizem um planejamento ordenado do setor não é nova. Em 2001, o Estatuto das Cidades (Lei n.10.257/01) – que instituiu a obrigatoriedade do Plano Diretor – determinou que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu Plano de Transportes. (RUBIM; LEITÃO 2013)

A ideia central da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a inclusão de todos os modais motorizados ou não dentro do espaço urbano e todos as formas possíveis que esses transportes possam manifestar-se, com objetivos claros e bem definidos conforme expresso no Art. 7º da referida lei:

Art. 7. A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I -Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II -Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III -Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV -Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V -Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

(BRASIL, 2012).

Fica perceptível que a Política Nacional de Mobilidade Urbana trouxe uma amplitude maior para essa temática, envolvendo os aspectos sociais, econômicos e ambientes, mas principalmente a questão da participação popular para a construção dessa política:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I -Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II -Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III -Audiências e consultas públicas; e

IV -Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

(BRASIL, 2012).

Apesar da referida lei apresentar o principal instrumento para a efetivação de qualquer política pública de mobilidade urbana, para Leitão e Rubim (2013) ela apresenta algumas falhas, essencialmente no que se refere a direcionamento dos recursos financeiros, não estabelecendo critérios mais rígidos para isso, fazendo com que um tipo de transporte seja mais beneficiado em detrimento de outros meios de locomoção não motorizados como as bicicletas, não priorizando outras formas de deslocamentos urbano, contribuindo para a manutenção da realidade vigente, portanto, “veremos os recursos serem investidos na manutenção de um *status*

quo que privilegia o carro e acaba por sujeitar mais de 60% da população dos centros urbanos a um sistema de transporte coletivo colapsado". LEITÃO; RUBIM (2013, p. 59).

3 METODOLOGIA

3.1 Caracterização da Pesquisa

Após a definição do problema de pesquisa, a pesquisa propõe-se a identificar como a burocracia apresenta-se no DETRAN.SP e como pode interferir no *status quo* da sociedade, em especial no que concerne a mobilidade urbana e suas demandas. Diante desse cenário foi estabelecido a delimitação da pesquisa, optou-se pelo ambiente operacional do DETRAN.SP, autarquia que representa segundo a AND (Associação Nacional dos Detrans) (2018) é o maior órgão de trânsito do Brasil, a pesquisa foi feita nesse ambiente, uma vez que é neste ambiente que o fenômeno da burocracia se manifesta.

Para responder o problema a pesquisa, quanto a sua abordagem foi utilizado o método qualitativo que de acordo com Polit et al. (2004) é a abordagem que tem como objetivo compreender o fenômeno de forma mais ampla e não de forma estatística, nesse caso o fenômeno da burocracia e suas implicações na resposta do estado diante das demandas apresentadas pela sociedade – mobilidade urbana.

Contudo, a vista da temática da mobilidade urbana, faz-se necessário a utilização também da abordagem quantitativa, através da demonstração de dados estatísticos sobre o tema, relativos de números de condutores habilitados, população e automóveis entre outros dados relevantes a pesquisa, estabelecendo uma conexão desses dados com o fenômeno da burocracia.

Em conformidade com as definições de Triviños (1987), a pesquisa tem um objetivo exploratório, compreendendo os conceitos apresentados no momento da definição do problema de pesquisa, através de levantamento bibliográfico. Após explorar os conceitos o objetivo da pesquisa passa a ser descritivo, analisando os dados bibliográficos coletados e inserindo-os dentro do problema proposto.

3.2 Procedimentos da Pesquisa

Seguindo as classificações de Gil (2007) e Fonseca (2002) o procedimento adotado na coleta, foi bibliográfica para compreensão dos conceitos e posteriormente realizada uma coleta documental, através das portarias, normativas e relatórios divulgados pelo órgão, através do site oficial do órgão, onde foram coletados os dados referentes aos procedimentos adotados pelo DETRAN.SP para o atendimento de suas demandas. Concomitante a isso foi feito um levantamento de dados estatísticos dessas demandas por meio dos endereços

eletrônicos da AND e DETRAN.SP, para estabelecer a relação entre a evolução ou declínio da burocracia e os dados coletados nesse levantamento. Como a burocracia apresenta-se de várias formas, buscou-se demonstrar a materialização do fenômeno burocrático através das normas e procedimentos do DETRAN.SP.

