

Realidade ou utopia: Tarifa Zero em Viçosa/MG?

Reality or utopia: Zero Fare in Viçosa, Minas Gerais, Brazil?

Neiva Aparecida Pereira Lopes*

O objetivo deste artigo é trazer à discussão a temática do transporte coletivo gratuito, que tem relevância acadêmica, por abordar o problema da cidade e das políticas públicas e possuir, portanto, relevância social. A tarifa zero é realidade em 17 municípios brasileiros e em vários países. Nesse contexto, o artigo relata as manifestações sociais ocorridas em 2013, protestando quanto à insustentabilidade do Sistema de Transporte Coletivo Brasileiro no sentido financeiro, social e moral. Como consequência, em 15 de setembro de 2015 foi aprovada a EC 90, incluindo o transporte como direito social.

The objective of this article is to discuss zero fare public transport, which has academic and social relevance for addressing the issue of public policies in the city. The zero fare transport is a reality in 17 Brazilian municipalities as well as in several countries. In this context, this paper reports the social demonstrations which took place in 2013, as a protest against the Brazilian Public Transport System seen as unsustainable in the financial, social and moral sense. As a consequence, a new constitutional amendment (EC 90) was approved, including transportation as a social right on September 15, 2015.

Palavras-chave: Transporte público gratuito. Mobilidade urbana. Transporte como direito social. EC 90. Municípios com Tarifa Zero.

Keywords: Free public transportation. Urban mobility. Transportation as social right. EC 90. Zero Fare Municipalities.

1 Introdução

As manifestações sociais tomaram conta do país em 2013, com milhares de pessoas nas ruas tanto nas capitais como nas cidades do interior. O protesto era contra o aumento da tarifa do transporte público liderado pelo Movimento Passe Livre (MPL). Este movimento, de acordo com Pomar (2009), mostra que o Sistema de Transporte Coletivo Urbano Brasileiro estava falido não só no sentido financeiro, mas também no social e moral.

O MPL foi criado na Plenária Nacional pelo Passe Livre em janeiro de 2005, em Porto Alegre. Mas, antes disso, aconteceram vários movimentos e campanhas pelo Passe Livre como a Revolta do Banzu (SALVADOR, 2003) e as Revoltas das Catracas (Florianópolis, 2004 e 2005). A partir de 2005, várias cidades tiveram revoltas similares que derrubaram ou contestaram as tarifas, como: Vitória, Uberlândia, Criciúma, Fortaleza, Recife (2005), Brasília e Aracajú (2009), tornando-se prática comum em todo o país e chegando ao ápice em 2013 (tarifazero.org).

Os movimentos sociais são articulações da sociedade civil constituídas por segmentos da população que se reconhecem como portadores de direitos e que se

* Mestranda em Administração pelo Centro Universitário Unihorizontes. Assistente Administrativo na Universidade Federal de Viçosa (UFV) – Viçosa/MG – Brasil. E-mail: neivapl@hotmail.com.

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. Dessa maneira, 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 por meio das mídias e redes sociais virtuais (YouTube, Facebook, Instagram, Twitter etc.).

Essas manifestações e reivindicações por um transporte público acessível a todas as classes sociais mostram a insustentabilidade urbana do atual sistema, que deveria atender às necessidades básicas da população, sendo o transporte uma condição fundamental para a inclusão social. Em consequência, 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, juntando-se à educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e assistência aos desamparados.

Uma das argumentações que vieram à tona com a instituição do transporte como direito social seria a efetivação desse direito. O Movimento Passe Livre ou Tarifa Zero diz que é o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda população da cidade, com entendimento que o transporte público é um serviço essencial, pois assegura o acesso das pessoas aos demais direitos como, por exemplo, a saúde, a educação, o lazer. Scolari Filho (2014) salienta que o direito ao transporte público tem que ser acessível, do ponto de vista econômico e geográfico, garantido o princípio da igualdade.

Este artigo tem como objetivo verificar a percepção do legislativo municipal e de determinados acadêmicos de diferentes áreas quanto à viabilidade da implantação do transporte público com tarifa zero e os possíveis impactos desse modelo em Viçosa/MG. Tendo em vista a inclusão do transporte como direito social na Constituição Federal, o questionamento reside em como o governo municipal irá tornar efetivo esse direito, já que o transporte público é de responsabilidade predominantemente municipal. Nesse contexto, questiona-se: Realidade ou utopia: Tarifa Zero em Viçosa/MG?

De forma específica, pretende-se: a) analisar a importância do transporte como direito social; b) verificar as possíveis fontes de financiamento; c) identificar os benefícios sociais do transporte gratuito; d) analisar as políticas de transporte a serem aplicadas.

