

CONTROLE SOCIAL NA GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC¹

Allan Müller Schroeder²

Michele Patricia Roncalio³

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar os mecanismos de controle social existentes na gestão do transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC, relacionando com conceitos e categorias pertinentes a uma abordagem teórica voltada para a participação e gestão democrática deste serviço público fundamental, vinculado com a vida diária de milhões de brasileiros e inserido em questões técnicas específicas do papel da administração pública municipal, seja na prestação direta ou na regulamentação das concessões feitas para a iniciativa privada. Levantando diferentes legislações buscou-se verificar os aspectos institucionais e legais que envolvem o controle social sobre o transporte público coletivo, tendo como objeto de estudo o município de Balneário Camboriú/SC. Assim, através de pesquisa bibliográfica e documental, pretendeu-se um levantamento por meio de uma abordagem qualitativa com qual se conseguiu atingir o objetivo proposto ao identificar, descrever e analisar os mecanismos de controle social existentes, ou correlatos, sobre a gestão do transporte público coletivo de Balneário Camboriú/SC, sendo eles o Conselho Municipal de Trânsito e aqueles decorrentes de legislação federal como a Ouvidoria Municipal, o Serviço de Informação ao Cidadão e o Portal da Transparência. Assim, como resultado de pesquisa tem-se a quase inexistência de espaços institucionais de participação da sociedade civil que permitam a sua intervenção especificadamente sobre a gestão do transporte público coletivo municipal, dificultando o atendimento aos princípios legais que buscam a gestão democrática da cidade e o controle social.

Palavras-chave: Controle Social. Gestão. Transporte Público Coletivo.

INTRODUÇÃO

¹ Artigo elaborado como Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Pós-Graduação (Especialização) em Controle da Gestão Pública Municipal - modalidade a distância -, do Departamento de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Santa Catarina.

² Pós-Graduando em Controle da Gestão Pública Municipal pela Universidade Federal de Santa Catarina, Mestrando em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade do Estado de Santa Catarina. Administrador Público CRA/SC n. 20794. Advogado OAB/SC n. 34729. allantrabalhista@hotmail.com

³ Mestre em Contabilidade pela Universidade Federal de Santa Catarina, graduada em Ciências Contábeis pela Universidade Federal de Santa Catarina. Contadora da Fazenda Estadual do Estado de Santa Catarina, CRCSC n. 025.092. Vice-Presidente de Administração e Finanças do Conselho Regional de Contabilidade de Santa Catarina. Pesquisadora e Professora da Universidade Federal de Santa Catarina. mroncalio@gmail.com

O presente estudo foi desenvolvido em torno da temática do controle social sobre a gestão do transporte público coletivo municipal, questão relevante, pois inserida em um contexto de ascensão das ferramentas de participação dos cidadãos e da sociedade civil organizada no acompanhamento da gestão pública.

Esta também é a realidade vista em centros urbanos e municípios de médio porte, caso de Balneário Camboriú, cidade em crescimento populacional e econômico constante no litoral norte do Estado de Santa Catarina. O Município conta com cerca de 108.089 habitantes (Censo IBGE 2010) em uma área geográfica de apenas 46.489 km², caracterizando uma das áreas urbanas catarinenses de maior densidade, aproximadamente 2.622,13 hab./km² (UDESC, 2013).

Balneário Camboriú/SC marcada por seu perfil dinâmico, em virtude da matriz econômica hegemônica pelo turismo e pela construção civil, fazendo parte de sua paisagem típica os prédios de alto padrão e de grande dimensão, que somados, por exemplo, aos 39.704 veículos automotores emplacados na cidade (DETRAN, 2012), colocam uma situação a mais ao adensamento populacional, os problemas da mobilidade urbana (UDESC, 2013).

Questões de mobilidade urbana inseridas também no cenário das recentes imposições legais no âmbito da administração pública referentes a participação da sociedade civil, em consonância com as obrigações de publicidade dos atos administrativos, com destaque para a Lei Federal n. 12.527/2011, que estabeleceu o acesso à informação por parte dos cidadãos, e a Lei Complementar n. 131/2009 que determinou a implantação e manutenção de portais da transparência por parte dos entes públicos brasileiros. Deste contexto motivou também a presente pesquisa o marco legal que sinaliza pelo maior controle social também sobre a gestão do transporte coletivo municipal, tratando-se da Lei Federal n. 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Desta forma a temática do controle social alia-se ao contexto e as especificidades de um serviço público fundamental de um município como Balneário Camboriú/SC, sendo que preocupação acadêmica com o contexto que engloba o serviço de transporte público coletivo no país denota o compromisso que a

Universidade deve ter com a apresentação de alternativas e oportunidades de resolução dos problemas que afligem o povo brasileiro, levando sua contribuição aos gestores públicos e cidadãos em geral. Do ponto de vista prático, de retorno para a comunidade, o presente artigo pode trazer discussões que venham a contribuir com a resolução de problemas ligados ao transporte público na cidade de Balneário Camboriú/SC, através de propostas alternativas para o referido serviço por meio de aprimoramento dos mecanismos de controle social.

Assim, questiona-se, como partida para o presente estudo, quais são e como funcionam os mecanismos de controle social sobre a gestão do transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC?

Para atender esta questão de partida, o objetivo geral da presente pesquisa, portanto, foi analisar os mecanismos de controle social existentes na gestão do transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC.

Para concretização do objetivo geral, delimitam-se os seguintes objetivos específicos *Identificar os mecanismos disponíveis de participação popular e controle social sobre a gestão do serviço de transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC; e Descrever os mecanismos disponíveis de participação popular e controle social sobre a gestão do serviço de transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC.*

Assim, o presente artigo apresenta a seguinte estrutura, trazendo a fundamentação teórica que orientou os estudos a partir de conceitos e categorias sobre transporte público coletivo e acerca de controle social e participação. Posteriormente são transcritos os procedimentos metodológicos resultados, seguindo dos dados e informações coletadas. Por último segue conclusão apresentada, em confrontação dos dados com a revisão teórica utilizada, contribuindo também com indicativos para novos estudos.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para fundamentar o estudo sobre o transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC, convém abordar alguns conceitos e categorias

referentes ao serviço público em questão, bem como algumas considerações da literatura pertinente acerca de participação e controle social pela sociedade civil.