4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 O Papel da Burocracia no Estado

Com a pesquisa bibliográfica em busca dos conceitos-chaves, que foram definidos em burocracia, políticas públicas e mobilidade urbana, apresenta-se os seguintes resultados.

De acordo com Weber (1982), é possível entender que a burocracia apresenta-se como uma forma de organização e controle, podendo ser observado como um fenômeno em sociedades antigas, muito antes do conceito burocracia existir, como a burocracia representa uma forma de poder e controle e o estado representando o responsável pela ordem social, utiliza-se dessa forma de organização, a partir do momento em que percebeu que isso seria relevante como instrumento de controle social, manifestando suas motivações através das políticas públicas, sendo as políticas públicas a resposta do estado diante das demandas sociais, dessa maneira a burocracia materializa-se por meio das políticas públicas, através da concretização de ações governamentais regulamentadoras, estabelecendo uma relação de poder do estado sobre a sociedade.

4.2 DETRAN.SP e o Desafio da Burocracia

De acordo com o Governo do Estado de São Paulo (2016) o DETRAN.SP representa o maior órgão de trânsito da América Latina, desempenhando atividades como: formação de novos condutores, documentação de veículos, julgamento de recursos de infrações, atuação na fiscalização de irregularidades relacionadas a documentação de veículos e CNH e promoção da educação para o trânsito, de modo que pelo seu porte e representação foi a instituição usada como objeto de estudo no presente trabalho para análise do contexto da burocracia dentro do campo das políticas públicas de mobilidade urbana.

Dada a relevância do órgão para a construção de políticas públicas de mobilidade urbana vale ressaltar seu contexto histórico:

O Brasil estava no início da Era Vargas e as mulheres ainda não votavam quando foi criado o Departamento de Trânsito e Policiamento de São Paulo, em 1931, delegando à Polícia Civil a gestão das políticas de trânsito em todo o Estado. Com autoridades para fiscalizar, estrutura administrativa e capilaridade territorial, as delegacias de polícia reuniam as condições necessárias à época para assumir a emissão dos documentos de veículos e condutores, o que foi oficializado pelo Decreto nº 5.325 daquele ano.

Pouco tempo depois, em 1933, o Departamento de Trânsito e Policiamento do Estado de São Paulo foi dividido em Guarda Civil e Diretoria do Serviço de Trânsito (DST), como repartições independentes, ficando esta última com atribuições de polícia de trânsito na Capital e nas estradas de rodagem de todo o Estado. Nos demais municípios esta atribuição continuou com as delegacias de polícia.

(GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2016).

De acordo com o Governo de Estado de São Paulo (2016) a estrutura do DETRAN.SP como é conhecido atualmente veio através do Decreto-lei nº 5.108/66 instituindo um novo Código Nacional de Trânsito, que criou os Departamentos Estaduais de Trânsito como órgãos executivos estaduais e mais tarde com o Decreto-lei nº 62.127/68 as Circunscrições Regionais de Trânsito, estabelecendo uma estrutura hierárquica no âmbito da organização do sistema de trânsito e suas atividades de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatísticas.

Ao expressar as atividades que competem ao DETRAN.SP, fica evidente sua participação no campo da mobilidade urbana, o qual passou recentemente por uma reestruturação, adotando segundo o Governo do Estado de São Paulo (2016) um foco mais gerencialista, reduzindo a burocracia dentro da organização, justificado pelo objetivo de promover transformações na gestão de trânsito, tornando o órgão mais eficiente e transparente.

Dados recentes divulgados pela AND (Associação Nacional dos Detrans) (2018) contam mais de vinte e três milhões de habilitados, segundo o Governo do estado de São Paulo (2016) em 2011 o ano que ocorreu a reestruturação do DETRAN.SP o Estado de São Paulo alcançava vinte e dois milhões de veículos, a partir desses números o próprio Governo do Estado de São Paulo percebeu a necessidade de uma nova visão para o DETRAN.SP, onde antes adotava uma política de controle e punição, agora como foco na formação de novos condutores, segurança viária e educação para um trânsito mais eficiente.