Para responder tal questionamento, será efetuada uma pesquisa de caráter exploratório, com entrevistas semiestruturadas com quatro vereadores da cidade, assim como quatro acadêmicos especialistas nas seguintes áreas: Ciência Política, Ciências Sociais, Direito e Economia.

O presente artigo pretende trazer algumas contribuições para a academia, tendo em vista que é uma pesquisa exploratória, portanto evidencia uma carência bibliográfica e de trabalhos empíricos nesta área, por ser um tema atual, portanto com relevância teórica. Pretende-se também contribuir com toda a sociedade, colocando a temática em evidência no poder legislativo municipal para o desenvolvimento de uma agenda positiva baseada

nos processos de discussões sobre a possível viabilidade de implantação da Tarifa Zero, pois se trata da cidade e da política pública no contexto social e organizacional.

2 Referencial teórico

2.1 O Estatuto da Cidade

Com a promulgação da Lei 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, que estabelecem as diretrizes gerais da política urbana, denominadas Estatuto da Cidade, abriu-se um novo período no planejamento urbano no Brasil. Ele contém instrumentos que podem ser utilizados para ordenar e induzir o desenvolvimento urbano, promover a regularização fundiária e a gestão democrática das cidades. Estabeleceu, também, a obrigatoriedade para os municípios com mais de vinte mil (20.000) habitantes, segundo o art. 41, inciso I, da Lei 10.257/2001, de elaboração do Plano Diretor, e instituiu uma série de políticas urbanas, antes aplicadas de maneira dispersa.

Outro marco foi a criação do Ministério das Cidades em 2003, um 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, pois desde a queda do regime militar não havia uma proposta de política urbana que conseguisse ser implementada nos municípios. A estrutura do Ministério das Cidades tem quatro Secretarias Nacionais: Habitação, Saneamento Ambiental, Transporte e Mobilidade Urbana, e Programas Urbanos, nos quais estão alocados os programas de regularização fundiária e apoio ao planejamento urbano e territorial.

O Estatuto nos artigos 43 a 45 elenca os instrumentos da gestão democrática da cidade, tais 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. Esses instrumentos vêm produzindo efeitos a partir de 2001, dos quais destacamos os relacionados à mobilidade urbana e transporte:

- A realização de cinco Conferências das Cidades, nos anos de 2003, 2005, 2007, 2010 e 2013;
- A elaboração e aprovação de diversos Planos Diretores no Brasil, nos quais a participação popular efetivamente se fez presente;
- 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 a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios;

- A partir da instituição da Lei 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 a acessibilidade dos portadores de deficiência em programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público.

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 fundamental para romper o círculo vicioso e transformar o planejamento da ação municipal em algo não apenas compartilhado pelos cidadãos, mas assumido por eles, produzindo uma interface real com as demandas, os pleitos e os desejos dos diferentes grupos da cidade.

2.2 Mobilidade Urbana e Transporte

A mobilidade é um atributo associado à cidade; corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana de acordo com o Ministério das Cidades (2006). Face às necessidades sociais e econômicas, as pessoas requerem seu deslocamento no espaço, podendo utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais). Portanto, o conceito de mobilidade urbana vai além de simples deslocamentos e de usos dos modais, apresenta relações dos cidadãos com o espaço.

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

As causas da mobilidade urbana no Brasil têm uma origem histórica de acordo com Vianna, Young (2015). Após a Segunda Guerra Mundial, no modelo desenvolvimentista ou rodoviarista, 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.

Nos anos 60 e 70 várias cidades brasileiras importaram dos Estados Unidos, além da ênfase social dada ao automóvel, a construção de viadutos, vias expressas e avenidas consideradas verdadeiras rodovias dentro dos centros urbanos, acreditando que essas

medidas resolveriam o congestionamento do trânsito. Por muitos anos, acreditou-se que o automóvel deveria ser prioridade para solucionar a questão do deslocamento das pessoas e que as cidades deveriam se adaptar a essa realidade. Esse modelo chegou ao seu ápice no período militar com alto investimento e aberturas de novas rodovias.

Hoje se sabe que tais modelos de crescimento calcados em investimentos em infraestruturas que priorizam o transporte individual, não só não resolvem, mas também agravam a situação, à medida que atraem mais carros para ocuparem o espaço adicional. São notórios os efeitos perversos causados pelas rodovias urbanas, que se constituem em verdadeiros enclaves no tecido urbano: degradação de áreas centrais e bairros, ameaça a locais de valor histórico, concentração da poluição atmosférica nas áreas mais densamente ocupadas e ameaças à saúde das pessoas (ITDP, 2013, p. 6).