1.1 Transporte público coletivo

Por possuir caráter essencial na vida cotidiana do povo brasileiro, o serviço de transporte público coletivo se enquadra como um serviço público, estabelecido no art. 30, inciso V da Constituição Federal de 1988 que dispõe sobre a competência dos Municípios.

O transporte coletivo possui no trem, metrô, táxi e ônibus seus principais modais. O presente trabalho se focará no modal de ônibus, por ser este o mais comum no Brasil e no mundo quanto à questão do transporte público coletivo, registrando-se que os trens e os metrôs urbanos são modos de grande capacidade para deslocar pessoas. Porém, enquanto os primeiros vêm sendo abandonados pelos governos, os segundos ainda existem apenas nas principais capitais do país. Com relação aos ônibus, “nas áreas urbanas do Brasil existiam, em 2002, cerca de 110 mil ônibus transportando as pessoas. Estes veículos atendiam cerca de 55 milhões de deslocamentos por dia” (VASCONCELLOS, 2005).

Quanto à capacidade dos ônibus como modal de transporte público coletivo, como dito, não é superior aos trens e metros, comportando cerca de 80 pessoas. Porém esta capacidade pode ser aumentada através de estruturas de transporte público, como as chamadas canaletas ou ainda corredores de ônibus, que ainda representam apenas 1% do sistema viário de grandes cidades como Curitiba e Belo Horizonte (VASCONCELLOS, 2005).

Ressalta-se também a retração do investimento público na infraestrutura urbana do transporte coletivo a partir da municipalização do serviço com a Constituição de 1988 (IPEA, 2011), considerando que o Estado historicamente foi o principal financiador destes projetos através do BNDES concomitantemente a agências de fomento internacionais (IPEA, 2011). Esta situação somente passou a ser redefinida no âmbito do Ministério das Cidades a partir do Programa de Aceleração do Crescimento já no século XXI (IPEA, 2011).

Segundo dados da Associação Nacional de Transporte Público - ANTP, no ano de 2007, o transporte coletivo era o modal utilizado por 28% dos cidadãos em municípios com mais de 60 mil habitantes, com 37% de pessoas que se locomovem a pé e 33% que utilizam alguma espécie de transporte privado, predominando o automóvel com 27% (IPEA, 2011). Em 2005 registrou-se que o transporte público estava relacionado a 49% da mobilidade nas áreas metropolitanas do país (IPEA, 2011). Assim percebe-se a grande participação do serviço público de transporte coletivo na vida das pessoas e nos deslocamentos que estas fazem diariamente, principalmente através do ônibus urbano que opera em 85% dos municípios brasileiros (IPEA, 2011).

Diante destes aspectos relacionados ao transporte coletivo, é importante tratar, de forma geral, como as políticas do setor estão relacionadas com o quadro de exclusão social e de pobreza do país. Além de estabelecer relação entre o histórico destas políticas com a crise do transporte público, visto que:

Apesar de toda a gama de intervenções, as condições gerais de transporte e trânsito continuam insatisfatórias para a maioria das pessoas, especialmente para aquelas que não têm acesso ao transporte privado: as grandes cidades dos países em desenvolvimento apresentam baixos níveis de serviço dos transportes públicos, distribuição desigual de acessibilidade, altos índices de acidentes de trânsito (envolvendo principalmente os papéis mais vulneráveis), congestionamento, poluição ambiental e invasão dos espaços habitacionais e de vivência coletiva por tráfego inadequado (VASCONCELLOS, 2001, p. 12).

As políticas públicas no setor de transporte historicamente foram vistas como questões puramente técnicas, como construções de novas vias ou envoltas em planejamento, engenharia e gerenciamento de tráfego. Porém, nos últimos anos surgiu a vontade de se pensar a política do transporte, e essencialmente o transporte público coletivo, a partir de análise sociológica que incluísse categorias como classes sociais, grupos de interesse, conflitos, atores públicos e privados.

Também neste quadro de crítica ao modo tradicional de ver o setor de transportes, o Estado também passaria a ser questionado:

A conclusão mais importante da análise sociológica e política do transporte é que o Estado, como foco central de formulação e implementação de políticas, vai trabalhar para apoiar principalmente as necessidades de reprodução das classes e setores sociais mais poderosos, ou daqueles cuja reprodução é mais importante para a reprodução dos sistemas econômico e político (VASCONCELLOS, 2001, p. 110).

Por conseguinte começam os questionamentos sobre as próprias políticas definidas por este Estado, que sempre procuraram privilegiar o papel da classe média como consumidora de automóveis do que o papel da classe trabalhadora como usuária do transporte público. Essas políticas basearam-se na ampliação do sistema viário e na priorização do transporte individual.

As tradicionais políticas de transporte urbano baseadas na ampliação do sistema viário (como a construção de vias e viadutos, por exemplo) acabam sendo apropriadas pelos automóveis e, por isso, não estão voltadas para a mobilidade dos mais pobres (GOMIDE, 2003, p. 27).

A pobreza também é um estado de privação dos serviços públicos básicos e essenciais, tal qual o transporte coletivo, se caracterizando uma exclusão econômica que está marcada pelo fato de que “a renda média dos trabalhadores brasileiros é baixa e muitas pessoas não têm como pagar passagens do transporte coletivo” (VASCONCELLOS, 2005, p. 88). Esta privação também segrega os mais pobres do espaço urbano, do acesso aos serviços básicos (saúde, educação, lazer) e das oportunidades de trabalho:

O atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais freqüentemente não suprem a demanda adequadamente. Com resultado tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade (GOMIDE, 2003, p. 8).

É desta crise do transporte público, que compõe o quadro de crise urbana e de crise do modo de produção como um todo, que surgem movimentos de crítica e novas propostas de políticas públicas para o setor ou que visam a transformação de todo o atual modelo de gestão do serviço. Enquadra-se neste contexto a discussão de prioridade do transporte coletivo sobre o individual e as proposições por maior participação da sociedade civil na definição das políticas:

A consolidação de um novo modelo de gestão e regulação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano não pode ser privilégio exclusivo do poder público e das empresas operadoras (ou de pesquisadores e consultores especializados). Não se pode ignorar – ou subestimar – o papel da sociedade civil organizada (GOMIDE, 2003, p. 25).