A principal estratégia dessa reestruturação foi a redução da burocracia, ao menos nos aspectos relacionados ao atendimento ao público, informatizando serviços de atendimento nas unidades, criando novos canais de comunicação entre o cidadão e órgão e descentralização administrativa:

A fim de oferecer mais eficiência e desburocratizar os processos, O Detran.SP adotou a descentralização administrativa e operacional como fundamentos da gestão. A criação de 20 Superintendências Regionais favoreceu o suporte às unidades de atendimento ao público, contribuindo para resgatar a função mais importante da Sede Central como instância responsável pela definição de diretrizes e no monitoramento da qualidade dos serviços.
(GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2016).

4.3 Políticas Públicas de Mobilidade Urbana na visão do DETRAN.SP

A mobilidade urbana representa um grande desafio ao Estado, uma demanda que surge com a expansão do território urbano e intensificação do consumo do veículo automotor e sua inserção dentro desse espaço, antes ocupado apenas por pedestres, foi quando esse tipo de

locomoção passou simbolizar um *status* de conquista pessoal na sociedade que a mobilidade urbana entrou na arena política. O veículo automotor como meio de locomoção individual, não é sustentável, uma política pública de mobilidade urbana que busque alcançar uma significativa mudança na sociedade, não deve omitir a existência de outros tipos de modais de locomoção dentro dos espaços urbanos, fazendo como esses diferentes tipos de locomoção sejam integrados para o benefício coletivo, e não apenas dos que tem acesso aos veículos automotores individuais, nesse sentido a mobilidade urbana representa interesses econômicos, sociais e ambientais.

O DETRAN.SP como um órgão componente do SNT (Sistema Nacional de Trânsito), entra no campo das políticas públicas de mobilidade urbana a partir do momento em que a burocracia empregada pelo Estado, materializa-se em seus procedimentos de atendimento ao público pode contribuir no controle dessa demanda, no sentido do acesso a sociedade na aquisição de veículos e na formação de novos condutores. Entretanto ao perceber a realidade das políticas de mobilidade urbana tendo como principal instrumento para isso a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12587/12), desenvolveu uma política voltada para o veículo automotor, sendo excludente com outros tipos de modais, partindo desse princípio a reestruturação em 2011 do maior órgão de trânsito da América Latina foi focada justamente pra legitimar esse privilégio do veículo automotor individual, uma ação justificada pela frota total de veículos que em 2010 segundo dados do DETRAN.SP era de 21.554.110 para um total de 41.223.683 habitantes de acordo com dados do IBGE deste mesmo ano, representando estatisticamente 1 carro para cada 2 habitantes, números que aumentam sistematicamente, sendo uma nova abordagem do órgão diante essa demanda.

Tabela 1- evolução frota do estado de São Paulo 1998-2015

Ano	Frota total
1998	8.857.178
2008	17.852.829
2015	26.876.918

Fonte: DETRAN.SP

4.4 A burocracia como estratégia de controle

Como a burocracia apresenta-se de várias formas no contexto deste estudo buscou-se demonstrar através das Portarias expedidas pelo DETRAN.SP que trazem a normatização dos procedimentos

Visando esses números houve a necessidade de uma política pública com o foco num novo conceito de administração pública para o trânsito. O DETRAN.SP é dividido em dois grandes setores: CNH que compete tudo que relacionasse com os condutores e o setor de

veículos e sua regulamentação. Contudo a formação de novos condutores foi um dos focos principais da nova política do DETRAN.SP, criando em 2010 através da Portaria DETRAN.SP 31/2010 um novo sistema de controle eletrônico biométrico para candidatos a obtenção de primeira habilitação, renovação, mudança ou adição de categoria e reabilitação da CNH, esse sistema teve o objetivo de intensificar o controle e a fiscalização desses candidatos, minimizando as fraudes existentes nesses processos. Compreendendo a burocracia como uma racionalização, ao criar sistemas informatizados mais eficientes, mesmo que estes sejam interligados, demonstra uma forma de burocratizar racionalmente um processo.

