

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIHORIZONTES

Programa de Pós-graduação em Administração
Mestrado

Neiva Aparecida Pereira Lopes

**GESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA:
estudo de caso do processo de implantação do transporte
coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo/MG**

Belo Horizonte

2018

Neiva Aparecida Pereira Lopes

GESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA: estudo de caso do processo de implantação do transporte coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo/MG

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Acadêmico em Administração do Centro Universitário Unihorizontes, como requisito parcial para obtenção do título Mestre em Administração.

Orientador: Reynaldo Maia Muniz

Linha de Pesquisa: Relações de Poder e Dinâmica nas Organizações

Área de Concentração: Organizações e Estratégia

Belo Horizonte

2018

LOPES, Nelva Aparecida Pereira.

L864g

Gestão de política pública e mobilidade urbana: estudo de caso do processo de implantação do transporte coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo. Belo Horizonte: Centro Universitário Unihorizontes, 2018.
154p.

Orientador: Dr. Reynaldo Mala Muniz

Dissertação (Mestrado) – Programa de Mestrado em Administração – Centro Universitário Unihorizontes.

1. Gestão pública – mobilidade urbana – transporte coletivo II. Nelva Aparecida Pereira Lopes II. Centro Universitário Unihorizontes Programa de Mestrado em Administração. III. Título.

CDD: 355

Ficha elaborada pela Bibliotecária do Centro Universitário Unihorizontes.
– Viviane Pereira CRB6 1663 -



Centro Universitário Unihorizontes
Mestrado Acadêmico em Administração

**MESTRADO ACADÊMICO EM ADMINISTRAÇÃO
DO CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIHORIZONTES**

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: Organização e Estratégia

MESTRANDO(A): **NEIVA APARECIDA PEREIRA LOPES**

Matrícula: 0770837

LINHA DE PESQUISA: RELAÇÕES DE PODER E DINÂMICA DAS ORGANIZAÇÕES

ORIENTADOR(A): Prof. Dr. Reynaldo Maia Muniz

TÍTULO: **GESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA: estudo de caso do processo de implantação do transporte coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo/MG.**

DATA: 08/08/2018

BANCA EXAMINADORA:

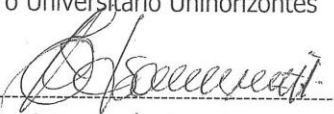


Prof. Dr. Reynaldo Maia Muniz
ORIENTADOR

Centro Universitário Unihorizontes




Prof. Dr. Fernando Coutinho Garcia
Centro Universitário Unihorizontes



Prof. Dr. José Edson Lara

Centro Universitário Unihorizontes/ Faculdade Pedro Leopoldo



Prof. Dr. Mauro Cesar da Silveira
Fundação João Pinheiro

DECLARAÇÃO

Declaro que fiz a correção linguística de Português da dissertação de Neiva Aparecida Pereira Lopes, intitulada “GESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA: estudo de caso do processo de implantação do transporte coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo/MG”, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração do Centro Universitário Unihorizontes, como requisito parcial para obtenção do título de mestre.

Viçosa, MG, 12 de julho de 2018.



Edir de Oliveira Barbosa
Revisor de Textos – UFV
ebarbosaufv@gmail.com

AGRADECIMENTOS

A gratidão é a virtude de reconhecer no próximo toda a habilidade de nos emprestar seus esforços na construção de nossos ideais.

A Deus, por ter-me dado saúde, perseverança e equilíbrio para enfrentar esta jornada; ao meu esposo Antônio José Marques e ao meu filho Alex Pereira Costa de Jesus, pela paciência e companheirismo ao longo do período do curso; aos meus pais, irmãos e sobrinhos, enfim, a todos os meus familiares, pelo incentivo e apoio.

Aos meus colegas da turma de Viçosa – Éramos 22 mestrandos que, juntos e através de interação, companheirismo e tantas dificuldades, finalmente estamos chegando ao tão esperado título de Mestre, são eles: Adnilson, Anderson, André, Arlindo, Fabiano, Fernando, Flávio, Francisco, Luciene, Luiz Henrique, José Geraldo, José Paulo, Juliana, Júlio Mendes, Maria Célia, Míria, Mauro, Rejane, Rodrigo, Romualdo e Wagner.

Aos entrevistados de Monte Carmelo, o Dr. Gilson Brandão Vieira – que era o Prefeito em 1994 –, João Batista Rosa, Carlos Antônio dos Santos, Nivaldo Rodrigues Souto e Osvaldo Gonçalves Costa; os vereadores que atuaram naquele período: Amir Campos Ferreira, Edmar Afonso Prado, Edson Montes Mundim, Fernando Antônio Coutinho, Gideon Pena Rocha, Guilherme Marcos Ghelli, Honorato Gonçalves Sobrinho, Huender Franco Dias, Maurício Rocha Diniz, Vicente Pinto e Vivaldo Sebastião Amorim Barbosa; e o Sr. Maurício Pena e o Deputado Estadual Ajalmar José da Silva, pelas valiosas entrevistas e pelas enriquecedoras conversas informais que muito contribuíram para o meu entendimento do objeto de pesquisa.

Aos servidores da Câmara Municipal de Monte Carmelo Bethânia, Clícia, Daiana, Daniel, Deyvid, Eliany, Luciano, Maria Aparecida, Marina, Paulo e Silas, pela presteza e pelo apoio.

À Prefeitura Municipal de Monte Carmelo, na pessoa da Assessora de Gabinete Maria Francisca Faleiros Resende, pela contribuição e pelo incentivo a este projeto de vida pessoal e profissional.

A todos os professores do Centro Universitário Unihorizontes, pelos ensinamentos construídos nesta jornada; em especial, ao Dr. Fernando Coutinho Garcia e à Dra. Maria Elizabeth Antunes Lima, por terem participado da minha qualificação e pelas valiosas contribuições.

Aos Professores Drs. Fernando Coutinho Garcia e Mauro César da Silveira, por terem aceitado o convite de participar da minha banca examinadora.

Em especial, ao meu orientador Professor Dr. Reynaldo Maia Muniz, pelo cuidado, pela paciência, sabedoria, pelas sugestões e críticas, pelo apoio e pela dedicação em cada momento desta difícil jornada, imprescindíveis para a realização desta dissertação.

Enfim, a todos aqueles que contribuíram direta e indiretamente para o desenvolvimento desta pesquisa.

RESUMO

Este estudo foi desenvolvido a partir dos conceitos ligados à mobilidade urbana e ao transporte coletivo, tendo em vista as manifestações ocorridas em 2013 em todo o país contra o aumento da tarifa do transporte público. Ao mesmo tempo, esse movimento mostrou a insustentabilidade do Sistema de Transporte Coletivo brasileiro dos pontos de vista financeiro, social e moral. Como consequência desses protestos, foi aprovada pela Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, a inserção do transporte na Constituição Federal do Brasil de 1988, no seu artigo 6º, como novo direito social. Uma das discussões que vieram à tona com a instituição do transporte como direito social seria como efetivar esse novo direito, já que o transporte coletivo é de responsabilidade dos municípios. Com o objetivo de aprender e compreender os melhores instrumentos para o desenvolvimento das políticas públicas no país, visando diminuir as desigualdades sociais e melhorar a qualidade de vida da população, tornou-se relevante descrever e analisar como foi o processo de implantação do transporte público gratuito no município de Monte Carmelo, MG, que foi pioneira no país, para servir de base às discussões deste tema surgido na atualidade. Para tanto, buscou-se suporte na literatura através das definições de políticas públicas, sendo adotado o modelo do ciclo de políticas públicas de Jann e Wegrich (2007). A metodologia utilizada neste estudo consiste em uma abordagem qualitativa e descritiva, sendo o método de pesquisa o estudo de caso. A unidade de análise foi o sistema de transporte público coletivo do município de Monte Carmelo. Os sujeitos da pesquisa foram os atores que participaram da implantação desse sistema em 1994, tanto o Poder Executivo quanto o Poder Legislativo. Foram realizadas entrevistas em foco, a fim de fazer o resgate de memória da implantação desse benefício. Pelos resultados, destaca-se que não se pode generalizar uma política pública, pois Monte Carmelo é uma cidade pequena do interior mineiro que tem características e necessidades peculiares, em que o transporte coletivo gratuito foi implantado para atender à demanda de uma classe trabalhadora. O município, no período da implantação desse modelo de transporte, possuía um polo industrial no setor de cerâmica, que gerava impostos para o município, sendo, assim, possível a prefeitura arcar com esse ônus.

Palavras-chave: Tarifa Zero; transporte público gratuito; passe livre; Emenda Constitucional nº 90, transporte como direito social.

ABSTRACT

This study was developed based on the concepts related to urban mobility and public transportation considering the manifestations that occurred in 2013 all over the country against the raise in the public transport fare. At the same time, this movement showed the unsustainability of the Brazilian Collective Transport System from the financial, social and moral points of view. As a consequence of these protests, the Constitutional Amendment No. 90 of September 15, 2015, approved the insertion of transportation in the Federal Constitution of Brazil of 1988, in its article 6, as a new social right. One of the discussions that came to light with the institution of transportation as a social right would be how to implement this new right, since collective transportation is the responsibility of the municipalities. In order to learn and to understand the best tools for the development of public policies in Brazil aiming at reducing social inequalities and to improve the quality of life of the population, it is relevant to describe and to analyze how the process of implementing free public transportation in the municipality of Monte Carmelo in the state of Minas Gerais occurred since it was a pioneer in the country, to serve as a basis for the discussions of this topic that has arisen nowadays. For this purpose, support was sought in the literature through the definitions of public policies, adopting the model of public policy cycle of Jann and Wegrich (2007). The methodology used in this paper consists of a qualitative and descriptive approach and the study of case was the work method adopted. The unit of analysis was the collective public transportation system in the municipality of Monte Carmelo. The subjects of the survey were the actors who participated in the implementation of this system in 1994, both the Executive and the Legislative Branches. Focus interviews were conducted to recover the memory of the implantation of this benefit. The results show that it is not possible to generalize a public policy since Monte Carmelo is a small town in the interior of Minas Gerais that has peculiar characteristics and needs, in which free collective transportation was implemented to meet the demands of a working class. In the period of the implantation of this model of transport, the municipality had an industrial pole in the sector of ceramics that generated taxes, so, the city could afford such expense.

Keywords: Constitutional Amendment N^o. 90; free pass; free public transport; transport as a social right; Zero Rate.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Atores relevantes no processo de formação das políticas públicas	19
Figura 2	Modelo cíclico do processo de política pública	21
Figura 3	O Esqueleto do diagrama de fluxo das variáveis que participam do processo de implementação	28
Figura 4	Evolução das tarifas de ônibus comparadas com IPCA, gasolina e veículo próprio de 2000 – 2012	41
Figura 5	Custeio do transporte público urbano na Europa	42
Figura 6	Composição da receita do Sistema de Transporte Público da Região d'Île-de France	43
Figura 7	Chegada dos ônibus em Monte Carmelo em 09/1994	80
Figura 8	Transporte coletivo gratuito na rodoviária	80
Figura 9	Transporte coletivo gratuito sendo utilizado pela população	81

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Grau de acordo sobre os objetivos e valores	25
Quadro 2	Comparação entre as aproximação <i>top-down</i> e <i>bottom –up</i>	27
Quadro 3	Tipos de avaliação por níveis de complexidade	30
Quadro 4	Função de cada tipo de avaliação	31

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	Problema de pesquisa	14
1.2	Objetivos	15
1.2.1	Objetivo geral	15
1.2.2	Objetivos específicos	15
1.3	Justificativas	16
2	REFERENCIAL TEÓRICO	18
2.1	Definições de Políticas Públicas	18
2.1.1	Ciclo das Políticas Públicas	20
2.2	O Estatuto da Cidade	33
2.3	Mobilidade urbana e transporte	35
2.4	Transporte como Direito Social	44
2.4.1	Transporte público gratuito e “Tarifa Zero”	49
2.4.2	Cidades que possuem a “Tarifa Zero”	53
3	METODOLOGIA	57
3.1	Tipo, abordagem e método de pesquisa	57
3.2	Unidade de análise e sujeitos da pesquisa	58
3.3	Técnica de coleta dos dados	59
3.4	Técnica de análise e tratamento dos dados	60
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS	62
4.1	A Cidade de Monte Carmelo	62
4.2	O surgimento na agenda do transporte coletivo público no município de Monte Carmelo	65
4.3	A fase de formulação e a tomada de decisão quanto ao transporte coletivo público	70
4.4	A implementação do transporte coletivo público e a “tarifa zero”	72
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
	REFERÊNCIAS	88
	ANEXOS	97

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi desenvolvida a partir dos conceitos ligados à mobilidade urbana e ao transporte coletivo, tendo em vista a inserção do transporte como direito social no artigo 6º da Constituição Federal do Brasil de 1988.

Liderado por uma organização social criada em 2005, o Movimento Passe Livre (MPL) tomou conta do país em 2013, com milhares de pessoas nas ruas, tanto nas capitais quanto nas cidades do interior, protestando contra o aumento da tarifa do transporte público. Esse movimento, de acordo com Pomar (2013), mostrou que o Sistema de Transporte Coletivo Urbano brasileiro estava falido não no sentido financeiro, mas social e moralmente. Isso porque se trata de um sistema pautado no lucro dos empresários e das incorporações que controlam o valor da tarifa de transporte e não no desenvolvimento da sociedade e das forças produtivas, sem exclusão social.

As lutas sociais iniciadas em 2013 nas cidades brasileiras tiveram acesso ao transporte público como bandeira de revolta e união. E “o que estava sendo colocado à sociedade traduzia, entretanto, algo mais que uma disputa pelo valor da tarifa do transporte coletivo, tema usado como estopim do processo” (BALBIM; KRAUSE; LINKE, 2016, p. 14). Como consequência desse movimento, foi aprovada a Emenda Constitucional nº 90 (EC 90), em 15 de setembro de 2015, consolidando o transporte como direito social no artigo 6º da Constituição Federal, o que se juntou à educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados (BRASIL, 1988).

Os movimentos sociais são articulações da sociedade civil constituídas por segmentos da população que se reconhecem como portadores de direitos e que se organizam para reivindicá-los. Para Peruzzo (2013), o fenômeno dos movimentos sociais pode assumir diversas configurações, dependendo de suas motivações, do lugar, do tempo histórico e da conjuntura em que se movem. As manifestações de 2013 não foram lideradas por grupos convencionais, como sindicatos e partidos

políticos, mas por uma juventude que manifestou a sua indignação e convocou as manifestações pelas mídias e redes sociais virtuais (*Youtube, Facebook, Instagram, Twitter* etc.).

Uma das discussões que vieram à tona com a instituição do transporte como direito social seria a efetivação desse direito. Segundo Paulo e Alexandrino (2016), os direitos sociais constituem as liberdades positivas, de observância obrigatória em um Estado Social de Direito, visando à concretização da igualdade social. De acordo com esses autores, para a concretização desses direitos há necessidade de disponibilidade financeira do Estado, que está sujeito à denominada “cláusula ou princípio de reserva do financiamento possível”. A Constituição assegura os direitos sociais constitucionais, mas sua efetivação pelo poder público está condicionada à possibilidade financeira.

O Movimento de Passe Livre salienta que a Tarifa Zero é a maneira mais prática e efetiva de assegurar o direito de ir e vir de toda a população da cidade, com entendimento de que o transporte público é um serviço essencial, pois assegura o acesso das pessoas aos demais direitos, como saúde, educação, lazer. Scolari Filho (2014) corrobora os ideais desse movimento e salienta que o direito ao transporte público tem que ser acessível dos pontos de vista econômico e geográfico, garantindo o princípio da igualdade, e pressupõe o direito que todo cidadão detém de se locomover, sendo inevitável a existência de um sistema de transporte público coletivo acessível a todas as classes sociais.

Segundo Vasconcellos (2011), a partir da década de 1960, quando o processo de urbanização se associou ao aumento do uso de veículos motorizados, tanto automóveis quanto ônibus, começou a ocorrer transformação na mobilidade das pessoas nas grandes cidades brasileiras, e o transporte sobre trilhos tornou-se minoritário em relação ao transporte sobre pneus.

Na década de 1970, segundo Barbosa e Silva (2013), devido às migrações das pessoas do campo para os centros urbanos do país em busca de trabalho e melhores condições de vida, a população urbana começou a superar a população

rural (56% contra 44%). Esse período culminou com a industrialização e, como consequência, com a aceleração do ritmo da urbanização. Esse crescimento populacional foi marcado pela expansão das periferias das grandes cidades, que representava as favelas como os produtos mais contundentes da urbanização, mostrando a desigualdade na configuração territorial.

Nesse período, de acordo com o IPEA (2011), começaram os investimentos na área de infraestrutura de transportes com a construção de viadutos, alargamento das ruas, duplicação de rodovias, graças às parcerias com as indústrias automobilísticas do exterior estabelecidas no país como motores da industrialização, privilegiando o transporte individual em detrimento do coletivo. Com o passar dos anos, a frota de veículos foi aumentando e com ela veio o problema de mobilidade das pessoas. Outro fator que contribuiu para isso foi o incentivo do governo com a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os automóveis, de 2008 a 2013, combinando com o controle dos preços dos combustíveis.

Para Gomide (2003), o fenômeno das desigualdades, oportunidades e segregação espacial é reforçado pelas condições de mobilidade das pessoas com renda mais baixa. Tal fato exclui aqueles indivíduos que residem longe do centro das cidades, aliado à privação do acesso aos serviços de transporte coletivo, o que afeta as atividades básicas como o trabalho, a educação e o lazer.

De acordo com Rocha (2012), as questões ligadas ao transporte e mobilidade urbanos vêm no decorrer deste século recebendo atenção especial na legislação e nas políticas públicas no país. A política de desenvolvimento urbano foi contemplada na Constituição Federal de 1988, nos seus artigos 182 e 183, mas sua regulamentação ocorreu através do Estatuto da Cidade, em 2001. Em 2003, houve a criação do Ministério das Cidades, em 2012 foi sancionada a Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana e em 2015 foi criado o Estatuto da Pessoa com Deficiência. Como consequência, tanto a sociedade em geral quanto o poder público de todas as esferas foram levados a buscar soluções para a sustentabilidade do sistema de transporte e mobilidade. Esse momento exige mudança de paradigma, pois é necessário reverter o atual modelo de mobilidade, integrando conceitos e

instrumentos da gestão urbanística à sustentabilidade ambiental e voltando-se para a inclusão social (BRASIL, 2007).

1.1 Problema de pesquisa

Conforme Caccia (2015), as transformações urbanas iniciadas na década de 1960 podem ser consideradas como decorrência de políticas públicas voltadas para a melhoria das infraestruturas de transportes, afetando o desempenho da economia e as condições socioeconômicas da população, o que interferiu direta ou indiretamente na conformação física e papel das cidades. Tais transformações produziram uma nova espacialidade de desigualdades na mobilidade das pessoas, afetando o acesso delas às atividades socioeconômicas, à infraestrutura pública e aos serviços essenciais disponíveis.

A insustentabilidade da mobilidade e do transporte público coletivo no decorrer desse período até os dias atuais, conforme Carvalho *et al.* (2013), foi uma das principais reivindicações das manifestações de 2013, culminando com o valor da tarifa cobrada em relação ao nível de serviço prestado à população. Esse descontentamento traz para discussão o atual modelo de financiamento da operação do transporte público urbano de ônibus no país, que é atualmente financiado diretamente pelos usuários por meio dos recursos arrecadados com as tarifas das passagens dos coletivos.

Essas manifestações, aliadas à inserção do transporte na Constituição Federal como direito social, levaram à discussão sobre redução das tarifas, transporte coletivo de qualidade e gratuidade para toda a população da cidade, com base no direito de ir e vir do cidadão. Um dos grandes desafios neste momento de questionamentos refere-se às fontes de financiamento desse novo direito social e como torná-lo efetivo, já que o transporte urbano coletivo é atribuição exclusiva do município.

Para Resende (2014), é necessário apreender e compreender os melhores instrumentos para o desenvolvimento das políticas públicas no país, a fim de diminuir as desigualdades sociais e melhorar a qualidade de vida da população.

Nesse contexto, torna-se relevante estudar como foi o processo de implantação do transporte público gratuito em municípios, que se efetivou para servir de suporte nas discussões deste tema surgido na atualidade.

Atualmente no Brasil, 16 municípios possuem o transporte público gratuito, e Monte Carmelo, MG, é a primeira cidade brasileira a obter tal benefício. A implantação do transporte coletivo gratuito na cidade ocorreu em 1994, muito antes de todos os protestos e manifestações que tomaram conta do país em 2013, que culminaram na consecutiva inclusão do transporte como direito social na Constituição, em 15 de setembro de 2015. Nesse contexto, este trabalho tem como problemática a seguinte questão:

Como se deu o processo de implantação do transporte coletivo gratuito no município de Monte Carmelo, MG?

1.2 Objetivos

Apresentam-se a seguir o objetivo geral e os objetivos específicos deste estudo.

1.2.1 Objetivo geral

Descrever e analisar o processo de implantação do transporte coletivo gratuito no município de Monte Carmelo, MG.

1.2.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos a seguir são apresentados como alicerce para a construção dos trabalhos científicos, que são:

a) Verificar como se deu a demanda do transporte público gratuito no município e a sua entrada na agenda.

- b) Identificar os atores (Poder Executivo, Poder Legislativo, sociedade civil, empresários de transporte) que participaram na discussão desta demanda.
- c) Descrever o histórico decisório que levou à implementação do transporte coletivo gratuito no município de Monte Carmelo.
- d) Analisar as fontes de recursos municipais disponibilizados para o financiamento da gratuidade do transporte coletivo.

1.3 Justificativa

Este estudo pretende trazer algumas contribuições para a academia, tendo em vista a carência bibliográfica e de trabalhos empíricos na área de transporte público gratuito e no processo de análise de implantação de políticas públicas.

Foi realizada uma pesquisa na base de dados da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) com as palavras “transporte público gratuito”, “tarifa zero” e “passe livre”. Foram localizadas três dissertações com o foco em transporte como direito social e 25 abordando os movimentos sociais, e somente quatro destas últimas anteriores ao ano 2014. As dissertações desse ano em diante, além dos movimentos sociais, abordaram o uso de mídias sociais.

Após essa pesquisa, foi realizada outra no *Scientific Periodicals Electronic Library* (SPELL) e no *Scientific Electronic Library Online* (SciELO), sendo encontrados somente um artigo no Spell e três no SciELO com abordagem nos movimentos e mídias sociais. Portanto, não há registro de pesquisas relacionadas à análise de políticas públicas ligadas ao transporte gratuito, o que justifica a sua relevância acadêmica.

Do ponto de vista organizacional, espera-se com este trabalho contribuir para os debates e reflexões das políticas públicas municipais voltadas para o transporte público coletivo. Para Resende (2014), são necessários apreender e compreender os melhores instrumentos para o desenvolvimento das políticas públicas, bem como

verificar se essas políticas ou programas atingiram ou não seus objetivos propostos inicialmente e qual a dimensão de seus efeitos ou impactos, além de comparar os custos e os benefícios gerados de cada uma das políticas públicas adotadas.

Do prisma social, pretende-se também contribuir com a sociedade na compreensão da formulação da política pública voltada para o bem-estar da população de forma inclusiva, tendo em vista que esta é uma das reivindicações dos movimentos sociais. Além do transporte, foram inseridos na Constituição Federal de 1988 como direito social embasado pelo princípio de igualdade o direito de ir e vir e o acesso aos outros direitos sociais essenciais, buscando a universalização do acesso à cidade.

Esta dissertação está estruturada em cinco capítulos, incluindo esta Introdução, que apresenta a contextualização do tema proposto, o problema de pesquisa, os objetivos e as justificativas. No segundo capítulo, apresenta-se o referencial teórico, em que são discutidos os seguintes temas: definições de políticas públicas com o ciclo das políticas públicas; o Estatuto da Cidade; mobilidade urbana e transporte; transporte como direito social, juntamente com transporte público gratuito e, ou, “tarifa zero”; e as cidades que possuem a “tarifa zero”. No terceiro capítulo, especifica-se a metodologia da pesquisa. No quarto capítulo são apresentadas a descrição e a análise de resultados; no quinto capítulo, formulam-se as considerações finais. Em seguida, apresentam-se as referências e os anexos.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Este referencial está dividido em quatro tópicos: primeiramente, Definições de Políticas Públicas e o subitem o Ciclo das Políticas Públicas; posteriormente, para melhor entendimento sobre a Política Ligada ao Transporte, é necessário o Estudo sobre o Estatuto da Cidade, a Mobilidade Urbana e Transporte e o Transporte como Direito Social, que tem como subitens o Transporte Gratuito, ou tarifa zero, e Cidades que Possuem a Tarifa Zero.

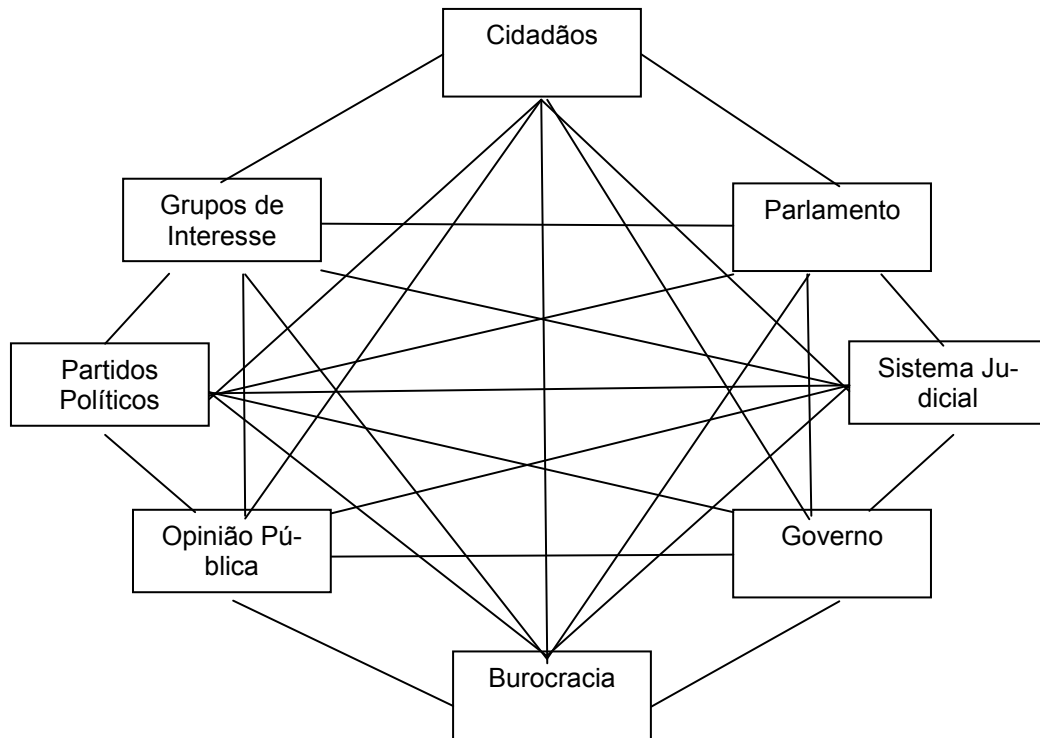
2.1 Definições de Políticas Públicas

Para Meny e Thoenig (1992), política pública apresenta-se como um programa de uma autoridade provida de poder público e de legitimidade institucional num setor da sociedade ou em um espaço geográfico. De acordo com Matias Pereira (2007), Políticas Públicas compreendem uma relação de ações e procedimentos que buscam a resolução de problemas ligados a recursos e bens públicos, sendo as pessoas envolvidas nesse processo denominadas atores.

Fernandez (1996) entende que as políticas públicas se destinam a promover a coletividade com o máximo de eficiência dos bens e serviços, que são dever do Estado e direito do cidadão. Assim, as políticas públicas podem ser consideradas iniciativas governamentais para suprir uma demanda da sociedade. Já Grau (2003) tem uma definição mais democrática de política pública, que, segundo ele, abrange todas as formas de intervenção de poder público na vida social.

De acordo com Subirats (1989), o Estado tem-se tornado um ator social que se relaciona com outros protagonistas sociais na tomada de decisão. Trata-se de uma mudança na ótica através da qual se devem observar os problemas do Estado, as próprias funções do ser “político”, concepções de poder e os princípios de legitimação, mas levando em conta os atores envolvidos de acordo com a Figura 1.

Figura 1 – Atores relevantes no processo de formação das políticas públicas.



Fonte: FREDERICK S.; LANE, 1986 (apud SUBIRATS, 1989). Current issues in Public Administration, Nova York, S. Martins Press.

Frey (2000) apresenta alguns conceitos para o entendimento das análises de políticas públicas, dividindo-os em três dimensões: a dimensão institucional [*polity*], que se refere à ordem do sistema político, traçada pela estrutura institucional do sistema político, jurídico e administrativo; a dimensão processual [*politics*], que se refere ao processo político, frequentemente de caráter conflituoso, no momento da definição dos objetivos e das ações e na tomada de decisões de dada política, principalmente no que tange aos custos e benefícios; e a dimensão material [*policy*], que se refere aos conteúdos concretos que envolvem o formato dos programas políticos, à equipe técnica e à capacidade material das decisões políticas.

Para Secchi (2013), uma Política Pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público orientado à atividade ou passividade de alguém. A Política Pública possui dois elementos fundamentais:

a) Intencionalidade pública – Motivação para o estabelecimento de ações para tratamento ou para resolução de um problema.

b) Problema público – Diferença entre uma situação atual vivida (*status quo*) e uma situação ideal possível à realidade coletiva.

Souza (2006) sintetiza os principais elementos das políticas públicas:

a) a política pública é materializada através das ações governamentais, mas envolve vários atores, tanto formais quanto informais;

b) a política pública é abrangente e não se limita a leis e regras;

c) a política pública é uma ação intencional, com objetivos definidos e metas a serem alcançadas; e

d) a política pública é considerada de longo prazo, mas algumas ações podem ter impacto em curto prazo.

2.1.1 Ciclo das Políticas Públicas

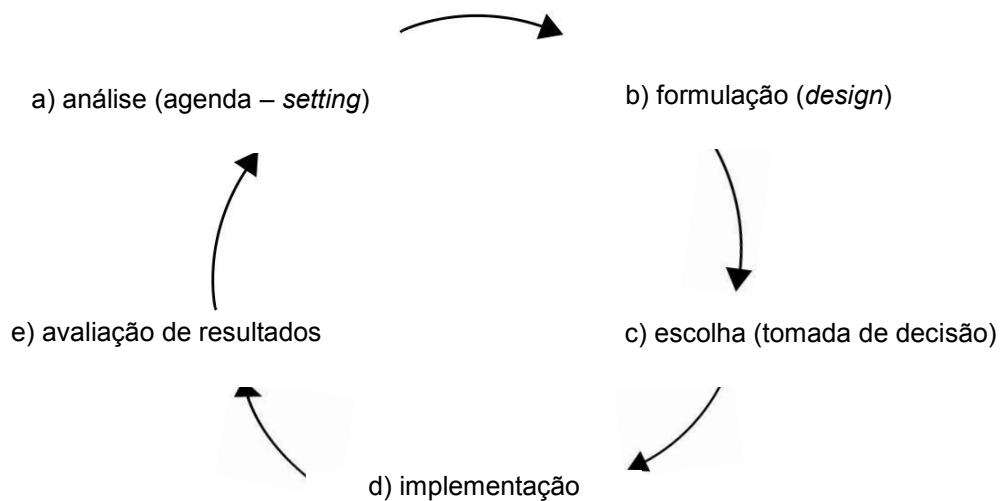
Lasswell (1956) utilizou a abordagem do ciclo de políticas públicas como ideal de planejamento racional como forma de organizar e sistematizar a discussão em torno da avaliação de políticas. Segundo Stone (1988), a teoria do ciclo das políticas públicas [*policy cycle*] tenta esclarecer a relação entre o ambiente social, político e econômico com as ações governamentais. Para Fisher e Forestier (1993), essas ações partem de um conjunto de pressupostos que determinam as atribuições de responsabilidades técnicas, a seleção dos assuntos relevantes que entraram na agenda, as ações a serem implementadas, a análise da relevância e a determinação do público-alvo.

O modelo teórico adotado neste estudo é o ciclo de uma política pública de Jann e Wegrich (2007), sendo dividido em cinco etapas: análise (*agenda-setting*); formulação (*design*); escolha (tomada de decisão); implementação; e avaliação de resultados. Conforme Jann e Wegrich (2007), esta análise de política pública por etapas ou fases criou diferentes linhas de pesquisa que enfatizam determinada fase

do ciclo. Além disso, o processo de políticas públicas não segue essa sequência distinta e está frequentemente ligado e envolvido em um processo contínuo.

Apesar das limitações do modelo, a Figura 2 ilustra as cinco etapas do processo de políticas públicas propostas por Jann e Wegrich (2007).

Figura 2 – Modelo cíclico do processo de política pública.



Fonte: JANN e WEGRICH, 2007.

a) Primeira fase: análise (*agenda-setting*)

A formação da agenda, de acordo com Secchi (2006), é um conjunto de problemas ou temas entendidos como relevantes. Para começar a elaboração de uma política, é preciso decidir o que é prioritário para o poder público. A fase da agenda caracteriza-se pelo planejamento, que consiste em perceber os problemas que merecem maior atenção. Essa percepção precisa ser consistente com o cenário real em que a população se encontra. São analisados nessa fase: a existência de dados que mostram a condição de determinada situação, a emergência e os recursos disponíveis.

Conforme Cobb e Elder (1983), existem dois tipos de agendas:

a) agenda política: conjunto de problemas ou temas que a comunidade política percebe como merecedor de intervenção pública; e

b) agenda formal: também conhecida como agenda institucional, é aquela que elenca os problemas ou temas que o poder público já decidiu enfrentar.

As agendas listam uma prioridade de ações. De acordo com o momento político, os problemas entram e saem das agendas. Subirats (1989) destaca que a limitação dos recursos humanos, financeiros, materiais, a falta de tempo, a falta de vontade política ou a falta de pressão popular podem fazer que alguns problemas não permaneçam por muito tempo ou nem consigam entrar nas agendas.

Conforme Cobb e Elder (1983), existem três condições para que um problema entre na agenda política:

a) atenção: diferentes atores (cidadãos, grupos de interesse, mídia etc.) devem entender a situação como merecedora de intervenção;

b) resolubilidade: as possíveis ações devem ser consideradas necessárias e factíveis; e

c) competência: o problema deve tocar responsabilidades públicas.