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, os lugares e territórios são reconfigurados em processos seletivos de produção e consumo, sob a hegemonia da economia dos fluxos de pessoas, capitais e mercadorias, tornando-os fomentadores da urbanização. Pinson (2011) define a metropolização como fenômeno multiforme e contraditório de dilatação, ampliação e diversificação de mobilidades. A força da metropolização é destacada por Veltz (2014) e Lacour (1999) como resultante da globalização da economia e da reestruturação do sistema financeiro que passam a impulsionar os processos seletivos de urbanização.

Diga-me a que velocidade que te moves e te direi quem és. Se não podes mais contar com teus próprios pés para deslocar-te és um excluído, porque, desde meio século atrás, o veículo é símbolo de seleção social e condição para participação na vida nacional (ILLICH, 2005, p. 52).

Acompanhando a tendência mundial, o Brasil chegou ao início do século XXI como um país urbano, com 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. Tornar as cidades mais humanas e equitativas através de intervenções nos sistemas de transporte e melhorias na mobilidade, acessibilidade e ocupação urbana é uma das grandes prioridades e desafios das políticas públicas do país (ITDP, 2010, p. 4).

Nesse contexto, a Lei 12.587/12, Lei de Mobilidade, foi o marco regulatório dessa transição. Ela estabelece diretrizes de planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidade aos municípios, exigindo dos municípios com mais de 20.000 habitantes a obrigatoriedade de elaborar um Plano Diretor de Mobilidade Urbana, o qual implica a identificação de objetivos, meios financeiros de cumprimento, mecanismos de implantação e definição de metas de atendimento e universalização de oferta do transporte público.

Dentre os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 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.

Feltran (2016) destaca as seguintes políticas relativas ao transporte coletivo: integração intermodal, desestímulo do uso de veículo motorizado individual, racionalização e qualificação dos serviços, redução de custos, aumento na 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 e na avaliação da satisfação dos usuários dos serviços prestados.

Segundo essa autora, a instalação de uma Política de Mobilidade Urbana Municipal efetiva funciona como elemento instrumentalizador dos direitos humanos na cidade. Isso porque, somente com um quadro de normas e procedimentos tendentes a garantir o acesso da camada social vulnerável a todos os destinos das cidades, principalmente as centralidades econômicas, comerciais e sociais, alcançar-se-á a quebra da privatização dos espaços públicos, que se fortalece diariamente por meio de muros visíveis e invisíveis (segregação social); definindo, por consequência, um processo de exclusão da população vulnerável e marginalizada.

A aprovação da Lei nº 12.587/2012 consiste, portanto, em um importante marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras. Como se sabe, o atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do país, sobretudo nas grandes cidades, caminha para a insustentabilidade, principalmente, devido à baixa prioridade dada e à inadequação da oferta do transporte coletivo; às externalidades negativas causadas pelo uso intensivo dos automóveis (congestionamento, poluição do ar, acidentes); à carência de investimentos públicos e fontes de financiamento do setor; à fragilidade da gestão pública nos municípios; e à 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 reduzam o deslocamento e/ou seus custos. O tempo de deslocamento, considerando de casa ao trabalho, depende do modal adotado e do congestionamento, possuindo uma relação sensível com a dinâmica de oportunidades de emprego e moradia. Nesse sentido, conforme Feltran (2016), a norma instrumentaliza o direito à cidade na medida em que tende a minimizar os efeitos da exclusão social.

A lógica da solução para o problema de locomoção individual dentro das cidades apresenta características que contradizem a melhoria do bem comum. O indivíduo,

perseguindo seu interesse particular, soluciona o problema da locomoção optando pelo transporte motorizado privado. Embora resolva seu problema, agrava a situação coletiva: ao adicionar mais um carro ao fluxo de automóveis na cidade, eleva o custo marginal para todo o restante da sociedade, pois haverá uma diminuição na velocidade média e um aumento no congestionamento. Assim, 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, principalmente no terceiro mundo, a população urbana, especialmente a de baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos (penosos) para atingir os destinos desejados, e, na distribuição do espaço urbano por falta de alternativas, se instalam nas periferias.