Apesar de algumas mudanças pós 2011 (ano em que o DETRAN.SP mudou sua política) não serem de autoria do próprio órgão propriamente dito, como por exemplo as aulas em simuladores de realidade para candidatos a obtenção de primeira habilitação na categoria B, que veio através da Resolução CONTRAN 493/2014 e instituído em São Paulo pela Portaria DETRAN.SP 459/2015, aumentou as exigências para o cidadão que deseja obter a CNH, onerando e burocratizando para o consumidor final.

Outra grande modificação no sentido burocrático veio através da Portaria DETRAN.SP 101/2016, que trouxe um maior rigor no controle de credenciamentos dos centros de formação de condutores, em comparação a Portaria DETRAN.SP 540/1999 que regulava esse tipo de procedimento na instituição, como demonstrado no quadro a seguir:

Tabela 2 - Exigências para credenciamento de CFC

Portaria 540/1999	Portaria 101/2016
Sala para recepção – mínimo de 12 m ² ;	Sala para Diretoria-Geral, com no mínimo 6 m ² (seis metros quadrados);
Salas para secretaria e para coordenação administrativa – mínimo de 6 m ² cada;	Sala para Diretoria de Ensino, com no mínimo 6 m ² (seis metros quadrados);
Salas para coordenação de ensino e para instrutores – mínimo de 6 m ² cada; e	Sala para Secretaria, com no mínimo 6 m ² (seis metros quadrados);
Instalações sanitárias separadas para homens e mulheres, compatível com a demanda de atendimento da unidade, em perfeitas condições de utilização, funcionamento e higiene.	Sala de Recepção, com no mínimo 12 m ² (doze metros quadrados);
	Sala para Instrutores de Trânsito, com no mínimo 6 m ² (seis metros quadrados).

Fonte: DETRAN.SP

A partir da tabela dois, é possível como a Portaria 101/2016 traz uma maior obrigação em relação a estrutura física desses CFCs, onde antes era exigido apenas três salas, agora esse número vai para cinco, com isso pode-se perceber que essa nova condição os antigos CFCs terão que adaptar-se a essa nova realidade, modificando o status quo da sociedade uma vez que em uma perspectiva mercadológica o CFC pode transferir custos dessa reestruturação para o consumidor final.

Outra alteração dada pela nova portaria veio no sentido de controle, acrescentando novas infrações passíveis de penalidade de advertência por escrito ao CFC e ao Diretor Geral, como podemos observar no artigo 59 da Portaria 101/2016, vários foram elementos acrescentados dado a nova dinâmica em que encontra-se o órgão, visto que desde a formulação da antiga Portaria 540/1999 serviços foram informatizados requerendo um novo tipo de controle e punição, nesse sentido a medida em que a demanda altera-se, os procedimentos e normativas devem acompanhar essa nova configuração.

O aumento significativo no número de veículos no estado de São Paulo e dada a importância de condutores mais bem instruídos para um trânsito mais seguro, foi o que motivou uma maior burocracia no credenciamento de CFC, visto que é nesse ambiente em que o cidadão que deseja habilitar-se recebe as instruções para forma-se como condutor, sendo necessário um maior rigor do poder público no controle e fiscalização dessas instituições de ensino, nesse sentido a burocracia vem a contribuir para a efetivação de uma política pública de mobilidade urbana com o foco no uso do veículo automotor individual e sua condução e como estes estão inseridos dentro do espaço urbano.

A desburocratização do DETRAN.SP e sua contribuição no que tange as políticas públicas de mobilidade urbana, veio através do atendimento ao cidadão, onde 26 serviços foram informatizados diminuindo a demanda de atendimento nas unidades, conforme afirma Boareto (2013) a informatização de serviços públicos, modifica de forma concreta os fatores geradores de viagens, favorecendo uma melhor fluidez no trânsito urbano, uma vez que não gera a necessidade de um deslocamento motorizado para a população.