Conforme Secchi (2010), o reconhecimento dos problemas públicos que precisam ser solucionados imediatamente ganham espaço na agenda governamental. Entretanto, nem tudo que está na agenda será solucionado imediatamente, o planejamento é flexível e a viabilização de projetos depende de alguns fatores, como: avaliação do custo-benefício; estudo do cenário local e suas necessidades; recursos disponíveis; determinação do público-alvo; e relevância política.

b) Segunda fase: formulação (*design*)

A fase de formulação para Secchi (2010) é o momento de apresentar as soluções

para um problema dado como importante no que tange às políticas públicas já definidas na agenda, com a definição dos objetivos e as devidas ações a serem tomadas. Neste processo são avaliadas as principais alternativas como forma de resolver ou mitigar o problema. O estabelecimento de objetivos é o momento em que os políticos, analistas de políticas públicas e demais atores envolvidos no processo resumem o que esperam que sejam os resultados da política pública.

A formulação, por sua vez, conforme Meny e Thoenig (1992), pode ser subdividida em duas fases, análise e seleção:

a) a análise define a pesquisa do problema e procura opções e alternativas. A análise permite antecipar e tornar explícitas as consequências, as vantagens e inconvenientes, os seus efeitos induzidos e os efeitos desejados. A questão centra-se sobre se é necessária uma ação ou não e o que resultaria em não fazê-la. A característica do trabalho de análise é um ir e vir entre a simplificação e a complexidade, tratando-se dos objetivos, soluções ou efeitos; e

b) seleção é o processo de reduzir as opções para uma. É acompanhada por tensões que escondem divergências regulamentares e utilitaristas. Pode ser o momento em que se expressam e tratam conflitos dos fatos ou análise com os atores; em qualquer caso, não mais do que as metas. Os compromissos, negociações, coligações são alternativas geradas durante esse processo. A reavaliação de opções alternativas permite a expressão de táticas tão variadas como o uso de valores, de propaganda, comunicação ou chantagem. A política de promoção acompanha de perto a seleção de uma alternativa.

Para Dunn (1993), o processo de formulação de alternativas pode ser feito com o suporte de três técnicas:

a) Projetivas: são prognósticos que se baseiam na prospecção de tendências presentes, ou historicamente identificadas, a partir de dados apresentados em forma de séries temporais. As projeções baseiam-se em fatos passados ou atuais experimentados em dado setor de política pública ou entre setores similares.

b) Preditivas: baseiam-se na aceitação de teorias, proposições ou analogias e tentam prever as consequências de diferentes políticas. Enquanto na projetiva os trabalhos são empírico-indutivos, na preditiva são teórico-dedutivos, ou seja, os pressupostos já consolidados para tentar prever resultados, comportamentos e efeitos econômicos; e

c) Conjecturais: são juízos de valor criados a partir de aspectos intuitivos ou emocionais dos atores políticos tomadores de decisão. Esta técnica pode advir de experiência acumulada, reuniões, debates e fóruns, que são os meios mais utilizados para a realização de conjecturas.

De acordo com Secchi (2010), as técnicas projetivas, preditivas e conjecturais são utilizadas para conseguir melhor aproximação dos acontecimentos do futuro, por meio de um caminho menos adivinhatório ou baseado na sorte.

c) Terceira fase: escolha (tomada de decisão)

De acordo com Meny e Thoenig (1992), as ciências sociais tentaram estabelecer se existe ligação entre o estilo do processo e as próprias decisões sobre o tema, conforme mostrado no Quadro 1. Dois parâmetros são usados no processo decisório:

a) o grau de concordância ou discordância entre os envolvidos para decidir sobre os objetivos e valores ligados ao problema. Existe consenso ou, ao contrário, divergência?; e

b) o grau de certeza ou incerteza prevalecente entre os atores quanto aos meios a serem utilizados, conhecimento dos fatos e soluções de eficiência. Fatos e métodos para tratar estão claros e óbvios ou nos encontramos em uma situação de indefinição, de conhecimento fraco, de incertezas?

Quadro 1 – Grau de acordo sobre os objetivos e valores

		Grau de acordo sobre os objetivos e valores	
		Alto	Fraco
Grau de certeza sobre os meios, os fatos e conhecimentos	Alto	Processo Programado Rotinas; automação; há eventos. Modernização, burocratização e planejamento.	Processo Negociado Debates ideológicos; uso de experiência e tradição. Disputas oficiais e compromissos ocultos.
	Fraco	Processo pragmático O recurso dos "especialistas", empirismo (o melhor possível), buscando alternativas estratégicas.	Processo caótico Prevenção; descentralização, o recurso da autoridade ou do homem providencial.

Fonte: MENY, I.; THOENIG, J. C. Las políticas públicas. Barcelona: Ariel, 1992, p. 155.

A tomada de decisão representa o momento em que o interesse dos atores é equacionado e as intenções (objetivos e métodos) de enfrentamento de um problema público são explicitadas. Para Secchi (2010), existem três formas de entender a dinâmica da escolha das alternativas de solução para problemas públicos:

a) os tomadores de decisão têm problemas em mãos e correm à procura de soluções, buscam escolher qual alternativa é mais apropriada em termos de custo, rapidez, sustentabilidade, equidade ou qualquer outro critério para a tomada da decisão;

b) os tomadores de decisão vão ajustando os problemas às suas soluções, sendo eventos simultâneos que ocorrem em um processo de comparações sucessivas; e

c) os tomadores de decisão têm soluções em mãos e buscam problemas de maneira que sua proposta se transforme em política pública.

d) Quarta fase: implementação

Depois de formulada, inicia-se o momento da implementação da política, mediante os órgãos e seus mecanismos. Este momento, segundo Viana (1996), se dá em um espaço administrativo, concebido como um processo racionalizado de procedimentos e rotinas e processos sociais que são convertidos em ações, transformando ações políticas em ações concretas. Também entram em cena nesta

fase outros atores políticos não estatais: fornecedores, prestadores de serviço, parceiros, além dos grupos de interesse e dos destinatários da ação pública.

Implementação é a execução ou o cumprimento de uma política por parte das instituições e organizações responsáveis, podendo tais órgãos ser do setor público ou não, “mas o fato de tal política ter sido formulada não é condição para ser executada, podendo ser alterada ou até descartada” (JANN; WEGRICH, 2007, p. 51). Dhakal (2009) considera que há uma disputa de poder no processo de implementação quando a estrutura política e as características do corpo legislativo influenciam nesta etapa do ciclo.

Meny e Thoenig (1992) entendem que a implementação é a fase de uma política pública durante a qual se geram atos e efeitos a partir de um marco normativo de intenções, de textos ou de discursos. É o conjunto de ações que pretendem transformar as intenções em resultados observáveis.

De acordo com Majone e Wildavsky (1984), a qualidade de uma implementação pode ser oriunda da qualidade de uma decisão, assim podendo ser representada por meio de uma correlação entre decisão e execução nos processos de implementação.

Para Sabatier (1986), existem dois tipos de modelos de implementação de políticas públicas:

a) Modelo *top-down* (de cima para baixo): caracterizado pela separação clara entre o momento da tomada de decisão e o de implementação, em fases consecutivas. Os tomadores de decisão (políticos) são separados dos implementadores (administração).

b) Modelo *bottom-up* (de baixo para cima): caracterizado pela maior liberdade dos burocratas e redes de atores em auto-organizar e modelar a implementação de políticas públicas. A implementação é predominantemente avaliada pelos resultados

alcançados *a posteriori*, em vez da avaliação baseada na obediência cega a prescrições.

Segundo Sabatier (1986), diante das perspectivas *top-down* e *bottom-up*, existe uma grande diferença entre o processo da política de implementação e o processo da política de formulação. Para esse autor há controvérsia quando um programa é realizado por agentes que não participaram do seu processo de decisão, o que passa a ocorrer um grande conflito perante o ambiente, como identificado pelo *Top down*. As principais comparações são entre as tomadas de decisão *Top down* e *Bottom-up* adotadas pelo processo de decisão, conforme ilustrado no Quadro 2.

Quadro 2 - Comparação entre os modelos *top-down* e *bottom-up*

	<i>Top down</i>	<i>Bottom – up</i>
Foco inicial	Decisões governamentais.	Estrutura e implementação locais envolvendo uma área política
Identificação dos maiores atores dentro do processo	Oriundo do <i>Top down</i> e da saída do governo para o setor privado.	Oriundo do <i>Bottom up</i>
Critério de avaliação	Foco na extensão para obtenção de objetivos formais. Pode olhar para outro significativo critério, mas existem opções.	Muito menos claro. Basicamente qualquer coisa é uma escolha analista, o que se tem alguma coisa relevante, assunto ou problema político. Certamente não requer qualquer cuidado para análise das decisões governamentais.
Foco em tudo	Como um sistema guia para alcançar (<i>top</i>) o <i>marker</i> político induzindo resultados políticos?	Interações estratégicas entre múltiplos atores dentro de uma rede política.

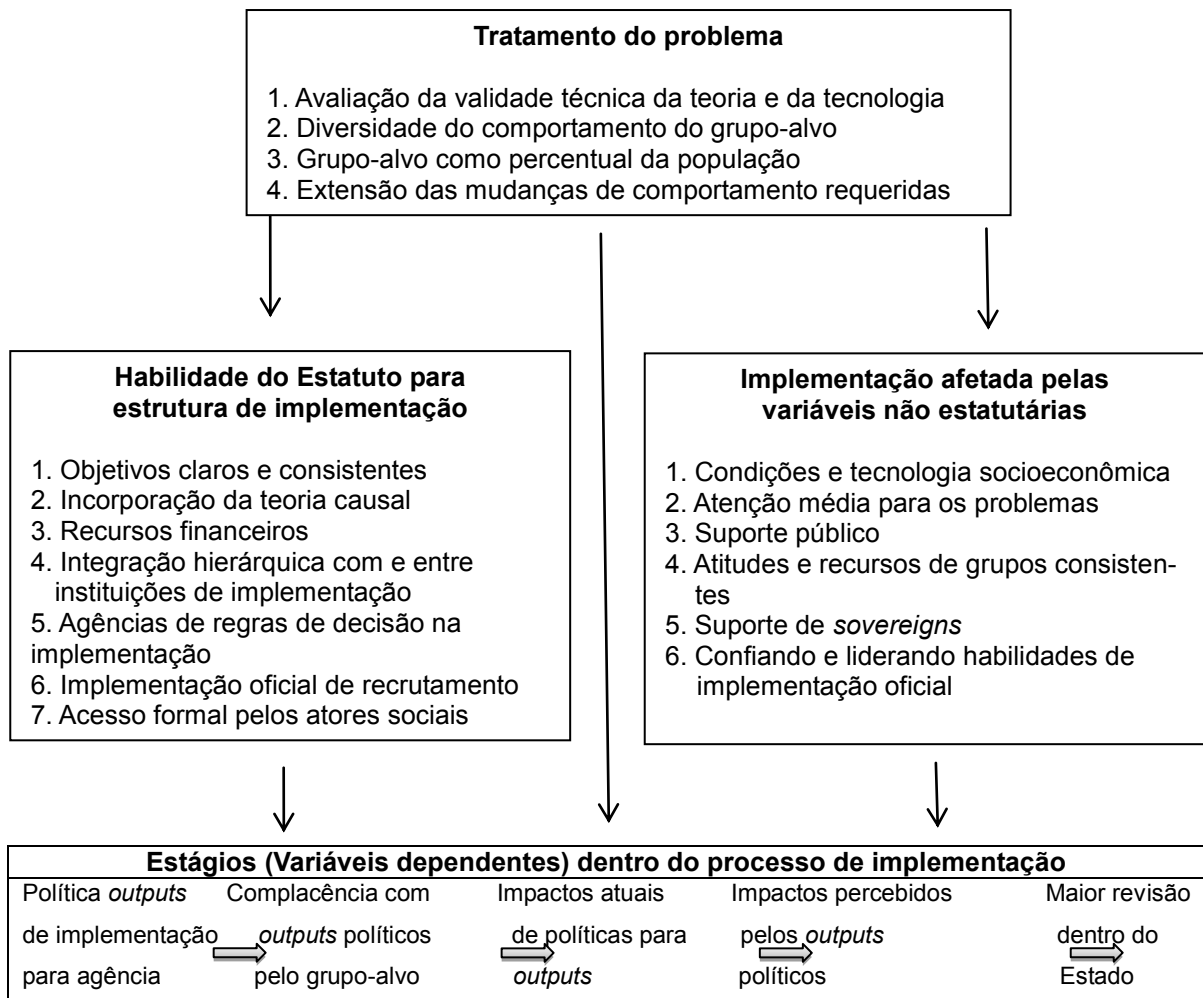
Fonte: SABATIER, 1986.

Bardach (1977) extrapolou o Modelo *Top-Down* reconhecendo o caráter político do processo de formulação de políticas públicas, ao qual chamou de “jogo de implementação”. Sua alegação é baseada no fato de que, para os formuladores obterem sucesso, eles devem ser capazes de estruturar o jogo de modo inteligível com os atores envolvidos no processo. Desse modo, seriam evitadas distorções quanto aos objetivos da implementação dessas políticas, sendo necessário o acompanhamento contínuo.

A função da análise da implementação consiste em identificar os fatores que podem afetar a realização do processo, assim como os seus objetivos e a legalidade das

políticas públicas. Para Mazmanian e Sabatier (1989), os fatores estão listados em três categorias, descritas a seguir e exemplificadas por Rua (2012), conforme resumidas na Figura 3.

Figura 3 - O Esqueleto do diagrama de fluxo das variáveis que participam do processo de implementação.



Fonte: SABATIER; MAZMANIAN, 1980.

1) Tratabilidade do problema: é a forma de lidar com um problema tendo em vista as questões técnicas e políticas e levando em conta a complexidade do processo, o público-alvo e a extensão da mudança comportamental requerida. Os problemas são mais tratáveis se:

a) existem uma teoria validada à resolução do problema e uma tecnologia capaz de medir a avaliação da ação. Como exemplo, o Programa Bolsa-Família baseia-se

numa teoria que é possível induzir as famílias a valorizarem a educação, dando maior possibilidade de escapar da pobreza;

b) diversidade no comportamento do público-alvo. Exemplificando, o Programa de Erradicação do Trabalho Infantil mostra que uma das dificuldades de implementação consiste nas variações das motivações dos adultos quanto ao trabalho infantil, podendo ser a carência de renda familiar, a cultura de trabalhar desde pequeno ou a falta de creches ou locais seguros onde os pais possam deixar os filhos;

c) o percentual do público-alvo é facilmente identificável. Como exemplo, pode-se mencionar a dificuldade de combater o tráfico de mulheres e o trabalho escravo, sendo difícil a localização dos traficantes e de suas vítimas;

d) a extensão das mudanças comportamentais requeridas. Refere-se tanto aos beneficiários quanto aos agentes encarregados da sua implementação.

2) A capacidade de estruturação do processo de implementação: neste momento, os objetivos têm que ser claros e consistentes, bem como proceder à seleção das instituições implementadoras, da equipe técnica e de apoio e fazer a previsão orçamentária, com a participação dos atores decisórios. Como exemplo, o Programa Bolsa-Família define que seu objetivo é assegurar que as famílias de baixa renda tenham complementação de renda, a fim de melhorar a frequência escolar e a saúde preventiva e eliminar o trabalho infantil. Seus instrumentos normativos estabelecem as competências de cada organização envolvida e identificam a fonte dos recursos orçamentários, assim como os critérios de renda do público-alvo e mecanismos de participação e controle social.

3) O efeito de um conjunto de variáveis políticas no apoio ao cumprimento dos objetivos do processo de implantação: necessidade de suporte político, mudanças nas condições tecnológicas e socioeconômicas e empenho dos atores envolvidos e grupos de interesse.

e) Quinta fase: avaliação de resultados

De acordo com Jann e Wegrich (2007), a fase de avaliação das políticas públicas é a parte do processo em que é verificado se os resultados pretendidos foram alcançados. A avaliação inicia-se com a observação do objetivo pretendido pela ação governamental e com os impactos causados pela adoção dessa política. Portanto, a avaliação não deve ser associada somente como o término do processo, mas como um ato contínuo tanto nas fases iniciais quanto nas intermediárias, utilizando os *inputs* gerados por aqueles que foram afetados ou que fizeram parte de qualquer uma das etapas. Deve também ser associada à eficiência, eficácia e efetividade das políticas públicas adotadas.

Bartik e Bingham (1995) definem avaliação como um processo contínuo de monitoramento e análise das tarefas diárias do programa de política pública, da relação do custo-benefício e dos impactos inerentes aos problemas-alvo dos objetivos, como ilustrado no Quadro 3.

Quadro 3 - Tipos de avaliação por níveis de complexidade

Avaliação de processo			Avaliação de resultados		
Monitorar as tarefas diárias.	Avaliar as atividades do programa.	Enumerar os resultados.	Medir a eficácia do programa.	Analisar a relação custo-benefício.	Avaliar o impacto sobre o problema.

Fonte: BARTIK; BINGHAM, 1995.

As avaliações, de acordo com Bartik e Bingham (1995), podem ser divididas em seis etapas, que terminam com um julgamento se a política adotada soluciona ou mitiga dado problema. A avaliação desse processo através das três primeiras etapas – monitoramento das tarefas diárias, avaliação das atividades do programa e enumeração dos resultados – fornece informações sobre como melhorar um programa de políticas públicas. No Quadro 4, resume-se a função de cada tipo de avaliação, através de algumas perguntas gerais e exemplificativas a que cada um busca responder.

Quadro 4 - Função de cada tipo de avaliação

Tipo de avaliação	Pergunta que cada tipo de avaliação busca responder
Monitorar as tarefas diárias	As obrigações contratuais estão sendo alcançadas? Os integrantes da equipe de trabalho estão trabalhando onde e quando deveriam? O programa é administrativamente adequado? As tarefas diárias são realizadas de forma eficiente? Funcionários estão treinados para o seu trabalho?
Avaliar as atividades do programa	Que atividades estão ocorrendo? Quem é o alvo do programa (empresas, cidades etc.)? Quais problemas ou necessidades existem? Como o programa está sendo implementado?
Enumerar os resultados	Qual é o resultado das atividades descritas no processo de avaliação? O que aconteceu com a população-alvo? Como a população está diferente de antes? Ocorreram resultados imprevistos e eles são desejáveis? Os objetivos do programa foram alcançados? Como os beneficiários do programa são diferentes do que eram antes?
Analisar a relação custo-benefício	Os benefícios do programa superam os custos do programa?
Medir a eficácia do programa	O que teria acontecido na ausência do programa? O programa funciona? Quais são os outros fatores que podem ter contribuído para as mudanças nos beneficiários? Para responder a essas perguntas, deve ser estabelecida uma relação de causa e efeito entre o programa e os resultados. Será que o subsídio “causou” aumento do emprego nas empresas-alvo?
Avaliar o impacto sobre o problema	Quais alterações são evidentes no problema? O problema foi reduzido como resultado da implementação do programa? Qual o conhecimento gerado para a sociedade sobre o problema ou os caminhos para resolvê-lo?

Fonte: BARTIK; BINGHAM, 1995, p. 2-3.

Para Secchi (2010), a avaliação da política pública é o processo de julgamentos deliberados sobre a validade de propostas para a administração pública, bem como sobre o sucesso ou a falha de projetos que foram colocados em prática. É um momento-chave para a produção de *feedback* sobre as fases antecedentes. A avaliação de uma política pública compreende a definição de critérios, indicadores e padrões. Os principais critérios utilizados são:

- a) Economicidade: refere-se ao nível de utilização de recursos (*inputs*);
- b) Eficiência econômica: trata da relação entre *inputs* (recursos utilizados) e *outputs* (produtividade);
- c) Eficiência administrativa: trata do seguimento de prescrições, ou seja, do nível de conformação da execução a métodos preestabelecidos;
- d) Eficácia: corresponde ao nível de alcance de metas ou objetivos preestabelecidos;

e) Equidade: trata da homogeneidade de distribuição de benefícios (ou punições) entre os destinatários de uma política pública.

Conforme Subirats (1989), os esforços de avaliação podem receber conotação jurídica, conotação técnica ou gerencial ou conotação política. Na conotação jurídica, a avaliação tem como foco os princípios de legalidade e eficiência administrativa se foram alcançados, respeitando os direitos básicos do público-alvo. Uma conotação técnica ou gerencial tem as suas ações voltadas para a consecução de metas, menor utilização de recursos e eficiência econômica do programa. “A conotação política vai focar nos destinatários da política pública, verificando a sua percepção e a participação dos diversos atores desde a fase da construção da agenda até a sua implementação, bem como os impactos gerados” (SUBIRATS, 1989, p. 143-144).

De acordo com Secchi (2010), os mecanismos de avaliação permitem uma comparação espacial e temporal do problema e das políticas públicas, aumentando a percepção dos atores políticos para o seu aprimoramento. A avaliação da política pode levar à:

- a) continuação da política pública nos casos em que as adversidades de implementação são pequenas;
- b) reestruturação de aspectos práticos da política pública quando existem adversidades de implementação, mas não comprometem a política pública; e
- c) extinção da política pública quando o problema público foi resolvido, ou os problemas de implementação são insuperáveis ou a política pública se torna inútil pelo natural esvaziamento do problema.

Os critérios são operacionalizados por meio de indicadores de *input*, de *output*, de resultados, por meio de satisfação dos usuários/cidadãos, qualidade de serviços, acessibilidade da política pública, número de reclamações recebidas, cumprimento das diretrizes pelos agentes públicos e receitas geradas pela prestação de serviços.

“Os indicadores de *input* medem esforços, e os indicadores de *output* e resultados medem realizações” (SECCHI, 2010, p. 50).

Este estudo tem como objetivo apresentar a análise de políticas públicas através do processo de implantação do transporte coletivo gratuito no município de Monte Carmelo, MG. Nesse contexto, a pretensão foi verificar como se deram a demanda e compreensão do problema e a entrada na formulação da agenda e quais atores participaram das discussões, bem como descrever o processo decisório que levou à implementação dessa política e conhecer as fontes de recursos utilizados para o financiamento da política de transporte coletivo gratuito.

2.2 O Estatuto da Cidade

Com a promulgação da Lei nº 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece as diretrizes gerais da política urbana, denominadas Estatuto da Cidade, abriu-se um novo modelo do planejamento urbano no Brasil. Tal modelo contém instrumentos que podem ser utilizados para ordenar e induzir o desenvolvimento urbano e promover a regularização fundiária e a gestão democrática das cidades. O artigo 41 dessa lei estabelece a obrigatoriedade para os municípios com mais de 20.000 habitantes de elaboração do Plano Diretor e institui uma série de políticas urbanas, antes aplicadas de maneira dispersa (BRASIL, 2001).

Outro marco foi a criação do Ministério das Cidades em 2003, órgão nacional para a política urbana. Conforme Maricato (2006), a criação do Ministério veio para ocupar um vazio institucional que retirava completamente o governo federal da discussão sobre a política urbana e o destino das cidades. Isso porque, desde a queda do Regime Militar, não havia proposta de política urbana que conseguisse ser implementada nos municípios. A estrutura do Ministério das Cidades tem quatro Secretarias Nacionais de Habitação, Saneamento Ambiental, Transporte e Mobilidade Urbana e Programas Urbanos, em que estão alocados os programas de regularização fundiária e apoio aos planejamentos urbano e territorial.

O Estatuto da Cidade, nos seus artigos 43 a 45, elenca os instrumentos da gestão democrática da cidade, como: os Conselhos de política urbana; os Debates, audiências e consultas públicas; as Conferências de desenvolvimento urbano; e a iniciativa popular de projeto de lei e de planos. Vem produzindo efeitos a partir de 2001, entre os quais se destacam os relacionados à mobilidade urbana e ao transporte (BRASIL, 2001):

a) a realização de cinco Conferências das Cidades, nos anos 2003, 2005, 2007, 2010 e 2013;

b) a elaboração e aprovação de diversos Planos Diretores no Brasil, em que a participação popular efetivamente se fez presente;

c) foi sancionada a Lei nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional da Mobilidade Urbana, que é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal e deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 do Estatuto da Cidade, objetivando à integração entre os diferentes modos de transporte e à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios (BRASIL, 2012);

d) a partir da instituição da Lei nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), o Estatuto da Cidade teve várias alterações e inclusões de novos artigos para atender à inclusão e acessibilidade dos portadores de deficiência em programas de espaços de uso público (BRASIL, 2015).

Assim, de acordo com o Guia para Implementação do Estatuto da Cidade elaborado pela Câmara dos Deputados (2005), a democratização dos processos decisórios e do controle social de sua implementação é essencial para quebrar o círculo vicioso e transformar o planejamento municipal em ações compartilhadas e assumidas pelos cidadãos das demandas de políticas públicas de diferentes segmentos da sociedade.

2.3 Mobilidade urbana e transporte

A mobilidade, conforme o Ministério das Cidades (2006), é uma característica associada à cidade e corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. As pessoas requerem seu deslocamento no espaço em face das necessidades sociais e econômicas, podendo utilizar-se de vários modais, através do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais). Nesse contexto, o conceito de mobilidade urbana vai além de simples deslocamentos e de usos dos modais e apresenta relações diretas entre os cidadãos e o espaço urbano.

A mobilidade urbana pode ser definida, conforme Tagore e Sikdar (1995), como a capacidade de os indivíduos se moverem de um lugar para outro, influenciados pela performance do sistema de transportes, como disponibilidade, frequência, tempo de espera e características do indivíduo, como renda, posse de veículo próprio, recursos gastos em viagem. Segundo Vasconcellos (2001), as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento.

Os problemas de mobilidade urbana no Brasil têm sua origem histórica de acordo com Vianna e Young (2015), pois com o modelo desenvolvimentista ou rodoviarista, após a Segunda Guerra Mundial, a infraestrutura passou a ser prioridade no país, tendo o automóvel uma de suas maiores frentes. No governo Juscelino Kubitschek, a melhoria nos transportes era uma das metas de desenvolvimento nacional, sendo nitidamente reveladas pelo plano urbanístico de Brasília (VIANNA; YOUNG, 2015).

De acordo com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) (2013), várias cidades brasileiras importaram dos Estados Unidos, nas décadas de 1960 e 1970, além da ênfase social dada ao automóvel, tecnologias para construir viadutos, vias expressas e avenidas consideradas verdadeiras rodovias dentro dos centros urbanos. Por muitos anos, acreditou-se que o automóvel deveria ser

prioridade para solucionar a questão do deslocamento das pessoas e as cidades teriam que se adaptar a essa realidade. Esse modelo chegou ao ápice no período Militar, com alto investimento e abertura de novas rodovias.

Para o ITDP (2013), tais modelos de crescimento calcado em investimentos em infraestruturas priorizando o transporte individual não só não resolvem, mas agravam a situação à medida que atraem mais carros para ocuparem o espaço adicional produzido pelos investimentos. Como consequência dos efeitos causados pelas rodovias urbanas, além de produzirem verdadeiros enclaves na malha viária das cidades, causam a degradação de áreas centrais e bairros, ameaçam o patrimônio histórico, aumentam a poluição atmosférica e provocam ameaças à saúde das pessoas.

Segundo Barbosa (2013), em razão do intenso crescimento urbano no Brasil, ocorreu o fenômeno socioespacial a partir de 1970, denominado “metropolização do espaço” vinculado à expansão das grandes cidades. Com isso, os lugares e territórios são reconfigurados em processos seletivos de produção e consumo, sob a hegemonia da economia dos fluxos de pessoas, capital e mercadorias, tornando fomentadores da urbanização do território. Pinson (2011) define a metropolização do espaço como fenômeno multiforme e contraditório de dilatação, ampliação e diversificação de mobilidades. A força da metropolização é destacada por Lacour (1999) e Veltz (2014) como resultante da globalização da economia e da reestruturação do sistema financeiro, que passam a impulsionar os processos seletivos de urbanização.

No início do século XXI, de acordo com o ITDP (2010), o Brasil possuía cerca de 82% da sua população vivendo nas cidades. Como consequência, muitas cidades e regiões metropolitanas passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade. Um dos desafios do país é tornar as cidades mais humanas e equitativas através de intervenções governamentais nos âmbitos municipal, estadual e federal para melhorias nos sistemas de transporte e

na mobilidade, acessibilidade e ocupação urbana, através de suas políticas públicas (ITDP, 2010).

A Lei nº 12.587/2012 regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana no país. Entre os seus princípios, no artigo 5º fundamentam-se: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

Feltran (2016) destaca as seguintes políticas da Lei de Mobilidade relativas ao transporte coletivo: integração intermodal, desestímulo do uso de veículo motorizado individual, racionalização e qualificação dos serviços, redução de custos, aumento da oferta, extensão e integração entre modais, integração e redução do tarifário, dedicação de faixa exclusiva para transportes coletivos e modais não motorizados. Entretanto, a gestão participativa da sociedade civil é essencial, através de seus órgãos colegiados, audiências e consultas públicas, na avaliação da satisfação dos usuários dos serviços prestados.

Segundo Feltran (2016), a instalação de uma Política de Mobilidade Urbana Municipal é efetiva como elemento dos direitos humanos do homem na cidade. Isso se deve ao fato de garantir o acesso da camada social vulnerável a todos os destinos das cidades, principalmente as centralidades econômicas, comerciais e sociais, alcançando a quebra da monopolização dos espaços públicos, que se fortalecem diariamente por meio de muros visíveis e invisíveis (segregação social), definindo, por consequência, um processo de exclusão da população vulnerável e marginalizada.

De acordo com o IPEA (2012), o atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do país, principalmente nas grandes cidades, caminha para a

insustentabilidade devido à carência de políticas públicas voltadas para o transporte coletivo. Como consequência do uso intensivo dos automóveis, isso gera as externalidades negativas, como o congestionamento, a poluição do ar, o aumento de acidentes automobilísticos. A carência de investimentos públicos e fontes de financiamento do setor mostra a fragilidade da gestão pública nos municípios e a necessidade de políticas públicas articuladas nacionalmente.

Para a formulação de políticas públicas sobre a mobilidade urbana, dadas as configurações espaciais e socioeconômicas de cada região, é fundamental encontrar as melhores alternativas que reduzem o deslocamento e, ou, seus custos. O tempo de deslocamento, considerando da casa ao trabalho, depende do modal adotado e do congestionamento, possuindo relação sensível com a dinâmica de oportunidades de emprego e moradia. Nesse sentido, Conforme Feltran (2016), a norma instrumentaliza o direito à cidade à medida que tende a minimizar os efeitos da exclusão social. A aprovação da Lei nº 12.587/2012 consiste, portanto, em importante marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras.

A solução para o problema de locomoção individual dentro das cidades apresenta características que contradizem a melhoria do bem comum. O indivíduo soluciona a sua locomoção optando pelo transporte motorizado privado, o que agrava a situação coletiva: ao adicionar mais um carro ao fluxo de automóveis na cidade, eleva-se o custo marginal para todo o restante da sociedade, acarretando diminuição na velocidade média e aumento no congestionamento. Portanto, “a opção pelo transporte individual pode fazer sentido do ponto de vista privado, mas é no mínimo questionável do ponto de vista coletivo” (PERO; STEFANELLI, 2015, p. 368).

A realização da função social do transporte passa necessariamente pelo atendimento das demandas dos seus participantes por acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. Problemas com a infraestrutura e a qualidade do transporte comprometem a mobilidade das pessoas, principalmente as de baixa renda. Segundo Cardoso (2008), quanto menor a renda, menor a mobilidade e menor o consumo do espaço, enquanto as famílias de renda mais alta usam transporte mais rápido para realizar mais viagens e consomem mais espaços. Para sobreviver na

cidade, a população urbana, especialmente a de baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos (penosos) para atingir os destinos desejados, e a distribuição do espaço urbano por falta de opções se instala nas periferias.

De acordo com Costa e Santos (2006), para a fluidez do trânsito os projetos de infraestrutura dão prioridades aos automóveis em detrimento do transporte coletivo, evidenciando a fragilidade democrática desse segmento do espaço urbano. A desigualdade social resulta em diversos fatores, em que Cardoso (2008) destaca o desempenho da economia, as condições socioeconômicas das diferentes populações que habitam a cidade, a distribuição urbana, as infraestruturas públicas (hospitais, escolas, lazer) e o atendimento do transporte à população nas diversas regiões da cidade.

Um sistema de transporte coletivo planejado possibilita investimentos nos setores de maior relevância social e uma ocupação mais racional e humana do solo urbano, podendo influenciar a localização das pessoas, serviços, edificações, rede de infraestrutura e atividades urbanas em geral. “Um dos problemas do transporte coletivo são as altas tarifas dos serviços, incompatíveis com os segmentos de baixa renda, juntamente com a inadequação dos serviços prestados” (ARAÚJO *et al.*, 2011, p. 580).