Portanto, neste debate de rediscussão das políticas e modelos do serviço de transporte público coletivo, as organizações civis e os movimentos sociais passam a ganhar maior força em uma sociedade em processo de democratização.

1.2 Controle social e participação

A preocupação com a participação e o controle social, enquanto mecanismos da gestão pública em seus diferentes níveis acentuou-se nos últimos anos, em movimento paralelo a maior preocupação com a transparência das ferramentas mantidas pela administração pública. Através de legislações que obrigaram o Estado em não somente expor de maneira clara seus atos administrativos, por exemplo, através da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n. 101/2000), mas também obrigaram o Poder Público em dialogar com a sociedade civil e seus mais diferentes segmentos.

Entende-se **controle social** como o papel exercido pelos cidadãos de controle sobre os atos governamentais (NOGUEIRA, 2004), enquanto **participação** seria para além de uma “necessidade humana universal” e um “instrumento para solução de problemas”, mas um fator capaz de possibilitar maior pensamento crítico, fortalecendo seu papel reivindicatório e seu próprio poder exercido na sociedade, estando, no entanto, condicionada a alguns fatores que influenciam em um maior ou menor grau de participação (BORDENAVE, 1992). Estes conceitos passam então a constar da ordem do dia da administração pública.

Um debate também inserido no contexto pós-Constituição Federal de 1988, momento em que se inseriram constitucionalmente princípios da administração pública e ferramentas de participação popular, além de regulamentar o processo orçamentário e o papel dos municípios brasileiros. Deste movimento fortalecido desde a constituinte também surgem os Conselhos Municipais de Políticas Públicas

enquanto órgãos consultivos ou deliberativos encarregados do controle social (NAVARRO, 1999; PAES DE PAULA, 2005).

Justamente o art. 37 da Constituição de 1988 que consagrou a obediência da administração pública aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Destaca-se para esta pesquisa o princípio da publicidade que determina a divulgação dos atos administrativos, garantindo o conhecimento das ações aos cidadãos, ratificando o disposto também no art. 5º, inciso XXXIII, e art. 37, §3º, inciso II do texto constitucional. Partiu-se da premissa de que sendo os interesses públicos elementos indisponíveis e de interesse da coletividade, cabe a obrigação da administração quanto a exibição pública de seus atos (BANDEIRA DE MELLO, 2003).

Legislações seguintes ao processo de redemocratização do país, já sobre a vigência da nova Constituição, iriam fazer avançar no plano legal e institucional os pressupostos da participação e do controle social como partes do processo de gestão democrática. Nesta linha que o Estatuto das Cidades, Lei Federal n. 10.257/2001, ao regulamentar os arts. 182 e 183 da Constituição Federal quanto à política urbana, iria trazer uma série de instrumentos que deveriam por princípio estarem sujeitos ao controle social e a gestão democrática das cidades - art. 2º, II; art. 4º, §3º e art. 43 do Estatuto das Cidades.

Posteriormente, a Lei n. 12.527/2011 viria a regulamentar o direito de acesso a informações por parte dos usuários da administração pública e comprometendo os municípios a adotarem medidas neste sentido. O mesmo já previsto em norma infraconstitucional pela Lei Complementar n. 131/2009 que garantiu o necessário incentivo à participação popular por meio da realização de audiências e outros processos transparentes, capazes de permitir o acompanhamento da sociedade também nas questões financeiras e orçamentárias, o que implicou na adoção de tais procedimentos no momento de elaboração dos Planos Plurianuais, Leis de Diretrizes Orçamentárias e Leis Orçamentárias Anuais.

Com a redemocratização marcando toda esta fase da gestão pública, se fortalece o atualmente chamado Terceiro Setor, constituído pelas mais diversas

organizações sociais, uma característica de heterogeneidade que vai desde entidades sem caráter de transformação das estruturas sociais até movimentos de cunho altamente contestador, mas que tem em comum o desejo de pressão ou de acompanhamento das decisões proferidas pelo Estado (SALAMON, 2000).

Assim, a participação popular sobre diferentes temas da pauta de competência da gestão pública se efetiva gradualmente por meio de fóruns, conferências, conselhos, até a presença da sociedade civil na deliberação de recursos públicos como fundos municipais - Saúde, Assistência Social, Criança e Adolescente - elaboração orçamentária - audiências de PPA, LDO ou LOA - ou em inéditas experiências como o orçamento participativo em Porto Alegre (NAVARRO, 1999) e mais recentemente os Observatórios Sociais.

Procura-se, portanto, por um novo modelo de Estado, aberto para a participação cidadã, sendo que “a gestão participativa procura introduzir formas novas de controle social, ou seja, de controle do governo pela sociedade” (NOGUEIRA, 2004, p. 146).

Neste cenário há o processo de surgimento dos movimentos sociais, que nascem de alguma insatisfação popular que leva a necessidade de organização das pessoas em torno de um projeto em comum, seja a reivindicação de algum direito ou um protesto contra a violação de um direito. Quanto ao serviço de transporte público, os principais motivos para a formação de movimentos sociais seriam a insatisfação quanto ao “acesso aos destinos desejados, conforto e segurança nos deslocamentos, e os custos monetários e de tempo” (VASCONCELLOS, 2001).

Para a classificação dos movimentos que atuam na temática do transporte público, eles podem ser tipificados quanto à sua natureza política, quanto à seu nível de organização e quanto às suas formas de expressão.

Quanto à natureza política são **reformistas** ou **estruturais** (CASTELLS, 1977). Os primeiros buscam apenas a discussão das condições atuais do serviço, sem buscar se aprofundar na raiz do debate, por exemplo, procurando alterar o processo decisório do mesmo. Já os estruturais, como o nome já diz,

procuram alterar a estrutura do serviço como um todo, ou seja, não se limitam ao apontamento de alguma condição específica, mas sim de todo o modelo atual de prestação, incluindo formas de decisão e prioridades do setor.