Tabela 3- Serviços Informatizados

Serviços	Comparecimento nas unidades	
	Antes	Atualmente todos estes serviços estão disponíveis no portal eletrônico do DETRAN.SP
CNH definitiva ou 2ª via	3	
PID (Permissão Internacional para Dirigir)	3	
Alteração de endereço – condutor ou do veículo	1	
Certidão de prontuário de CNH	1	
Pesquisas de débitos e restrições do veículo	1	

Fonte: DETRAN.SP

Diante dessas modificações no atendimento e nos procedimentos burocráticos dentro do órgão é possível perceber a importância da fenômeno da burocracia dentro das instituições públicas, entretanto o DETRAN.SP representa em uma cadeia de políticas públicas a materialização dessa ação, sendo que é nesse momento em que a burocracia como afirma Merton (1978) apresenta suas fraquezas, deixando exposto o quanto conflituosa é a relação entre as demandas da sociedade e o Estado. O órgão por sua vez ao refletir sobre essa visão problemática da burocracia trouxe uma abordagem acerca do assunto diferenciada, visto que quando possível foi feita a desburocratização como no caso da informatização dos serviços, entretanto nos casos em que o Estado necessita de um controle dessa demanda a burocracia opostamente foi intensificada, validando a ideia de Weber (1982) no que se refere ao poder de dominação e autoridade que a burocracia exerce sobre a sociedade, através da padronização dos procedimentos e a impessoalidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se que a burocracia está presente no Estado como forma de organização e controle, manifestando-se através dos manuais e normativas, tendo esses a função concretizar as políticas públicas de forma mais eficiente e padronizada. Em relação ao foco deste trabalho, a mobilidade urbana pelo DETRAN.SP, a burocracia empregada pelo Estado que se materializa no órgão, assume um papel de controle social, visto que a demanda atendida pelo órgão requer uma política pública focada na padronização de procedimentos, a rigidez na padronização intensifica-se à medida que essa demanda aumenta.

A mobilidade urbana é uma demanda que está inserida na sociedade moderna, desde os primórdios da urbanização, entretanto entrou na agenda política a partir do momento em que passou gerar conflitos de interesses, sendo esse o cenário que forma-se as políticas públicas, quanto ao DETRAN.SP, em seu contexto dentro do poder público, este coloca-se como agente organizador e regulador do trânsito em geral, tendo como função principal a formação de condutores e o controle de veículos. Dentro do campo da mobilidade urbana a indústria automobilística exerce uma forte influência na formulação de políticas públicas, devido seu espectro econômico, nesse sentido o papel do DETRAN.SP é instituir uma política pública que seja focada nesse modo de locomoção, entretanto ao colocar-se como um departamento de trânsito, seria mais lógico que suas políticas estivessem voltadas para a mobilidade urbana como um todo, incluindo outros tipos de meio de locomoção que estejam inseridos dentro do espaço urbano, contribuindo para uma política pública de mobilidade urbana mais inclusiva.

Através deste trabalho foi possível perceber que o DETRAN.SP passou por uma grande reestruturação no sentido de ter um controle maior na fiscalização, focando essa reestruturação na formação de novos condutores, aumentando as exigências necessárias para o credenciamento de CFC, justificada pelo número de veículos presentes dentro do estado de São Paulo. Essas exigências tornam-se esse procedimento mais burocrático.

Nesse sentido o Estado manifesta seu poder soberano sobre a sociedade através da burocracia, pela ótica da padronização, sendo uma das premissas da burocracia, isso pode ser observado através das políticas públicas que são implementadas diante a uma demanda como a da mobilidade urbana.