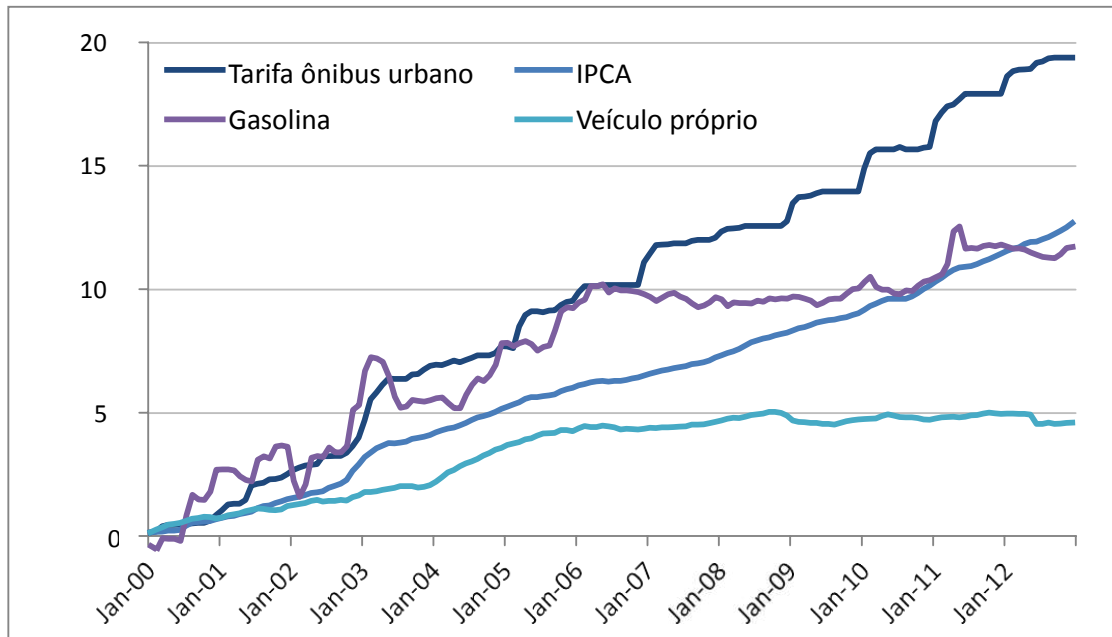
Mesmo com os notórios problemas de mobilidade, a política atual não parece apontar em uma direção de melhoria na oferta pública de transportes e apresenta incentivo contínuo à compra de automóveis. Em 2008, o governo federal anunciou a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis. De acordo com Vianna (2013), o argumento que o governo utilizou para adotar tal medida foi evitar o efeito de contágio da crise financeira norte-americana na produção industrial brasileira, visto que crescimento na produção de automóveis incentivaria várias indústrias de base. O resultado dessa iniciativa foi o aumento expressivo de veículos particulares e a diminuição no uso de transporte público, agravando os problemas relacionados à mobilidade (VIANNA, 2013).

Agostinho Vieira, em seu artigo para a Economia Verde de O Globo (2013), ressalta as consequências da medida de redução do IPI na compra de automóveis e a decisão de zerar a Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (CIDE). “O governo investiu mais de R\$ 32 bilhões no transporte individual, recursos que dariam para construir 1.500 quilômetros de corredores de ônibus ou 150 quilômetros de metrô”. Assim, multiplicaram-se os engarrafamentos, a poluição do ar, as emissões de CO₂, o que, no entanto, ajudou a aumentar o preço das passagens de ônibus.

O incentivo ao uso de automóveis provocou, direta ou indiretamente, reajuste nas tarifas das passagens acima da inflação, pois o preço de uma passagem de ônibus é o resultado da divisão do custo do quilômetro rodado pelo número de passageiros pagantes. Segundo Vieira (2013), esse aumento foi ocasionado pela elevação do preço do diesel e pela redução, por volta de 20%, na quantidade de passageiros, porque os serviços são ruins e o preço alto afastou os mais pobres, uma vez que ficou mais fácil comprar carro.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) realizou um estudo para calcular o Índice de Preços ao Consumidor (IPCA), utilizando a fonte das informações sobre o levantamento de preços realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nas principais aglomerações urbanas do país, cujos resultados são apresentados no gráfico da Figura 4. De acordo com Carvalho *et al.* (2013), conclui-se que o transporte privado tem ficado relativamente mais barato em relação ao transporte público nesse período.

Figura 4 - Evolução das tarifas de ônibus comparadas com IPCA, gasolina e veículo próprio de 2000-2012.



Fonte: Elaborado por Carvalho *et al.* (2013) com base em IPCA (IBGE). Regiões Metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Brasília e o município de Goiânia, p. 2.

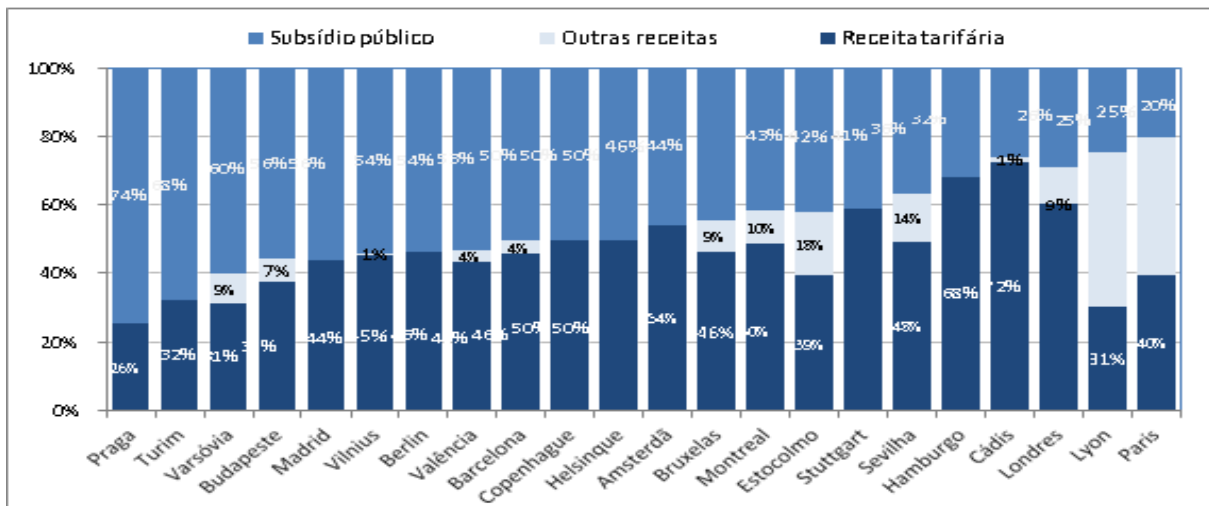
Nesse estudo, o IPEA verificou a proporção da renda das famílias que gastam com Transporte Público Urbano (TPU) nas nove maiores regiões metropolitanas brasileiras, entre 2003 e 2009. De acordo com Carvalho *et al.* (2013), os dados indicam que, entre os 10% mais pobres, cerca de 30% das famílias não efetuam gastos com TPU, o que é um indicador de exclusão dessas famílias em razão da falta de capacidade de pagamento pelos serviços de transporte. Segundo Pero e Mihessen (2013), a população mais pobre é a que costuma morar nas periferias urbanas e, portanto, a que perde mais tempo com deslocamentos. Além disso, é a parcela da população que, proporcionalmente à sua renda, gasta mais com transporte.

No Brasil são poucos os recursos destinados ao financiamento do TPU, pois geralmente o custeio da operação do transporte público urbano por ônibus é pago pelos usuários, através das receitas arrecadadas com base nas tarifas. Nos países europeus e na América do Norte, os sistemas de transporte público recebem recursos diretamente dos governos, em seus diversos níveis, provenientes ou não de impostos específicos visando à redução das tarifas (CARVALHO, 2016).

Segundo Carvalho (2016), a cidade de São Paulo é o único município brasileiro que recebe recursos significativos do orçamento municipal para financiar a operação de transporte, os quais são superiores a 20% do custo total do sistema. Esse autor ressalta que várias cidades apresentam programas de subsídios ao TPU, principalmente ligados às gratuidades, mas não no mesmo nível de subvenções da capital paulista.

Na Europa há uma política de financiamento do transporte público em torno de 40 a 50% dos custos dos sistemas, conforme mostrado na Figura 5. Os modelos são composições entre recursos provenientes de tributos e recursos gerados pela cobrança do sistema, o que contrasta com as cidades brasileiras onde, via de regra, o custo total do TPU costuma ser coberto exclusivamente pela receita das passagens (CARVALHO *et al.*, 2013).

Figura 5 - Custeio do transporte público urbano na Europa.

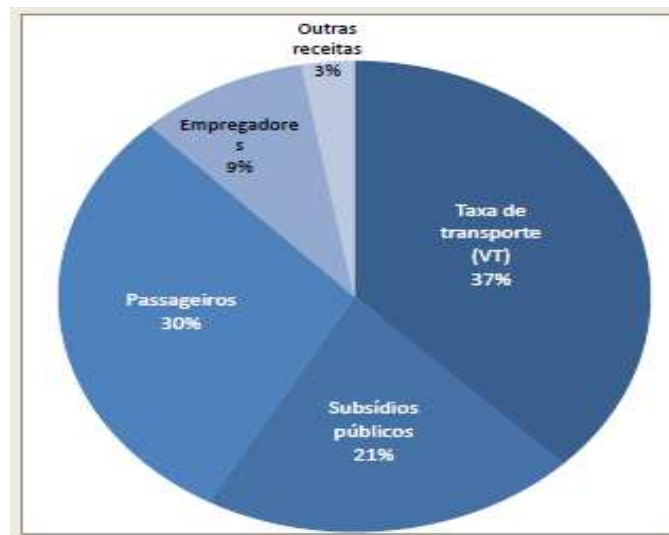


Fonte: European Metropolitan Transport Authorities – EMTA BAROMETER, 2011.

Como exemplificação, os sistemas de transporte público franceses possuem várias fontes de financiamento, assegurando, dessa forma, redução de mais de 60% do custo total da tarifa. A Taxa de Contribuição para o Transporte, ou *Taux du Versement Transport* (TVT), é um imposto que incide sobre as empresas e tem como referencial o número de trabalhadores contratados (Figura 6). O TVT foi instituído nacionalmente naquele país em 1972, nas cidades da *Region d'île de France*, e vem

desde então, progressivamente, sendo estendido para as demais regiões e menores cidades e organizado por um Estabelecimento Público de Cooperação para o Transporte (CARVALHO *et al.*, 2013) .

Figura 6 - Composição da receita do Sistema de Transporte Público da Região d'Île-de-France.



Fonte: STIF – Syndicat des Transports d'Île de France.

Além do TVT, dos subsídios e da receita tarifária, conforme demonstrado na Figura 6, o financiamento tem mais duas outras fontes de recursos. A primeira delas, assim como o Metrô de São Paulo, são as demais receitas oriundas de outros negócios e que, no caso da metrópole parisiense, corresponde a 2,9% das receitas. A segunda refere-se ao pagamento realizado pelos empregadores dos títulos de transporte, mecanismo similar ao vale-transporte brasileiro, revelando a possibilidade de convivência dessas duas formas de financiar o sistema, ainda que ambas recaiam sobre o mesmo contribuinte, o empregador. No caso da Região *d'Île-de-France*, os recursos oriundos do orçamento geral são rateados entre o Estado, a Região e os Departamentos (CARVALHO *et al.*, 2013).

Um dos benefícios criados pela legislação brasileira é o vale-transporte, instituído pela Lei nº 7.418/85 e regulamentado pelo Decreto nº 95.247/87, em que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do

sistema de transporte coletivo. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que excederá a 6% de seu salário básico (BRASIL, 1985). O vale-transporte é um benefício social para os trabalhadores formais, porém não é universal como na França.

2.4 Transporte como Direito Social

Os protestos dos movimentos sociais em todo o país, em 2013, foram contra o aumento das tarifas de transporte público e, ao mesmo tempo, mostraram a insustentabilidade do sistema urbano dos pontos de vista ambiental, social e político. O resultado foi a retirada da “gaveta” da proposta da deputada federal Luiza Erundina (PSB-SP) na inclusão do transporte como Direito Constitucional, que estava à espera do parecer de admissibilidade desde 2011. A aprovação da Proposta de Emenda Constitucional (EC 90) em 15 de setembro de 2015 incorporou o Transporte no rol dos direitos sociais no artigo 6º da Constituição Federal, ao lado da Educação, Saúde, Alimentação, Trabalho, Moradia, Lazer, Segurança, Previdência Social, Proteção à Maternidade e à Infância e Assistência aos Desamparados. Conforme Augustin (2016), embora essa mudança legal não tenha efeitos práticos imediatos, ela mostra que a mobilidade urbana passou a ser um tema que preocupa nossos parlamentares, e isso não aconteceu por acaso. O nosso modelo de urbanização e de transportes cada dia mostra mais sinais de esgotamento, fazendo que se deslocar pelas cidades e, principalmente, pelas grandes metrópoles brasileiras se torne cada vez mais caro e mais demorado.

A liberdade de locomoção é um direito fundamental de primeira geração que se goza em defesa da arbitrariedade do Estado no direito de ingressar, sair, permanecer e se locomover no território brasileiro. Esse direito se encontra acolhido no art. 5, XV, CF, em que diz que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. Para Moraes (2004), a liberdade de locomoção engloba quatro situações: direito de acesso e ingresso no território nacional; direito de saída do território

nacional; direito de permanência no território nacional; e direito de deslocamento dentro do território nacional.

Os direitos fundamentais, segundo Mendes e Branco (2011), assumem posição de realce na sociedade quando se inverte a tradicional relação entre o Estado e o indivíduo. O indivíduo tem primeiramente direitos e, depois, deveres perante o Estado e este, em relação ao indivíduo, se ordena com o objetivo de melhor cuidar das necessidades dos cidadãos (MENDES; BRANCO, 2011).

Os direitos fundamentais não surgiram simultaneamente, mas em decorrência da reivindicação de cada época, motivo pelo qual os acadêmicos costumam dividi-los em gerações ou dimensões, de acordo com os doutrinadores. Para Diógenes Júnior (2012), essa divisão está amparada no contexto histórico e molda-se apenas para direcionar os diferentes momentos em que os grupos de direitos surgem como reivindicações adotadas pela ordem jurídica. A divisão pode ser facilmente realizada com base na Revolução Francesa: liberdade (1ª geração), igualdade (2ª geração) e fraternidade (3ª geração).

De acordo com Scalquette (2004), os direitos fundamentais de primeira geração compreendem os direitos civis e políticos. Exemplificando, podemos citar o direito à vida, à intimidade, à propriedade, à igualdade perante a lei etc. Segundo esse autor, os direitos de primeira geração são os direitos de liberdade, “pois são frutos do pensamento liberal burguês, de caráter fortemente individualista, aparecendo como uma esfera limitadora da atuação do Estado, isto é, demarcando uma zona de não intervenção do Estado nas liberdades do indivíduo” (SCALQUETTE, 2004, p. 34).

Segundo Iurconvite (2007), os direitos de segunda geração têm dimensão positivista, pois propicia o direito ao bem-estar social. De acordo com Alarcón (2004), a partir de 1930 houve evolução na proteção da dignidade humana com a consagração dos direitos sociais. “Destarte, o homem reclama uma nova forma de proteção da sua dignidade, ou seja, a satisfação das carências mínimas imprescindíveis, o que outorgará sentido à sua vida” (ALARCÓN, 2004, p. 79).

Comparato (2007) constatou que os direitos fundamentais de primeira e segunda gerações formam um conjunto uno e indissociável e que a liberdade individual se afigura como alusão caso não seja acompanhada de um mínimo de igualdade social, que, caso seja estabelecida com sacrifício dos direitos civis e políticos, acaba acarretando privilégios econômicos e sociais.

Conforme Araújo e Nunes Júnior (2005), após a Segunda Guerra Mundial, ligada ao surgimento de entidades como a Organização das Nações Unidas (1945) e a Organização Internacional do Trabalho (1919), surge a Proteção Internacional dos Direitos Humanos voltada para a essência do ser humano, pensando-o como gênero e não adstrito ao indivíduo ou, mesmo, a uma coletividade determinada, em que se efetivam os direitos de terceira geração.

De acordo com Sarlet (2007), a dimensão dos direitos fundamentais possibilitou ao indivíduo exigir prestações sociais estatais, mostrando a necessidade de uma transição entre as liberdades formais abstratas para as liberdades materiais concretas. É o que se pretende com a constatação dos direitos sociais é a garantia de participação do indivíduo no bem-estar social. Para Afonso da Silva (2009), os direitos fundamentais são prestações positivadas pelo Estado e podem ser direta ou indiretamente formalizadas na Constituição, diminuindo as desigualdades e exclusões sociais com vistas ao princípio da igualdade.

De acordo com Pinheiro (2006), o marco do constitucionalismo social iniciou-se com a Constituição Mexicana (1917) e com a Constituição de Weimar (1919), na Alemanha, rompendo, dessa forma, com a tradição liberal burguesa até então vigente. O Estado passa a agir positivamente na ordem econômica e social em prol do bem-estar social. Alexy (2011, p. 98) destaca:

Com isso, é abandonada a tradição liberal burguesa, segundo a qual direitos fundamentais, só ou, pelo menos, em primeiro lugar, são direitos de defesa do cidadão contra o Estado. Para o asseguramento da liberdade individual associam-se a participação política e social e o asseguramento social. O sistema dos direitos fundamentais é ampliado em um sistema amplo de uma ordem social justa (ALEXY, 2011, p. 98).

Dessa forma, conforme Mourão (2013), a partir da Carta Constitucional de Weimar, ao garantir tanto as liberdades públicas quanto as prerrogativas de índole social, notabilizou-se e celebrou-se a concretização do *Welfare State* (Estado do Bem-Estar Social), também chamado de Estado Providência. No Brasil, a Constituição de 1934 foi a primeira a inscrever um título sobre a ordem econômica e social, à família, à educação, à cultura, enfim, à positivação de direitos sociais sob forte influência da Constituição de Weimar (MOURÃO, 2013).

Os direitos sociais receberam dedicação especial na Constituição de 1988, consagrando um capítulo para esses direitos de segunda geração. O Capítulo II do Título II, estabelecendo no seu artigo 6º esses direitos sociais que são a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados na forma dessa Constituição.

A conquista da inclusão de novos direitos sociais na Constituição de 1988 foi resultante de demandas e de manifestações de movimentos sociais na forma de Emendas Constitucionais (EC), sendo a moradia pela EC 26/2000, a alimentação pela EC 64/2010 e o transporte pela EC 90/2015.

Para Mendes e Branco (2011), na relação entre direitos sociais elencados no art. 6º da Constituição é possível perceber sua importância para a consolidação de uma democracia social efetiva. No entanto, esses direitos apresentam estrutura complexa, isto é, são ao mesmo tempo direitos individuais e coletivos. Ao ser definida uma política pública, a tarefa mais difícil é buscar estabelecer que não seja retirado o caráter individual desses direitos.

Conforme Faria (1994), para adquirir a eficácia da materialidade dos direitos sociais é necessária a intervenção ativa e continuada do Estado, pois requerem uma variedade de políticas públicas, objetivando a sua concretização, diferentemente da maioria dos direitos individuais tradicionais, cuja proteção exige do Estado que jamais permita sua violação.

O acesso ao transporte público configura-se como serviço essencial para milhões de pessoas, sendo requisito para a autonomia e a locomoção. Segundo Scolari Filho (2014), o direito social ao transporte deriva do princípio da igualdade e pressupõe o direito que todo cidadão detém de se locomover, mas, para a efetivação desse direito, o transporte público tem que ser acessível dos pontos de vista econômico e geográfico. A segunda possui vertente qualitativa, em que todo cidadão, independente de renda ou condição social, possui o direito de locomoção de forma rápida, segura e sustentável por sua cidade.

Conforme Bobbio (2004), a Declaração dos Direitos do Homem com relação ao processo de proteção global do direito é um ponto de partida para uma meta progressiva, num processo de modo algum concluído. Não é preciso muita imaginação para prever que o desenvolvimento da técnica, a transformação das condições econômicas e sociais, a ampliação dos conhecimentos e a intensificação dos meios de comunicação poderão produzir tais mudanças na organização da vida humana e nas relações sociais, que criam ocasiões favoráveis para o nascimento de novos carecimentos e, portanto, para novas demandas de liberdade e de poderes.

Para Appio (2005), uma das principais conquistas que se verificaram ao longo da história da humanidade é o reconhecimento da cidadania, influenciada pelo Iluminismo francês, baseado na igualdade e na fraternidade. Atualmente, a ideia de cidadania tem outras concepções, como o poder jurídico do indivíduo voltado para os direitos fundamentais sociais, exigindo a atuação do Poder Público nas áreas da saúde, educação, segurança etc.

A falta de concretização dos direitos sociais através de políticas públicas motiva o “déficit de cidadania”, projetando o indivíduo à extrema pobreza e miséria, carente das condições básicas do bem-estar social. De acordo com Pochmann e Amorim (2004), “século após outro, décadas e mais décadas e o problema da exclusão social no Brasil continua presente, a despeito de sua gravidade e das consequências para grande parcela da população” (POCHMANN; AMORIM, 2004, p. 9).

A universalização do direito ao transporte público coletivo está intrinsecamente ligada a um dos princípios norteadores do serviço público. Celso Antônio Bandeira de Mello considera como princípio da universalidade aquele “por força do qual o serviço é indistintamente aberto à generalidade do público” (MELLO, 2010, p. 678). Melhor explicando, a universalização consubstancia a prestação do serviço de transporte a todos, indistintamente, que estejam em igualdade de condições. Ressaltando a importância da universalidade e da sua referência ao transporte terrestre e coletivo, Sarmiento (2015, p. 29) esclarece:

[...] É fundamental assegurar a todos o acesso ao transporte, mas a universalização almejada é do transporte coletivo, e não do individual. Este último consiste em atividade que, pelo seu custo, tem como público alvo a parcela mais bem aquinhoadada da população (SARMENTO, 2015, p. 29).

Dessa forma, Alves e Costa (2017) reiteram a diferenciação entre transporte coletivo e individual, reafirmando que a característica da universalização se refere ao transporte coletivo público, exatamente porque o transporte pode ser considerado um direito como meio para obtenção ou fruição de outros direitos fundamentais.

2.4.1 Transporte público gratuito e “Tarifa Zero”

Luiza Erundina foi prefeita de São Paulo no período de 1989 a 1993, e seu secretário de Transporte Lúcio Gregori foi o idealizador do Projeto Tarifa Zero, que consistia na gratuidade da passagem nos ônibus urbanos de São Paulo após uma reforma tributária. O projeto não prosperou devido ao contexto político da época. No entanto, a ideia inspirou as reivindicações do Movimento Passe Livre, cujos protestos iniciados em 2013 reacenderam as manifestações de rua e lançaram a discussão sobre o transporte público para o centro da arena política nacional (GREGORI, 2016).

Lúcio Gregori, em entrevista (EBC Agência Brasil em 27/01/2016), diz que a gratuidade do transporte é o estágio final de um processo político de rearranjo de recursos e composição de fundos. Segundo ele, os subsídios não precisam ser arcados exclusivamente com impostos municipais, mas com a coparticipação de

governos estadual e federal, seja com empenho de recursos, seja com isenção de impostos.

Gregori (2016) defende uma discussão ampla e séria em todo o país, a qual precisa também desconstruir narrativas enraizadas na cabeça das pessoas de que é necessário pagar a tarifa de transporte, e isso não muda do dia para a noite. Ele compara a tarifa zero ao pagamento do décimo terceiro salário, que gerou discussões na sua implantação, mas hoje ninguém se imagina sem ele. Segundo o ex-secretário de Transporte, “política é isso, política é construir possibilidades e não gerir impossibilidades”.

A “Tarifa Zero”, ou “Passe Livre”, consiste numa proposta para a efetivação do direito social ao transporte. Segundo Whitaker (2011), os objetivos de tal direito social é garantir que todas as pessoas de um município tenham o direito de se locomover no dia a dia, seja para trabalho, lazer, educação, cultura, entre outros, bem como redistribuir mais equitativamente esse direito, independente da condição socioeconômica, e melhorar a qualidade dos serviços de transporte público coletivo.

A proposta da “Tarifa Zero” é basicamente que todos os usuários do transporte coletivo tenham acesso a ele gratuitamente, assegurando-se o direito de ir e vir. Essa tarifa, de acordo com Whitaker (2011), será paga indiretamente através de Fundo de Transporte, que utilizará recursos arrecadados em escala progressiva, ou seja, cada um contribui conforme a sua condição econômica e justiça fiscal, melhor dizendo: quem tem mais paga mais, quem tem pouco paga pouco e quem não tem nada não paga nada, tudo isso extensivo a pessoas e empresas, sem exclusão social.

A interpretação do princípio da capacidade contributiva, portanto, precisa ser feita em consonância com os princípios constitucionais. O Art. 145 da Constituição Federal rege que a União, os Estados, o Distrito Federal e os municípios poderão instituir os impostos e taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou da utilização efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição; e a contribuição de melhoria,

decorrente de obras públicas. Nesse artigo, no primeiro parágrafo, menciona-se que, sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte.

A expressão “capacidade contributiva” (também chamada por alguns de “capacidade econômica do contribuinte”) é uma expressão que, embora utilizada amiúde, enseja margem a ambiguidades, como observa Becker (1998, p. 481):

[...] Tomada em si mesma, a locução „capacidade contributiva” – salienta Emílio Gardina – significa apenas: possibilidade de suportar o ônus tributário...Esta expressão, por si mesma, é recipiente vazio que pode ser preenchido pelos mais diversos conteúdos; trata-se de locução ambígua que se presta às mais variadas interpretações (BECKER, 1998, p. 481).

No conceito de Peschanski (2013), o fomento da gratuidade do transporte público beneficia a sociedade em geral, mesmo aqueles indivíduos que não o utilizam, pois diminuem os impactos relacionados ao transporte, como a poluição, o trânsito, em consequência do oferecimento de melhor qualidade de vida no município.

De acordo com Carvalho *et al.* (2013), um dos grandes desafios é a definição de novas fontes de financiamento dos sistemas de Transporte Público Urbano (TPU). O IPEA sistematizou algumas das possíveis fontes de subsídio, destacando a origem dos recursos (quem pagaria) e a justificativa para sua adoção, assim como as vantagens e desvantagens, em que não há uma única alternativa a ser adotada, devendo-se considerar possibilidades de composições de fontes.

Carvalho *et al.* (2013) destacam a utilização, como fonte de financiamento do transporte público, de recursos com origem nos usuários de transporte privado. A justificativa básica para isso são as externalidades negativas que o transporte individual causa em detrimento do transporte público e da sociedade como um todo (poluição do ar, congestionamentos etc.). A fonte de financiamento através dos usuários de transporte privado seria a cobrança de taxas sobre os combustíveis, taxa sobre o uso da via sujeita a congestionamentos, cobrança de estacionamento em vias públicas e cobrança de estacionamento de uso privado (CARVALHO *et al.*, 2013, p. 16-18).

Para Scolari Filho (2014), uma das formas de subsídio para o transporte coletivo seria criar o Fundo Municipal de Transporte com fontes de receitas alternativas de forma progressiva, conforme a capacidade contributiva de cada cidadão e o seu patrimônio. Entre as alternativas estão a incidência sobre a majoração do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e da Intervenção do Domínio Econômico (CIDE) da gasolina, além da regulamentação do Imposto sobre Grandes Fortunas (art. 153, inciso VII da CF).

Scolari Filho (2014) destaca que o município não precisaria remanejar os recursos indispensáveis de outras áreas essenciais para subsidiar a Tarifa Zero. As receitas seriam reinvestidas em fundos municipais de amparo ao transporte público coletivo e nas concessões que são feitas atualmente, em que as empresas que recebem por tarifas dos usuários seriam transformadas em contratos administrativos de prestação de serviços através de licitações.

A “Tarifa Zero” pode trazer diversos benefícios para os cidadãos, de acordo com Scolari Filho (2014), como: substituição natural do transporte individual para o coletivo; benefícios indiretos com maior liberação de recursos familiares atualmente gastos em transporte; diminuição do impacto ambiental; e melhoria na mobilidade urbana e, o mais importante, do bem-estar social, pois a partir do momento que o transporte deixa de ter custo no orçamento familiar será possível que cada pessoa escolha a moradia ou o trabalho levando em conta somente a distância e tempo de deslocamento.

O serviço de transporte público, de acordo com a Constituição Federal de 1988, no seu Art. 30, inciso V, é atribuição dos municípios (...) V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. O serviço pode ser através da prestação direta (Estado) ou indireta (delegação). A Lei nº 8.987/1995 estabelece normas gerais para a concessão e permissão da prestação de serviços públicos no âmbito de todos os entes federados (BRASIL, 1995).

2.4.2 Cidades que possuem a “Tarifa Zero”

A Tarifa Zero é realidade em algumas cidades brasileiras e em 86 cidades de 24 países, conforme dados da Rede Brasil Atual (RBA) de 2016. A reportagem de Vanessa Nakasato com o coordenador da Rede Nossa São Paulo e do Projeto Cidades Sustentáveis, Oded Grajew, aponta os caminhos na busca de solução para os problemas do transporte público.

Para que o transporte coletivo pudesse ser gratuito, cada cidade recorreu a uma solução diferente. Segundo Grajew (2016), “é uma decisão política que envolve uma decisão econômica, sobre o que vai se priorizar no orçamento e de onde que se vai buscar recursos para viabilizar o serviço para a população”. Ele afirma também que o primeiro passo é tratar do tema com transparência e discutir as alternativas com a sociedade.

Através de pesquisa realizada na internet em abril de 2017, a tarifa zero é realidade em algumas cidades brasileiras. Em Minas Gerais, é pioneira no município de Monte Carmelo, que fica no Triângulo Mineiro. Este município possui transporte coletivo gratuito desde 1994 e, a partir de então, tem sido mantido com orçamento da prefeitura utilizado para pagamento de funcionários, manutenção da frota e abastecimento dos veículos. Segundo o prefeito Fausto Nogueira, em entrevista em abril de 2014, “A tarifa zero não depende do tamanho da cidade, ela é possível, mas depende do controle e do planejamento financeiro de cada município” (site da Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba). Segundo o prefeito, desde a sua implantação “o transporte municipal gasta em torno de 1% da arrecadação do município, mas o benefício é tão importante quanto uma obra, ressalta, por isso esta é uma conquista que precisa ser mantida para o trabalhador porque, no final das contas, o dinheiro gasto com transporte sacrifica, e muito, o bolso dele”.

Segundo as Secretarias de Transporte das cidades brasileiras que praticam a tarifa zero, o subsídio é 100% sustentado pela arrecadação municipal. “A tarifa zero é uma questão de investimento do transporte coletivo em detrimento do individual, de

socialização dos recursos do transporte urbano", resume o especialista em Administração Pública da UNESP, Álvaro Guedes (Jornal Estadão *online* de 14/06/2013).

A exemplo de Monte Carmelo, mais três cidades mineiras adotaram a tarifa zero: Abaeté, Muzambinho e Itatiaiuçu. No Estado de São Paulo, Potirendaba foi a pioneira na adoção do transporte coletivo gratuito, em 1998, seguido depois por Agudos, em 2003. O Estado do Paraná possui cinco cidades com tarifa zero, Ivaiporã e Faxinal, em 2001, seguidas por Wenceslau Braz, Pitanga e Tijucas do Sul. O município de Eusébio é pioneiro no Norte e no Nordeste, tendo iniciado a tarifa zero em 2010. Já o Estado de Goiás tem a cidade de Aruanã, que implantou o transporte urbano gratuito em 2008, seguida de Anicuns.

No Estado do Rio de Janeiro, os municípios que adotaram a tarifa zero foram Porto Real desde 2012, seguida por Silva Jardim. No caso específico do município de Maricá, que possui 150 mil habitantes, a prefeitura implantou algumas linhas gratuitas em 2013, mas empresas concessionárias que atuam na cidade não quiseram fazer o trajeto. Isso ocasionou constantes lutas judiciais, pois a prefeitura colocou em circulação alguns ônibus com tarifa zero rodando conjuntamente com os das concessionárias. A ação contra os ônibus da Empresa Pública de Transporte (EPT) foi impetrada pelas empresas de ônibus de duas concessionárias que atuam na cidade, através de seu sindicato. Em 25 de outubro de 2016 (Portal G1), os ônibus gratuitos foram proibidos de circular, mas em 15 de abril de 2017 (*site* da Prefeitura de Maricá) voltaram a rodar devido à quebra de contrato de uma das concessionárias.

No âmbito internacional, muitas são as cidades que possuem a tarifa zero, como: Adelaide, Brisbane, Perth e Melbourne, na Austrália; Hasselt, na Bélgica; Saint-Joseph-du-Lac, Winnipeg e Calgary, no Canadá; Chengdu e Changning, na China; Manchester, Sheffield, Rotherham e Bradford, na Inglaterra; assim como na França, Grécia, Itália, Polônia, Rússia e várias cidades nos Estados Unidos, de acordo com o *site fare free public transport*.

Schlindwein e Andrade (2015) destacam a cidade de Tallinn, na Estônia, pois foi a primeira capital do mundo a implementar um sistema de tarifa zero no transporte coletivo, a partir de 2013. Tallinn é um grande centro urbano, com uma população de 430 mil habitantes. Entre os principais objetivos estava reduzir o congestionamento, além de amenizar os impactos ambientais e os problemas para a saúde humana. E o uso de transporte coletivo aumentou cerca de 20%, seguido de diminuição proporcional no uso de automóveis.

Com as manifestações populares pela gratuidade do transporte público coletivo, o vale-transporte social está se tornando realidade em várias cidades do Brasil, onde parcela da população já adquiriu esse direito. Uma das conquistas mais comuns é a gratuidade no transporte escolar para alunos de escola pública, seguidos dos portadores de deficiências motoras.

Mas há outros segmentos da população que estão adquirindo esse direito, como os desempregados da cidade de São Paulo e do Rio de Janeiro, por tempo determinado. No Estado do Piauí, os pacientes em tratamento contra o câncer conquistaram o transporte gratuito a partir de maio de 2016. No Rio Grande do Norte, a população de 10 municípios de baixa renda da região metropolitana conquistou esse direito para ter acesso aos serviços públicos considerados essenciais na capital.

Atualmente no Brasil, 16 cidades possuem a tarifa zero, de acordo com o levantamento das informações sobre os municípios que dispõem desse benefício, através de sites de busca eletrônica no mês de abril de 2017, sendo os dados confirmados por meio dos sites oficiais das prefeituras e de ligações telefônicas. A Tabela 1 contempla as cidades brasileiras que possuem Tarifa Zero, constando o número da população estimada para 2016 (IBGE), a extensão do município e a data que passou a vigorar o transporte gratuito para toda a população.

Tabela 1 - Cidade, Estado, número de habitantes, extensão territorial do município e data de adoção da Tarifa Zero

Nº	Cidade	Estado	Nº de habitantes	Extensão (km²)	Data início
01	Abaeté	MG	23.574	1.817,067	1997
02	Agudos	SP	36.704	966,708	2003
03	Anicuns	GO	21.614	979,230	2014
04	Aruanã	GO	8.945	3.050,306	2008
05	Eusébio	CE	51.913	79,005	2010
06	Faxinal	PR	17.233	715,943	2001
07	Itatiaiuçu	MG	10.882	295,145	2013
08	Ivaiporã	PR	32.715	431,502	2001
09	Maricá*	RJ	149.876	362,569	2013
10	Monte Carmelo	MG	48.096	1.343,035	1994
11	Muzambinho	MG	21.021	409,948	2011
12	Pitanga	PR	32.215	1.663,747	2012
13	Porto Real	RJ	18.552	50,779	2012
14	Potirendaba	SP	16.857	342,492	1998
15	Silva Jardim	RJ	21.279	937,547	2014
16	Tijucas do Sul	PR	16.161	671,889	2015
17	Wenceslau Braz	PR	19.852	397,916	2009

Fonte: Elaborado pela autora.