Quanto ao seu nível de organização podem ser de **usuários/individuais** ou **coletivo**. O primeiro se refere a alguma manifestação pessoal proferida por indivíduo isolado, enquanto que ações coletivas têm como base algum movimento organizado, com participação de organizações e que procuram a pressão de grupos para forçar a alteração ou a reivindicação de algo. Assim, “a experiência coletiva leva a uma ênfase maior nos aspectos mais abrangentes do fornecimento e do gerenciamento dos serviços em questão, o que torna o movimento coletivo mais transformador que o individual” (VASCONCELLOS, 2001, p. 78).

Quanto às formas de expressão e/ou atuação, podem ser divididos primeiramente entre movimentos **diretos** ou **indiretos**, ou também como movimentos **de demanda** ou **de reação**. Movimentos de atuação direta são aqueles que buscam conquistar seus objetivos através de pressão política explícita, por meio de manifestações e protestos, seja por meio de atitudes violentas ou pacíficas. Já os indiretos se utilizam mais de uma articulação política junto aos órgãos responsáveis pela gestão do serviço público (VASCONCELLOS, 2001).

Os movimentos de demanda buscam alterar as condições atuais do serviço, enquanto que os movimentos de reação buscam manter as condições atuais, o que não impede que um mesmo movimento atue nas duas características, ao reivindicar melhorias na prestação do serviço - demanda, porém defendendo posicionamento contrário a alteração do valor das tarifas - reação.

Normalmente, os movimentos diretos, caracterizados como movimentos de pressão contra o Estado, devido ao papel deste como regulador do serviço de transporte público, tendem a ser transitórios e não possuem capacidade para se articularem durante longos períodos, o que os fazem ser um momento curto de protesto contra alguma ação ou condição emergencial. No mesmo sentido:

Na prática, os movimentos diretos de melhoria das condições de transporte público não têm levado a mudanças significativas

(Dimitriou, 1990), devido aos fatores políticos já citados, referentes à característica autoritária dos processos decisórios, à existência de várias formas de repressão dos movimentos populares e à estreita relação entre os interesses das classes médias e da tecnocracia. Movimentos abertos para protestar contra a elevação de tarifas e passagens de tráfego externo em áreas residenciais têm sido muito mais efetivos (VASCONCELLOS, 2001, p. 82).

Desta forma, inclui-se a discussão do exercício da cidadania na pauta dos gestores públicos municipais e especialmente vinculada com o controle social da gestão pública, envolvendo entidades, movimentos sociais e os próprios mecanismos institucionais de participação.

E foi com o advento da Lei Federal n. 12.587/2012 instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana que, de igual forma como outras legislações e políticas do período, também trouxe em seu bojo a concepção da participação e do controle social, guiada pelos princípios da gestão democrática, previsto no art. 5º da referida lei. Além de assegurar os direitos dos usuários, a legislação também previu instrumentos para a participação:

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)

Portanto, a temática da participação e do controle social chegaria, ao menos legalmente, a se encontrar com a questão da mobilidade urbana, incluindo aí a problemática do transporte público coletivo, cabendo analisar como se deu este processo de institucionalização participativa no município de Balneário Camboriú/SC.

2 METODOLOGIA

Para concretizar os objetivos do trabalho, utilizou-se de procedimentos metodológicos preliminares, com coleta e análise de informações de dados qualitativos. Assim, seguindo os níveis de pesquisa como estratégia utilizou-se

de levantamento, por meio de pesquisa bibliográfica e pesquisa documental, visto que as análises de documentos oficiais como leis, decretos, editais e atas do Conselho Municipal de Trânsito de Balneário Camboriú foram o principal método utilizado, de maneira a possibilitar o levantamento da perspectiva institucional sobre a temática.

A pesquisa com abordagem qualitativa se limitou a abrangência no âmbito do transporte público coletivo municipal, não se expandindo para o âmbito intermunicipal que também está presente nos usuários do serviço na cidade de Balneário Camboriú/SC. Quanto ao recorte temporal adotado, optou-se pela análise dos mecanismos ao longo do ano de 2014, escolha em razão também do período do estudo, restrito aos prazos de um curso de especialização lato-sensu, podendo futuramente a pesquisa servir como base para novas questões e objetivos que venham a aprofundar o objeto pesquisado.

O tratamento dos dados coletados se deu por meio de análise descritiva simples, com auxílio de conceitos teóricos, procurando assim identificar os mecanismos disponíveis de controle social da gestão do serviço de transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC.

3 CONTROLE SOCIAL SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MUNICIPAL EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC

Em um primeiro momento, para se destacar mecanismos de controle social no município de Balneário Camboriú/SC, cabe expor aqueles que servem para o acesso à informação e atendimento ao cidadão no que se refere a diferentes setores da administração pública, não apenas o transporte público coletivo, tais como a Ouvidoria, o Serviço de Informação ao Cidadão e o Portal da Transparência. Posteriormente, são abordadas diretrizes e mecanismos de controle social voltados para a temática da mobilidade urbana.

A Ouvidoria Municipal da Prefeitura de Balneário Camboriú/SC é o canal institucional do poder público para atender reclamações, sugestões, dúvidas e demandas da sociedade, estando prevista na estrutura administrativa do Executivo, conforme Lei Municipal n. 2.798/2008. Sob responsabilidade de um coordenador, tem

atribuição de transmitir as mensagens recebidas a todos os órgãos da administração direta e indireta relacionados, acompanhar a tomada de providências sobre o conteúdo apresentado e fornecer o retorno aos cidadãos, buscando também promover o incentivo à participação comunitária por meio da Ouvidoria. No ano de 2014 a Ouvidoria de Balneário Camboriú/SC realizou mais de 3 mil atendimentos, estando disponível via atendimento pessoal na sede da Prefeitura, via internet no portal do município e via telefone por meio de do canal gratuito 0800 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2015).