Para a fluidez do trânsito, os projetos de infraestrutura dão prioridades aos automóveis em detrimento do transporte coletivo, dando mostra da fragilidade democrática nesse segmento do espaço urbano (COSTA; SANTOS, 2006). A desigualdade social resulta em diversos fatores. 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 diferentes 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 na 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 um incentivo contínuo à compra de automóveis. Essa tendência de privilégio ao automóvel foi acentuada em 2008, quando o governo brasileiro anunciou uma redução significativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na compra de automóveis. De acordo com Vianna (2013), o argumento para adotar-se a medida foi evitar um efeito de contágio da crise financeira norte-americana na produção industrial brasileira, visto que a elevação na produção da indústria automobilística incentivaria várias indústrias de base. O resultado foi a aceleração da frota veicular particular e uma redução no uso de transportes públicos, agravando ainda mais problemas de mobilidade.

Apesar dos problemas descritos acima, as políticas públicas no Brasil continuam dando pouco suporte à evolução de transportes de massa. Como dito em artigo de Agostinho Vieira para O Globo: “Na última década, com a redução do IPI para a compra de automóveis e a decisão de zerar a Contribuição de Intervenção no 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 os engarrafamentos, a poluição do ar, as emissões de CO₂ e os acidentes de trânsito” (VIEIRA, A., 2013).

O incentivo ao uso de automóveis provocou, direta ou indiretamente, um 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 A. Vieira (2013), esse aumento foi ocasionado pela elevação do preço do *diesel* e a pela quantidade de passageiros que diminuiu por volta de 20%, porque os serviços são ruins, o preço alto afastou os mais pobres e ficou mais fácil comprar carro. Quem ficou pagou a conta.

Um estudo feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) usou como fonte de informações o levantamento de preços realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nas principais aglomerações urbanas do país para o cálculo do Índice de Preços ao Consumidor (IPCA). O Gráfico 1 mostra que, entre 2000 e 2012, as tarifas de ônibus subiram 192%, contra uma inflação, medida pelo IPCA, de 125%. Enquanto isso, no mesmo período, o preço da gasolina aumentou 122%. Já os gastos com veículos particulares, incluindo compra, manutenção e tarifas de trânsito, tiveram um crescimento de apenas 44%, portanto muito abaixo do IPCA. Conclui-se que o transporte privado tem ficado relativamente mais barato em relação ao transporte público no período de 2000 a 2012 (IPEA, 2013).

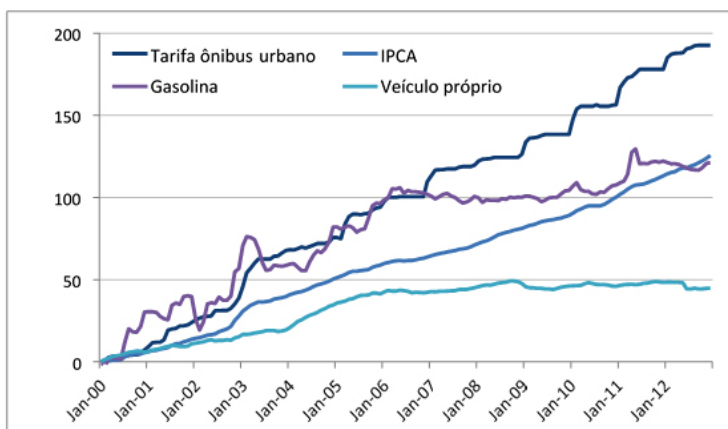


Gráfico 1. Evolução das tarifas de ônibus comparadas com IPCA, gasolina e veículo próprio de 2000-2012

Fonte: elaboração própria com base em IPCA (IBGE). Regiões Metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, Brasília e o município de Goiânia

Nesse estudo, o IPEA verificou a proporção da renda das famílias gasta com Transporte Público Urbano (TPU) nas nove maiores regiões metropolitanas brasileiras entre 2003 e 2009. Nos dois períodos, em média, as famílias gastam 3% da renda com transporte público. Entretanto, entre as famílias mais pobres, esse percentual representa uma parcela maior da renda. Em 2003 as famílias com renda *per capita* abaixo do 1º decil (10% mais pobres) comprometiam cerca de 15% da sua renda com TPU e as do estrato seguinte (entre o 1º e o 2º decil) cerca de 11,7%. Em 2009 houve uma pequena redução do TPU na renda dos mais pobres, representando 13,5% e 10,3% da renda das famílias do 1º e 2º decis. Os dados também 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 função da falta de capacidade de pagamento pelos serviços de transporte (IPEA, 2013). Por isso também se observa uma relação entre a redução da desigualdade social e a melhoria na oferta de transportes públicos. Afinal, 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 transportes (PERO; MIHESSEN, 2013, p. 41).