*O município de Maricá possui algumas linhas gratuitas.

A escolha da cidade de Monte Carmelo para esta pesquisa foi devida ao fato de ser pioneira no Brasil, muito antes das manifestações populares que ocorreram em 2013 em todo o país em prol da “Tarifa Zero”.

3 METODOLOGIA

Neste capítulo, descrevem-se os procedimentos metodológicos que fundamentam esta pesquisa, dividida nos seguintes tópicos: tipo, abordagem e método de pesquisa; unidade de análise e sujeitos da pesquisa; técnica da coleta de dados; e técnica de análise e tratamento dos dados.

3.1 Tipo, abordagem e método da pesquisa

O tipo de pesquisa adotado é a descritiva, que faz uso da observação, do registro e da análise dos fatos ou fenômenos, sem a intenção de interferir neles. Busca descobrir como os fenômenos ocorrem e sua regularidade e suas motivações. Tem como objetivo conhecer novos fenômenos nos aspectos social, político e econômico da vida, tanto individual quanto coletiva (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2002). Pretendeu-se descrever o processo de implantação do transporte gratuito na cidade de Monte Carmelo, MG, através da análise documental e de entrevistas com os atores responsáveis pela tomada de decisão.

Este estudo é caracterizado como qualitativo. A abordagem qualitativa diz respeito às qualidades e características não numéricas da coleta de dados e da sua análise (COLLIS; HUSSEY, 2005). Segundo Creswell (2010), a abordagem qualitativa é uma forma em que os pesquisadores têm a possibilidade de interpretar o que enxergam, ouvem e entendem, a partir de situações inerentes às suas origens, histórias, contextos e entendimentos anteriores. De acordo com Godoy (2006), considera-se o ambiente natural como fonte direta de estudo e pesquisa e o pesquisador, como instrumento fundamental na coleta e análise dos dados, pois, à medida que esse processo vai acontecendo, ele pode ir explorando pontos adicionais de discussão.

Nesse contexto, a abordagem qualitativa buscou aprofundar o conhecimento sobre processo de implantação do transporte gratuito, através de análise documental e de entrevistas não estruturadas com os atores que fizeram parte da discussão até a efetivação de sua implementação.

O método escolhido foi o estudo de caso, com a possibilidade de estudar o fenômeno *in loco*, de maneira mais profunda e sob a percepção dos sujeitos envolvidos no fenômeno (BOGDAN; BIKLEIN, 1994). O método em profundidade é ideal para o objetivo proposto neste estudo, uma vez que a intenção foi identificar como surgiu a demanda do transporte coletivo na cidade e como esse tema entrou em pauta na agenda da política pública municipal até sua implantação.

3.2 Unidade de análise e sujeitos da pesquisa

Para Godoy (2006), definir a unidade de análise é impor limites à pesquisa, delimitando, assim, o que realmente interessa ao pesquisador. Para Collis e Hussey (2005), a unidade de análise é um tipo de caso ao qual as variáveis ou fenômenos em estudo se referem e do qual se coletam e analisam os dados.

Nesta pesquisa, a unidade de análise foi o sistema de transporte público do município de Monte Carmelo, MG, e os sujeitos da pesquisa, de acordo com Vergara (2014), são aqueles que fornecem os dados, neste caso específico os gestores municipais, os vereadores, a sociedade civil e os empresários ligados ao transporte e que se envolveram nas discussões até a implantação do transporte coletivo gratuito no município em 1994.

O procedimento amostral utilizado foi o *snowball*, também chamado de *snowball sampling* (BIERNACKI; WALDORF, 1981). Essa técnica é conhecida no Brasil como “Amostragem em Bola de Neve”, ou “Bola de Neve” ou, ainda, “Cadeia de Informantes” (PENROD *et al.*, 2003). Trata-se de uma forma de amostra não probabilística utilizada em pesquisas sociais, em que os participantes iniciais de um estudo indicam novos participantes que, por sua vez, apontam novos participantes e assim sucessivamente até que seja alcançado o objetivo proposto (GOODMAN, 1961).

A primeira entrevista foi com o prefeito na época da implantação do transporte coletivo gratuito em Monte Carmelo, sendo previamente agendada com o participante, gravada e transcrita posteriormente. A partir dessa entrevista, foi

possível identificar os demais atores envolvidos na implantação da Tarifa Zero, assim como as documentações pertinentes.

Foram realizadas 18 entrevistas, sendo uma com o prefeito e o secretário de Educação, uma com 11 vereadores e três funcionários da prefeitura, uma com um consultor especialista em transporte e outra com um deputado estadual. Todos esses atores tiveram participação no processo de implantação do transporte público gratuito no município mineiro de Monte Carmelo.

3.3 Técnica da coleta de dados

Para o desenvolvimento deste estudo, foi utilizada a técnica de coleta de dados através de entrevistas não estruturadas e pesquisa documental.

A entrevista, de acordo com Rosa e Arnoldi (2006), é uma das técnicas de coleta de dados consideradas como uma forma racional de conduta do pesquisador, previamente estabelecida, para dirigir com eficácia um conteúdo sistemático de conhecimentos e da maneira mais completa possível. Ribeiro (2008) trata a entrevista como a técnica mais pertinente quando o pesquisador quer obter informações a respeito do seu objeto e permite conhecer sobre atitudes, sentimentos e valores subjacentes ao comportamento do entrevistado, o que significa que se pode ir além das descrições das ações, incorporando novas fontes para a interpretação dos resultados pelos próprios entrevistadores.

Nesta pesquisa, por ser um evento acontecido há 24 anos, foi utilizada a entrevista em foco, em que não foram formuladas perguntas abertas, apenas listado um conjunto de tópicos que deveria explorar. As perguntas foram feitas à medida que a conversa foi avançando, a fim de conseguir o maior número de informações possíveis através do resgate de memória. Nessa perspectiva, a reconstrução da memória dos atores envolvidos no processo de implantação do transporte gratuito foi possível através dos depoimentos orais, juntamente com o cotejo com documentos dos arquivos da Prefeitura Municipal e da Câmara Municipal de Monte Carmelo que tratam do mesmo recorte de estudo.

Segundo Bravo (1991), a pesquisa documental são todas as realizações produzidas pelo homem que se mostram como indícios de sua ação e podem revelar suas ideias, opiniões e formas de atuar e viver. Neste estudo, a pesquisa foi confirmada em documentos produzidos tanto do Poder Legislativo quanto do Poder Executivo do município de Monte Carmelo, MG, referentes às discussões até a implementação do transporte coletivo gratuito. Na pesquisa foram examinados Leis, Portarias, Decretos, Atas da Câmara Municipal e fotos do acervo pessoal do prefeito de 1994, Dr. Gilson Brandão Vieira.

3.4 Técnica de análise e tratamento dos dados

As entrevistas foram tabuladas e interpretadas por meio do método de análise de conteúdo proposto por Bardin (1977). Para essa autora, a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que visa obter informações dos conteúdos das mensagens dos sujeitos. Para Collis e Hussey (2005), é um método formal para análise dos dados qualitativos, em que há a análise de documentos e outras formas de comunicação. A análise foi baseada no conteúdo das entrevistas e nos documentos produzidos à época da implantação do transporte coletivo gratuito em Monte Carmelo.

Segundo Bardin (1977), análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que visa obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, os indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção dessas mensagens. A análise de conteúdo compreende três etapas, a saber: a) a pré-análise, que é a seleção do material e a definição dos procedimentos a serem seguidos; b) a exploração do material, que é a implementação de tais procedimentos; e c) o tratamento e interpretação dos dados que se referem à geração de inferências e aos resultados da investigação.

Para analisar os documentos, estes foram estudados de forma minuciosa, em que o pesquisador descreveu e interpretou o conteúdo das mensagens, buscando dar respostas à problemática que motivou a pesquisa e, assim, contribuir com a

produção de conhecimento teórico relevante. A análise de conteúdo é para Bravo (1991) e Triviños (1987) a técnica mais elaborada e de maior prestígio no campo da observação documental e constitui meio para estudar as comunicações entre os homens, enfatizando o conteúdo das mensagens por eles emitidas.

Depois de realizadas as entrevistas e da análise da documentação encontrada em Monte Carmelo sobre o processo de implantação do transporte coletivo gratuito, foi possível explorar o assunto e aprofundá-lo, descrever o processo e fluxos, compreender o passado, analisar, discutir e detalhar os fenômenos ocorridos de acordo com o objetivo desta pesquisa, os quais são apresentados no capítulo subsequente.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

Neste capítulo, inicialmente, apresenta-se a cidade de Monte Carmelo, MG. Na sequência, analisam-se qualitativamente os dados coletados, tendo por base os objetivos específicos propostos, a fim de contemplar o objetivo geral do estudo, que é descrever e analisar o processo de implantação do transporte coletivo gratuito no município, conforme o ciclo de políticas públicas com os seguintes itens: o surgimento na agenda do transporte coletivo público no município de Monte Carmelo; a fase de formulação e a tomada de decisão quanto ao transporte coletivo público; e a implementação do transporte coletivo público e a “tarifa zero”.

4.1 A Cidade de Monte Carmelo

Monte Carmelo é a maior produtora de cerâmica vermelha, com certificação, da América Latina, isso sem falar no melhor café do mundo, na sua bacia leiteira e uma das grandes produtoras de pimenta do Brasil. (ALERTA GERAL, 2008)

Monte Carmelo é um município de Minas Gerais que pertence à mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba. Segundo estimativa do IBGE, em 2016 sua população era de 48.096 habitantes e sua extensão territorial, 1.343,035 km². Sua densidade demográfica era de 34,08 habitantes por km², com 87,61% morando na zona urbana e 12,39% na zona rural. A principal atividade econômica da cidade é a produção de telhas, tijolos e artefatos cerâmicos, destacando-se também a fabricação de condimentos de pimenta e a produção de café com grãos de altíssima qualidade.

Ribeiro e Márques (2012) mostram, na Tabela 2, o Perfil Socioeconômico do Município, publicado em 2006 pela Prefeitura Municipal, bem como a população ocupada por setores econômicos.

Tabela 2 – Relação população/setores da economia

Setor	Número de pessoas
Agropecuário, extração vegetal e pesca	5.208
Industrial	5.197
Comércio de mercadorias	3.483
Serviços	6.670
Total	20.558

Fonte: RIBEIRO; MÁRQUES, 2012.

O setor cerâmico de Monte Carmelo iniciou-se em 1932 com a fabricação de telhas e tijolos. Gontijo (2007) relata que o município forneceu esses materiais em grande escala para a construção de Brasília, na década de 1950. E a partir de 1970, com o fomento do Sistema Financeiro da Habitação, contribuiu para o aquecimento da economia local, configurando-se já nos anos de 1990 como um centro de maior produtor de telhas da América Latina. Monte Carmelo ficou conhecida como a Capital Nacional da Telha e a Cidade das Chaminés.

De acordo com a Associação dos Ceramistas de Monte Carmelo (ACEMC), em 2000 as indústrias de cerâmica vermelha representavam importante marco na economia local. Das 69 indústrias credenciadas na prefeitura, 49 eram de fabricação de cerâmica e geravam em torno de 4.000 empregos diretos. Esses dados indicam que as indústrias cerâmicas representavam em torno de 71% das indústrias do município e cerca de 10% da população era de trabalhadores ceramistas, visto que o município nesse período possuía 42.000 habitantes (SILVA, 2001, p. 14-15).

Além da indústria de cerâmica que se tornou referência na produção de telhas vermelhas no Brasil e na América Latina na década de 1990, o café inseriu-se no contexto da economia do município de Monte Carmelo, passando a se destacar por sua qualidade e levando o município a conquistar importantes prêmios no setor (MARIANO, 2010).

De acordo com Mariano (2010), de 1970 até o final da década de 1990 houve um período de crescimento e desenvolvimento. Em 2001, aconteceu a denominada “crise da lenha” (matéria-prima usada como combustível de queima nos fornos das

cerâmicas), e com ela vieram as determinações para o cumprimento da legislação pertinente à extração da argila, o que ocasionou o fechamento de várias empresas.

Mariano (2010) relatou que o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Cerâmicas de Monte Carmelo foi fundado em 1990 e regularizado em 1993, sendo o Huender Franco Dias o seu primeiro presidente. Nesse período, iniciaram-se as reivindicações, em que os trabalhadores começaram a fazer greves em busca de seus direitos, e os empresários ceramistas, em contrapartida, despediram todos os trabalhadores que pertenciam à Diretoria do Sindicato. Inclusive, segundo relato do Huender, para justificar esse medo alguns patrões faziam lista com os nomes dos trabalhadores que eram mais atuantes nas ações do Sindicato; em uma das convenções dos trabalhadores, um gerente participou da reunião e depois demitiu todos os trabalhadores que estavam presentes nesse evento.

Em outra passagem de seu estudo, essa autora mostrou, através de uma discussão ocorrida na Câmara Municipal de Monte Carmelo, que não há hegemonia entre os que defendem a classe trabalhadora e os que defendem os donos do capital, o que evidencia algumas formas de luta e de resistência em relação à exploração sofrida pelos trabalhadores ceramistas. Em resposta à atuação do Sindicato, que solicitava ao Ministério do Trabalho a regularização dos trabalhadores das cerâmicas, dos 4.000 trabalhadores, 3.000 trabalhavam de forma irregular; o vereador Edson Montes Mundim fez a seguinte fala na Câmara: “as deficiências da lei trabalhista protegem muito os empregados e que deveriam olhar um pouco mais para os empregadores” (ATA DA CÂMARA MUNICIPAL, 21/09/1999).

O foco deste estudo é a análise do processo de implantação do transporte coletivo gratuito em Monte Carmelo. E tanto Huender Franco Dias, fundador do Sindicato, quanto Edson Montes Mundim, citado anteriormente, eram vereadores eleitos da 12ª Legislatura de 1993-1996, época da implantação do transporte coletivo na cidade (ANEXO A).

Em relação à economia do município, os maiores contribuintes do ICMS em 2009 eram as empresas ligadas à produção da cerâmica e de café, responsáveis pela

movimentação financeira do município, assim como a criação de postos de trabalho direta e indiretamente (MARIANO, 2010). De acordo com Ribeiro (2012), a economia da cidade está atualmente bastante mudada e diversificada. No setor agropecuário, predominam a plantação de café, soja e feijão e a criação de bovinos, suínos e avicultura. O município possui grande relevância no setor bancário e de comércio, além de oferecer a toda a região ensino superior em várias áreas.

De acordo com o IBGE de 2016, o PIB *per capita* era de R\$23.348,49, ocupando o 132º lugar entre os 853 municípios do Estado. O salário médio dos trabalhadores formais era de 1,8 salário mínimo, ocupando a 242ª posição no Estado. Em relação ao território e ao ambiente, o município apresenta 89,2% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, o que o coloca na 81ª posição entre as 853 cidades mineiras; e 20,9% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio), ocupando a 430ª posição entre os 853 municípios mineiros.

4.2 O surgimento na agenda do transporte coletivo público no município de Monte Carmelo

Neste item e nos seguintes, buscou-se descrever e analisar os relatos dos entrevistados sobre o processo de implementação do transporte público gratuito no município de Monte Carmelo, baseado no modelo do ciclo de políticas públicas de Jann e Wegrich (2007).

A primeira entrevista foi com o prefeito da época (Dr. Gilson Brandão Vieira) da implantação do transporte coletivo gratuito. A partir dessa entrevista, foi possível identificar os demais atores envolvidos nessa iniciativa, assim como as documentações pertinentes. Foram realizadas 18 entrevistas, sendo uma com o prefeito, uma com o secretário de Educação, 11 com vereadores (ANEXO A), três com funcionários da prefeitura, uma com um consultor especialista em transporte e uma com um deputado estadual.

Concomitantemente com esses relatos serão expostos os documentos produzidos tanto pelo Poder Executivo quanto pelo Poder Legislativo, demonstrando como a política pública foi desenvolvida, assim como a legalização, formalização e comprovação dos atos. Meny e Thoenig (1992) entendem que a implementação de uma política pública gera atos e efeitos de um marco normativo.

O processo de urbanização no município de Monte Carmelo seguiu o contexto nacional. Segundo Vasconcelos (2011) e Barbosa e Silva (2013), este fenômeno iniciou-se na década de 1960, intensificando-se na década seguinte, quando a população urbana começou a superar a população rural, conforme mostrado na TAB. 3. Esse crescimento populacional foi marcado pela expansão da periferia, o que dificultou o acesso ao centro da cidade. A migração das pessoas do campo para os centros urbanos foi devida ao fato de elas irem em busca de trabalho e melhores condições de vida; no caso específico de Monte Carmelo, essa procura foi na indústria de cerâmica e na colheita manual de café. Silva (2001) retratou que várias famílias vieram para a cidade mais em busca da subsistência, apesar de muitas delas terem continuado a trabalhar no campo como “boias-frias”, ou trabalhadores temporários da colheita de café. Entretanto, a maioria dessas pessoas serviu para formar o contingente de mão de obra para a indústria da cerâmica, que naquele momento estava em expansão.

Tabela 3 – População residente no município de Monte Carmelo

Anos	Urbana	%	Rural	%	Total
1960	11.847	43,11	15.631	56,89	27.478
1970	13.439	65,80	6.978	34,20	20.417
1980	21.650	80,60	5.224	19,40	26.874
1991	29.532	85,00	5.173	14,90	34.705
2000	38.229	87,10	5.665	12,90	43.894

Fonte: IBGE, 2009.

Na história do serviço de transporte coletivo urbano no município de Monte Carmelo, de acordo com uma pesquisa documental, foi possível constatar que ela se iniciou

formalmente com a sanção da Lei Municipal nº 1.063, de 28 de janeiro de 1983, que regulamentou a concessão de 10 anos para uma empresa privada do Sr. Manuel Ferraz Rodrigues. De acordo com essa lei, a empresa já estava nesse ramo no município há dois anos e competia à prefeitura a fiscalização dos serviços prestados, assim como apurar reclamações e conceder aumento de tarifa (ANEXO B). Esse direito de concessão terminou em janeiro de 1993.

Essa lei evidencia como era simples até então o sistema de mobilidade no município, pois em 10 anos somente um ônibus de propriedade privada atendia a população. Contudo, quando terminou o prazo de concessão em janeiro de 1993, segundo o Dr. Gilson, um ônibus não era suficiente para satisfazer a demanda das necessidades dos cidadãos do município. Silva (2001) e Mariano (2010) relatam que da década de 1970 até o final da década de 1990 foi um período de crescimento e desenvolvimento de Monte Carmelo graças à expansão da indústria cerâmica.

O coordenador de Transportes da cidade mencionou que outras empresas de ônibus tentaram operar no município prestando o serviço de transporte coletivo quando terminou a concessão do Sr. Manuel em 1993:

Houve duas ou três tentativas de empresas de transporte coletivo anteriormente, elas colocavam os ônibus na rua sem nenhum projeto real, sem muitos critérios, não obedecia a rotas, horários, etc. Quando as empresas começavam a operar no vermelho, ou, melhor, não tinham lucros, iam embora. Aí o pessoal não confiava, ficando uma carência de transporte na cidade. (coordenador de Transportes)

Essa fala do coordenador de Transportes inferência a necessidade do transporte coletivo no município, mas ao mesmo tempo fornece indícios de que os maiores usuários desse transporte seriam os trabalhadores das cerâmicas, pois a grande circulação de pessoas seria somente no horário de “pico”, fora desse intervalo não havia demanda suficiente para gerar lucro às empresas que tentaram prestar o serviço de transporte coletivo.

A gestão do prefeito Dr. Gilson Brandão Vieira foi no período de 1º/01/1993 a 31/12/1996. De acordo com ele, a demanda iniciou-se:

Fizemos um levantamento da situação da educação, dos programas sociais, segurança, habitação e detectamos que o índice de matrículas escolares estava muito defasado no período noturno, pois existiam vagas, mas não tinha alunos. Em conversa com o Secretário da Educação informou que devido à topografia da cidade, que é em forma de elipse, a população dos bairros mais distantes não tinham como vir para o centro da cidade estudar, pois as aulas terminavam por volta das 23 horas, assim impossibilitando de retornarem para as suas casas em segurança, pois a única opção era a pé ou de bicicleta. (Prefeito Dr. Gilson)

Segundo o Dr. Gilson, quando iniciou o seu mandato havia somente um coletivo que circulava na cidade e cobrava tarifa. Foi detectado também um percentual muito grande de pessoas que usavam bicicletas tanto para ir à escola como ao trabalho não por opção, pois esse era o único meio de transporte. Portanto, a motivação inicial de implantar o transporte urbano coletivo era para beneficiar o estudante noturno, ou seja, os adultos que trabalhavam durante o dia. Outro fator relevante nesse período foi que Monte Carmelo era considerada a “Capital das Telhas”, pois havia mais de 30 indústrias de cerâmica instaladas no município e não havia transporte coletivo para levar seus trabalhadores até as fábricas, o que dificultava o deslocamento e afetava a qualidade de vida desses funcionários

Mariano (2010) retratou a precariedade dos locais de trabalho e a exploração dos trabalhadores nas indústrias de cerâmicas de Monte Carmelo, bem como mostrou, através de vários trechos de depoimentos dos empregados ceramistas, como esse trabalho é pesado e penoso:

[...] a rotinha nossa ali tem horário de almoço certinho, o serviço assim é muito pesado.

Aqui emprega muita gente, direto tá precisando de gente, às vezes a pessoa num fica porque o serviço é muito pesado, serviço de cerâmica é muito pesado, por isso que troca muito de funcionário.

[...] mais o serviço é pesado demais, chega em casa cê nun que é nada, é complicado.

Lá o serviço é muito pesado, então o pessoal sai muito porque não aguenta.

De fato, com o relato de um vereador desse período, uma das principais demandas do transporte coletivo foi por causa dos trabalhadores das cerâmicas, que à época eram em torno de 30 fábricas e que, em média, empregavam 150 funcionários. Esses operários enfrentavam problemas de deslocamento, principalmente na hora do

almoço, por isso tinham que levar marmitta e comer comida fria – os chamados “boia-frias”. O transporte iria permitir que eles almoçassem em casa.

Outro fator também lembrado por alguns vereadores e pelo coordenador de Transportes foi de que, nesse período, a cidade também recebia cerca de 1.000 a 1.500 trabalhadores para a colheita manual de café, cuja produção é sazonal, ocorrendo de julho a dezembro. Mariano (2010) ressaltou a importância dessa *commodity* agrícola na economia do município de Monte Carmelo.

No primeiro momento, de acordo com esses relatos do prefeito e vereadores, verificou-se a necessidade de um transporte coletivo urbano. Segundo Mendonça (2017), o reconhecimento dos problemas públicos que precisavam ser solucionados imediatamente ganha espaço na agenda governamental. Em entrevista com os vereadores, um deles mencionou a necessidade do transporte para atender os trabalhadores das cerâmicas que, ao mesmo tempo, poderiam ser inseridos no ensino noturno. Os demais vereadores relataram que a demanda do transporte coletivo no município veio da expansão da periferia da cidade e estava ligada à principal economia do município, que são as indústrias de cerâmica.

Em relação ao transporte coletivo, a Lei nº 7.418/85 criou o vale-transporte, que foi regulamentado pelo Decreto nº 95.247/87, tornando obrigatório ao empregador, seja pessoa física ou jurídica, fornecer ao empregado com carteira de trabalho assinada o vale para utilização efetiva em despesas com deslocamento da residência-trabalho-residência, através do sistema de transporte coletivo. Portanto, as indústrias de cerâmica também entrariam nesse contexto. Com a fundação do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Cerâmicas de Monte Carmelo em 1990, pode-se inferir que possivelmente o vale-transporte seria uma de suas demandas de reivindicações de locomoção para esses operários.

A identificação do problema público consiste na percepção dos temas entendidos como relevantes (SECCHI, 2010). A necessidade da população advinda da expansão da periferia, aliada à privação do acesso aos serviços de transporte coletivo, afetando as atividades básicas, principalmente do trabalho, pode ser inserida tam-

bém no interesse dos empresários da cerâmica em solucionar o problema de deslocamento de seus funcionários. Esse fato, juntamente com a Educação noturna, levou à necessidade do poder público municipal de Monte Carmelo de colocar esse assunto em pauta na agenda de suas prioridades. A formação dessa agenda, de acordo com Secchi (2006), é um conjunto de problemas ou temas entendidos como relevantes.

Essa percepção vai ao encontro da de Cobb e Elder (1983), que citam três condições para que um problema entre na agenda política. Quanto à condição de atenção, diferentes atores já mencionavam essa necessidade, assim como os cidadãos, através de seus representantes legais (vereadores) e do Poder Executivo. Na condição de resolubilidade, esta foi detectada como necessária e factível tanto pelo Poder Executivo quanto pelo Poder Legislativo. Na condição de competência, o Poder Executivo e o Poder Legislativo assumiram-na como responsabilidade pública (COBB; ELDER, 1983).

4.3 A fase de formulação e a tomada de decisão quanto ao transporte coletivo público

Diante da aceitação do problema na agenda, de acordo com o Dr. Gilson, ele iniciou discussão com os seus assessores e o pessoal do Departamento de Transporte e da Administração. Nesse momento, já era consenso que a melhor opção seria a prestação do serviço diretamente pela prefeitura e não através de concessão, devido aos problemas ocasionados pelas empresas, que começavam a operar sem nenhum critério de rotas e horários e, da mesma forma, deixavam de prestar o serviço quando não obtinham o lucro que esperavam, deixando à população à deriva.

Conforme relato de alguns vereadores, a demanda veio do Executivo, mas por ser uma cidade pequena, conforme dados do IBGE (2009), por volta de 34.705 habitantes em 1991, o Executivo e o Legislativo estavam em constantes reuniões, tanto formal quanto informalmente. O vereador líder do prefeito na Câmara trabalhava junto com o prefeito no mesmo hospital, portanto tinha convívio diário. Alguns vereadores também mencionaram esse assunto nas constantes conversas e reuniões infor-

mais do Executivo com o Legislativo. Esses encontros casuais e informais são bem típicos de cidades pequenas interioranas, mas pode-se inferir que tais contatos não acontecem somente na esfera do Legislativo e do Executivo, mas também com os empresários do setor ceramista da cidade.

A Gestão do Dr. Gilson iniciou-se em janeiro de 1993 e na elaboração do orçamento do município para o ano seguinte, sendo possível constatar através da Lei nº 1.560, de 4 de janeiro de 1994, a previsão orçamentária para o Departamento de Transporte bem superior à do ano anterior (ANEXO C). Na reunião da Câmara de 29/03/1994 foi aprovado o Plano Plurianual de Investimentos para o quadriênio 1994-1997, incluindo a aquisição de ônibus para o transporte coletivo (ANEXO D).

A Lei Orçamentária e o Plano Plurianual comprovam que a tomada de decisão de que a prefeitura iria prestar o serviço de transporte coletivo ocorreu no ano 1993. Como essa decisão onera o orçamento do município, ela tem que constar na previsão orçamentária ou serem abertos créditos suplementares. De acordo com Matias Pereira (2003), o orçamento público apresenta-se como forma de restringir e disciplinar o grau de arbítrio do governante, e cabe ao Legislativo o controle das ações governamentais, visto que essas instâncias possuem prerrogativas para cobrar tributos dos cidadãos.

A fase de formulação, conforme Secchi (2010), é o momento de apresentar as soluções para o problema já definidas na agenda. Pode ser subdividida em seleção e análise, conforme Meny e Thoenig (1992), em que esta consiste em procurar alternativas para o problema e aquela é o processo de reduzir as opções em uma dentro da viabilidade econômica.

Conforme o relato do coordenador de Transportes:

Dr. Gilson me convidou para montar um projeto, nesta época eu tomava conta do transporte do setor de obras. Então comecei a viajar para as cidades do entorno, para ganhar experiência neste sentido, para ver como funcionava, trazia mapas, conversava com engenheiros, me preparei por volta de três meses antes da implantação do transporte coletivo.

De acordo com Dunn (1993), que conceitua o processo de formulação de alternativas, este pode ser feito com o suporte de três técnicas: projetivas, preditivas e conjunturais. Em Monte Carmelo foi usada a técnica projetiva, pois o coordenador de Transportes mencionou que fez várias visitas a outros municípios para conhecer o seu sistema de transporte coletivo e trouxe mapas e dados, conversava com engenheiros sobre a viabilidade do projeto de implantação desse sistema em Monte Carmelo, dando respaldo ao Executivo na tomada de decisão.

4.4 A implementação do transporte coletivo público e a “tarifa zero”

Depois de formulada a política de transporte coletivo, inicia-se o momento da sua implementação, mediante conversa com os órgãos competentes sobre os mecanismos de fazê-la. Este momento, segundo Viana (1996), se dá em um espaço administrativo, concebido como um processo e convertido em ações. Sua implementação é a execução ou o cumprimento de uma política pública.

No Poder Legislativo, poucos foram os registros vinculados ao transporte coletivo. No dia 02/08/1994, vários vereadores fizeram requisição de ônibus para o transporte coletivo (ANEXO E), e há relatos de que no dia 13/08/1994 a prefeitura já havia comprado a frota de ônibus destinada a essa finalidade (ANEXO F).

“houve requisição de ônibus de diversos vereadores para o transporte coletivo” (ANEXO E)

“Moções de nº 057/94 do Vereador Ildac Soares, de A poio ao Executivo Municipal, pela aquisição de frota destinada ao transporte coletivo” (ANEXO F).

De acordo com o Dr. Gilson, primeiramente foi feito um levantamento, chegando-se à conclusão de que seis ônibus eram suficientes para atender a todos os bairros da cidade, os quais começariam a circular bem cedo até a noite. No entanto, segundo o coordenador de Transportes, a princípio a prefeitura adquiriu cinco ônibus – no ANEXO G constam as cinco Notas de Empenho com a respectiva confirmação do pagamento pela Prefeitura de Monte Carmelo. A prefeitura contratou 11 motoristas para prestar serviços no Departamento de Transporte Coletivo Urbano a partir de 14/09/1994, conforme relato a seguir e portarias do ANEXO H:

A princípio compraram cinco ônibus, sendo quatro para os coletivos e um escolar. Dos quatro ônibus para o transporte coletivo, tínhamos três linhas, ficando um ônibus de reserva. Depois adquiriu mais um ônibus, mas foi também para o escolar. Os ônibus começaram a rodar no dia 19 de setembro de 1994. Então, compramos o ônibus e colocamos para operar, nesta fase experimental foi gratuito a fim de verificarmos a demanda. Criamos uma central específica dos coletivos urbanos na rodoviária. (coordenador de Transportes)

Até esse momento do processo de implantação do transporte coletivo público transcorreu a partir da tomada de decisão para a implantação dessa política, houve a aquisição da frota de ônibus e a contratação dos motoristas. A seguir, os relatos do prefeito e do coordenador de Transportes de como chegaram à gratuidade do transporte:

Fizemos o levantamento de cobrar uma pequena tarifa e de não cobrar nada. Na época verificamos que ficava em torno de 1% do orçamento do município, era praticamente insignificante comparado com os benefícios e devido o custo da cobrança desta tarifa, então, não tinha o porquê cobrar, pois o transporte poderia atender não só os estudantes noturnos, mas também os trabalhadores, dona de casa, os estudantes diurnos e a população em geral. (prefeito)

A princípio a ideia era cobrar, a gratuidade começou por um acidente, a realidade tem que ser dita! Não estava programada inicialmente a gratuidade, a população queria um transporte coletivo confiável, com rotas e horários definidos, e a prefeitura era a única que tinha condições de fazer isto. (coordenador de Transportes)

Neste momento entramos em contato com o Maurício Pena, ele era especialista em transporte e foi Secretário de Transporte em Uberlândia. Foi o Maurício que nos alertou, por ser prefeitura, ente público, não poderia receber dinheiro assim a esmo, teria que criar uma Autarquia Municipal para cobrar esta tarifa. A partir desta informação, fizemos uma planilha de custos e chegamos à conclusão que nós iríamos gastar mais cobrando do que de graça, olha para você ver o paradoxo: Se você cobrasse hoje, por exemplo, R\$2,00 de tarifa, você iria gastar R\$2,50 para ter a estrutura da Autarquia, pois precisaria de vários funcionários para operar. Verificamos também na planilha de custos e constatamos que não chegava a 1% do valor da arrecadação do município, ou seja, muito mais barato dar o transporte de graça. (coordenador de Transportes)

Em contato com Maurício Pena, especialista em transporte contratado pela prefeitura, ele confirma as informações anteriores, dizendo que fez um estudo após a chegada dos ônibus e confirmou que o projeto inicial traçado estava correto e alertou o prefeito de que a forma de cobrar uma tarifa seria através da criação de uma Autarquia Municipal.

Para efeito da legalização do transporte coletivo público, foi enviado pelo Poder Executivo, no dia 18 de novembro de 1994, o Projeto de Lei nº 1.683/94, que dispõe sobre a criação do Sistema de Transporte de Passageiros por Ônibus Urbano no município de Monte Carmelo, MG (ANEXO I). Esse Projeto-Lei foi acompanhado da Mensagem 30/94 do prefeito com a devida justificativa, mencionando que os ônus decorrentes da manutenção do serviço de transporte seriam suportados pelo próprio usuário de maneira indireta, mediante o pagamento de impostos (ANEXO J).

IV – Considerando que o ônus decorrentes da manutenção deste serviço serão suportados pelo usuário de maneira indireta através de pagamento de seus impostos (ANEXO J)

No dia 28 de novembro de 1994, a Comissão de Orçamento, Finanças e Tomada de Contas da Câmara emitiu um Parecer com três questionamentos ao Executivo (ANEXO K):

a) o transporte será gratuito ou não?;

b) se for cobrada tarifa do usuário, quais os critérios que serão adotados e respectivos valores?; e

c) qual a planilha de custos mensal da manutenção do transporte para o município?