Por sua vez, seguindo a determinação legal da Lei Federal n. 12.527/2011, também conhecida como Lei de Acesso à Informação, o município de Balneário Camboriú/SC procura manter o Serviço de Informação ao Cidadão (SIC), um espaço “à disposição para auxiliar e orientar na prestação de informações aos cidadãos do Município, permitindo a participação popular, a transparência total e a consequente melhora na gestão pública” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2015). Os referidos pedidos de informação, sobre as diferentes temáticas que envolvem o Poder Público local, podem ser efetuados via protocolo presencial na sede administrativa ou pela internet no portal do município (PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2015).

A Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, seguindo determinação legal da Lei Complementar n. 131/2009, mantém em sua página na internet um Portal da Transparência – www.transparencia.balneariocamboriu.sc.gov.br, no qual se permite encontrar informações referentes a receitas e despesas, atos jurídicos relacionados com processos licitatórios, contratos e convênios, além de informações relativas ao seu quadro funcional. No entanto, através de acesso efetuado para a presente pesquisa em fevereiro de 2015, percebeu-se a falta informações para órgãos da administração indireta - fundações, autarquias, empresas públicas e empresas de economia mista (PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2015).

Embora atendendo a legislação, o Portal, no que tange o serviço de transporte público coletivo, não apresenta informações básicas pertinentes como, por

exemplo, os valores arrecadados pela tarifa de ônibus, as despesas de custeio pela execução do serviço, os investimentos anuais realizados para ampliação e melhoria da frota ou ainda as informações pormenorizadas dos itens que compõem a planilha que estabelece o valor da tarifa. Embora a execução do serviço seja realizada por empresa privada detentora da concessão pública, os mecanismos de transparência e publicidade poderiam avançar para que também estes operadores tenham suas ações cobertas pelas legislações que buscam o acesso à informação.

Para o exercício destes mecanismos de controle social que surgem no município de Balneário Camboriú/SC, especialmente em decorrência de mudanças e criações legislativas em âmbito nacional, necessita-se de uma sociedade civil organizada capaz de promover, utilizar e interpretar as ferramentas apresentadas. Assim, também por todo o país surgiram os Observatórios Sociais, como pessoas jurídicas sem fins econômicos, legalmente instituídas e compostas por outras organizações da sociedade civil e cidadãos individualmente, com objetivo de acompanhar tecnicamente os atos e ações dos governos locais.

Embora não se tratar do foco central da pesquisa ora realizada, por não estar diretamente relacionada com o que se entende como organização da sociedade civil focada especialmente na temática da mobilidade urbana e do transporte público coletivo, cabe aqui ressaltar que no município de Balneário Camboriú/SC o Observatório Social foi constituído no dia 13 de março de 2013 em reunião comunitária realizada na sede da subseção da Ordem dos Advogados do Brasil de Balneário Camboriú/SC, elegendo posteriormente como primeiro presidente Antônio Cotrim. Assim, de origem recente o Observatório Social ainda permanece em processo de instalação e legitimação para que possa cumprir seus propósitos quanto a fiscalização e aprimoramento do gasto público. (JORNAL PÁGINA 3, 2015; OBSERVATÓRIO SOCIAL DO BRASIL, 2015; ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2015).

Portanto, para além destes mecanismos citados voltados para a participação e controle social de modo genérico sobre os diferentes temas e setores da administração pública municipal, cabe agora abordar mais especificadamente a

questão da mobilidade urbana e no seu interior da gestão do transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC.

No âmbito municipal de Balneário Camboriú/SC o Plano Diretor revisado pela Lei Municipal n. 2.686/2006, seguindo diretrizes do Estatuto das Cidades, orienta sobre os principais pontos da política urbana, incluindo a questão da mobilidade urbana e da gestão democrática da cidade.

Em seu art. 5º o Plano Diretor estabelece com um fundamento para a “sustentabilidade urbana” justamente a “participação da sociedade civil nos processos de decisão, planejamento, gestão e controle social”. Por sua vez, no seu art. 6º, prevê a conceituação de gestão democrática e seu pressuposto:

Art. 6º A gestão democrática é entendida como o processo decisório no qual há a participação direta dos cidadãos individualmente ou através das suas organizações representativas na formulação, execução e controle da política urbana, garantindo:

- I - a transparência, a solidariedade, a justiça social e o apoio na participação popular;
- II - a ampliação e a consolidação do poder dos cidadãos e de suas organizações representativas na formulação das políticas e no controle das ações através de conselhos e fóruns;
- III - a consolidação e o aperfeiçoamento dos instrumentos de planejamento e gestão das políticas públicas e descentralização das ações do governo municipal;
- IV - a capacitação em conjunto com a sociedade civil;
- V - o estímulo aos conselhos e outras entidades do movimento social;
- VI - a instituição de espaços para discussão, avaliação e monitoramento sobre a execução do Plano Diretor do Balneário Camboriú.

Parágrafo Único - Os conselhos, comitês e fóruns, nos termos do art. 43 da Lei Federal n.º 10.257/2001, serão integrados por representantes da sociedade civil e do poder público e terão caráter deliberativo e controlador das políticas públicas municipais, inclusive em relação à elaboração do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e do Orçamento Anual, resguardadas as competências constitucionais dos Poderes Executivo e Legislativo. (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2006)

Percebe-se, para o município em foco, o incentivo legal para a participação e o exercício do controle social, através das entidades da sociedade civil organizada e dos Conselhos Municipais de Política Públicas.

Neste sentido o Plano também estabelece em seu art. 69 e seguintes as diretrizes para o Sistema de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú/SC, definindo especificamente em seu art. 78: “Criar o Conselho Municipal de Trânsito, paritariamente, a ser constituído pelo poder público e sociedade civil organizada”.

Desta forma, pela análise institucional e legal das legislações históricas e atualmente em plena vigência, em Balneário Camboriú/SC identifica-se uma ausência de espaço colegiado ou qualquer outro canal específico na institucionalidade do Poder Público que propicie a sociedade civil organizada uma discussão centrada no transporte público coletivo municipal, caminhando tais discussões teoricamente de maneira transversal com outras temáticas que envolvem a mobilidade urbana, como o trânsito, calçadas ou ainda outros modais de transportes individuais, como o sistema de taxis e bicicletas.

Assim, como espaço de participação e controle social que engloba o transporte público coletivo municipal, tem-se o Conselho Municipal de Trânsito, originalmente criado por meio da Lei Municipal n. 1.866/1999.