2.3 Transporte como direito social

Os protestos dos movimentos sociais liderados pelo MPL 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 do ponto de vista ambiental, social e político. O resultado foi que se retirou da “gaveta” a proposta da deputada federal Luiza Erundina (PSB-SP) de inclusão do transporte como direito social na Constituição, que estava à espera do parecer de admissibilidade desde 2011. Em consequência, houve a aprovação da Emenda Constitucional (EC 90) em 15 de setembro de 2015, que incorpora 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.

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 cabe ao Estado em relação ao indivíduo se ordenar com o objetivo de melhor cuidar das necessidades dos cidadãos.

Os direitos fundamentais não surgiram simultaneamente, mas aos poucos, em consonância com a demanda de cada época, motivo pelo qual os estudiosos costumam dividi-los em gerações ou dimensões, conforme os doutrinadores. De acordo com Diógenes Júnior (2012), essa divisão está amparada no surgimento histórico e serve apenas para situar os diferentes momentos em que os grupos de direitos surgem com

reivindicações acolhidas pela ordem jurídica, uma divisão meramente acadêmica. A divisão pode ser facilmente realizada com base na revolução francesa: liberdade (1ª geração), igualdade (2ª geração) e fraternidade (3ª geração).

Os direitos fundamentais de primeira geração são os direitos civis e políticos, como exemplos: o direito à vida, à intimidade, à inviolabilidade do domicílio, à propriedade, a igualdade perante a lei, etc. Os direitos de primeira dimensão 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 Jurconville (2007), os direitos de segunda geração têm dimensão positiva, uma vez que cuidam não mais de evitar a intervenção do Estado na esfera da liberdade individual, mas, sim, de propiciar o direito ao bem-estar social. “A partir da terceira década do século XX, os Estados antes liberais começaram o processo de consagração dos direitos sociais ou direitos de segunda geração, que traduzem, sem dúvida, uma franca evolução na proteção da dignidade humana. Destarte, o homem reclama uma nova forma de proteção da sua dignidade, ou seja, a satisfação das carências mínimas, imprescindíveis, o que outorgará sentido a sua vida” (ALARCÓN, 2004, p. 79).

Com a Constituição de 1988, os direitos sociais ganharam uma atenção especial, dedicando um capítulo para esses direitos de segunda geração, sendo estabelecidos no Capítulo II do Título II, artigo 6º. Esses direitos sociais são a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados na forma dessa Constituição.

Houve conquista da inclusão de novos direitos sociais na Constituição de 1988, 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.

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

Os direitos assegurados tanto pela Declaração Universal dos Direitos Humanos quanto pela Constituição Federal de 1988, chamados fundamentais para a dignidade da pessoa humana, elevam o direito ao transporte a esse rol, pois é chamado de direito-meio porque influencia e condiciona o acesso aos demais direitos. Para o cidadão ter

acesso à rede de saúde pública, educação, lazer, cultura, dentre outros, ele precisará utilizar algum meio de transporte (site guia de direitos).

2.3.1 Transporte Público Gratuito ou Tarifa Zero

O secretário de Transporte da gestão Luiza Erundina (1989-1993), Lúcio Gregori, elaborador do Projeto Tarifa Zero, em entrevista (Jornal Folha do estado) 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 dos governos estadual e federal, seja com empenho de recursos ou isenção de impostos.

Gregori 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 secretário, “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 do transporte. Segundo Whitaker (2011) os objetivos de tal direito social são garantir que todas as pessoas de um município tenham o direito de se locomover no seu dia a dia, seja para o trabalho, lazer, educação, cultura, dentre outros; 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 de forma gratuita, deixando de pagar as tarifas diretamente, assegurando o direito de ir e vir. Essa tarifa será paga de forma indireta por meio do Fundo Municipal de Transporte, que utilizará recursos arrecadados em escala progressiva, ou seja, cada um contribuirá conforme a sua condição econômica e justiça fiscal, ou seja: quem tem mais paga mais, quem tem pouco paga pouco e quem não tem nada não paga nada, extensivo a pessoas e empresas, sem a exclusão social.

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

Para a proposta se tornar uma realidade, é necessário que o município subsidie o transporte coletivo, criando o Fundo Municipal de Transporte com fontes de receitas alternativas, apontadas por especialista de forma progressiva, conforme a capacidade contributiva de cada cidadão e o seu patrimônio, dentre elas está a incidência sobre a majoração do IPTU, do IPVA para veículos de passeio; da Cide sobre a gasolina; e a regulamentação do Imposto Sobre Grandes Fortunas (Art. 153, inciso VII da CF).