Em pesquisa realizada nos arquivos da Câmara não foi localizado nenhum documento com a resposta do Executivo. Em entrevista com dois vereadores membros dessa Comissão, eles disseram não recordarem se a resposta do Executivo foi em ofício ou pelo líder do prefeito na Câmara. O vereador presidente da Câmara nesse período explica:

Quando vem um Projeto Lei do Executivo que irá beneficiar a população, o vereador normalmente vai aprovar, pode vir alguma emenda. A Câmara não pode implantar nada que gera despesa para o Município, este projeto tem que vir do executivo mesmo. O executivo que sabe o impacto no orçamento, de onde vai sair o recurso. A partir do momento que o executivo envia um projeto para a câmara e que principalmente beneficia uma população de baixa renda, a câmara por unanimidade não vai se opor a um projeto deste. A participação popular era bastante nessa época, tanto de estudantes como de moradores de bairros, a população não era apática. Uma das reivindica-

ções dos estudantes era o transporte para as universidades, a reivindicação de coletivos já era antiga, mas não houve um movimento solicitando a gratuidade e sim o coletivo.

Os questionamentos da Câmara foram em relação ao impacto da gratuidade, e depois de implantado é muito difícil de reverter. A discussão gerada foi em torno da sustentabilidade e continuidade da prestação do serviço de transporte gratuito. Tinha a preocupação, mas com muito cuidado para não ir contra ao benefício social gerado.

O primeiro momento veio à implantação do transporte coletivo, a gratuidade veio com o levantamento dos custos. O executivo e o legislativo sempre estavam caminhando juntos nas discussões, verificamos a viabilidade e ponderamos, que uma vez implantado fica praticamente irreversível. Conversamos sobre os critérios a ser adotados. Deixamos na lei a possibilidade de prefeitos futuros de cobrar tarifa, mas sabendo que seria muito difícil, mas a lei deixou esta prerrogativa e todos os vereadores votaram a favor do projeto.

Quando foi perguntado aos vereadores entrevistados sobre as discussões em torno da implantação do transporte coletivo gratuito no município, a maioria disse que não se lembrava, pois já se passaram 24 anos. Algo que todos confirmaram foi que esse projeto veio do Executivo e todos votaram a favor. Porém, um dos vereadores recordou que em 1994 era ano eleitoral para deputados e governador e ele mencionou os interesses políticos dessa implantação:

Isto foi implantado rápido assim porque tinha interesse de candidatos a deputados da região de trazer um projeto para Monte Carmelo, se não me engano, foi o Deputado Federal Raul Belém (falecido) que trouxe este projeto para cá, natural de “Araguari”, Secretário de Estado, tinha uma boa votação nesta região, tinha um bom trânsito aqui com todo mundo, acho que ele apresentou este tipo de projeto e deve ter tido na época participação do governo estadual na compra da frota e a prefeitura tinha que fazer a contrapartida. Se eu não me engano foi o Raul Belém que trouxe esta ideia e deu apoio para a sua implantação e agilizar este processo. Monte Carmelo era uma cidade industrializada, com o tempo as cerâmicas foram acabando, mas na época era uma cidade diferente porque tinha um polo industrial e isto iria beneficiar muito a população trabalhadora. Os trabalhadores da cerâmica iam poder estudar à noite, então tinha o objetivo de trazer este pessoal para a escola também. Pelo que recordo não houve nenhum impedimento para este projeto, a Câmara inteira aprovou. Não houve participação popular neste projeto, teve outro Deputado Ajalmar José da Silva deu muito apoio, que é do partido do Dr. Gilson na época. Eu era do partido de oposição, no caso de projeto social eu nunca fui contra.

O relato do vereador citado mostra a importância do polo cerâmico na época para a economia da cidade, tanto que um dos propósitos do transporte coletivo foi beneficiar o deslocamento dos trabalhadores da cerâmica e também para que eles pudessem estudar à noite. E a gratuidade do transporte nesse caso seria boa para todos:

para os Poderes Executivo e Legislativo, que estariam beneficiando a população em geral; para a classe trabalhadora, que teria à sua disposição o transporte coletivo, gratuito; e para os empresários das cerâmicas, que estariam atendendo aos seus interesses objetivos, pois não precisariam arcar com o ônus do vale-transporte e, além disso, seus operários estariam mais satisfeitos e descansados para a execução de suas tarefas laborais.

Em conversa com Ajalmar José da Silva, que era deputado estadual nesse período e estava tentando a reeleição, ele disse que deu apoio político a essa iniciativa, mas a ideia foi do Dr. Gilson. Informou também que não houve nenhuma ajuda financeira do Estado para aquisição dos veículos e que o recurso foi do município de Monte Carmelo.

Ainda com relação à discussão e votação do projeto na Câmara, um vereador da época mencionou:

Todos os vereadores votaram a favor. Mas quem iria contra a um projeto que iria beneficiar toda a população? Aliás, muitos vereadores iriam disputar as próximas eleições, então, mesmo se tivesse opinião contrária, não votaria contra.

De acordo com Subirats (1989), o Estado tem-se tornado um ator social dotado de uma dimensão mais específica, que se relaciona com outros protagonistas sociais na tomada de decisão. A implantação do transporte coletivo gratuito em Monte Carmelo corrobora essa ótica, mostrando que houve vários atores relevantes envolvidos, como os Poderes Executivo e, Legislativo e grupos de interesse da época formados por empresários das indústrias cerâmicas, pois estariam contribuindo para atender a seus interesses objetivos, que seriam transferir o ônus do vale-transporte, além de propiciarem o deslocamento e a melhoria da qualidade de vida de seus funcionários; partidos políticos; e cidadãos, através de seus representantes legais e participação nas reuniões da Câmara.

Na reunião da Câmara do dia 13/12/1994 foi discutido o Projeto-Lei nº 1.683/94, que cria o sistema de transporte de passageiros por ônibus urbano. Uma das considerações mencionadas foi de que os ônibus não iriam trafegar aos domingos, dias esses

reservados para a realização de manutenções – um vereador discordou do fato de o ônibus não rodar aos domingos; foi mencionado também que era pensamento do prefeito de não cobrar nenhuma taxa. Todos os vereadores votaram a favor desse Projeto-Lei (ANEXO L).

O Projeto Lei nº 1683/94 foi colocado em discussão, o Vereador Edmar Afonso do Prado, em nome da Comissão instituída para o estudo e conversa com o Prefeito, à respeito, afirmou que em conversa com o Sr. Nivaldo, responsável pelo departamento de Transportes Coletivos, o mesmo disse que aos domingos os coletivos não trafegam porque estão sendo realizadas as manutenções. Disse ainda que é pensamento do Prefeito não cobrar nenhuma taxa. Afirmou ainda que os custos mensais não chegam a dez mil reais. O Vereador Claudionor Leocárdio Neto, disse ser a favor do Projeto, mas discordava da parada dos coletivos nos finais de semana, que a manutenção deveria ser realizada utilizando o rodízio dos ônibus. O Vereador Edson Montes Mundim lembrou também da necessidade de se fazer um seguro em relação a terceiros. Discutido e votado o Projeto foi aprovado com emenda (ANEXO L).

Após a aprovação da Câmara, foi publicada no dia seguinte a Lei nº 1.620, de 14 de dezembro de 1994, constando que o Poder Executivo baixaria o regulamento em até 60 dias. No seu artigo 2º consta que o regulamento iria disciplinar a operação do serviço, bem como fixar a tarifa a ser cobrada do usuário (ANEXO M). Portanto, a referida Lei deixou a prerrogativa de futuros prefeitos poderem cobrar tarifa pelo transporte público coletivo da cidade.

A formalização dessa lei foi através do Decreto nº 891/94, de 25 de janeiro de 1995, que regulamenta o Sistema Público de Transporte Coletivo de Passageiros no município de Monte Carmelo. Na página 2 desse regulamento consta que a tarifa é gratuita, de acordo com a lei aprovada pela Egrégia Câmara Municipal. No seu artigo décimo, menciona-se que não pagarão tarifas de transporte coletivo municipal todos os habitantes de Monte Carmelo, bem como os visitantes que aqui estiverem (ANEXO N).

A prestação de serviços e a concessão de benefícios, entre outras ações executadas pelo governo, seja federal, estadual ou municipal, dependem do orçamento público.

É através desse orçamento que os governantes estimam o que vão arrecadar e como deverão gastar os recursos públicos advindos dos impostos pagos pela sociedade.

De acordo com a fala do prefeito a respeito do orçamento gasto na implantação do transporte coletivo:

Todo o recurso utilizado para a compra dos ônibus e sua implantação foi próprio da prefeitura, assim como para a manutenção, contratação de motoristas. Fizemos com recursos próprios sem aumento de nenhum imposto, pois o custo do transporte era em torno de 1% do orçamento do município.

O contador da Prefeitura de Monte Carmelo informou em entrevista, que em 1994, os ônibus foram comprados com recursos próprios da prefeitura. Questionado se o Art. 14 da Lei de Diretrizes orçamentárias foi emenda dos vereadores, ele respondeu negativamente, pois na época não havia Controladoria do Município e o Setor Financeiro, preocupado com o orçamento, elaborou esse artigo para manter o equilíbrio das contas do município. Segundo o contador, as dotações orçamentárias eram feitas por ele e seus colegas do Setor de Contabilidade, que juntos formulavam a Lei Orçamentária e a enviavam para aprovação na Câmara.

Nas Leis n^{os} 1.610/94 e 1.696/95 de Diretrizes orçamentárias do município de Monte Carmelo, artigo 14, constava:

Art. 14 – Fica vedada a destinação de recursos para acréscimo da frota de veículos, salvo nos casos de absoluta e comprovada necessidade do serviço que se destina.

Segundo o coordenador de Transportes, após definirem que o transporte seria gratuito, houve algumas alterações no projeto inicial:

No início, o projeto era para rodar de domingo a domingo até às 23 horas, mas quando colocamos a gratuidade, começou a encolher, tiramos o domingo e feriados “fortes” e aos sábados ia até às 18 horas. Começamos a ser bem objetivos, de acordo com a demanda. Por exemplo, nós não tínhamos demanda das 09 – 11 horas da manhã, como o poder público está pagando, temos que ser eficientes com os gastos. Era bem planejado, não saía do controle da manutenção.

A central do transporte coletivo ficava na rodoviária, curioso foi que na época tinha um imigrante vindo do Paraná para trabalhar nas lavouras de café,

Eu vi o imigrante no orelhão e falava: “Oh! Vem pra cá! Traz a Maria, o João, o José, aqui tem ônibus de graça, a água é boa e o povo é muito bom”.

De acordo com as considerações feitas pelo coordenador de Transportes e os horários de funcionamento dos ônibus, há fortes indícios de que o transporte coletivo gratuito teve grande influência dos empresários do setor ceramista, uma vez que os coletivos circulavam para levar seus funcionários para o trabalho, para o almoço e, à noite, para a escola. Fora desses horários, os ônibus não funcionavam para atender à demanda dos demais cidadãos do município, que igualmente a todos os outros também pagavam indiretamente por esse serviço, por intermédio do recolhimento de impostos.

Este estudo tem por foco a análise de políticas públicas, cuja avaliação, conforme Jann e Wegrich (2007), compreende a fase de verificar se os resultados pretendidos foram alcançados. De acordo com Sabatier (1983), os efeitos de uma política pública são tangíveis apenas após 10 anos de sua implementação. Monte Carmelo possui a gratuidade do transporte coletivo há 24 anos.

Um fato mencionado por todos os entrevistados foi:

Todos sabiam que um benefício social depois de fornecido, dificilmente alguém conseguiria acabar.

A FIG. 7 mostra a chegada dos cinco ônibus em Monte Carmelo, em setembro de 1994; na FIG. 8, tem-se a foto do ônibus na sua central, na rodoviária; e a FIG. 9 ilustra a utilização dos coletivos pela população.

Figura 7 – Chegada dos ônibus em Monte Carmelo, em 09/1994



Fonte: Arquivo pessoal do Dr. Gilson Brandão Vieira.

Figura 8 – Transporte coletivo gratuito na rodoviária



Fonte: Arquivo pessoal do Dr. Gilson Brandão Vieira.

Figura 9 – Transporte coletivo gratuito sendo utilizado pela população



Fonte: Arquivo pessoal do Dr. Gilson Brandão Vieira.

Houve pouca alteração do transporte público gratuito no município de Monte Carmelo ao longo dos 24 anos de sua existência. Na época foram criadas três linhas, com quatro ônibus, sendo um de reserva. Hoje, o município possui quatro linhas, ficando dois de reserva. Os ônibus somente circulam no horário de “pico” definido pelas rotas, assim como foi no início de sua operação (ANEXO O). Aos sábados, os coletivos circulam até as 13 horas, não operando aos domingos e feriados. No período de férias escolares, de 20/12 a 05/02, os ônibus param para manutenção e férias dos motoristas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, procurou-se analisar o processo de implantação de uma política pública ligada à gratuidade do transporte coletivo, em contribuição à discussão ligada à mobilidade urbana e à sua inserção no artigo 6º da Constituição Federal como novo direito social.

Inicialmente, verificou-se que a demanda do transporte coletivo aconteceu conforme a expansão da periferia e o aumento da população urbana. O transporte coletivo tornou-se essencial para deslocamento em atendimento às necessidades básicas relacionadas, principalmente, ao trabalho. Essa demanda aumentou a partir da década de 1970 e se intensificou na década de 1990, marcada pelo crescimento e desenvolvimento do município. Em Monte Carmelo, sua economia nesse período girava em torno das cerâmicas e da colheita manual do café.

Uma das evidências dessa necessidade do transporte coletivo foi o nível baixo de matrículas no período noturno de adultos aliado ao interesse em alfabetizar adultos operários das indústrias da cerâmica, de forma a torná-los mais funcionais. Conforme relato do Secretário de Educação da época, com a implantação do transporte coletivo houve acréscimo de 28% nas matrículas escolares para o período noturno.

Outro fator foi que existia somente um coletivo que prestava o serviço de transporte público até o final da concessão em janeiro de 1993, o que naquele momento não estava mais sendo suficiente para o atendimento da população. De fato, na época outras empresas tentaram fornecer esse serviço, mas foi por um pequeno período de tempo e sem obedecerem a rotas e horários e, por não obterem o lucro esperado, paravam de operar. Conforme relatou o coordenador de Transportes, era evidente a necessidade do transporte coletivo no município, mas ao mesmo tempo com fortes indícios de que os maiores usuários seriam os trabalhadores das cerâmicas, visto que a grande circulação de pessoas seria somente no horário de “pico”, pois fora desse intervalo não havia demanda suficiente para gerar lucro às empresas que tentaram prestar o serviço de transporte coletivo em Monte Carmelo. Foi constatado

então, segundo relatos dos entrevistados, que a prefeitura era a única que poderia fornecer um serviço de transporte adequado à população.

Considerando que em 1990 foi criado o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Cerâmicas de Monte Carmelo, pode-se inferir que seria uma de suas demandas de reivindicações o vale-transporte para os seus trabalhadores filiados. No entanto, a Lei nº 7.418/85, regulamentada em 1987, já havia tornado obrigatório ao empregador fornecer esse benefício ao empregado com carteira de trabalho assinada para sua utilização efetiva em despesas com deslocamento da residência-trabalho-residência, através do sistema de transporte coletivo.

No primeiro momento, a intenção era cobrar tarifa, mas como o custo para essa cobrança era superior ao de não cobrar, uma vez que para cobrar a tarifa teria que ser criada uma autarquia municipal que precisaria de infraestrutura e funcionários, concluiu-se pela gratuidade, que seria mais oportuno e eficiente para a Administração Pública. De fato, o transporte coletivo de Monte Carmelo é bem peculiar, pois havia demanda somente em certos horários para atender à classe trabalhadora, o que, portanto, não era capaz de gerar lucro nem para uma concessionária nem para a prefeitura, tanto que no início a intenção do prefeito era cobrar a tarifa. Assim, somente após estudos é que se decidiu pela gratuidade, concluiu-se que a gratuidade foi a relação custo-benefício.

Pode-se concluir, através da entrevista a um vereador, a importância do polo cerâmico na época para a economia da cidade, tanto que um dos propósitos do transporte coletivo é beneficiar o deslocamento dos trabalhadores da cerâmica e também para que eles pudessem estudar à noite. A gratuidade do transporte nesse caso seria boa para todos: para os Poderes Executivo e Legislativo, que estariam beneficiando a população em geral; para a classe trabalhadora, que teria à sua disposição o transporte coletivo, além do mais, gratuito; e para os empresários das cerâmicas, o que estaria atendendo aos seus interesses objetivos, pois não precisariam arcar com o ônus do vale-transporte a seus trabalhadores, que, além disso, estariam mais satisfeitos e descansados para a realização de suas tarefas laborais.

Conforme observado nas entrevistas, a discussão sobre a demanda do transporte coletivo se deu, principalmente, com o Executivo e o Legislativo, mas, de acordo com os relatos dos entrevistados, já era uma demanda antiga da população. Outro fato que deve ser considerado é a interação entre os atores, uma vez que, por se tratar de um município de pequeno porte, esses personagens estão em constantes interações, tanto formal quanto informalmente. Esse fato é bem típico de cidades pequenas de interior, onde autoridades municipais se encontram casual e informalmente, podendo-se inferir também que esses contatos não acontecem somente na esfera do Legislativo e do Executivo, mas também com os empresários do setor ceramista da cidade.

Pela descrição das entrevistas e do histórico decisório, pode-se afirmar que foram muitos os desafios. Após o término da concessão em janeiro de 1993, a prefeitura resolveu prestar os serviços de transporte coletivo diretamente aos usuários do que abriu uma nova concessão. A partir desse momento, a Administração Municipal adquiriu os ônibus, contratou motoristas e colocou os coletivos em operação. Depois foi a vez da formalização do ato, mediante o envio do Projeto de Lei para a Câmara, que propôs algumas emendas. Finalmente, veio a edição da Lei do Transporte Coletivo de Monte Carmelo, em 14 de dezembro de 1994. E a legalização da sua gratuidade ocorreu pela regulamentação da Lei em 25 de janeiro de 1995.

Quando verificado o Plano Plurianual do período de 1994 a 1997 votado pela Câmara, percebeu-se que a implantação do transporte coletivo já havia sido planejada pelo governo municipal, pois já constava no orçamento a aquisição de ônibus nesse período.

Os resultados desta pesquisa auxiliaram na expansão da compreensão do tema Transporte Coletivo Gratuito em Monte Carmelo na esfera de políticas públicas, pois demonstraram, através dos depoimentos do prefeito e do coordenador de Transportes, que a decisão em torno da gratuidade do serviço do transporte coletivo foi baseada nos custos dessa operação. Mas há fortes indícios da influência dos empresários do setor ceramista na tomada dessa decisão, pois eles eram os

detentores do capital e do poder econômico do município, portanto os maiores responsáveis pelo PIB do município.

No aspecto acadêmico, conforme Rocha (2012), as questões ligadas ao transporte e à mobilidade urbana vêm no decorrer deste século tendo atenção especial na legislação e nas políticas públicas do país.

Segundo o conceito de Sabatier (1983) de que os efeitos de uma política pública são tangíveis apenas após 10 anos de sua implementação, conclui-se que Monte Carmelo, além de ser pioneira no país na criação do transporte coletivo gratuito, tem a sua política consolidada, levando-se em conta que esse serviço existe há 24 anos.

Apesar de a população carmelitana ter aumentado de aproximadamente 34.700 para 48.000 habitantes de 1994 a 2018, a situação do transporte coletivo gratuito permanece com poucas alterações. Podemos concluir também que, apesar da gratuidade ser para todos os usuários, o atendimento não é universal, não foi ao encontro à universalização dos direitos sociais como preconizaram Mello (2010), Sarmiento (2015), Costa e Alves (2017), pois os ônibus circulam somente em horários para atendimento dos trabalhadores, deixando a população à mercê somente dos horários previstos (de “pico”), não tendo à disposição para atendimento das necessidades básicas como saúde e lazer no horário de quem se necessita e nos finais de semana. Entretanto, em nenhum momento foram relatadas reivindicações de movimentos sociais ou qualquer outro grupo de interesse para aumentar os horários de funcionamento dos coletivos. Podemos concluir então que, apesar de não ser universal, o Transporte Coletivo Gratuito de Monte Carmelo atende às necessidades da sua população.

Atualmente, percebe-se que houve pouca alteração no transporte público gratuito no município de Monte Carmelo ao longo dos seus 24 anos de funcionamento. Na época foram criadas três linhas, com quatro ônibus, sendo um de reserva. Hoje, o município possui quatro linhas, com dois coletivos na reserva. Os ônibus somente circulam no horário de “pico” definido pelas rotas, assim como foi na época de sua implantação (ANEXO O). Aos sábados, os coletivos circulam até as 13 horas, não

operando aos domingos e feriados. No período de férias escolares de 20/12 a 05/02, os ônibus param para manutenção e férias dos motoristas.

Este estudo teve o intuito de apreender e compreender o processo de implantação do Transporte Coletivo Gratuito em Monte Carmelo, MG, tendo como inspiração as reivindicações dos movimentos sociais liderados pelo Movimento Passe Livre (MPL) e a “tarifa zero” como uma de suas bandeiras, ou seja, a gratuidade para toda a população da cidade baseada no direito de ir e vir. Portanto, o que podemos concluir nesta pesquisa é que não se pode generalizar uma política pública. Por exemplo, Monte Carmelo é uma cidade pequena do interior, que tem as suas características e necessidades peculiares, e o transporte coletivo gratuito foi estabelecido para atender à demanda de uma classe trabalhadora. Vale ressaltar que o município, no período da implantação desse sistema de transporte, possuía um polo industrial no setor de cerâmica que gerava impostos, sendo, assim, possível a prefeitura arcar com esse ônus.

Esta dissertação desde o seu título até aqui foi tratada como transporte gratuito, mas vale ressaltar que não existe a gratuidade, pois toda a população de Monte Carmelo paga através de seus impostos, o que pode ser considerado seria a “tarifa zero” para quem utiliza os ônibus coletivos. O ônus desta tarifa zero foi retrato por Whitaker (2011), Carvalho *et al.* (2013) e Scolari Filho (2014), onde apresentaram algumas possíveis fontes de financiamento do transporte coletivo, cuja finalidade é inclusão social.

Como fator limitante desta pesquisa, pode-se destacar o tempo ocorrido do evento, pois muitas pessoas não se recordam mais, além do fato de alguns atores que participaram da sua implantação terem falecido ou não estão em condições de saúde para serem entrevistados. Alguns documentos também não foram localizados, e as pessoas contatadas não sabiam informar se ainda existiam ou onde poderiam ser encontrados.

Por fim, esta dissertação teve como objetivo contribuir para as discussões sobre as políticas públicas voltadas para a análise da implantação do Transporte Coletivo

Gratuito. Entretanto, este estudo não esgota o assunto por absoluto. Para trabalhos futuros, recomenda-se verificar como se deu a implantação da gratuidade do transporte coletivo nas outras 15 cidades brasileiras, além do contexto internacional. Outro foco de pesquisa é avaliar a política pública desta natureza após a sua implantação.

REFERÊNCIAS

AFONSO DA SILVA, J. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

ALARCÓN, P. J. L.. O patrimônio genético humano e sua proteção na Constituição Federal de 1988. São Paulo: **Método**, 2004, p. 79.

ALEXY, R.. **Constitucionalismo Discursivo**. Organizador/Tradutor: Luís Afonso Heck. 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011, p. 98.

ALVES, C. L.; COSTA, R. C. P. Direito Fundamental ao Transporte: uma Análise a partir da Constitucionalização Simbólica e das Consequências Decorrentes da Fundamentalidade Do Direito. **Prima Facie-Direito, História e Política**, v. 16, n. 31, p. 01-42, 2017.

APPIO, E. **Teoria geral do Estado e da Constituição**. Curitiba: Juruá, 2005.

ARAÚJO, M. R. M. *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia e Sociedade**, v. 23, p. 574-582, 2011.

ARAUJO, L. A. D.; NUNES JÚNIOR, V. S.. **Curso de Direito Constitucional**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

ASSOCIAÇÃO DOS CERAMISTAS DE MONTE CARMELO - ACEMC. **Parque Cerâmico de Monte Carmelo**. Monte Carmelo, 2000.

AUGUSTIN, A. C.. Evolução da tarifa de ônibus e do custo do Evolução da tarifa de ônibus e do custo do transporte individual em Porto Alegre. **Indic. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 44, n. 1, p. 107-120, 2016.

BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília : **Ipea** : ITDP, 2016. 326 p.

BARBOSA, J. L., SILVA. J. S. As favelas como territórios de reinvenção da cidade. **Cadernos de Desenvolvimento Fluminense**, v. 01, p. 01-12, 2013.

BARDACH, E. **The Implementation Game: what happens after a bill becomes a law**. 2. ed. Cambridge: Mit. Press, 1977.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa, Portugal; 70. Ed., LDA, 1977.

BARTIK, T. J.; BINGHAM, R. D. **Can economic development programs be evaluated?** W. E. Upjohn Institute for Employment Research, 1995. (Staff Working Papers, n. 95-29).

BECKER, A. A. **Teoria Geral do Direito Tributário**. 3. Ed. São Paulo: Lejus, 1998, CDU 34:336.2.

BIERNACKI, P.; WALDORF, D. Snowball Sampling: Problems and techniques of Chain Referral Sampling. **Sociological Methods & Research**, vol. n. 2, p. 141-163, nov. 1981.

BOBBIO, N. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

BOGDAN, R.; BIKLEN, S. K. **Investigação qualitativa em educação**: uma introdução à teoria e aos métodos. Porto: Porto, 1994. 336 p.

BRASIL. Senado Federal. **Constituição da Republica Federativa do Brasil**. Brasília, DF.1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 25 jan. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Guia PlanMob**: caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2007.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. 2018.

BRASIL. Planalto. **Lei nº 10.257, de 10 de junho de 2001**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 09 out. 2016.

BRASIL. Planalto. **Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985**. Institui o vale-transporte e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7418.htm> . Acesso em: 12 fev. 2018.

BRASIL. Ministério da Casa Civil. **Lei no. 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em 09 out. 2016.

BRASIL. Planalto. **Lei 13.146, 6 de julho de 2015**. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm#art113>. Acesso em: 26 jan. 2017.

BRASIL. Planalto. **Lei 8.987, 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987compilada.htm>. Acesso em: 12 fev. 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana** (Curso). Brasília: 2006.

BRAVO, S. R. **Técnicas de investigação social**: Teoria e ejercicios. 7 ed. Ver. Madrid: Paraninfo, 1991.

CACCIA, L. S. **Mobilidade urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. 2015. 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2015.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Estatuto da Cidade**: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília: Câmara dos Deputados, 2005.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 2008. 123 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, 2008.

CARVALHO, C. H. R. Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil. **Ipea**. Textos para Discussão. Brasília, abril de 2016.

CARVALHO *et al.* **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Ipea. Nota Técnica n. 2, Brasília, julho de 2013.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CITIES. **Fare free public transport**. Site Disponível em: <https://farefreepublictransport.com/city/>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

COBB, R. W.; ELDER, C. D. **Participation in American politics**: the dynamics of agenda-building. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1983.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração**: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

COMPARATO, F. K.. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

COSTA, J. E; SANTOS, V. O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju e suas contradições. **Candeeiro**, v. 9, p. 77-83, 2006.

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Tradução Magda Lopes. 2. ed. Porto Alegre: ARTMED, 2010. 248p.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Frota 2016**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em: 25 abril 2018.

Dhakal, R. P. **Analysis of the implementation challenges of health sector decentralization policy in Nepal**. 2009. 249 f.. Dissertação (Doutorado em Filosofia da Saúde Pública) – Chulalongkorn University: Bangcoc, 2009.

DIÓGENES JÚNIOR, J. E. N. Gerações ou dimensões dos direitos fundamentais? **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF. 30 de jun. de 2012. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.3789&seo=1>. Acesso em: 08 fev. 2017.

DUNN, W. M. **Public policy analysis**: an introduction. 2. ed. Englewood Cliffs:Prentice-Hall, 1993.

EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES - **EMTA** Barometer 2011. Disponível em: <<http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_barometre_2011_final_dec_2012.pdf>>, acesso em: maio 2018.

FARIA, J. E. Os desafios do Judiciário. **Revista USP**. São Paulo, n. 21, p. 47-57: Coordenadoria de Comunicação Social (CCS) – USP, 1994.

FELTRAN, F. R. A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIX, n. 147, abr 2016.

FERNANDEZ, A. **Las Políticas Púlicas**. In: BADIA, M. C.(Org.) Manual de ciência política. 1. ed. Madrid: Tecnos, 1996. cap. 4.

FISHER, F.; FORESTIER, J. **The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning**. Durham: Duke University Press, 1993.

FREY, K. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**. Rio de Janeiro, n. 21, junho. 2000.

GODOY, A. S. **Estudo de caso qualitativo**. In: Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos. SILVA, A. B.; GODOI, C.K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R. (Org.). São Paulo: Saraiva, 2006.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960).

GONTIJO, C. C. **A Indústria Cerâmica Vermelha em Monte Carmelo – MG e o arranjo produtivo local**: uma alavanca para o desenvolvimento do setor. 2007. Monografia (Graduação em Administração). Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Fundação Carmelitana Mário Palmério. Monte Carmelo, 2007.

GOODMAN, L. **Snowball Sampling**. In: Annals of Mathematical Statistics, 32:148-170, 1961.

GRAU, E. R. **A ordem econômica na Constituição de 1988**: 11. Ed. 2003.

GREGORI, L. Tarifa zero em transporte é possível no Brasil. **EBC Agência Brasil**. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-01/tarifa-zero-e-possivel-no-brasil-diz-engenheiro-autor-da-proposta>. Acesso em: 20 fev. 2017.

GUEDES, A. Transporte gratuito é realidade em cidades brasileiras. **Jornal Estadão**. Entrevista em 14 de jun. 2013. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,transporte-gratuito-e-realidade-em-cidades-brasileiras,1042366>. Acesso em: 20 abr. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades**. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=317130&search=||infor%EF5es-completas>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

INSTITUO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A Nova Lei de Diretrizes Nacional da Mobilidade Urbana**. Ipea. Comunicado 128, 2012. 18 p.

INSTITUO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobilidade Urbana. O automóvel ainda é prioridade. **Ipea**. Ano 8. Ed. 67. 2011.

INSTITUTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. As cidades somos nós. 10 princípios para a mobilidade urbana. Junho de 2010. **ITDP**. Disponível em: <http://srv2.lemig.umontreal.ca/donnees/Projet%20Bresil/urbanisation/as-cidades-somos-nos.pdf>>. Acesso em: 06 abr. 2017.

INSTITUTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Vida e Morte de Rodovias Urbanas. **ITDP**. Abril 2013. 27 p. Disponível em: <http://www.itdpbrasil.org.br/attachments/article/130/vida%20e%20morte%20das%20rodovias%20urbanas.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

IURCONVITE, A. S. Os direitos fundamentais: suas dimensões e sua incidência na Constituição. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, X, n. 48, dez 2007.

JANN, W.; WEGRICH, K.. The theories of the policy cycle. In: FISHER, Frank; MILLER, G. J.; SIDNEY, M.. S. **Handbook of policy analysis: theory, and methods**. Boca Raton; Londres; Nova York: CRC Press, 2007.

Jornal Alerta Geral – ago. 2002 nº. 98, out. 2006, nº. 144, nov. 2008 n. 167- circulação mensal.

LACOUR, C. Méthodologie de recherche et théorisation des villes. In: LACOUR, C.; PUISSANT, S. (Eds.). **La métropolisation: croissance, diversité, fractures**. Paris: Anthropos, 1999. p. 63-113.

LASSWELL, H. D. **The decision process**: seven categories of functional analysis. University of Maryland, 1956.

MAJONE, G.; WILDAVSKY, A. **Implementation as Evolution**. In: Implemetation (3. ed.) Jeffrey L. Pressman and Aaron Wildavsky. Regents of the University of California. Berkeley: University of California Press. 1984.

MARIANO, C. A. M.; **História, Trabalho e Educação: um estudo sobre formação/qualificação dos trabalhadores da indústria de cerâmica em Monte Carmelo – MG.** 2010. 281 f. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Uberlândia. 2010.

MARICATO, E. **O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – Acompanhamento e análise.** Brasília. Ipea. 12. 2006.

MATIAS-PEREIRA, J. **Manual de Gestão Pública Contemporânea.** [S.l.], Atlas. 1. Ed., 2007.

MAZMANIAM, D. In: SABATIER, Paul. **Implementation and Public Policy.** Lanham, Ma: University Press of America, 1989.

MELLO, C. A. B. **Curso de direito administrativo.** 27. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2010.

MENDES, G. F.; BRANCO, P. G. G. **Curso de Direito Constitucional.** 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

MENY, I.; THOENIG, J. C. **Las políticas públicas.** Barcelona: Ariel, 1992.

MORAES, A. **Direito Constitucional.** 17. ed. São Paulo. Atlas, 2004.

MOURÃO, P. A. L. Contexto Histórico da Evolução dos Direitos Sociais. **Procuradoria Geral do INSS**, v. 7, p. 1, 2013.

NOGUEIRA, F. **Transporte coletivo gratuito ganha novos ônibus em Monte Carmelo.** Entrevista em 27 de abr. 2014. AMVAP. Disponível em: <<http://www.amvapmg.org.br/1/transporte-coletivo-gratuito-ganha-novos-onibus-em-monte-carmelo/>>. Acesso em: 20 abr.2017.

PAULO, V.; ALEXANDRINO, M. **Direito Constitucional Descomplicado.** 15. ed. Atualizada. Método. Rio de Janeiro. 2016.

PENROD, J.; *et al.*. A discussion of chain referral as a method of sampling hard-to-reach populations. **Journal of Transcultural nursing**, v. 4, n. .2, april, 2003. 100-107p.

PERO, V.; MIHESSEN, V.. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, 2013. Disponível em: <<http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/71/186>>. Acesso em: 07 jan. 2017.

PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Economia Contemporânea**, v. 19, n. 3, p. 366-402, set-dez/2015.

PERUZZO, C.M. K. Movimentos sociais, redes virtuais e mídia alternativa no junho em que "o gigante acordou"(?). **Matrizes**, São Paulo, ano 7, n.2, Jul./Dez., 2013. p 73-93.

PESCHANSKI, J. A. **Motivos econômicos pelo transporte público gratuito**. TarifaZero.org. 2013, p. 01. Disponível em: <<http://www.tarifazero.org>>. Acesso em 12 de fev. de 2017.