A Lei Municipal n. 1.866/1999 criou o Conselho Municipal de Trânsito estabelecendo, em seu art. 2º, seu caráter consultivo e definindo como seu objetivo:

planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, bem como orientar e fiscalizar o rateio, repasse e aplicação dos recursos oriundos da arrecadação das multas de trânsito (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 1999).

Em consonância com sua natureza consultiva a Lei Municipal n. 1.866/1999 em seu art. 2º, § 2º ainda definiu que “as deliberações tomadas pelo Conselho Municipal de Trânsito, poderão ou não ser executadas "ad referendum" do Chefe do Poder Executivo Municipal”.

Por esta legislação o Conselho seria composto por cinco conselheiros, com seus respectivos suplentes. Por parte do Poder Público estariam representados, com um membro cada, a Prefeitura Municipal, a Polícia Militar, a Secretaria Estadual de Segurança Pública e a Câmara Municipal de Vereadores. Pela

sociedade civil com um representante estaria a União das Associações de Moradores - art. 2º, §1º da Lei Municipal n. 1.866/1999.

Posteriormente o Conselho Municipal de Trânsito seria alterado pela Lei Municipal n. 1.958/2000, no entanto mantendo os principais pontos da legislação anterior, incluindo sua composição e o seu caráter consultivo, definindo, no art. 2º, como objetivo “promover a análise e apresentar sugestões acerca de questões referentes ao planejamento do trânsito de veículos, de pedestres, de animais, e ao desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas”.

Novamente o Conselho Municipal de Trânsito seria alterado pela Lei Municipal n. 3.029/2009. Esta lei ordinária estabelece a reestruturação da Secretaria de Segurança e Defesa Social, passando também a ser denominada de Secretaria de Segurança e Incolumidade Pública, dando outras providências.

A nova legislação municipal estabelece que o Conselho Municipal de Trânsito como parte da estrutura organizacional da referida Secretaria Municipal - art. 1º, inciso VII -, devendo ser presidido pelo Secretário de Gestão em Segurança - art. 6º, alínea j.

Estabelece a nova legislação municipal que o Conselho Municipal de Trânsito - COMTRAM se configura como órgão consultivo do município de Balneário Camboriú/SC, destinado à “promover a análise e apresentar sugestões acerca de questões referentes ao planejamento do trânsito de veículos, de pedestres, de animais, e ao desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas”, contribuindo na elaboração das políticas públicas e “representando a comunidade junto à administração pública municipal” (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2009, art. 63). Percebe-se que em sua versão recente e em vigor, o Conselho Municipal de Trânsito em sua legislação continua não mencionando o transporte público coletivo municipal.

Ainda conforme seu Regimento Interno, aprovado posteriormente em 25 de junho de 2014, o COMTRAN se qualifica como espaço consultivo que visa colaborar “com o Município no sentido de desenvolver, avaliar e monitorar os programas e ações estratégicas dirigidas à acessibilidade, mobilidade urbana, trânsito

e sistema viário no município” (CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, 2014). Destaca também dentre outras competências do COMTRAN a de “f) acompanhar e avaliar o desempenho, organização e integração dos modais de transporte coletivo zelando pela eficiência e eficácia dos serviços” (CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, 2014).

Identifica-se no art. 64 da Lei n. 3.029/2009 a composição do Conselho Municipal de Trânsito com a presença de 19 órgãos ou entidades, além do Secretário Municipal como presidente e membro nato. Por parte do Poder Público estão representados com um conselheiro cada o Fundo Municipal de Trânsito – FUMTRAN, a Secretaria de Educação, Secretaria de Articulação Governamental, Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária, Procuradoria Geral do Município, Secretaria de Gestão Administrativa, Poder Legislativo Municipal, Polícia Militar, Polícia Civil e o Corpo de Bombeiros. Enquanto que a sociedade civil fica representada também com um conselheiro cada pela Ordem dos Advogados do Brasil - Subseção de Balneário Camboriú, Associação Empresarial de Balneário Camboriú – ACIBALC, Clube dos Dirigentes Lojistas – CDL, União das Associações de Moradores, Clube de Serviço LIONS, Clube de Serviço ROTARY, Sindicato dos Taxistas, Conselhos de Segurança – CONSEGs e pela Associação das Micro e Pequenas Empresas - AMPE.

Assim, a lei ainda definiu que em até noventa dias deveria ser elaborado e aprovado pelo Prefeito Municipal via Decreto o Regimento Interno do Conselho Municipal de Trânsito (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2009, art. 65).

No entanto, o Conselho Municipal de Trânsito somente viria a iniciar suas atividades passados mais de quatro anos, realizando uma reunião de ativação do dia 19 de fevereiro de 2014, na qual também é aprovada, conforme ata n. 01/2014, a inclusão de outras três organizações da sociedade civil: Associação de Apoio às Famílias de Deficientes Físicos – AFADEFI, Associação dos Agentes de Trânsito de Balneário Camboriú – AATBC e Associação de Ciclistas de Camboriú e Balneário Camboriú - ACBC (PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2014). Em 11 de março do mesmo ano o Prefeito Municipal nomearia os primeiros membros do Conselho através do Decreto n. 7.325/2014.

Em reunião realizada no dia 06 de março de 2014, o COMTRAN cria para auxiliar seus trabalhos três Comissões Temáticas: Mobilidade Urbana; Educação e Integração; Assuntos Viários, conforme ata n. 02/2014. São escolhidas e passam a compor a Comissão de Mobilidade Urbana: AFADEFI, Câmara de Vereadores, União das Associações de Moradores, CDL, ACIBALC, ACBC e Polícia Civil.

Em reunião no dia 24 de abril de 2014, conforme ata n. 03/2014, são incluídas na referida comissão as representações da Secretaria de Planejamento e do ROTARY. Na mesma data é aprovado o nome de Jaison Claudino dos Santos da CLD como coordenador da Comissão de Mobilidade Urbana. Em reunião no dia 23 de outubro de 2014, conforme ata n. 07/2014, a Comissão de Mobilidade Urbana justifica que ainda não teria se reunido.