Scolari Filho (2014) destaca que, dessa forma, o município não precisaria remanejar os recursos indispensáveis de outras áreas essenciais para subsidiar a Tarifa Zero. As receitas seriam revestidas em fundos municipais de amparo ao transporte público coletivo e as concessões que são feitas atualmente, as quais as empresas 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; melhoria na mobilidade urbana e, o mais importante, o bem estar social, pois, a partir do momento em que o transporte deixar de ter um custo, será possível a cada um escolher moradia ou trabalho levando em conta somente distância e tempo de deslocamento.

2.3.2 Cidades que possuem a Tarifa Zero

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

Na reportagem o coordenador Grajew informa que para o transporte coletivo ser gratuito cada cidade deve recorrer a uma solução diferente e acrescenta que “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” (RBA). Ele afirma também que o primeiro passo é tratar do tema com transparência e discutir as alternativas com a sociedade.

A tarifa zero é realidade em várias cidades brasileiras, como em Minas Gerais, onde o município de Monte Carmelo, que fica no Triângulo Mineiro, é pioneiro. Esse município tem transporte coletivo gratuito desde 1994, e, desde então, é mantido com dinheiro 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). Desde a sua implantação, o transporte municipal gasta em torno de 1% de sua arrecadação, mas o benefício é tão importante quanto uma obra, disse o prefeito, por isso, essa 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, mas não exclusivamente do IPTU. “A tarifa zero é uma questão de investimento do transporte coletivo em detrimento do individual, de socialização dos recursos do transporte urbano”, resume Álvaro Guedes, especialista em Administração Pública da Unesp (VIEIRA, G., 2013).

A exemplo de Monte Carmelo, mais três cidades mineiras adotaram a tarifa zero, como Abaeté, Muzambinho e Itatiaiuçu. No estado de São Paulo, Potirendaba foi a pioneira e a segunda do país a adotar o transporte coletivo gratuito em 1998, seguida depois por Agudos em 2003. O estado do Paraná possui cinco cidades com tarifa zero, sendo Ivaiporá e Faxinal em 2001, seguidas por Wenceslau Braz, Pitanga e Tijucas do Sul. O município de Eusébio é pioneiro no Nordeste e iniciou em 2010 a tarifa zero. O estado de Goiás tem a cidade de Aruanã, que implantou em 2008, e em seguida Anicuns.

No estado do Rio de Janeiro os municípios que adotaram a tarifa zero foram Porto Real, desde 2012, seguida por Silva Jardim. Maricá com 150 mil habitantes tem transporte gratuito, implantado em 2013. Nesta cidade, o governo aloca recursos no orçamento para a viabilização de algumas linhas que operam gratuitamente, mas esse município está em constantes lutas judiciais, pois a prefeitura adotou uns ônibus com tarifa zero circulando conjuntamente com as concessionárias.

No âmbito internacional, muitas são as cidades que possuem o transporte gratuito em diversas partes do mundo, como: a Austrália, que tem as cidades Adelaide, Brisbane, Perth e Melbourne; 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, conforme *site fare free public transport*.

Uma cidade em destaque é 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 população de 430 mil habitantes. Dentre os principais objetivos estava o de reduzir o congestionamento além de reduzir os impactos ambientais e os problemas para a saúde humana. O uso de transporte coletivo aumentou cerca de 20%, seguido de diminuição proporcional do uso de carros (SCHLINDWEIN; ANDRADE, 2015).

O vale transporte social está se tornando realidade em várias cidades no Brasil, onde uma parcela da população adquire o direito de transporte gratuito. Uma das conquistas mais comuns é a gratuidade no transporte escolar, para alunos de escola pública, seguida pelos deficientes físicos.

Mas há outros segmentos da população que estão adquirindo esse direito, como os desempregados na cidade de São Paulo e Rio de Janeiro, por um 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.

2.3.2.1 Atualização dos municípios brasileiros que possuem Tarifa Zero

A maioria das informações sobre os municípios que possuem tarifa zero eram pertencentes aos *sites*, principalmente referente a 2013, pois foi a época que as mobilizações ocorreram em todo país. A Tabela 1 corresponde ao resultado de pesquisas na internet por estado, e com ligações telefônicas nos respectivos municípios confirmando a informação. Então podemos falar que temos 16 municípios no Brasil que possuem tarifa zero, com a ressalva que a cidade de Maricá a possui parcialmente, com constantes lutas judiciais por ter o transporte gratuito circulando junto com o das concessionárias.

A Tabela 1 contempla as cidades no Brasil que possuem a Tarifa Zero, constando o número da população estimada para 2016 (IBGE, 2016), a extensão do município e desde quando possui o transporte gratuito para toda a população.