PINHEIRO, M. C. B. A Constituição de Weimar e os direitos fundamentais sociais: a preponderância da Constituição da República Alemã de 1919 na inauguração do constitucionalismo social à luz da Constituição Mexicana de 1917. **Informação Legislativa**, Brasília, DF, ano 43, n. 169, p. 101-125, jan./mar. 2006.

PINSON, G. **Les systèmes métropolitains intègres**: processus et scénarios. Paris: Datar, 2011. Das systèmes spatiaux em prospective: territoires 2040, n. 4.

POCHMANN, M.; AMORIM, R. **Atlas da exclusão social no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2004.

POMAR, M. **Tarifa Zero! A realidade possível**. TarifaZero.org. 2013. Disponível em: <<http://tarifazero.org/category/blogs/pomar/>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

PORTAL G1. **Região dos Lagos**. g1.com. Disponível em: <http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2016/10/onibus-gratuitos-de-marica-rj-param-de-rodar-de-novo-apos-decisao-judicial.html>. Acesso em: 25 abr. 2017.

PREFEITURA DE MARICA. **Notícias de 15 de abril de 2017**. Site oficial do município. Disponível em: <http://www.marica.rj.gov.br/2017/04/15/vermelhinhos-de-volta-a-partir-deste-sabado/>. Acesso em: 25 abr. 2017.

Rede Brasil Atual. **Tarifa Zero é realidade em 12 cidades brasileiras**. RBA. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2016/01/tarifa-zero-e-adotada-em-86-cidades-de-24-paises-no-brasil-sao-12-municipios-que-aboliram-a-cobranca-3066.html>>. Acesso em: 09 abr. 2017.

RESENDE, G. M. **Avaliação de políticas públicas no Brasil**: uma análise de seus impactos regionais. Rio de Janeiro: Ipea, 2014.

RIBEIRO, A. N. R; MÁRQUES, F. T. Recortes: Histórico/Social/Educacional da cidade de Monte Carmelo. **FUCAMP**, v.11, n.14, p. 62-83, 2012.

RIBEIRO, E. A. A perspectiva da entrevista na investigação qualitativa. **Evidência**. Araxá/MG, n. 04, p.129-148, maio de 2008.

ROCHA, M. A. B. F. Mobilidade Sustentável como desafio do milênio. **FAE**, Curitiba, v. 15, p. 42-51, jul/dez 2012.

ROSA, M. V. F. P. C.; ARNOLDI, M. A. G. C. **A entrevista na pesquisa qualitativa**: mecanismos para a validação dos resultados. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

- RUA, M. G. **Políticas públicas**. In: Maria das Graças Rua. 2. ed. reimp. Florianópolis. Departamento de Ciências da Administração. UFSC. 2012.
- SABAIER, P. A. Top-down and bottom-up approaches to implementation research: a critical analysis and suggested synthesis. **Jornal of Public Policy**, v. 6, n. 1, p. 21-48, 1986.
- SABATIER, P. A.; MAZMANIAN, Daniel. The implementation of public policy: a Framework for Analysis. **Policy Studies Journal**, vol. 8, p. 538-560. 1980.
- SABATIER, P. A; MAZMANIAN, D. **A. Policy Implementation**. The Encyclopedia of Policy Studies. New York, 1983.
- SARLET, I. W. **A eficácia dos direitos fundamentais**. Porto Alegre: Advogado. 2007.
- SARMENTO, D. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: “O caso Uber”. **Parecer normativo**, 2015, Rio de Janeiro-RJ. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 jun. 2017.
- SCALQUETTE, A. C. S. **Sistema constitucional das crises: os direitos fundamentais face a situações extremas**. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris. 2004.
- SCHLINDWEIN, A. L; ANDRADE, G. **Transporte Público sem Tarifa em Tallinn, na Estônia**. TarifaZero.org. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2015/01/20/transporte-publico-sem-tarifa-em-tallinn-na-estonia/>>. Acesso em: 10 abr. 2017.
- SCOLARI FILHO, E. R. Direito social ao transporte à tarifa zero. **Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 19, n. 4095, 17set.2014.
- SECCHI, L. **Agenda building in Brazilian municipalities: when and how citizens participate**. In: FRANZKE, J. (Org.) Making civil societies work. 1. ed. Postsdam: Universidade de Potsdam, 2006. p. 109-124.
- SECCHI, L. **Políticas Públicas: Conceitos, esquemas, casos práticos**. 2 ed. São Paulo: Cengage Learning. 2010; 2013.
- SILVA, P. R. **Cotidiano e Trabalho: trabalhadores ceramistas em Monte Carmelo/MG 1970/2000**. 2001. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Uberlândia: UFU, 2001.
- SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul/dez 2006, p. 20-45.
- STONE, D. A. **Policy, Paradox and Political Reason**. Glenview: Scott Foresman. 1988.

SUBIRATS, J. **Análises de políticas públicas y eficacia de la administración.** Madri: Inap, 1989.

TAGORE, M. R.; SIKDAR, P. K. **A new acessibility measure accounting mobility parameters.** The University of New South Wales, Sydney, Australia. 1995.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo. Atlas. 1987. 175p.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** Análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e mobilidade urbana.** In: Eduardo Alcântara de Vasconcellos, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, Rafael Henrique Moraes Pereira. Brasília, DF. CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011.

VELTZ, P. **Mondialisation, villes et territoires:** une économie d'archipel. 2. éd. Paris: Quadrige, 2014.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios em administração.** 15. ed. São Paulo: Atlas, 2014. 104 p.

VIANA, A. L. Abordagens metodológicas em políticas públicas. **Revista de Administração Pública** . Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, p. 5-43, 1996.

VIANNA, G. S. B. **Mobilidade Urbana no Brasil:** Uma Estimativa do Produto Perdido em trânsito. 2013. 50 p. Monografia de Bacharelado do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

VIANNA, G. S. B.; YOUNG, C. E.F. Em Busca do Tempo Perdido: Uma estimativa do produto perdido em trânsito no Brasil. **Revista de Economia Contemporânea**, v.19, n. 3, p. 403-416, set-dez/ 2015.

VIEIRA, A. **Uma Questão de Escolha.** Rede Nossa São Paulo. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/uma-questao-de-escolha-artigo-de-agostinho-vieira-para-o-economia-verde-de-o-globo>>. Acesso em 02 fev. 2017.

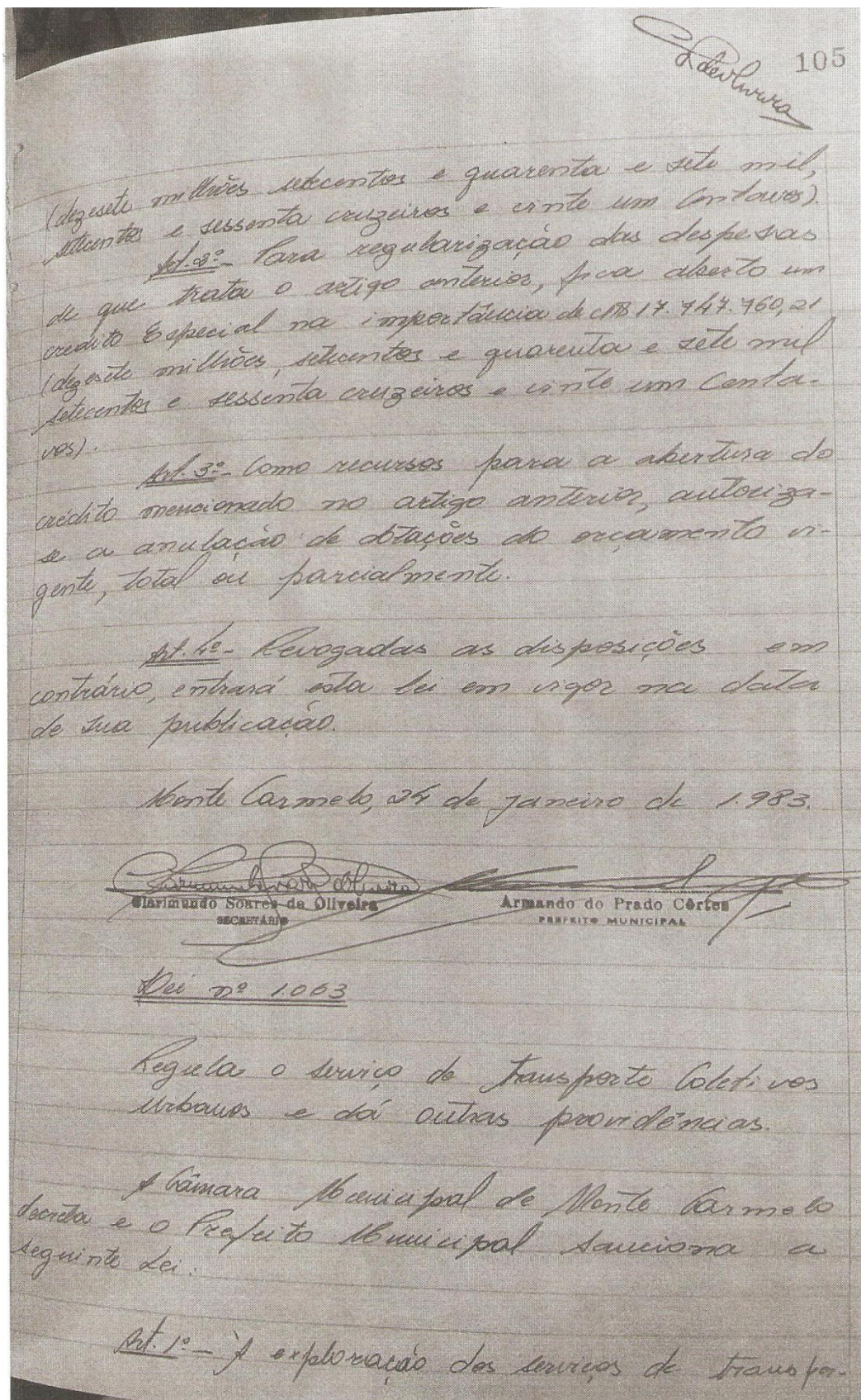
WHITAKER, C. **Procurando entender a tarifa zero.** TarifaZero.org. p. 02. Disponível em: <<http://www.tarifazero.org>>. Acesso em: 09 abri. 2017.

ANEXOS

ANEXO A	Vereadores eleitos de 1993-1996	98
ANEXO B	Lei nº 1063 de 28 de janeiro de 1983	99
ANEXO C	Lei 1.560, de 04/01/94 - Orçamento do município	102
ANEXO D	Ata de 29/03/94: aprovação do Plano Plurianual de 1994 a 1997	105
ANEXO E	Ata 02/08/94 – Requisição de ônibus	111
ANEXO F	Ata De 23/08/94 - Apoio pela compra da frota de ônibus	114
ANEXO G	Comprovante de aquisição dos ônibus	118
ANEXO H	Contratação de Motoristas	123
ANEXO I	Projeto Lei 1.683/94	134
ANEXO J	Mensagem do Prefeito à Câmara com a justificativa do Projeto Lei 1.683/94	136
ANEXO K	Parecer da Comissão sobre o Projeto Lei 1.683/94	138
ANEXO L	Ata 23/12/94 – Ata da aprovação do Projeto Lei 1.683/94	139
ANEXO M	Lei 1.620 de 14/12/94	144
ANEXO N	Decreto 891/94 de 25/01/95	145
ANEXO O	Itinerário dos ônibus	149

ANEXO A – Vereadores eleitos de 1993-1996

ANEXO B – Lei nº 1063 de 28 de janeiro de 1983



te coletivo de passageiros nos limites do município, depende de autorização expressa da Prefeitura Municipal e fica sujeito às disposições dessa lei.

Art. 2º Fica a Prefeitura Municipal de Monte Carmelo autorizada a conceder, pelo prazo de 10 (dez) anos, a exploração dos serviços de transportes coletivos, estabelecendo a interligação entre os diversos bairros da cidade, entre eles e o Centro Urbano.

§ Único - A concessão de que trata o presente artigo é concedida à firma individual de que é titular o sr. Manoel Ferraz Rodrigues, que vem prestando o serviço de modo eficiente e a contento há dois anos.

Art. 3º A concessionária, durante o período da concessão, deverá obedecer as seguintes exigências.

a) - Manter em serviço veículos em número suficiente para atender a demanda do público usuário, trazendo-os sempre em perfeito estado de conservação, segurança, higiene e conforto;

b) - Manter rigoroso controle sobre o atendimento ao público, que deverá ser tratado com urbanidade e cortesia, muito especialmente as gestantes, pessoas idosas e crianças;

c) - Manter atualizados os seguros obrigatórios de danos pessoais, dentro dos limites exigidos pela lei;

d) - Manter dentro de cada veículo, placa com as regras. É proibido fumar.

Art. 4.º - Compete à Prefeitura:

a) - Fiscalizar os honorários, honorários e
cobranças de tarifas;

b) - Apurar as reclamações do público u-
suário referentes aos serviços, chegadas ao seu
conhecimento;

c) - Prestar esclarecimentos ou informa-
ções sobre pedidos de novas linhas, quando
solicitadas;

d) - Conceder reajuste de tarifas, quando
requerido, após análises dos custos de trans-
porte.

Art. 5.º - A renovação do contrato de con-
cessão será pelo período mencionado no
art. 2.º, caso os serviços prestados sejam con-
siderados de boa qualidade.


Art. 6.º - O Contrato de concessão que será
exigido, para o presente caso, será assina-
do pelo Executivo.

Art. 7.º - O Contrato de concessão poderá ser
transferido total ou parcialmente, e virá a
a Prefeitura Municipal.

Art. 8.º - Esta Lei entrará em vigor na
data de sua publicação, revogadas as dis-
posições em contrário.

Monte Carmelo, 28 de Janeiro de 1983.


Armando Soares de Oliveira
SECRETÁRIO


Armando do Prado Cortes
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO C - Lei 1.560, de 04/01/94 - Orçamento do município



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

LEI Nº 1560, de 04 de janeiro de 1.994.

O povo do Município de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, por seus legítimos representantes na Câmara Municipal, APROVOU, e eu, em seu nome SANCIONO a seguinte Lei:

ARTIGO 1º - Fica aprovado o Orçamento do Município de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, Exercício financeiro de 1.994, discriminado pelos anexos desta Lei e que estima a Receita em Cr\$ 17.500.000.000,00 (dezessete bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros reais) e fixa a despesa em igual importância.

ARTIGO 2º - A Receita será realizada mediante arrecadação dos tributos, rendas e outras receitas na forma da legislação em vigor, observando o seguinte desdobramento:

1.0 - RECEITAS CORRENTES		
1.1 - Receita Tributária	Cr\$1.250.000.000,00	
1.3 - Receita Patrimonial	Cr\$2.400.000.000,00	
1.6 - Receita de Serviços	Cr\$ 100.000.000,00	
1.7 - Transferências Correntes .	Cr\$9.280.000.000,00	
1.9 - Outras Receitas Correntes.	<u>Cr\$ 850.000.000,00</u>	13.380.000.000,00
2.0 - RECEITAS DE CAPITAL		
2.1 - Operações de Crédito	Cr\$2.200.000.000,00	
2.2 - Alienação de Bens	Cr\$ 150.000.000,00	
2.4 - Transferências de Capital..	Cr\$ 820.000.000,00	
2.5 - Outras Receitas de Capital.	<u>Cr\$ 450.000.000,00</u>	<u>3.620.000.000,00</u>
		<u>17.500.000.000,00</u>

ARTIGO 3º - A Despesa será realizada de acordo com a programação estabelecida nos quadros anexos, distribuídos por Órgãos e Unidades Orçamentárias e ainda por função programática, conforme o seguinte desdobramento:

DESPESAS POR ÓRGÃO DO GOVERNO	
01 - Câmara Municipal	1.220.000.000,00
02 - Gabinete do Prefeito e Assessorias	1.430.000.000,00
03 - Secretaria Mun. da Paz., Administ. e Rec. Humanos	2.000.000.000,00
04 - Secretaria Mun. de Obras e Serv. Públicos	5.730.000.000,00
05 - Secretaria Mun. de Saúde	1.700.000.000,00



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

06 - Secretaria Mun. de Educação, Cult. Esporte Lazer...	4.550.000.000,00
07 - Secretaria Mun. de Planej. Desenv. Econômico	325.000.000,00
08 - Secretaria Mun. de Bem Estar e Ação Social	445.000.000,00
TOTAL DA DESPESA FIXADA	17.500.000.000,00

DESPESAS POR FUNÇÕES PROGRAMÁTICAS

01 - Legislativa	1.217.000.000,00
02 - Judiciária	134.700.000,00
03 - Administração e Planejamento	4.056.200.000,00
04 - Agricultura	88.300.000,00
05 - Comunicações	46.100.000,00
08 - Educação e Cultura	4.427.575.000,00
10 - Habitação e Urbanismo	2.566.000.000,00
11 - Indústria Comércio Serviços	103.900.000,00
13 - Saúde e Saneamento	3.125.600.000,00
15 - Assistência e Previdência	721.125.000,00
16 - Transportes	1.013.500.000,00
TOTAL DA DESPESA FIXADA	17.500.000.000,00

ARTIGO 4º - Durante a execução orçamentária, fica o Poder Executivo autorizado a abrir créditos suplementares até o limite de 40% (quarenta por cento) do orçamento da despesa fixada nesta Lei, nos termos do artigo 7º, ítem I da Lei Federal nº 4320/64, para reforçar dotações que se tornarem insuficientes podendo para tanto:

- anular parcial ou totalmente dotações orçamentárias, conforme disposto no ítem III, do parágrafo 1º do artigo 43, da Lei Federal nº 4320/64;
- Utilizar "Excesso de Arrecadação" apurado nos termos do parágrafo 3º do artigo 43, da Lei Federal 4320/64;
- Utilizar do Superavit Financeiro apurado no Balanço Patrimonial, do exercício anterior na forma do parágrafo 2º do artigo 43, da Lei Federal nº 4320/64.

ARTIGO 5º - Fica o Poder Executivo autorizado a realizar operações de crédito mediante Lei autorizativa, conforme o que dispõe o ítem III do artigo 167 da Constituição Federal.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

ARTIGO 6º - Revogadas as disposições em contrário, entrando em vigor esta Lei em 01 de janeiro de 1.994.

Mando, portanto, a todos a quem o conhecimento e execução desta Lei pertencer que a cumpram e a façam cumprir tão inteiramente como nela se contém.

Prefeitura Municipal de Monte Carmelo, 04 de janeiro de 1.994.

Dr. Gilson Bezandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

João Leith Silva
CHEFE DE GABINETE

ANEXO D - Ata de 29/03/94: aprovação do Plano Plurianual de 1994 a 1997

os ditos autos. Eu Gilberto Nazareno
 de, idêntico de Secretaria da Sub-
 com. Sala das Sessões, aos 29 de
 Março de 1994. *(Assinatura)*

(Assinatura)
(Assinatura)
(Assinatura)
(Assinatura)
(Assinatura)

Ata da 8ª Reunião Extraordinária
 da Câmara Municipal de Monte Car-
 melo, Segunda Versão Legislativa
 (1994)

Aos vinte e nove dias do mês de
 Março, do ano de mil novecentos
 e noventa e quatro, às 16 horas
 e 25 minutos, na sala das Ses-
 sões da Câmara Municipal de
 Monte Carmelo, Estado de Minas Ge-
 rais, reuniram-se, em sessão ex-
 traordinária, os senhores Vereadores
 Hermo Gelli. Havendo número regu-
 lar de execução do Plano Nacional e a sua
 adoção no Conselho Nacional, a se-

o presidente declarou abertos os trabalhos. Em seguida passa a distribuição das matérias constantes da pauta, discutindo-se o texto de secretaria, a leitura da Ata da reunião anterior, que após lida, discutida e aprovada é subscreta pelos Vereadores presentes. Determinou, em seguida, a leitura das correspondências expedidas e recebidas. Após, determinou a apresentação e votação das Emendas ao Plano Plurianual de Investimentos para o Triênio 1994/1996. Foram apresentadas as Emendas de números: 001 a 032, sendo repetida a Emenda 002, do Vereador Humberto Dias e a Emenda 005/94, retirada pelos Vereadores da Bancada Indígena. Apresentação de Emendas de subsunções para diversas Entidades, para o Exercício financeiro de 1995. (aprovadas). Projetos de leis em tramitação na Casa: Projeto nº 1.632, de 10/03/94, dos Vereadores Edmar Afonso, Avelar dos Cunha e Rafael Ferraz. Discutido, votado e aprovado por unanimidade, em 1ª discussão. Projeto nº 1.634, de 23/03/94, do Executivo, que converte Remuneração em URV. Solicitado regime de urgência (aprovado), discutido,

votado e aprovado por unanimi-
 dade, em 1ª, 2ª e 3ª discussões.
 Projeto de Resolução nº 003/94, de
 28/03/94, da Mesa Diretora, que
 atualiza a Remuneração dos
 Vereadores do Município de Mar-
 ité Carmelo e de outras municí-
 picas. Discutido, votado e apro-
 vado por maioria. Votaram con-
 trários os Vereadores Humberto Dias
 e Uivaldo D. A. Barbosa; declara-
 do, entretanto, que receberão normal-
 mente suas remunerações devido-
 mente atualizadas. Decreto Legislati-
 vo nº 012/94, de 28/03/94, da Mesa
 Diretora, que atualiza a Remun-
 eração do Prefeito, do Vice-Prefeito
 e de outras autoridades. Discuti-
 do, votado e aprovado por maio-
 ria. Votou contrário o Vereador
 Humberto Dias. Decreto Legislativo
 nº 10/94, do Vereador Maurício Duriz,
 que concede o Título de Cidadania
 ao Sr. Sérgio Teodoro Pena. Discu-
 tido, votado e aprovado por unani-
 midade. Decreto Legislativo nº
 011/94, de 28/03/94, do Vereador
 Amur Campos, concedendo o Título
 de Cidadania ao Sr. Tenente Cel. Uilson
 BPM. Discutido, votado e aprovado
 do por unanimidade. Projeto nº 1622/
 94, de 01/03/94, votado pelo Executivo.
 Enviado às comissões competentes

para as ideias pareceres. Indicações
 m^{os} 030, do Vereador Apolando Eu-
 nha; id. m^{os} 033 e 035/94, do Ve-
 reador Humberto Dias; id. m^{os} 036 e
 037/94, do Vereador Judson Rocha,
 e de m^{os} 034/94, do Vereador Edmar
 Prado e vários Vereadores (aprove-
 idos). Pedido de Prorrogativa m^{os}
 005/94, do Vereador Uvaldo S. A.
 Barbosa (aprovado); Moção m^{os} 007/94,
 de Apoio ao Sr. Sérgio Teodoro Lima,
 pelo loteação do terreno, tijolos e
 telhas para a construção da
 157^a Cia da PM; id. autêntica dos
 Vereadores Claudioner Secádio e
 Honorato Gonçalves; id. m^{os} 008/94,
 de Apoio ao Tenente Ademar Riter-
 ro de Moura, pelo empreiteira
 instalação da 157^a Cia da PM de
 m^{os} 009/94, id. autêntica dos Vere-
 adores Claudioner Secádio Neto e
 Honorato Gonçalves, de Apoio ao de-
 putado Adalmar Silva, pelo empreiteira
 instalação da 157^a Cia da PM;
 id. Vereadores Claudioner Secádio
 e Honorato Gonçalves; Moção m^{os} 010/94
 de Resar, pelo falecimento do Sr.
 Márcio Uega, id. autêntica do Ve-
 reador Guilherme Ghelli. Cumpri-
 da a finalidade da reunião
 e não havendo mais a
 tratar, o senhor Presidente, Vere-
 ader Maurício Lemos substituindo
 o Vereador Guilherme Ghelli, agradece.

idu a presença de todos, em
 especial a dos membros Vereadores,
 convocados para a próxima reunião
 emão; determinando que se levere a
 presente Ata e encerra os trabalhos.
 Em ~~de~~ Gilberto Nascimento,
 diretor de secretaria e
 substituição. Sala dos Sessões, aos
 29 de Março de 1994. A. MOÇÃO
 DE PEDIR AOS FAMILIARES DO SR. MARCO VIEIRA
 E DE ANDREA DA CÂMARA MUNICIPAL e NÃO
 COMO CONSTA NESTA ATA DE AUTORIA DO VED.
 Guilherme Otelli. Sala das Sessões, aos 29
 de março de 1994

~~Assinaturas~~
 Maurício Rocha Nunes
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~
~~Assinatura~~

Ata da 9ª Reunião ordinária da
 Câmara Municipal de Monte Carmelo.
 - 2ª (segunda) Sessão Legislativa
 Aos cinco dias do mês de Abril, do
 ano de mil novecentos e noventa e quatro,

PREFEITURA MUNICIPAL DE
MONTI CARMELO/MG

PLANO PLURIANUAL DE INVESTIMENTOS
PARA O QUADRIÊNIO 1994 a 1997

EXERCÍCIO
1994

SUBPROGRAMAS (Código/Descrição)	CÓDIGO/ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	QUANTIFICAÇÃO				ÁREA URBANA E RURAL	DISTRITO OU POVADO	TOTAL
			1994	1995	1996	1997			
SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E SERV. PÚBLICOS									
021 - Adm. Geral	Aquis. de MÓV equip. p/o Gabinete do secretário.....	Pc	06	-	02	01	-	-	09
	Aquis. de MÓV.e equip. p/o Depto Estradas Rurais e Log.Públicos	Pc	05	08	02	05	-	-	20
	Aquis. de MÓV.e equip. p/o Setor de Serviços gerais.....	Pc	05	12	06	05	-	-	28
	Aquis. de MÓV.e equip. p/o Depto de Engenharia de Obras.....	Pc	03	04	-	-	-	-	07
	Aquis. de Imóveis de interesse do Município e indenizações.....	Imóveis	02	01	03	03	-	-	09
	Aquis. de MÓV.e equip. p/o Depto de Transp. e Manut. de veículos.	Pc	03	-	04	05	-	-	12
	Aquis. de MÓV.e equip. p/a Oficina Mecânica e Carpintaria.....	Pc	20	25	-	30	-	-	75
137 - Radiodifusão	Aquis. de equip. de captação e Retransmissão de Sinais de TV...	Pc	03	01	-	-	-	-	04
325 - Limpeza Pública	Aquis. de equip. p/o setor de Limpeza Pub. e coletores de lixo	Pc	04	01	-	-	-	-	05
328 - Parques e Jardins	Aquis. de equip. p/o setor de Praças Parques e Jardins.....	Pc	02	01	-	-	-	-	03
532 - Term. Rodoviários	Aquis. de Móveis e equip. p/o Terminal Rod. de Passageiros....	Pc	05	05	10	-	-	-	20
534 - Estradas Vicinais	Aquis. de Máquinas, veículos e equip.p/estrad. Rurais e Logradouros Públicos.....	Veic/Máq.	03	02	-	04	-	-	09
571 - Serviço de Transporte Urbano	Aquis. de Veículo p/o Transporte Coletivo Municipal.....	Onibus	03	04	03	-	-	-	10
575 - Vias Urbanas	Aquis. de equip. de sinalização de trânsito.....	Pc	10	15	08	10	-	-	43
	Aquis. de Máquinas e veículos p/ setro de Vias Urbanas.....	Máq/Veic.	03	02	-	05	-	-	10
SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE									
021 - Adm. Geral	Aquis. de MÓV. e equip. p/o Gabinete do Secretário.....	Pc	02	04	-	-	-	-	06
428 - Assist. Médica e Sanitária	Aquis. de MÓV. e equip. p/o Depto Saúde, Controle e Avaliação.....	Pc	05	10	06	-	-	-	21
	Aquis. de equip. p/o setor de Odontologia.....	Pc	08	10	05	05	-	-	28
	Aquis. de equip. laborat. oftalmológico, ultras. Médico-Hospit. e Cirúrgico.....	Pc	10	12	10	05	-	-	37
430 - Vig. Sanitária	Aquis. de equip.p/o Setor de Vigilância Sanitária.....	Pc	08	05	04	03	-	-	20

10

ANEXO E – Ata 02/08/94 – Requisição de ônibus

80

Ata da 19ª Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Monte Carmelo, MG, 2ª Sessão Legislativa.

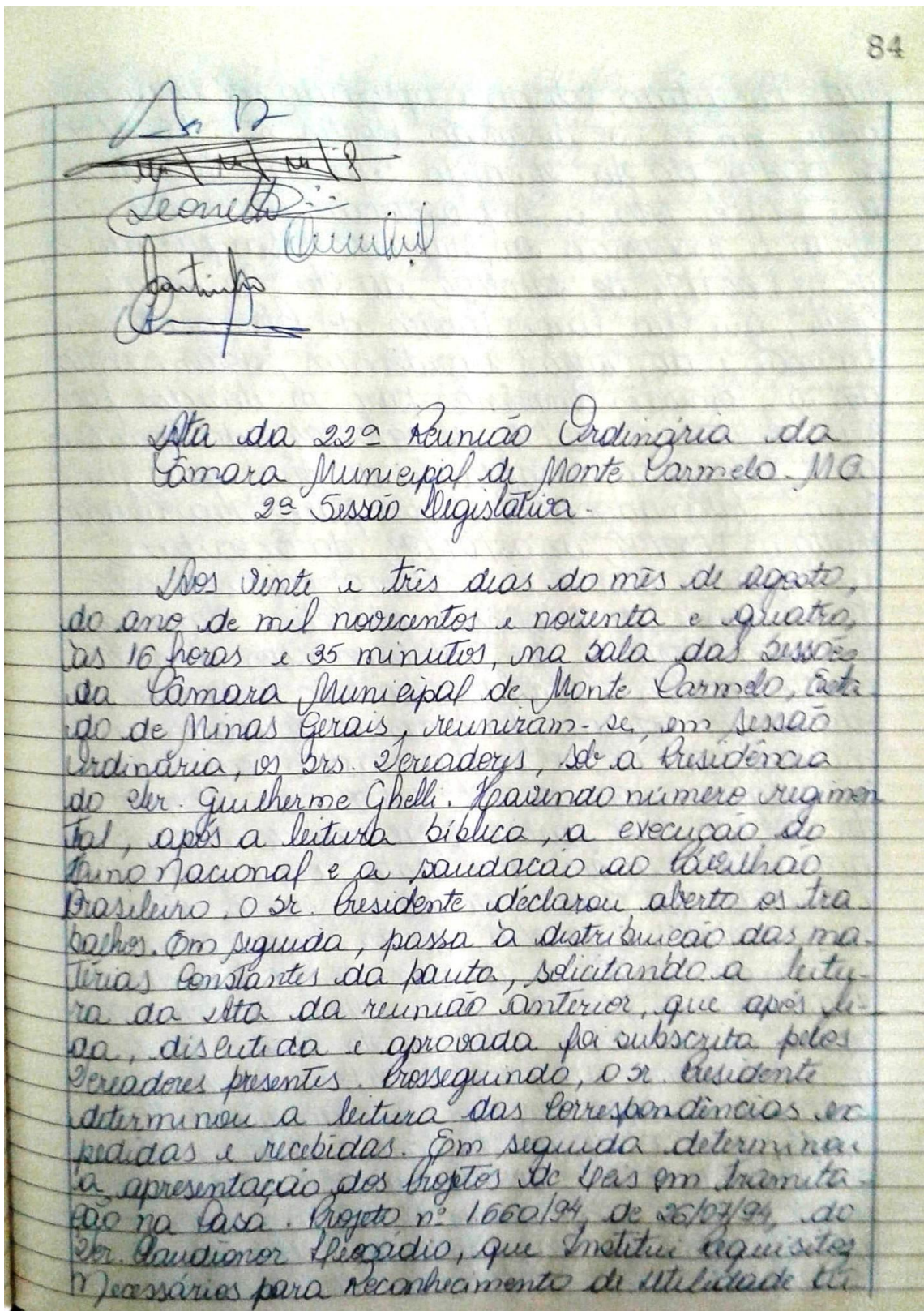
Nos dois dias do mês de agosto, do ano de mil novecentos e noventa e quatro, às 16 horas e 35 minutos, na sala das sessões da Câmara Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, reuniram-se, em Sessão Ordinária, os vrs. Legisladores, sob a Presidência do Sr. Guilherme Ghelli, fazendo número regimental, após a leitura bíblica, a execução do Hino Nacional, a homenagem ao trabalho Brasileiro, declarou aberto os trabalhos. Em seguida, para a distribuição das matérias constantes da pauta, solicitando a apresentação dos projetos de leis em tramitação na Casa. Projeto nº 1.027/94, de 11/07/94, do Exccelso, Substitutivo do Projeto de Lei nº 1.515/93, de 15/01/93, que cria o Comdecom - Conselho Municipal de Defesa do Consumidor, como órgão da Administração e dá outras providências. Solicitado regime de urgência (aprovado). Discussão, votado e aprovado por unanimidade, em 1ª, 2ª e 3ª discussões. Projeto nº 1.600/94, de 26/07/94, do Sr. Claudionor Speccádio, que Institui Registros Necessários para reconhecimento de utilidade pública. Criado as Comissões para os devidos pareceres. Projeto nº 1.632, de 10/03/94, dos Srs. Admar Prado e Belandis Cunha, que Autoriza a cessão temporária dos ônibus das Escolas Municipais Rurais, que foram desviados por Educação Escolar, para as Associações Comunitárias Rurais. Discussão, votado e aprovado por unanimidade, em 2ª e 3ª discussões. Projeto nº 1.664

de 22/02/94, do Executive, que Declara de Utilidade Pública a Associação para o Desenvolvimento Comunitário do Bairro Triângulo. Solicitado regime de Urgência (Aprovado). Dissutado, votado e aprovado por unanimidade, em 10, 20 e 30 de discussão. Projeto nº 1.663/94, do Executive, que Declara de Utilidade Pública o Fronte de Desenvolvimento Comunitário da Localidade de Borugo do Cavale. Solicitado regime de Urgência (Aprovado). Dissutado, votado e aprovado em 10, 20 e 30 de discussão, por unanimidade. Projeto nº 1.061/94, de 09/02/94, do Executive, que autoriza a Desafetação de Área que Menciona. Encaminhado às Comissões para os devidos pareceres. Moções: nº 046/94, de diversos elrs. de Apoio, congra Julgamento por Sr. Carlos Mundim, pela realização da (2ª) Exposição Propriedária. de nº 045/94, dos elrs. Gidon Roche e Rafael premiados, de Apoio por Sr. Laurentino Borges pelos 32 anos de Comunicação através do Rádio. Emenda feita ao Projeto de Lei nº 1.632/94, acrescentando o § 2º ao Artigo 1º - Aprovada por unanimidade. Requerimentos de diversos moradores solicitando aquisição de ônibus para o transporte coletivo em nossa cidade; de nº 037/94, do elr. Juliano Cunha, requerendo a criação de taxa de água e esgoto para a casa do Sr. Pastor, no Bairro Floral. (Aprovado). Voto do Sr. Gidon Roche, do Sindicato Rural, solicitando que a população comunitária e visitantes, a gratuidade da frequência nas próximas exposições

suplicando Pedido de Providencias de nº 177/94,
 do Sr. Alfredo S. Barbosa (Aprov). Indicações:
 de nº 178/94, do Sr. José Amador Cunha; de nº
 179/94, do Sr. Idac Soares; de nº 179/94, do
 Sr. Edson Mendes; de nº 180, 181/94, do Sr.
 Gilson Rocha; de nº 182, 183/94, do Sr. Afonso
 Dias; de nº 184/94, do Sr. Claudionor Perceido
 e de nº 185/94, do Sr. Fernando Coutinho (Apro-
 vadas). Limpada a finalidade da reunião
 e não havendo mais a tratar, o
 Sr. Presidente concedeu licença a palavra, opor-
 tunidade em que pronunciaram diversos Sr.
 membros, principalmente quanto a área de
 saúde em nosso município. Em seguida, o
 Sr. Presidente agradeceu a presença de todos, em
 especial a dos Sr. Vereadores, e convocou os para
 a próxima reunião, determinando que se leve
 a presente ata e marque os trabalhos. Fez
 o Sr. Gilberto Nascimento, Diretor de
 Secretaria de Administração, Sala dos Srs. Vereadores, aos
 02 de Agosto de 1994. Em Tempo: O Projeto
 de Lei nº 1800, de 10/03/94, além dos Vereadores
 já convocados, esteve também a Autoria do
 Sr. Paulo Senador. Sds aos Senhores, aos 02
 de Agosto de 1994.