Por fim, conclui-se que os objetivos propostos nessa pesquisa foram atingidos, dado que, especificamente no contexto do presente estudo em relação as respostas do Estado diante a demanda da mobilidade urbana, foi possível observar que o espectro da mobilidade urbana envolve várias variáveis, nesse sentido, visto que a demanda do DETRAN.SP inserida neste contexto visa a formação de novos condutores, à medida que a burocracia presente no órgão, através dos procedimentos adotados para o atendimento dessa demanda pode influenciar nas estatísticas de trânsito, como o número de condutores presente no estado de São Paulo e por consequência a frota de veículos também poderá sofrer modificações, visto que a burocracia empreendida pelo estado materializa-se no DETRAN.SP, sendo assim, outros olhares poderão surgir a partir disso, focando em uma política pública de mobilidade urbana mais voltada para o coletivo e menos para o individual, outro fator quem vem a contribuir com a política pública de mobilidade urbana é a informatização e desburocratização dos serviços prestados pelo órgão diminuindo os deslocamentos até as unidades de atendimento, contribuindo para fluidez do trânsito, portanto a burocracia quando bem empregado pode influenciar o direcionamento das políticas públicas de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

- ALCANTARA JR, J. O.; SELBACH, J. F. (org.), **Mobilidade urbana em São Luís**, EDUFMA: São Luís, 2009.
- BLACKBURN, S. **Dicionário Oxford de filosofia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.
- BOARETO, R. **A mobilidade sustentável**, **REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP**, ano 25, 3º trimestre, 2003.
- BOBBIO, N. **Direita e Esquerda: Razões e significados de uma descrição política**, São Paulo, UNESP FUNDAÇÃO, 1995.
- BRASIL. **Decreto Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília, Casa Civil, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> Acesso em 04 de junho de 2018.
- BRINCO, R. **Transporte urbano e dependência do automóvel**, SECRETARIA DA COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO – FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICAS: Porto Alegre, 2006.
- CAMPOS, E. (org.). **Estrutura burocrática e personalidade, Sociologia da burocracia**. 4 ed, Rio de Janeiro: Zahar, 1978. P. 107-124.
- CORDEIRO, W. M. **Burocracia na construção da administração pública do século XXI: uma reflexão teórica**, IV ENCONTRO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, p. 851-867, João Pessoa.
- EASTONE, D. A. **Framework for Political Analysis. Englewood Cliffs**: Prentice Hall. 1965.
- SOUZA, C. **Políticas Públicas: Uma revisão da literatura**, SOCIOLOGIAS, v.8, n. 16, p. 20-45, 2006.
- FACCA, C. A.; PIMENTEL, G. S. **Análise de tendências de mobilidade urbana individual: os meios de transporte e as cidades do futuro.**, in: Conic- Semesp, 2017, Anais eletrônicos, São Paulo.
- FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica. Fortaleza**: UEC, 2002. Apostila.
- FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade: curso no College de France (1975-1976)**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- GIDDENS, A. **Sociologia**, 6ª edição, FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, 2008.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**, IPEA, Brasília: 2003.

LASWELL, H.D. **Politics: Who Gets What, When, How**. Cleveland, Meridian Books. 1936/1958.

LOWI, T. J. **American business, public policy, case-studies and a political theory**. World Politics, n. 16, 1964.

MARRARA, T. **Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da política nacional de mobilidade urbana**, REVISTA DIGITAL DO DIREITO ADMINISTRATIVO, v. 2, n. 1, p. 120-136, 2015.

POLIT, D. F.; BECK, C. T.; HUNGLER, B. P. **Fundamentos de pesquisa em enfermagem: métodos, avaliação e utilização**. Trad. de Ana Thorell. 5. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.
PRICE, G. **Local politician's guide to urban transportation: draft 5.2**. Victoria: Victoria Transport Policy Institute, 2001.

RUAS, M. G. **Políticas Públicas**, 2ª edição, Departamento de Ciências e Administração, UFSC, 2012.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**, ESTUDOS AVANÇADOS, v. 27 n. 79, São Paulo, p. 55-66, 2013.

SÃO PAULO, **Novo DETRAN.SP: os primeiros 5 anos**, DETRAN.SP, São Paulo, 2016.

TRIVIÑOS, A. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

WEBER, Max. **Ensaio de sociologia**, 5ª edição, Rio de Janeiro: LTC, 1982.