Tabela 1. Cidade, estado, número da população, extensão do município e desde quando foi adotada a Tarifa Zero

Nº	Cidade	Estado	Habitantes	Extensão (km ²)	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	Aruaná	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: Dados da pesquisa

* O município de Maricá possui algumas linhas gratuitas.

3 Metodologia

Esta pesquisa possui uma classificação padrão como pesquisa exploratória, conforme destaca Collis e Hussey (2005). A pesquisa está sendo conduzida para aumentar nosso entendimento de questões gerais, sem ênfase na sua aplicação imediata. O método de pesquisa adotado é o estudo de caso e a técnica de coleta de dados foi através de entrevistas com roteiro contendo variáveis qualitativas e quantitativas.

Esse questionário foi baseado e adaptado de uma pesquisa realizada pelo instituto FSB Pesquisa de Brasília, encomendada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), pesquisa que entrevistou 224 deputados federais e 25 senadores de 27 partidos diferentes entre 17 e 31 de maio de 2016. Foram efetuadas também entrevistas com 100 influenciadores, que são personalidades ligadas a cinco diferentes setores, sendo realizadas 20 entrevistas com cada um deles: Poder Executivo Federal; Poderes Executivos Estaduais; Poderes Executivos Municipais; economistas; representantes de setores econômicos (indústria, comércio e serviços) e acadêmicos e especialistas em transporte público urbano no período de 25 de maio a 19 de junho.

Pertencente à Zona da Mata Mineira, o município de Viçosa possui aproximadamente 77.863 habitantes (estimativa do IBGE 2016), contendo uma área de 299,418 km². É conhecido como cidade educadora e seu índice de alfabetização é de 92%. Além da Universidade Federal de Viçosa (UFV), existem outras quatro instituições de Ensino Superior na cidade. A economia do município baseia-se, essencialmente, no ensino, agricultura, pecuária e prestação de serviços especializados (comércio e construção civil). O transporte coletivo urbano na cidade é prestado por uma única empresa concessionária e possui 40 ônibus.

A amostragem por julgamento foi a escolhida, pois, segundo Collis e Hussey (2005), os participantes são escolhidos pelo pesquisador com base nas suas experiências do fenômeno em estudo. Nesse contexto, foram escolhidos quatro entre os 15 vereadores da cidade de Viçosa, sendo dois reeleitos e dois que iniciaram o seu mandato em 2017. Quanto aos especialistas, foram selecionados quatro professores, sendo um de cada área: Ciência Política, Ciências Sociais, Direito e Economia.

A técnica de coleta de dados utilizada foi entrevistas gravadas semiestruturadas, que possuem respostas abertas, buscando opinião do entrevistado, e respostas usando a escala *Likert*, sendo uma questão usando a escala “de 0 a 10” e outra utilizando a escala “concorda plenamente”, “concorda parcialmente” e “discorda plenamente”.

4 Resultados

4.1 Descrição das entrevistas

Foram realizadas oito entrevistas gravadas e com autorização dos entrevistados, sendo quatro vereadores e quatro especialistas, entre os dias 17 e 27 de abril, com duração de 20 a 60 minutos. Para uma melhor análise de dados, os quatro vereadores serão identificados como (V1, V2, V3, V4), seguindo uma ordem natural de quem foi entrevistado primeiro, segundo, terceiro e quarto. Quanto aos especialistas, conforme a ordem natural das entrevistas, como feito acima com os vereadores, sendo: especialista em Ciências Sociais (E1), especialista em Direito (E2), especialista em Ciência Política (E3) e especialista em Economia (E4).

A primeira e a segunda pergunta relacionam-se com o transporte como um direito social: Em 15 de setembro de 2015 o Congresso Nacional promulgou Emenda à Constituição (EC 90), que incluiu o transporte como direito social, como já acontecia com a saúde, educação, entre outros. Qual a sua opinião sobre a inclusão do transporte como direito social?

Quadro 1. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários (continua)