* *[Handwritten signatures and notes]*
 Afonso Dias
 Idac Soares
 Paulo Senador

ANEXO F – Ata De 23/08/94 - Apoio pela compra da frota de ônibus



dica. Discutido, votado e aprovado por Unanimi-
 dade, em 2ª e 3ª discussão. Projetos n.ºs: 1666/94,
 de 10/08/94, do eler.IVALDO SEBASTIÃO S. BARBOSA,
 que dispõe sobre a Implantação do Centro de
 Apoio à Assistência ao Migrante Desamparado e
 de n.º 1667/94, de 22/08/94, do eler. Guilherme
 Ghelli, que cria Cargos Públicos de Trabalho em
 Comissão, dá Outras Providências, foram emba-
 dos às Comissões Competentes para os devidos par-
 eceres. Projeto n.º 1661/94, de 29/07/94, do Executivo,
 que altera a Desafetação de Rua que Men-
 ciona. Mantido às Comissões para reavaliação.
 Projeto n.º 1659/94, de 06/07/94, do Executivo,
 que aprova Concênio e Termo Aditivo. Solici-
 tade Regime de Urgência pelo eler. Claudionor
 Queiroz (Apras), com abstenções dos elers. Ro-
 naldo Concahres eIVALDO SEBASTIÃO S. BARBOSA.
 Colocado em votação, foi o mesmo aprovado por
 maioria, em 1ª, 2ª e 3ª discussão, com absten-
 ções. Requerimentos: de n.ºs: 228/94, de 18/08/94, do
 eler.IVALDO S. S. BARBOSA, solicitando Documentos
 que constem dados sobre data, preço, finalidade
 e endereço de terreno do Bairro Santa Rita e
 de n.º 229/94, de 19/08/94, do eler. Idac Soares,
 solicitando reduções de diversos itens (aprovadas).
 Indicações: de n.ºs: 202, 203 e 211/94, do eler. Idac
 Soares; de n.ºs: 204 e 213/94, do eler. Edson Montes.
 de n.ºs: 205, 206, 207 e 208 e 214/94, do eler. Gidion
 Rocha; de n.º 210/94, dos elers.IVALDO ALONSO e Edson
 Montes; de n.º 209/94, dos elers. Gidion Rocha e Claudio-
 nora Queiroz; de n.º 212/94, dos elers. Gidion Rocha
 e Rafael Guimarães e Claudionor Queiroz e de n.º 214/94,
 do eler. Rafael Guimarães (aprovadas). Pedido de
 Providências, de n.º 204/94, do eler.IVALDO S.

(Anexo). Justificação, do Sr. Euander Dias
 pela sua ausência na presente reunião. Certi-
 ficando-se do Sr. Edmar Prado, ao União Club
 de Monte Carmelo, pelo falecimento do Comp. Uirao
 José Silva Mundim Lima, Mccm. de n.º 053/94,
 do Sr.IVALDO S. BARBOSA, pelo falecimento do
 Sr. José Silva M. Lima, de n.º 054/94, do Sr. Edmar
 Prado, pelo falecimento da Sr. Maria Rocha Mun-
 dum, de n.º 055/94, do Sr. Artur Mendes Cunha, de
 apoio ao Sr. José Alves da Silva, pelo desempenho
 junto ao setor do Departamento de Habitação
 na atual do Bem Estar e Ação Social de n.º
 056/94, dos Srs. Gideon Lima Rocha, Idac Soares,
 Edson Montes e Artur Mendes Cunha, pelo falecimento
 do Sr. José Silva M. Lima, de n.º 057/94 do Sr.
 Idac Soares, de Apoio ao Executivo Municipal,
 pela aquisição de frota destinada ao trans-
 porte coletivo, de n.º 058/94 do Sr. Idac Soares,
 de Apoio aos Deputados Paul Belém e Adalmar
 Silva, pelos atos de conquistas em benefício de
 Monte Carmelo e região, de n.º 061/94, dos Srs.
 Claudionor Quevedo Neto, Honorato Gonçalves,
 Gideon Rocha e Rafael Guimarães, pelo falecimento
 do Sr. Justino Miranda da Silva, de n.º 062/94,
 do Sr. Arnaldo Afonso, de Apoio ao Sr. Jesus
 Lopes, pelo desempenho junto ao povo artesão
 que atua e caminha pela Vila Operária, de n.º
 063/94, do Sr. Artur Mendes Cunha, de Apoio ao
 Sr. Eládio Martins Alves, chefe de setor de
 limpeza pública, pela execução no setor, de n.º
 064/94, do Sr. Gideon Rocha, de Apoio à Sr. Síl-
 vana Lima de Almeida e Rosário Lima Cruz,
 pelo excelente trabalho desenvolvido o setor
 da Educação para IM de Carmoândia. Cumprida

a finalidade da reunião não fazendo nada mais a tratar, o Sr. Presidente agradeceu a presença de todos, em especial a dos Srs. Sérgio Reis, convida-os para a próxima reunião, determina que se laze a presente Ata e encerra os trabalhos. Em cumprimento das determinações, Diretor de Secretaria a subscrição da Ata das Sessões, aos 23 de agosto de 1994.

~~Leandro~~
Leandro

~~Edmar de Souza~~
Edmar de Souza

Edmar de Souza
Ricardo
Avaldo Faria de Lima
Maurício Rocha Cruz

Ata da 8ª Reunião Extraordinária da
Câmara Municipal de Monte Carmelo
2ª Sessão Legislativa

Por volta das dez horas do mês de agosto do ano de mil novecentos e noventa e quatro, às 16 horas e 30 minutos, na Sala das Sessões da Câmara Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, reuniram-se em sessão extraordinária os Srs. Vereadores, sob a Presidência do Sr. Edmar de Souza, fazendo um momento de silêncio após a leitura bíblica, a execução do Hino Nacional e a sauda-

ANEXO G – Comprovante de aquisição dos ônibus

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO
ESTADO DE MINAS GERAIS
NOTA DE EMPENHO


4.955


TIPO: ORDINARIO . EXERCICIO: 1994 DATA: 16.08.94 NUMERO: 05045
PROGRAMA DE TRABALHO: 0405.16915711.041-7 AQUISICAO DE VEICULOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL
NATUREZA DA DESPESA : 4.1.2.0.00.00-7 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE

CREADOR : UNIAO TURISMO LTDA.
ENDEREÇO: SGCV SUL - L 18 - S 26/30
CIDADE : BRASÍLIA ESTADO: DF TEL: 223.9400
INSC. ESTADUAL: 07322652002 CGC: 01987653100041 CODIGO: 5.986

ESPECIFICACAO / HISTORICO
P/ AQUIS. DE 1 VEIC. USADO M. MERC. BENZ L1113, ANO 1986, COR BRANCA, 48PAS., 130HP, CHASSIS 9BM3440586E718 472, COMB. DIESEL. CARTA CONV. 089/94. DATA 19/08/94

	TOTAL DO EMPENHO R\$	*****17.000,00
SALDO ANTERIOR	VALOR DO EMPENHO	SALDO ATUAL
*****125.000.000,00	*****17.000,00	*****124.983.000,00



EMITIDO POR


ORDENADOR DA DESPESA

DECLARO QUE OS SERVICOS OU MATERIAIS CONSTANTES DESTA NOTA DE EMPENHO ACHAM-SE CONFORME, ACEITOS E RECEBIDOS

DATA: / / CARGO: _____ ASSINATURA

FACE A LIQUIDACAO PROCESSADA, AUTORIZO O PAGAMENTO DA IMPORTANCIA AO FAVORECIDO


ORDENADOR DA DESPESA

RECEBEMOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO A IMPORTANCIA SUPRA DE R\$ *****17.000,00 DEZESSETE MIL REAIS

NOME: _____ ASS. 
CPF/CGC/IDENT: _____
NUM CHEQUE: 865743 BANCO: Beunge CONTA: 0001-8 DATA: 30/08/94

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

ESTADO DE MINAS GERAIS

4956

NOTA DE EMPENHO

TIPO: ORDINARIO . EXERCICIO: 1994 DATA: 10.08.94 NUMERO: 04926

PROGRAMA DE TRABALHO: 0602.08472391.056-5 AQUISICAO DE VEICULO P/O TRANSPORTE ESCOLAR MUNICIPAL
NATUREZA DA DESPESA : 4.1.2.0.00.00-7 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE

CREDOR : UNIAO TURISMO LTDA.
ENDereco: SGCV SUL - L 18 - S 26/30
CIDADE : BRASILIA ESTADO: DF TEL: 223.9400
INSC. ESTADUAL: 07322652002 CBC: 01987653100041 CODIGO: 5.986

ESPECIFICACAO / HISTORICO
P/ AQUIS. DE 1 VEIC. USADO M. MERC. BENZ L.1313ONI
BUS, A1986, M.86, COR BRANCA, 56PASSAG., 130HP, P. 8477,
TRANSP. ESC. MUNIC. CARTA CONV. 84/94 DE 10/08/94.


TOTAL DO EMPENHO R\$ *****17.000,00
SALDO ANTERIOR *****26.610,91 VALOR DO EMPENHO *****17.000,00 SALDO ATUAL *****9.610,91


EMITIDO POR


ORDENADOR DA DESPESA

DECLARO QUE OS SERVICOS OU MATERIAIS CONSTANTES DESTA NOTA DE EMPENHO ACHAM-SE CONFORME, ACEITOS E RECEBIDOS

DATA: / / CARGO: _____ ASSINATURA

FACE A LIQUIDACAO PROCESSADA, AUTORIZO O PAGAMENTO DA IMPORTANCIA AO FAVORECIDO

ORDENADOR DA DESPESA

RECEBEMOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO A IMPORTANCIA SUPRA DE R\$ *****17.000,00 DEZESSETE MIL REAIS

NOME: _____ ASS.: 

CPF/CGC/IDENT: _____

NUM CHEQUE: 865743 BANCO: Branga CONTA: 0001-8 DATA: 30.08.94

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

ESTADO DE MINAS GERAIS

NOTA DE EMPENHO

5304

TIPO: ORDINARIO EXERCICIO: 1994 DATA: 27.08.94 NUMERO: 05455

PROGRAMA DE TRABALHO: 0405.16915711.041-7 AQUISICAO DE VEICULOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL
NATUREZA DA DESPESA : 4.1.2.0.00.00-7 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE

CREDOR : UNIAO TURISMO LTDA.
ENDERECO: SGCV SUL - L 18 - S 26/30
CIDADE : BRASILIA ESTADO: DF TEL: 223.9400
INSC. ESTADUAL: 07322652002 CGC: 01987653100041 CODIGO: 5.986

ESPECIFICACAO / HISTORICO
PARA AQUISICAO DE UM VEICULO USADO M.MERCEDES BENZ 1986, CHASSIS 9BM345050GB714830 DESTINADO AO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL.LIC. N. 094/94,D.12/09/94

TOTAL DO EMPENHO R\$ *****17.000,00

SALDO ANTERIOR VALOR DO EMPENHO SALDO ATUAL
*****124.966.000,00 *****17.000,00 *****124.949.000,00

[Signature]
EMITIDO POR

[Signature]
ORDENADOR DA DESPESA

DECLARO QUE OS SERVICOS OU MATERIAIS CONSTANTES DESTA NOTA DE EMPENHO ACHAM-SE CONFORME, ACEITOS E RECEBIDOS

DATA: / / CARGO: ASSINATURA

FACE A LIQUIDACAO PROCESSADA, AUTORIZO O PAGAMENTO DA IMPORTANCIA AO FAVORECIDO

[Signature]
ORDENADOR DA DESPESA

RECEBEMOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO A IMPORTANCIA SUPRA DE R\$ *****17.000,00 DEZESSETE MIL REAIS

NOME: ASS: [Signature]

CPF/CGC/IDENT:

NUM CHEQUE: 597000 BANCO: Banco CONTA: 0001-8 DATA: 15/09/94

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

ESTADO DE MINAS GERAIS

NOTA DE EMPENHO

5295

TIPO: ORDINARIO EXERCICIO: 1994 DATA: 27.08.94 NUMERO: 05426

PROGRAMA DE TRABALHO: 0405.16915711.041-7 AQUISICAO DE VEICULOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL
NATUREZA DA DESPESA : 4.1.2.0.00.00-7 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE

CREADOR : UNIAO TURISMO LTDA.
ENDEREÇO: SGCV SUL - L 18 - S 26/30
CIDADE : BRASÍLIA ESTADO: DF TEL: 223.9400
INSC. ESTADUAL: 07322452002 CGC: 01987453100041 CODIGO: 5.986

ESPECIFICACAO / HISTORICO
PARA AQUISICAO DE UM VEICULO USADO MERCEDES BENZ
1986 PLACA ON9267, CHASSIS 9BM344058GB718572, CARTA
CONVITE 093/94, DATA 05/09/94, TRANSPORTE COLETIVO

TOTAL DO EMPENHO R\$ *****17.000,00
SALDO ANTERIOR *****124.983.000,00 VALOR DO EMPENHO *****17.000,00 SALDO ATUAL *****124.966.000,00

Lucio

ELABORADO POR

B.

ORDENADOR DA DESPESA

DECLARO QUE OS SERVICOS OU MATERIAIS CONSTANTES DESTA NOTA DE EMPENHO ACHAM-SE CONFORME, ACEITOS E RECEBIDOS

DATA: / / CARGO: ASSINATURA

FACE A LIQUIDACAO PROCESSADA, AUTORIZO O PAGAMENTO DA IMPORTANCIA AO FAVORECIDO

B.

ORDENADOR DA DESPESA

RECEBEMOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO A IMPORTANCIA SUPRA DE R\$ *****17.000,00 DEZESSETE MIL REAIS

NOME: ASS: *Blum*

CPF/CGC/IDENT:

NUM CHEQUE: 597060 BANCO: *Banque* CONTA: 0005-8 DATA: 15/09/94

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

ESTADO DE MINAS GERAIS

NOTA DE EMPENHO

6.020

TIPO: ORDINARIO EXERCICIO: 1994 DATA: 14.10.94 NUMERO: 06683
PROGRAMA DE TRABALHO: 0405.16915711.041-7 AQUISICAO DE VEICULOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL
NATUREZA DA DESPESA : 4.1.2.0.00.00-7 EQUIPAMENTOS E MATERIAL PERMANENTE

CREDOR : UNIAO TURISMO LTDA
ENDEREÇO: SGCV SUL - LOTE 18
CIDADE : BRASILIA ESTADO: DF TEL: 223.9400
INSC. ESTADUAL: 07322652002 CGC: 01987653100041 CODIGO: 4.198

ESPECIFICACAO / HISTORICO
PARA AQUISICAO DE UM VEICULO TIPO ONIBUS MERCEDES
BENS L1313 ANO 86 PARA O TRANSPORTE COLETIVO, CONFORME CARTA CONVITE 0107/94 DE 141094.

TOTAL DO EMPENHO R\$ *****9.000,00

SALDO ANTERIOR VALOR DO EMPENHO SALDO ATUAL
*****37.363,64 *****9.000,00 *****28.363,64

Jauro
EMITIDO POR

[Assinatura]
ORDENADOR DA DESPESA

DECLARO QUE OS SERVICOS OU MATERIAIS CONSTANTES DESTA NOTA DE EMPENHO ACHAM-SE CONFORME, ACEITOS E RECEBIDOS

DATA: / / CARGO: ASSINATURA

FACE A LIQUIDACAO PROCESSADA, AUTORIZO O PAGAMENTO DA IMPORTANCIA AO FAVORECIDO
[Assinatura]
ORDENADOR DA DESPESA

RECEBEMOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO A IMPORTANCIA SUPRA DE R\$ *****9.000,00 NOVE MIL REAIS

NOME: ASS.: *Quitado med. dec. amelo.*

CPF/CGC/IDENT:

NUM CHEQUE: *994802* BANCO: *Brazil* CONTA: *50.7767* DATA: *21/10/94*

ANEXO H – Contratação de Motoristas

Portaria nº 2021/94, de 20 de setembro de 1994. 106

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Amado Yori Ferreira, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte coletivo Urbano criado em 14-09-94 a partir de 14-09-94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - M.G.

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Héber Joth Silva
Chefe de Gabinete

Portaria nº 2032/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994 Yeviani Rodrigues, no cargo de motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14-09-94, a partir de 14-09-94.

Artigo 2º - Revogada as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

Heitor Silva
Chefe de Gabinete

107

Portaria nº 2023/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro 1994, Baete Machado da Costa, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14.09.94, a partir de 14.09.94.

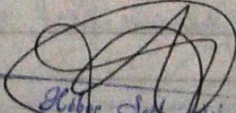
Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG

Dr. Gilson Brando Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Helio José Silva
Chefe de Gabinete

Portaria nº 2024/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

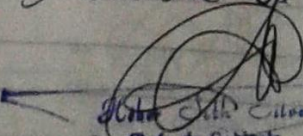
Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Benedito Severino da Silva, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14.09.94, a partir de 14.09.94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA M. C. P. C. ... 1994
Dr. Gilson ...
PREFEITO MUNICIPAL


Benedito Severino da Silva
Chefe de Gabinete

Portaria nº 2025/94, de 20 de setembro de 1994. 108

Faz contratação por tempo determinado

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Aparecido Elói da Silva, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14-09-94, a partir de 14-09-94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - M.G.

D. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Hélio Seth Silva
Chefe de Gabinete

Portaria n° 2026/94, de 20 de setembro de 1.994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei n° 1.415/91, de 15 de julho de 1.991, que trata de dispensa de Concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

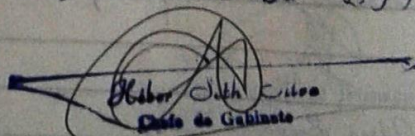
Artigo 1° - Contratar até 31 de dezembro de 1.994, Baurivaldo Alves dos Santos no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14-09-94 a partir de 14-09-94.

Artigo 2° - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1.994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG
Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Hilber Djalma Costa
Chefe de Gabinete

Portaria nº 2027/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Emir Paraiso de Castro, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14.09.94, a partir de 14.09.94.


Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Chefe de Gabinete

Portaria nº 2028/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

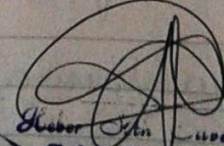
Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Silvio Carriano dos Santos, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14-09-94, a partir de 14-09-94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.


PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG
Dr. Alton Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Heber José Lima
Chefe de Gabinete

110

Portaria nº 2029/94, de 20 de setembro 1994.

Faz contratação por tempo determinado

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto no art. 1415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Edilson Mundim Costa, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14.09.94, a partir 14.9.94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG

Dr. Nelson Brundão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

Hélio Silva
Chefe de Gabinete

Portaria nº 2030/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

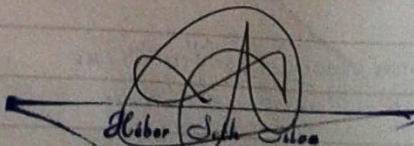
Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994 Sebastião Mota, no cargo de Motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transporte Coletivo Urbano criado em 14-09-94 a partir de 14-09-94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG
Dr. Gilson Brondão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL


Héber de Sá Silva
Chefe de Gabinete

111

Portaria nº 2031/94, de 20 de setembro de 1994.

Faz contratação por tempo determinado.

O Prefeito Municipal de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, usando de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na Lei nº 1.415/91, de 15 de julho de 1991, que trata de dispensa de concurso público para atender necessidades temporárias,

Resolve:

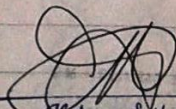
Artigo 1º - Contratar até 31 de dezembro de 1994, Iraci Felipe, no cargo de motorista, nível III, para prestar serviços no Dep. Transp. - Transporte Coletivo Urbano criado em 14.09.94, a partir de 14.09.94.

Artigo 2º - Revogadas as disposições em contrário, esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Prefeitura Municipal, 20 de setembro de 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO - MG
Dr. Wilson Brandão
PREFEITO MUNICIPAL


Heber Seth Cássio
Chefe de Gabinete

ANEXO I – Projeto Lei 1.683/94



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500.000 – ESTADO DE MINAS GERAIS

PROJETO DE LEI Nº 1.683/94, de 18 de novembro de 1.994.

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS URBANO, NO MUNICÍPIO DE MONTE CARMELO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Povo do Município de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, por seus representantes legais, APROVA e o Prefeito Municipal SANCIONA a seguinte Lei;

ARTIGO 1º - Fica criado o sistema de transporte coletivo urbano por ônibus, com o objetivo de oferecer à população melhores condições de deslocamentos.

ARTIGO 2º - O poder executivo baixará regulamentos com o objetivo de disciplinar a operação do sistema, bem como definir a remuneração, através de fontes que tenham por fundamento garantir o transporte às pessoas físicas quer para trabalho, escola, saúde, lazer e outros.

ARTIGO 3º - Caberá ao poder executivo a incumbência de organizar, definir, fiscalizar e administrar o transporte, de acordo com a Constituição Federal no seu artigo 30, inciso V.

ARTIGO 4º - Fica autorizado a criação da coordenadoria de transportes que terá como meta o gerenciamento do sistema ora proposto, e esta ficará subordinada ao gabinete do Prefeito.

PARÁGRAFO ÚNICO - Fica autorizada a criação do cargo em Provimento em Comissão para responder pela Coordenadoria que será equivalente à CO-02.

ARTIGO 5º - Esta Lei será regulamentada no prazo de sessenta dias, contados da data de sua publicação.

ARTIGO 6º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal, 18 de novembro de 1.994.

[Handwritten signature]
 Sala
 para

PARECER DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

Em _____
ss. _____
ss. _____
ss. _____

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E TOMADA DE CONTAS

Em _____
ss. _____
ss. _____
ss. _____

A Comissão de Serviços Públicos

PARA PARECER:

Sala de Sessões 13 DEZ 1994

Rubrica do Presidente

APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO

por Unanimidade
Sala das Sessões 13 DEZ 1994

Rubrica do Presidente

A SANÇÃO

Sala das Sessões 13 DEZ 1994

Rubrica do Presidente

**ANEXO J – Mensagem do Prefeito à Câmara com a justificativa do
Projeto Lei 1.683/94**



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 — ESTADO DE MINAS GERAIS

Monte Carmelo, 18 de novembro de 1.994.

MENSAGEM Nº 30/94

Exmº Sr.
Dr. Guilherme Marcos Ghelli
DD. Presidente da Câmara Municipal

MONTE CARMELO - MG

Senhor Presidente,

Apraz-me encaminhar a essa Egrégia Câmara Municipal as justificativas e o Projeto de Lei referente à criação do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus urbano, em Monte Carmelo.

JUSTIFICATIVA

- I - Considerando que a Constituição Federal atribuiu ao transporte coletivo o caráter de serviço público essencial cabendo ao município a responsabilidade de prestá-lo e organizá-lo.
- II - Considerando que a situação em que se encontra os níveis de transporte e deslocamento no município de MONTE CARMELO estão longe de atender às necessidades da população.
- III - Considerando que os recursos necessários para que o município possa atender ao comando constitucional e prestar este serviço de maneira eficiente e atingir níveis; que poderão ser cobertos com o produto da arrecadação do município, pois estaremos investindo na qualidade de vida da população.
- IV - Considerando que os ônus decorrentes da manutenção deste serviço serão suportados pelo usuário de maneira indireta através do pagamento de seus impostos.
- V - Considerando ainda que o desenvolvimento do município requer u-



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 — ESTADO DE MINAS GERAIS

ma melhoria e ampliação dos serviços de transporte coletivo postos à disposição da população que por consequência, garantirão conforto e segurança aos trabalhadores, dos estudantes, e donas de casa, a partir da implantação definitiva das linhas e suas características, tendo como base os dados obtidos através de pesquisa de campo, ORIGEM / DESTINO.

Por ser esta a melhor forma de atender um anseio justo do nosso povo, remeto à Egrégia Câmara, mensagem de Lei que tornará realidade a sensível melhoria da qualidade de vida em nossa Monte Carmelo.

Atenciosamente,

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

./afg

ANEXO K – Parecer da Comissão sobre o Projeto Lei 1.683/94**CÂMARA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO**

Praça Getúlio Vargas, 272 Fone: (034) 842-1100 - Fax: (034) 842-1100

CGC 18.593.103/0002-59

CEP 38500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

PARECER COMISSÃO DE ORÇAMENTO, FINANÇAS E TOMADA DE CONTAS.

O Projeto nº 1.683/94 de 18/11/94 que DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS URBANO.

- A Comissão deseja saber se o transporte será gratuito ou não?

- Se for cobrada tarifa do usuário, quais os critérios que serão adotados e seus respectivos valores?

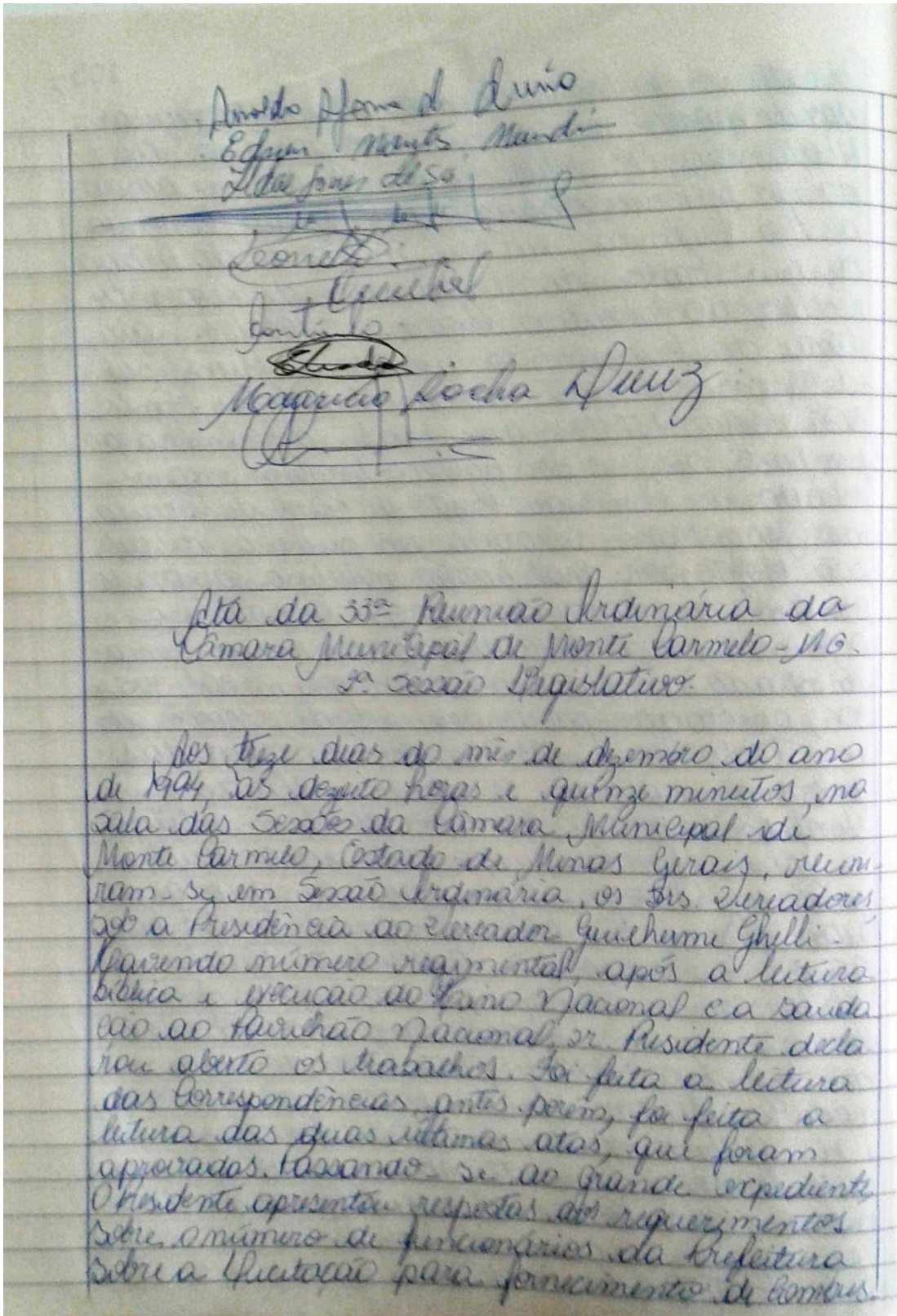
- Qual a planilha de custos mensal da manutenção do transporte para o Município?

- Após receber estas informações a Comissão se julga com melhores condições para analisar o Projeto.

Monte Carmelo, 28 de novembro de 1994.

COMISSÃO: FERNANDO ANTÔNIO COUTINHO
HONORATO GONÇALVES SOBRINHO
RAFAEL JEREMIAS DA SILVEIRA

ANEXO L – Ata 23/12/94 – Ata da aprovação do Projeto Lei 1.683/94



final. Foram apresentadas as contas finais dos
 postos Itacardão e São Paulo. O Vereador Alder
 Soares de Sá solicitou informação a respeito
 de uma Comissão que teria sido formada para
 apurar denúncias sobre bichos. Foi informado
 que a Comissão foi extinta. Dando prosseguimen-
 to o sr. Presidente determinou a aprovação
 dos projetos em pauta. Projeto nº 1687/94, que
 declara de Utilidade Pública o Grupo Cultural
 Joca poem, que foi encaminhado às Comissões
 para os devidos estudos e pareceres. Projeto
 nº 1661/94, que autoriza a desapropriação que
 menciona, projeto aprovado por unanimidade
 em 1ª, 2ª e 3ª votação. Projeto nº 1683/94, que
 institui o sistema de Transportes Coletivos em
 Ponta Carmo, colocado em discussão. O Ver-
 eador Edmar Afonso do Prado, em nome da
 Comissão instituída para o estudo e conversa-
 ção com o Prefeito, a respeito, afirmou que em
 conversa com o sr. Nivaldo, responsável pelo
 Departamento de Transportes Coletivos, o mesmo
 disse que aos domingos os coletivos não trafe-
 gam porque estão sendo realizadas as ma-
 nutenções nos mesmos. Disse ainda que o
 pensamento do Prefeito não cobrar nenhuma
 taxa. Afirmou ainda que os custos mensais
 não chegam ao dez mil reais. O Vereador
 Claudionor Spaciado Neto, disse ser a
 favor do Projeto, mas que discordava da parada
 dos coletivos nos finais de semana, que a
 manutenção deveria ser realizada utiliza-
 do um modelo de ônibus. O Vereador Osvaldo
 Mendes Mundim lembrou também da neces-
 sidade de se fazer um estudo em relação a

lucros. Suscitado e votado o Projeto foi aprovado com omissão. Projeto nº 1682/94, que cria a Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Projeto nº 1683/94, aprovado em 1ª discussão, com emenda. O Sr. vereador Fernando Buitinho, a respeito do Projeto citado, disse que era a favor da aprovação do mesmo, no entanto pediu que se registrasse a sua contrariedade e discordância com a forma como vem sendo conduzido a tramitação dos projetos, que são designados para ir às Comissões, mas que os mesmos não estão chegando até as Comissões, que está com dificuldades de ter acesso aos projetos bem como aos pareceres jurídicos solicitados pela sua Comissão. Solicitou ainda a vinda do parecer jurídico pelo menos uma vez por semana à Câmara Municipal para discutir com os Senhores os projetos contrariedades. Projeto nº 1684/94 que trata do Estatuto do Magistério, foi suscitado, votado e aprovado em 2ª e 3ª discussão. Foi aprovado também o Decreto Legislativo que concede o título de Cidadão ao Sr. Silas Brasilino. Foram ainda aprovadas as individuais de nºs 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321/94. Foram aprovadas as Mapas de Apoio nº 076/94 do Sr. Vladimir Stimpeter; Mapa de Apoio nº 077/94 pelo pagamento de O Múrcia Yáñez Nascimento Aguiar nº 074/94, do Sr. vereador Isaac Soares de Sá ao Conselho Municipal. Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente agradeceu a presença de todos, em especial aos Senhores, convocados para a próxima reunião, determinando que se faça a presente ata e encerrar.

os trabalhos. Sr. Gilberto Nascimento
 Secretário de Secretaria a substituir. Sala das Sessões,
 aos 13 de dezembro de 1994. Em tempo: Com referên-
 cia à tramitação de projetos na Câmara
 a Presidência respondeu ao Sr. Fernan-
 do Coutinho que estava seguindo as nor-
 mas do Regimento Interno. Em tempo,
 ainda todos os projetos ficam
 à disposição dos Vereadores
 na Secretaria da Câ-
 mara. Guilherme Marcos Ghelli.