Já em reunião no dia 24 de fevereiro de 2015, conforme ata n. 01/2015, esteve presente representante da concessionária do transporte público coletivo municipal, mediante convite do COMTRAN, para tratar das paradas do transporte turístico, conhecido como “Bondinho” e que também é realizado mediante concessão por parte da mesma empresa.

Assim, do início de suas atividades até o momento de desfecho da pesquisa realizada, o Conselho Municipal de Trânsito de Balneário Camboriú trabalhou raramente a questão da mobilidade e do transporte público coletivo municipal, tendo focado sua atuação sobre os problemas de trânsito, abordando outras questões correlatas como sistema viário e estacionamento rotativo, além da participação em campanhas de prevenção a violência no trânsito no “Maio Amarelo”, na Semana Nacional de Trânsito e no Dia Mundial de Memórias às Vítimas de Trânsito (FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, 2014). De igual maneira exerceu discussões quanto ao fortalecimento do modal do transporte não motorizado de bicicletas, realizando debates sobre a implementação do sistema ciclovitário (ACBC, 2014; PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2014).

Desta forma identificou-se como mecanismos de controle social sobre a gestão do transporte público coletivo municipal de Balneário Camboriú/SC, de maneira direta ao serviço ou correlata, a Ouvidoria Municipal, o Serviço de

Atendimento ao Cidadão, o Portal da Transparência e o Conselho Municipal de Trânsito, sendo também o Observatório Social de Balneário Camboriú uma esfera que propicia a fiscalização cidadã. Com estes elementos permitem-se novas análises no futuro sobre a funcionalidade e a aplicação destas ferramentas em sua prática e conseqüentemente dos resultados que permitem alcançar, além do grau de participação existente e da frequência de utilização destes espaços institucionais por parte das organizações e dos cidadãos de Balneário Camboriú/SC.

CONCLUSÃO

Foi feita a contextualização sobre importantes apontamentos teóricos que envolvem a gestão do transporte público coletivo, procurando relacionar este serviço em questões pertinentes a exclusão, pobreza e desigualdade social, bem como parte dos problemas urbanos vivenciados atualmente, partiu-se da necessidade de uma abordagem política, para além de meramente técnica, para o debate sobre a problemática apresentada.

Com esta compreensão, através das categorias recentes de controle social e gestão democrática, com sua consagração em alguns dispositivos legais decorrentes do contexto da redemocratização e do processo constituinte, destacaram-se aspectos correlatos entre este serviço público fundamental e a ideia de participação da sociedade civil por meio de mecanismos institucionais. Identificaram-se conceitos que permitem uma caracterização dos movimentos e organizações sociais que atuam em torno da questão do transporte público coletivo, além de destacar legislações específicas neste sentido, com destaque para a Lei Federal n. 12.587/2012 ao estabelecer a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Desta maneira, conseguiu-se atender os objetivos específicos, permitindo-se a caracterização da realidade institucional e legal do município, especialmente dos mecanismos de controle social existentes. Com a identificação realizada, ao confrontar as informações levantadas com os pressupostos teóricos, constatou-se como mecanismos de controle social a Ouvidoria Municipal, o Serviço de Informações ao Cidadão (SIC) e o Portal da Transparência, este que atende a legislação, mas não apresenta informações relativas a concessão do transporte

público coletivo municipal. Identificou-se também que a temática do transporte estaria supostamente inserida apenas na atuação e discussão do Conselho Municipal de Trânsito, envolta e encoberta por assuntos que embora pertinentes a mobilidade urbana, não diretamente envolvem o transporte público coletivo municipal, muito menos o controle do serviço prestado através de concessionária.

Desta atuação do Conselho Municipal de Trânsito, a partir de sua própria representação pela sociedade civil e da revisão das atas de suas reuniões, tem-se que o transporte público coletivo não é pauta prioritária entre os membros, ficando em segundo plano em detrimento de questões como o modal através de bicicletas, tendo em vista o próprio engajamento da Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú – ACBC. Desta forma, pela análise institucional e legal, identificou-se a falta de espaço colegiado específico para uma discussão centrada no transporte público coletivo municipal, caminhando tais discussões de maneira transversal com outras temáticas que envolvem a mobilidade urbana.

Cabe considerar uma suposta fragilidade legal e institucional de espaços de controle social sobre o serviço decorrem como hipótese do incipiente acúmulo por parte das organizações que compõem a sociedade civil no debate do transporte público coletivo. A não identificação no município de qualquer movimento, entidade ou grupo voltado para a discussão específica deste serviço, independente de quais características poderiam tomar, demonstra a falta de laços sociais capazes de unificar os cidadãos e usuários em volta do assunto ou sugere ainda o pequeno interesse que este possui para atrair a participação popular. Sendo que não necessariamente um ponto exclui o outro, ficam indicativos para pesquisas futuras, que possam também tratar não apenas dos mecanismos institucionais de controle social, mas também abranger qualquer forma de participação, sendo necessária o uso de entrevistas com representantes dos diferentes segmentos envolvidos na matéria – poder público, concessionária e sociedade civil.

Conclui-se, após atingido o objetivo geral proposto, pela quase inexistência de espaços institucionais de participação da sociedade civil organizada que permitam a sua intervenção especificadamente sobre a gestão do transporte

público coletivo municipal. Esta condição que acaba por dificultar o atendimento dos princípios legais que buscam a gestão democrática da cidade e por sua vez possivelmente dificultando o próprio controle exercido sobre a gestão do transporte público coletivo em Balneário Camboriú/SC.

No entanto, para deixar pontos positivos encontrados pelo presente estudo, tem-se de um lado o evoluir da institucionalidade no plano legal na adoção tanto no âmbito federal como municipal de princípios voltados para a participação, o controle social e a gestão democrática. No mesmo sentido fica exposto, até mesmo pela tão recente ativação do Conselho Municipal de Trânsito de Balneário Camboriú, que o avançar da materialidade da participação na gestão pública ainda em um processo em plena construção, passível de contradições, mas que remontam a vivência diária da cidadania.