~~Claudio Norberto Almeida~~
~~Cláudio Norberto Almeida~~

~~Cláudio Norberto Almeida~~
~~Cláudio Norberto Almeida~~

Ata da 13ª Reunião Extraordinária
 da Câmara Municipal de Monte
 Carmelo - MG. 2ª Sessão Legislati-
 va.

Nos dezesseis dias do mês de dezembro
 de um mil novecentos, noventa e quatro,
 às dezesseis horas, reuniram-se em sessão
 extraordinária os Srs. Vereadores, sob a pre-
 sidência do Sr. Guilherme Marcos Ghelli,
 havendo número regimental, com a presen-
 ça dos Vereadores Guilherme Marcos Ghelli,
 Rafael Guimarães da Silveira, Aluísio Branco
 Dias, Claudionor Cláudio Neto, Gideon
 Lima Rocha, Américo Ferraz, Julliano



CÂMARA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

Praça Getúlio Vargas, 272 Fone: (034) 842-1100 - Fax: (034) 842-1100

CGC 18.593.103/0002-59

CEP 38500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 1.683/94.

Ficam alterados os seguintes artigos , com a seguintes redações:

Artigo 1º - Fica criado o Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, por ônibus, com o objetivo de oferecer à população melhores condições de deslocamento dentro da cidade.

Artigo 2º - O Poder Executivo baixará regulamento com o objetivo de disciplinar a operação do serviço, bem como fixar a tarifa a ser cobrada do usuário.

Artigo 4º - ...

PARÁGRAFO ÚNICO - Fica criado o cargo de Coordenador de Serviço de Transporte Coletivo, de Provimento em Comissão, para responder pela Coordenadoria, cujo vencimento equivalerá ao símbolo CO-02.

Monte Carmelo, 28 de Novembro de 1994.

APROVADO EM 19 DISCUSSÃO

por Unanimidade
Sala das Sessões, 29 NOV 1994

[Assinatura]
Rubrica do Presidente

APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO

por [Assinatura]
Sala das Sessões, 09 DEZ 1994

[Assinatura]
Rubrica do Presidente

ANEXO M – Lei 1.620 de 14/12/94


PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 – ESTADO DE MINAS GERAIS

LEI Nº 1.620 de 14 de dezembro de 1.994.

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS URBANO, NO MUNICÍPIO DE MONTE CARMELO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Povo do Município de Monte Carmelo, Estado de Minas Gerais, por seus representantes legais, APROVOU e o Prefeito Municipal SANCIONA a seguinte Lei:

Artigo 1º - Fica criado o Serviço Público de Transporte Coletivo, Urbano, por ônibus, com o objetivo de oferecer à população melhores condições de deslocamento dentro da cidade.

Artigo 2º - O Poder Executivo baixará regulamento com o objetivo de disciplinar a operação do serviço, bem como fixar a tarifa a ser cobrada do usuário.

Artigo 3º - Fica autorizado a criação da coordenadoria de transportes que terá como meta o gerenciamento do sistema ora proposto, e esta ficará subordinada ao Gabinete do Prefeito.

PARÁGRAFO ÚNICO - Fica criado o cargo de Coordenador de Serviço de Transporte Coletivo, de Provisão em Comissão, para responder pela Coordenadoria, cujo vencimento equivalerá ao símbolo CC-02.

Artigo 4º - Esta Lei será regulamentada no prazo de sessenta dias, contados na data de sua publicação.

Artigo 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todos a quem o conhecimento e execução desta Lei pertencer que a cumpram e a façam cumprir tão inteiramente como nela se contém.

Prefeitura Municipal, 14 de dezembro de 1.994.

Dr. Gilson Brandão Vieira
 PREFEITO MUNICIPAL
 Héctor Seth Silva
 CHEFE DE GABINETE

Câmara Municipal de Monte Carmelo - MG
 CONFERE COM O ORIGINAL

30.12.18

Elany Rodrigues Oliveira Dias
 Chefe de Departamento
 CPF 846.588.218-72
 Matrícula 001-3

ANEXO N – Decreto 891/94 de 25/01/95

**PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO**
CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

DECRETO 891/94, de 25 de janeiro de 1.995.

DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE MONTE CARMELO.

Dr. Gilson Brandão Vieira, Prefeito do município de Monte Carmelo, MG, usando de suas atribuições legais e considerando o que dispõe na Lei Orgânica Municipal e a Lei nº 1620 de 14 de dezembro de 1.997,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica aprovado o regulamento do sistema de serviço público de transporte coletivo de passageiros no município de Monte Carmelo, parte integrante deste Decreto.

Artigo 2º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal, em 25 de janeiro de 1.995.

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

Héber Seth Silva
CHEFE DE GABINETE

./afg



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

REGULAMENTO DO SISTEMA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MONTE CARMELO/MG

CAPÍTULO I - DA COMPETÊNCIA:

Artigo Primeiro - Compete à coordenadoria de transportes organizar e prestar os serviços públicos de transportes coletivos de passageiros no Município de Monte Carmelo, bem como realizar seu planejamento operacional, administração, controle e fiscalização.

CAPÍTULO II - DAS DEFINIÇÕES

Artigo Segundo - Para efeito de interpretação deste regulamento, entende-se por:

Transporte Coletivo: Transporte de passageiros prestado sistematicamente com horários e itinerários definidos, mediante o planejamento da coordenadoria de transportes.

Linha: Serviço regular entre pontos terminais e de paradas, por itinerário e horários definidos.

Itinerários: Vias percorridas na execução do serviço definidos pelo nome das localidades, vias ou regiões a que atendem.

Horário: Momento de partida, trânsito e chegada.

Frequência: Número de viagens ordinárias em cada sentido em uma dada unidade de tempo.

Intervalo: Espaço regular de tempo entre veículos consecutivos, operados na mesma linha.

Sistema: Conjunto de linhas, infra-estrutura e equipamentos que viabilizam o transporte coletivo.

Categoria: Tipo de serviço que forma o sistema.

Capacidade: Oferta de lugares disponíveis em um veículo.

Viagem: Deslocamento de ida e volta entre os pontos inicial e final.

Tempo de viagem: Tempo de duração da viagem, computando-se os tempos de percurso, de paradas e regulagem de horário.

Terminal: Local onde se inicia a viagem.

Fontos de parada: Locais pré-estabelecidos para embarque e desembarque de passageiros ao longo do itinerário da linha.

Frota: Número de veículos necessários para a operação dos serviços.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

Linhas circular: Linhas cujos terminais são coincidentes.

Tarifa: Será gratuita de acordo com a Lei aprovada pela Egrégia Câmara Municipal.

Custo Operacional: Somatório das despesas necessárias à operação do serviço, compreendendo combustível, lubrificantes, rodagem e outros.

Custo de Manutenção: Despesas de manutenção dos serviços.

Custo de Administração: Somatória das despesas gerais e administrativas.

Custo de Pessoal: Somatória das despesas de pessoal, incluindo os encargos sociais.

Custo de reposição de peças e acessórios: Somatória das despesas necessárias à substituição de peças e acessórios.

CAPÍTULO III - DO PLANEJAMENTO DO SISTEMA

Artigo Terceiro - O planejamento do sistema de transportes será adequado às alternativas tecnológicas apropriadas ao atendimento de suas necessidades intrínsecas e ao atendimento do interesse coletivo, observado as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, especialmente no que diz respeito ao uso do solo e ao sistema viário básico.

Artigo Quarto - O Planejamento deverá ter como princípio básico de proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e ao acesso a toda a cidade do menor tempo e com o maior conforto de segurança.

Parágrafo Único - No planejamento do sistema, o transporte público coletivo terá prioridade sobre o transporte particular.

Artigo Quinto - Atendendo ao planejamento do sistema, poderá haver alterações em qualquer uma das linhas existentes para sua melhor adequação.

CAPÍTULO IV - DOS VEÍCULOS

Artigo Sexto:- Serão utilizados no sistema de transporte coletivo, veículos com as características e especificações técnicas exigidas pela legislação do código Nacional de Trânsito.

Parágrafo Único - Todos os veículos deverão estar registrados em nome do Município de Monte Carmelo.

Artigo Sétimo - Os veículos em operação deverão ser mantidos em per-



PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE CARMELO

CEP 38.500-000 - ESTADO DE MINAS GERAIS

feito estado de conservação, segurança e conforto.

CAPÍTULO V - DA FISCALIZAÇÃO

Artigo Oitavo - A fiscalização de que trata o presente regulamento será exercida pela administração municipal bem como pelas entidades organizadas.

CAPÍTULO VI - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo Nono - A Prefeitura Municipal de Monte Carmelo poderá baixar normas complementares ou modificativas, necessárias ao cumprimento deste regulamento para o bom funcionamento do sistema.

Artigo Décimo - Não pagarão tarifas todos os habitantes de Monte Carmelo bem como os visitantes que aqui estiverem.

Artigo Décimo Primeiro - O Presente Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Prefeitura de Monte Carmelo, 25 de janeiro de 1.995.

Dr. Gilson Brandão Vieira
PREFEITO MUNICIPAL

Heber Seth Silva
CHEFE DE GABINETE

ANEXO O – Itinerário dos ônibus

CARRO: 010 – PLACA: LBB-6583 – LINHA 201

ITINERÁRIO: RODOVIÁRIA-PRAÇA 3 DE OUTUBRO-CENTRO-POSTO BRASIL- ESCOLA ESTADUAL GREGORIANO CANÊDO-COLÉGIO Nº SRº DO AMPARO- AV. PARANAÍBA-ESCOLA ESTADUAL LETÍCIA CHAVES- SUPER SEU BOA VISTA-CATULINA- CORREDOR MUNICIPAL- PSF CATULINA- ANTIGA SKOL- PSF LAGOINHA- OLARIA STA TEREZA- MG 190- ESCOLA MUNICIPAL STA RITA- PRAÇA SANTO AGOSTINHO- AV. JOÃO MARTINS CÔRTEZ- RUA RIACHUELO- PRAÇA Nº SRº DO ROSÁRIO- RUA WALDEMAR LORENS- AV. ALFERES EUZÉBIO- QUADRA VILA DOURADA- AEROPORTO- RUA PARANÁ- ALTO DA VILA NOVA- AV. BELO HORIZONTE- ESQUINA AV. BH C/ PIAUÍ- VENDÃO- MINAS SHOPPING- AV. JOÃO PINHEIRO- AV. JOÃO PINHEIRO C/ DONA SINDÁ- PRAÇA 3 DE OUTUBRO- RODOVIÁRIA.

TOTAL DE VOLTAS: 10

TOTAL DE KMS POR DIA: 150

CARRO 020- PLACA: LBB-7323- LINHA 202

ITINERÁRIO: RODOVIÁRIA- PRAÇA 3 DE OUTUBRO- PRAÇA DO ROSÁRIO- VILA DOURADA- RUA RIO ARAGUAIA- RUA XINGU- MERCEARIA NILZA- QUADRA VILA DOURADA- NETO SUPERMERCADO- RUA JOSÉ AVELINO C/ SANTA CATARINA- CENTRO- MINAS SHOPPING- VENDÃO- ALTO VILA NOVA- RUA PARANÁ- RUA GOIÁS- RUA JOÃO TEODORO BORGES- UFU- AV. ROMUALDO RESENDE- ANTIGA CER. MONTE CARLO- JARDIM ORIENTE- SÃO SEBASTIÃO- AV. ROMUALDO RESENDE- RUA PIAUÍ- PRAÇA Nº SRº DE FÁTIMA- RUA GOIÁS- RUA CEARÁ- AV. BELO HORIZONTE- VENDÃO- MINAS SHOPPING- LABORFOTO- ESCOLA ESTADUAL- D.E.R- AV. HELÁDIO SIMÕES- ESCOLA E. VIRGÍLIO ROSA- TRIÂNGULO- CASA DA MULHER- RESIDENCIAL COSTA SUL- AV. LAERTE CANÊDO- RUA DAS DRÓSEAS- ESCOLA ESTADUAL- AV. BH- POSTO BRASIL- AV. JOÃO PINHEIRO C/ DONA SINDÁ- PRAÇA 3 DE OUTUBRO- RODOVIÁRIA.

TOTAL DE VOLTAS: 09

TOTAL DE KMS POR DIA: 180

CARRO: 030 – PLACA: LBB-7954 – LINHA 203

ITINERÁRIO: RODOVIÁRIA-PRAÇA 3 DE OUTUBRO-CENTRO-POSTO BRASIL- ESCOLA ESTADUAL GREGORIANO CANÊDO-RUA OSVALDO GARCIA- PRAÇA DO CAMILÃO- AV. OLEGÁRIO MACIEL- AV. BH- MINAS SHOPPING- VENDÃO- AV. BRASIL LESTE- APAE- RUA MACIEL DO LAGO-MONTREAL- QUADRA MONTREAL- RUA ITÁLIA- RUA BÉLGICA- RUA RONAN CARDOSO- PARQUE DE EXPOSIÇÕES- CRECHE RUA RONAN CARDOSO- AV. ROMUALDO RESENDE- ANTIGA NESTLÉ- RUA ROMUALDO RESENDE C/ JOÃO TEODORO BORGES- ALAMEDA CELSO BUENO- JARDIM ORIENTE- SÃO SEBASTIÃO- ALTO DA VILA NOVA- UFU- RUA QUIRINO JOSÉ QUADROS- RUA PARAÍBA- AV. BH C/ RUA PARANÁ- AV. BH C/ PIAUÍ- VENDÃO- MINAS SHOPPING- AV. OLEGÁRIO MACIEL- PRAÇA DA MATRIZ- PRAÇA DO ROSÁRIO- EMATER- RUA CEL. JOSÉ CARDOSO- RUA PEDRO ALVES RESENDE- RODOVIÁRIA.

TOTAL DE VOLTAS: 10

TOTAL DE KMS POR DIA: 150

CARRO 040- PLACA: LAI-8170- LINHA 204

ITINERÁRIO: RODOVIÁRIA- PRAÇA 3 DE OUTUBRO- PRAÇA DO ROSÁRIO- RUA RIACHUELO- SANTA RITA- RUA JOÃO MARTINS CORTES- PRAÇA SANTO AGOSTINHO- AV. SANTA RITA- ESCOLA SANTA RITA- MG 190- LAGOINHA- PSF LAGOINHA- AV. BRASIL NORTE- CATULINA- PSF CATULINA- CORREDOR MUNICIPAL- AV. XV DE NOVEMBRO- SUPER SEU BOA VISTA- BAIRRO DO CARMO- QUADRA BAIRRO DO CARMO- RUA RUI BARBOSA- AV. BH, POSTO BRASIL- MINAS SHOPPING- VENDÃO- AV. BRASIL LESTE- APAE- PRAÇA Nª SRª DE FÁTIMA- RUA PIAUÍ- NETO SUPERMERCADO- QUADRA VILA DOURADA- RUA XINGÚ- RUA ARAGUAIA- ESCOLA DONA SINDÁ- RUA ODILON RODRIGUES DA COSTA- AV. JOÃO PINHEIRO- RODOVIÁRIA.

TOTAL DE VOLTAS: 10

TOTAL DE KMS POR DIA: 140

PONTOS E HORÁRIOS DO ÔNIBUS

COLETIVO 010

PARTIDA	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°
RODOVIÁRIA	06:00	07:00	10:50	11:55	13:00	16:00	17:00	18:00	22:15
3 DE OUTUBRO BOA VISTA	06:01	07:01	10:51	11:56	13:01	16:01	17:01	18:01	H
AV. J. PINHEIRO (TIRO CERTO)	06:02	07:02	10:52	11:57	13:02	16:02	17:02	18:02	O
AV. B. HORIZONTE(ESP.MULHER)	06:04	07:04	10:54	12:00	13:04	16:04	17:04	18:04	R
R. RUI BARBOSA (ESC. DAS IRMÃS)	06:05	07:05	10:55	12:02	13:06	16:06	17:06	18:06	Á
AV. PARANAÍBA (ESC. L. CHAVES)	06:06	07:06	10:56	12:04	13:08	16:08	17:08	18:08	R
AV. 15 DENOVEMBRO (S. ENSINO)	06:08	07:08	10:58	12:05	13:10	16:10	17:10	18:10	I
AV. 15 DENOVEMBRO (CATULINA)	06:09	07:09	10:59	12:06	13:12	16:12	17:12	18:12	O
AV. CRUZEIROSUL (M. BAIANO)	06:10	07:10	11:00	12:07	13:13	16:13	17:13	18:13	
RUA I CATULINA (CAIXA D'AGUA)	06:11	07:11	11:01	12:08	13:14	16:14	17:14	18:14	E
RUI I (PRAÇA DA CATULINA)	06:12	07:12	11:02	12:10	13:15	16:15	17:15	18:15	S
AV. BRASIL NORTE (ZERO GRAU)	06:13	07:13	11:04	12:12	13:17	16:17	17:17	18:17	P
PRAÇA DA LAGOINHA	06:14	07:14	11:05	12:13	13:18	16:18	17:18	18:18	E
RUA SANTA ROSA (F MARTINS)	06:16	07:16	11:07	12:15	13:20	16:20	17:20	18:20	C
RUA SÃO LUÍZ COM RODOVIA 190	06:18	07:18	11:08	12:17	13:22	16:22	17:22	18:22	I
AV. SANTA RITA C/ RODOVIA 190	06:20	07:20	11:10	12:19	13:24	16:24	17:24	18:24	A
AV. SANTA RITA (E. SANTA RITA)	06:22	07:22	11:12	12:20	13:26	16:26	17:26	18:26	L
PRAÇA DO SANTO AGOSTINHO	06:24	07:24	11:14	12:22	13:28	16:28	17:28	18:28	
RUA JOÃO CORTÊS (FARMÁCIA)	06:26	07:26	11:16	12:24	13:30	16:30	17:30	18:30	P
RUA JOÃO CORTÊS (SEMÁFORO)	06:28	07:28	11:18	12:26	13:32	16:32	17:32	18:32	A
RUA RIACHUELO (H. FLORESTAL)	06:30	07:30	11:20	12:28	13:34	16:34	17:34	18:34	R
RUA RIACHUELO (ANTIGABIOLAC)	06:31	07:31	11:21	12:29	13:35	16:35	17:35	18:35	A
PRAÇA N.SENHORA DO ROSÁRIO	06:33	07:33	11:23	12:30	13:37	16:37	17:37	18:37	
R.ALFEUSÉBIO (POLIVALENTE)	06:34	07:34	11:24	12:31	13:38	16:38	17:38	18:38	
RUA ARAGUAIA/ RUA RIO CLARO	06:36	07:36	11:26	12:33	13:40	16:40	17:40	18:40	E
RUA ARAGUAIA/ RUA XINGU	06:37	07:37	11:27	12:34	13:41	16:41	17:41	18:41	S
AV.PIZOLATO (CRE. VIRGINITA)	06:38	07:38	11:28	12:36	13:42	16:42	17:42	18:42	
R.ABADIADOS/ RUA ALF.EUSÉBIO	06:39	07:39	11:29	12:37	13:43	16:43	17:43	18:43	T
R.RIO CLARO (PRAÇA SEMITÉRIO)	06:40	07:40	11:30	12:38	13:44	16:44	17:44	18:44	
RUA ARAGUAIA/ RUA MARANHÃO	06:42	07:42	11:32	12:40	13:46	16:46	17:46	18:46	
AV. B. HORIZONTE (SUPER. JK)	06:44	07:44	11:34	12:42	13:48	16:48	17:48	18:48	U
AV. B. HORIZONTE (AÇAÍ V.NOVA)	06:45	07:45	11:36	12:44	13:50	16:50	17:50	18:50	D
AV. B. HORIZONTE (VENDÃO)	06:46	07:46	11:38	12:46	13:52	16:51	17:51	18:51	A
AV. B HORIZONTE (M.SHOPPING)	06:48	07:48	11:40	12:48	13:54	16:52	17:52	18:52	N
AV. J. PINHEIRO (TIRO CERTO)	06:51	07:51	11:45	12:53	13:56	16:53	17:53	18:53	T
PRAÇA 3 DE OUTUBRO	06:53	07:53	11:47	12:54	13:58	16:54	17:54	18:54	E
PRAÇA DA RODOVIÁRIA	06:55	07:55	11:50	12:55	14:00	16:55	17:55	18:55	S

PONTOS E HORÁRIOS DO ÔNIBUS COLETIVO – 020

PARTIDA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º
RODOVIÁRIA	06:00	07:00	10:40	11:40	12:40	16:40	17:40	18:40	22:25
PRAÇA 03 DE OUTUBRO	06:01	07:01	10:41	11:41	12:41	16:41	17:41	18:41	H
AV.JOÃO PINHEIRO(TIRO CERTO)	06:02	07:02	10:42	11:42	12:42	16:42	17:42	18:42	O
R.VIRGÍLIO RAMOS (ESTADUAL)	06:04	07:04	10:44	11:44	12:43	16:44	17:44	18:44	R
PRAÇA DOS PEIXINHOS	06:05	07:05	10:45	11:45	12:45	16:45	17:45	18:45	Á
AV. B. HORIZONTE (VENDÃO)	06:07	07:07	10:47	11:47	12:47	16:47	17:47	18:47	E
AV. B. HORIZONTE (AÇAÍ VILA)	06:09	07:09	10:49	11:49	12:49	16:49	17:49	18:49	S
AV. B. HORIZONTE (SUPER. JK)	06:10	07:10	10:50	11:50	12:50	16:50	17:50	18:50	P
RUA JOÃO TEODORO (SESI UFU)	06:11	07:11	10:56	11:56	12:56	16:51	17:51	18:51	E
AV.R.REZENDE (PÃO QUENTE)	06:12	07:12	10:57	11:57	12:57	16:52	17:52	18:52	C
AV.R.REZENDE (MONTE CARLO)	06:13	07:13	10:58	11:58	12:58	16:53	17:53	18:53	I
AV.R.REZENDE (J. ORIENTE)	06:15	07:15	11:00	12:00	13:00	16:55	17:55	18:55	A
PRAÇA DO SÃO SEBASTIÃO	06:17	07:17	11:02	12:02	13:02	16:57	17:57	18:57	L
AV. UM SÃO SEBASTIÃO	06:18	07:18	11:03	12:03	13:03	16:58	17:58	18:58	
AV. R. REZENDE (J. ORIENTE)	06:20	07:20	11:05	12:05	13:05	17:00	18:00	19:00	
AV.R.REZENDE (MONTE CARLO)	06:23	07:23	11:08	12:08	13:08	17:03	18:03	19:03	
AV.R.REZENDE (PÃO QUENTE)	06:24	07:24	11:09	12:09	13:09	17:04	18:04	19:04	
AV.R.REZENDE (ANTI. NESTLÉ)	06:25	07:25	11:10	12:10	13:10	17:05	18:05	19:05	P
AV. BELO HORIZONTE (AÇAÍ)	06:27	07:27	11:12	12:12	13:12	17:07	18:07	19:07	
AV.BELO HORIZONTE (VENDÃO)	06:28	07:28	11:13	12:13	13:13	17:08	18:08	19:08	
AV.B.HORIZONTE (SHOOPING)	06:30	07:30	11:15	12:15	13:15	17:10	18:10	19:10	
AV. B.HORIZONTE (E. MULHER)	06:32	07:32	11:17	12:17	13:17	17:14	18:14	19:14	
R.VIRGÍL.RAMOS (ESTADUAL)	06:34	07:34	11:19	12:19	13:19	17:15	18:15	19:15	
AV.DO CONTORNO(M.MARTINS)	06:36	07:36	11:21	12:21	13:21	17:17	18:17	19:17	E
R.CONTORNO (PSF TRIÂNGULO)	06:38	07:38	11:23	12:23	13:23	17:19	18:19	19:19	S
R.CONTORNO (CRECHE JUDITH)	06:39	07:39	11:24	12:24	13:24	17:20	18:20	19:20	T
RUA JOÃO XXIII(M.COSTA SUL)	06:42	07:42	11:27	12:27	13:27	17:22	18:22	19:22	U
R. JOÃO XXIII (PÇA QUADRA)	06:44	07:44	11:28	12:28	13:28	17:24	18:24	19:24	A
AV. CONTORNO (M. MARTINS)	06:46	07:46	11:29	12:29	13:29	17:26	18:26	19:26	N
AV.DOCONTORNO(ESTADUAL)	06:48	07:48	11:30	12:30	13:30	17:28	18:28	19:28	T
RUA RUI BARBOSA (ESC.IRMÃS)	06:50	07:50	11:31	12:31	13:31	17:30	18:30	19:30	E
PRAÇA 3 DE OUTUBRO	06:52	07:52	11:33	12:33	13:33	17:33	18:33	19:33	S
RODOVIÁRIA	06:55	07:55	11:35	12:35	13:35	17:35	18:35	19:35	

PONTOS E HORÁRIOS DO ÔNIBUS COLETIVO 030

PARTIDA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º
RODOVIÁRIA	06:00	07:00	10:50	11:50	12:50	15:50	16:50	17:50	22:25
PRAÇA 3 DE OUTUBRO	06:01	07:01	10:51	11:51	12:51	15:51	16:51	17:51	H
AV. J. PINHEIRO (TIRO CERTO)	06:02	07:02	10:52	11:52	12:52	15:52	16:52	17:52	O
AV. OLEGÁRIO MACIEL (CAMILÃO)	06:05	07:05	10:55	11:55	12:54	15:54	16:54	17:54	R
R. OSVAL. GARCIA (CAMILÃO)	06:06	07:06	10:56	11:56	12:56	15:56	16:56	17:56	A
AV. ENG. H. SIMÕES (FARMÁCIA)	06:08	07:08	10:58	11:58	12:58	15:58	16:58	17:58	R
PRAÇA DOS PEIXINHOS	06:10	07:10	11:00	12:00	13:00	16:00	17:00	18:00	
AV. B. HORIZONTE (VENDA)	06:12	07:12	11:02	12:02	13:02	16:02	17:02	18:02	
AV. BRASIL LESTE (APAE)	06:14	07:14	11:04	12:04	13:04	16:04	17:04	18:04	E
PÇA. Nº SENHORA DE FÁTIMA	06:15	07:15	11:05	12:05	13:05	16:05	17:05	18:05	S
R. M. LAGO Nº 35 (ATRAS AABB)	06:16	07:16	11:06	12:06	13:06	16:06	17:06	18:06	P
R. INGLATERRA (MONTREAL 1)	06:17	07:17	11:07	12:07	13:07	16:07	17:07	18:07	E
GINÁSIO BIRO BIRO (QUADRA 2)	06:18	07:18	11:08	12:08	13:08	16:08	17:08	18:08	C
RUA ITALIA (MONTREAL 3)	06:19	07:19	11:09	12:09	13:09	16:09	17:09	18:09	I
RUA ITALIA (MONTREAL 4)	06:20	07:20	11:10	12:10	13:10	16:10	17:10	18:10	A
RUA BELGICA (MONTREAL 5)	06:21	07:21	11:11	12:11	13:11	16:11	17:11	18:11	L
AV. R. REZENDE (ANT. NESTLÉ)	06:24	07:24	11:13	12:13	13:13	16:13	17:13	18:13	
AV. R. REZENDE (PAO QUENTE)	06:26	07:26	11:14	12:14	13:14	16:14	17:14	18:14	P
AV. R. REZENDE (MONTE CARLO)	06:28	07:28	11:15	12:15	13:15	16:15	17:15	18:15	A
AV. R. REZENDE (J. ORIENTE)	06:30	07:30	11:17	12:17	13:17	16:17	17:17	18:17	R
PRAÇA DO SÃO SEBASTIÃO	06:33	07:33	11:19	12:19	13:19	16:19	17:19	18:19	A
RUA TRÊS, SÃO SEBASTIÃO	06:34	07:34	11:20	12:20	13:20	16:20	17:20	18:20	
AV. R. REZENDE (J. ORIENTE)	06:36	07:36	11:22	12:22	13:22	16:22	17:22	18:22	E
AV. R. REZENDE (MONTE CARLO)	06:37	07:37	11:24	12:24	13:24	16:24	17:24	18:24	S
AV. R. REZENDE (PAO QUENTE)	06:38	07:38	11:25	12:25	13:25	16:25	17:25	18:25	T
RUA JOAO TEODORO (SESI UFU)	06:40	07:40	11:26	12:26	13:26	16:26	17:26	18:26	U
AV. B. HORIZONTE (PÉDEMANGA)	06:42	07:42	11:27	12:27	13:27	16:27	17:27	18:27	D
AV. B. HORIZONTE (SUPER. JK)	06:44	07:44	11:28	12:28	13:28	16:28	17:28	18:28	A
AV. B. HORIZONTE (AÇAÍ VILA)	06:46	07:46	11:30	12:30	13:30	16:30	17:30	18:30	N
AV. B. HORIZONTE (VENDÃO)	06:48	07:48	11:32	12:32	13:32	16:32	17:32	18:32	T
AV. B. HORIZONTE (SHOOPING)	06:50	07:50	11:34	12:34	13:34	16:34	17:34	18:34	E
PRAÇA DA MATRIZ	06:51	07:51	11:38	12:38	13:38	16:38	17:38	18:38	S
R. WALD. LORES (E. DONA SINDÁ)	06:52	07:52	11:40	12:40	13:40	16:40	17:40	18:40	
R. P. RESENDE (POLIC. CENTRAL)	06:53	07:53	11:42	12:42	13:42	16:42	17:42	18:42	
RODOVIÁRIA	06:55	07:55	11:45	12:45	13:45	16:45	17:45	18:45	

PONTOS E HORÁRIOS DO ÔNIBUS COLETIVO 040

PARTIDA	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°
RODOVIÁRIA	06:00	07:00	11:00	12:00	13:00	17:00	18:00	19:00	22:15
PRAÇA 3 DE OUTUBRO	06:01	07:01	11:01	12:01	13:01	17:01	18:01	19:01	H
PRAÇA DO ROSÁRIO	06:02	07:02	11:02	12:02	13:02	17:02	18:02	19:02	O
R. JOAQUIM R. / R. DOURADO	06:03	07:03	11:03	12:03	13:03	17:03	18:03	19:03	R
R. RIACHUELO (HOR. FLORESTAL)	06:05	07:05	11:05	12:05	13:05	17:05	18:05	19:05	Á
R. N. CARDOSO (SEMÁFORO)	06:07	07:07	11:07	12:07	13:07	17:07	18:07	19:07	R
RUA C (ESCOLA CURUMIM)	06:08	07:08	11:08	12:08	13:08	17:08	18:08	19:08	
AVENIDA B. JARDIM AMÉRICO	06:09	07:09	11:09	12:09	13:09	17:09	18:09	19:09	I
AV. J. AMÉRICO / RODOVIA 190	06:10	07:10	11:10	12:10	13:10	17:10	18:10	19:10	O
PÇA QUAD. SANTO AGOSTINHO	06:12	07:12	11:12	12:12	13:12	17:12	18:12	19:12	
RUA J. M. CORTÊS (FARMÁCIO)	06:13	07:13	11:13	12:13	13:13	17:13	18:13	19:13	
AV. SANTA RITA(ESC. STA RITA)	06:14	07:14	11:14	12:14	13:14	17:14	18:14	19:14	
AV. STA RITA COM RODOVIA 190	06:15	07:15	11:15	12:15	13:15	17:15	18:15	19:15	E
RUA SÃO LUIZ COM A RODOVIA	06:17	07:17	11:17	12:17	13:17	17:17	18:17	19:17	P
RUA SANTA ROSA (F MARTINS)	06:18	07:18	11:18	12:18	13:18	17:18	18:18	19:18	E
PRAÇA DO BAIRRO LAGOINHA	06:20	07:20	11:20	12:20	13:20	17:20	18:20	19:20	C
R. JOÃO DA CRUZ (BOM PASTOR)	06:21	07:21	11:21	12:21	13:21	17:21	18:21	19:21	I
PRAÇA DO BAIRRO CATULINA	06:23	07:23	11:23	12:23	13:23	17:23	18:23	19:23	A
RUA I CATULINA(CAIXA D'AGUA)	06:24	07:24	11:24	12:24	13:24	17:24	18:24	19:24	L
AV. CRUZEIROSUL (M.VALTINHO)	06:25	07:25	11:25	12:25	13:25	17:25	18:25	19:25	
AV.15 DE NOVEMBRO(CATULINA)	06:26	07:26	11:26	12:26	13:26	17:26	18:26	19:26	P
AV.15 DE NOVEMBRO(LAB. UFU)	06:27	07:27	11:27	12:27	13:27	17:27	18:27	19:27	A
AV.IMPRESA (QUADRA CARMO)	06:28	07:28	11:28	12:28	13:28	17:28	18:28	19:28	R
PRAÇA DOS PEIXINHOS	06:30	07:30	11:30	12:30	13:30	17:30	18:30	19:30	
AV. B. HORIZONTE (VENDÃO)	06:35	07:35	11:35	12:35	13:35	17:35	18:35	19:35	E
AV. BRASIL LESTE (APAE)	06:36	07:36	11:36	12:36	13:36	17:36	18:36	19:36	S
PRAÇA NOSSA SENHORA FÁTIMA	06:37	07:37	11:37	12:37	13:37	17:37	18:37	19:37	T
R. CEARÁ (E. ELIAS DE MORAIS)	06:38	07:38	11:38	12:38	13:38	17:38	18:38	19:38	U
R. CEARÁ Nº439 (SUPER. NETO)	06:40	07:40	11:40	12:40	13:40	17:40	18:40	19:40	D
R. ABADIADOS (PRAÇA QUADRA)	06:42	07:42	11:42	12:42	13:42	17:42	18:42	19:42	A
AV.PIZOLATO (CRE.VIRGINITA)	06:45	07:45	11:45	12:45	13:45	17:45	18:45	19:45	N
RUA ARAGUAIA (B. CAMPESTRE)	06:47	07:47	11:47	12:47	13:47	17:47	18:47	19:47	T
R. ARAGUAIA / R. RIO CLARO	06:48	07:48	11:48	12:48	13:48	17:48	18:48	19:48	E
R. W. LORES (ESC. DONA SINDÁ)	06:50	07:50	11:50	12:50	13:50	17:50	18:50	19:50	S
RODOVIÁRIA	06:55	07:55	11:55	12:55	13:55	17:55	18:55	19:55	