E de igual forma, para permitir um retorno da pesquisa à resolução dos problemas enfrentados pela administração pública, especialmente no que se refere à gestão do serviço de transporte público coletivo de Balneário Camboriú/SC, sugere-se o devido estudo no sentido de envolver a comunidade de usuários de ônibus na participação institucional através dos mecanismos de controle social existentes, seja, por exemplo, detalhando por meio de campanha informativa a existência e atuação do COMTRAN ou disponibilizando de forma transparente os valores de custeio e arrecadação no Portal da Transparência, de forma que este estenda também suas informações sobre a concessão pública em questão e garanta a publicidade sobre o destino da tarifa paga pelo cidadão do município.

REFERÊNCIAS

ACBC. **Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú**. Disponível em: < <http://www.acbc.com.br/>>. Acesso em 26 dez 2014.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Decreto Municipal nº. 7.325/2014**: texto publicado no Diário Oficial em 11 de março de 2014. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Lei Municipal nº. 1.866/1999**: texto publicado no Diário Oficial em 19 de julho de 1999. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Lei Municipal nº. 1.958/2000**: texto publicado no Diário Oficial em 11 de maio de 2000. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Lei Municipal nº. 2.686/2006**: texto publicado no Diário Oficial em 19 de dezembro de 2006. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Lei Municipal nº. 2.798/2008**: texto publicado no Diário Oficial em 29 de fevereiro de 2008. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Lei Municipal nº. 3.029/2009**: texto publicado no Diário Oficial em 04 de dezembro de 2009. Balneário Camboriú: Câmara Municipal de Vereadores.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiros, 15. Ed. 2003.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2007.

BRASIL. **Lei Federal nº. 12587/2012**: texto publicado no DOU em 04 de janeiro de 2012. Brasília: Senado Federal.

BRASIL. **Lei Federal nº. 12527/2011**: texto publicado no DOU em 18 de novembro de 2011. Brasília: Senado Federal.

BRASIL. **Lei Complementar nº. 131/2009**: texto publicado no DOU em 28 de maio de 2009. Brasília: Senado Federal.

BRASIL. **Lei Federal nº. 10257/2001**: texto publicado no DOU em 17 de julho de 2001. Brasília: Senado Federal.

BORDENAVE, Juan E.Diaz. **O que é participação**. 7. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992.

CASTELLS, Manuel. **Cidade, democracia e socialismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO. **Regimento interno do COMTRAN BC**. Comtran BC: Balneário Camboriú, 25 de junho de 2014.

FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO. **Ações do movimento Maio Amarelo em Balneário Camboriú 2014**. Fumtran: Balneário Camboriú, 2014.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Texto para discussão nº. 960**: transporte urbano e inclusão social, elementos para políticas públicas. Brasília: IPEA, 2003.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Infraestrutura social e urbana no Brasil – subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**: a mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Comunicados do IPEA, n. 94, Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro, 25 de maio de 2011.

JORNAL PÁGINA 3. **Balneário Camboriú terá fiscalização de Observatório Social**. Disponível em < <http://www.pagina3.com.br/cidade/2013/mar/15/1/balneario-camboriu-tera-fiscalizacao-de-observatorio-social>>. Acesso em 14 fev 2015.

JORNAL PÁGINA 3. **Eleito primeiro presidente do Observatório Social de BC**. Disponível em < <http://www.pagina3.com.br/cidade/2013/abr/19/1/eleito-o-primeiro-presidente-do-observatorio-social-de-bc>>. Acesso em 14 fev 2015.

NAVARRO, Zander. **“Democracia e controle social de fundos públicos – o caso do ‘orçamento participativo’ de Porto Alegre (Brasil)”** In: BRESSER PEREIRA, L. C.; GRAU, M. C. O público não-estatal na reforma do Estado. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1999.

NOGUEIRA, Marco Aurélio. **Um estado para a sociedade civil**: temas éticos e políticos da gestão democrática. São Paulo: Cortez, 2004.

OBSERVATÓRIO SOCIAL DO BRASIL. **Santa Catarina – Balneário Camboriú**. Disponível em < <http://osbrasil.org.br/observatorios-pelo-brasil/santa-catarina-sc/santa-catarina-balneario-camboriu/>>. Acesso em 14 fev 2015.

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL – SUBSEÇÃO BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Observatório Social de Balneário Camboriú**. Disponível em < <http://www.oab-bc.org/portal/destaques/noticias/903-observatorio-social-de-balneario-camboriu.html>>. Acesso em 14 fev 2015.

PAES DE PAULA, Ana Paula. **Por uma nova gestão pública**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Acesso à informação**. Disponível em: http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/aceso_a_informacao.cfm. Acesso em 14 fev 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Conselho Municipal de Trânsito será ativado na próxima semana**. Disponível em: < <http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=12448>>. Acesso em 26 dez 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Conselho Municipal de Trânsito é ativado em reunião.** Disponível em: <
<http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=12514>>.
Acesso em 26 dez 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Portal da Transparência.** Município de Balneário Camboriú. Disponível em <
<http://transparencia.balneariocamboriu.sc.gov.br/?p=10&inicio=01/01/2013&fim=31/12/2015>>. Acesso em 14 fev 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Ouvidoria Municipal realizou mais de três mil atendimentos em 2014.** Disponível em:
<http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=14715&home=1>. Acesso em 14 fev 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Vítimas de trânsito são lembradas em dia especial.** Disponível em: <
<http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=14409>>.
Acesso em 26 dez 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **SGS divulga cronograma de atividades da Semana do Trânsito.** Disponível em: <
<http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=13931>>.
Acesso em 26 dez 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Relatório do 'Maio Amarelo' é apresentado na SGS.** Disponível em: <
<http://www.balneariocamboriu.sc.gov.br/imprensa/noticia.cfm?codigo=13242>>.
Acesso em 26 dez 2014.

SALAMON, Lester. **“Estratégias para o fortalecimento do Terceiro Setor”**. In: IOSCHPE et. al, 3º setor – desenvolvimento social sustentado. São Paulo: Paz e Terra, 2. Ed. 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA - UDESC. **Transporte por bicicleta em cidades catarinenses:** metodologia para levantamento da realidade e recomendações para incremento da sua participação na mobilidade urbana. Camboriú e Balneário Camboriú. UDESC. Vol. 3. Joinville, 2013.