Entrevistado	Comentários
V1	Sim, concordo. Levando em consideração a quantidade de impostos que nós pagamos, tranquilamente é um serviço que o Estado deveria prestar, levando em consideração as pessoas de baixa renda e que mora em periferia e ainda considerando que o grande centro de atendimento à saúde e educação, normalmente estão localizados longe de suas casas, se você não tiver por parte do Estado a oportunidade destas pessoas se locomoverem a chegar até os locais onde se prestam estes serviços, elas ficarão a margem deste atendimento básico se não tiver como pagar, mesmo o Estado oferecendo.
V2	Eu acho que é um direito básico do cidadão, inclusive é o direito de ir e vir, para você ter educação você precisa de transporte, assim como saúde, lazer, cultura, para você trabalhar precisa de transporte. Infelizmente no Brasil, não só o transporte, entre outros elementos, é mercantilizado, tudo virou negócio, eu acredito numa sociedade onde este transporte podia ser mais democrático, tem alguns lugares do mundo, tem algumas cidades no Brasil que o transporte é gratuito e público e não uma empresa terceirizada. A própria prefeitura que oferece os ônibus, os próprios motoristas são servidores da prefeitura, então você tem esta mobilidade maior, em minha opinião já passou da hora do transporte ser um direito básico.
V3	Eu acho que a intenção é boa, legítima, com certeza tem que saber de onde tem que sair esta verba também. O meu receio maior é que alguém vai ter que ganhar para gerir esta verba, ou são as empresas terceirizadas ou se vai criar mais uma empresa pra isto no Brasil. Mas é legítimo, pois tem países que tem o transporte pago pelo governo e muita gente depende dele para estudar, trabalhar, ir ao médico, no geral a ideia é notável, merecedora.
V4	A inclusão seria muito boa se funcionasse. Pois eu acho que estamos muito longe de uma realidade de um transporte social, nem o privado e nem o governo atende hoje, a ideia é ótima, mas a realidade está muito longe de conseguir. Como os outros direitos sociais estão cada vez mais difícil de ser atendidos. Esta inclusão foi feita para promover o congresso como uma coisa boa, mas como efetivar este direito?
E1	Concordo. Pois uma das grandes desigualdades nacionais com acesso à educação, saúde, ao emprego, uma das maiores e quase invisível é o acesso à cidade, isto significa, se eu tenho um centro no município e ele fica muito distante eu vou proibindo as pessoas ao acesso central da cidade, pois ela não tem como pagar este custo.
E2	O Direito de ir e vir envolve também uma certa capacidade econômica, se você não tiver recursos para viajar, para se descolar de um lugar para outro é uma mera promessa. Agora, a minha preocupação é o seguinte, cria-se mais e mais direitos e quando na realidade é uma maneira de disfarçar uma situação. No Brasil normalmente quando há um problema, vamos criar uma lei, vamos mudar a Constituição, mas no campo real pouco muda, ou seja, já existe o transporte gratuito para os idosos, para pessoas deficientes, para estes grupos mais vulneráveis é importante que se tenha este tratamento especial. O ideal é que realmente o dinheiro público seja gasto em educação, em saúde, para qualificar as pessoas para resolver os seus problemas, o estado não pode tudo, sou favorável principalmente para as pessoas carentes.

(conclusão)

Entrevistado	Comentários
E3	Esta foi a principal reivindicação dos movimentos sociais de 2013 liderados pelo MPL, ter direito à cidade e o direito de ir e vir. O direito do transporte como direito social acho extremamente importante como direito fundamental, pois dá acesso às pessoas aos outros direitos sociais como a educação, saúde, lazer, dentre outros. Isto é muito positivo, porque eu tenho o direito a me deslocar, eu tenho direito a cidade, porque tem muita gente que não frequenta determinados lugares porque não tem condições de pagar uma passagem.
E4	Eu acho que nós temos uma legislação ampla que precisa ser regulamentada e que as questões sociais e mercadológicas têm que ser consideradas. Por exemplo, nós temos países no mundo que tem potencial para que todo o transporte seja gratuito, eu pergunto, no Brasil nós temos condições de oferecer transporte gratuito? De onde virão estes recursos? Nos dias atuais estamos vivendo uma das maiores crises que o país já sofreu, eu falo como economista, pesquisadora, sem nenhuma ideologia, que busca compreender como a economia funciona, e eu não vejo como o Brasil vai bancar mais este direito, temos que ter uma visão muito séria de orçamento, para nos tornar um país desenvolvido, nós temos que ter ações e direitos que caiba no nosso bolso, nós não podemos continuar acreditando no Brasil que o dinheiro do estado vem do céu, é o que parece, que os políticos e alguns gestores e a população em geral foi levado a crer que o nosso orçamento, que os recursos do governo, são bênçãos divinas. O orçamento público tem que ser elaborado consistentemente a partir de recursos que o governo arrecada, através dos impostos. Nós devemos sim ter um olhar para o social, devemos amparar as pessoas que são desprovidas de qualquer recurso, mas nós não podemos ampliar direitos indefinidamente sem ter a fonte assegurada de financiamento daquele direito, seja qualquer um deles, porque senão nós vamos continuar onde nós estamos ou até piorar, vai chegar um momento, em que muita gente acha que é uma fantasia, mas não é, pois é matemática, contabilidade, que o estado pode tudo, que não existe restrição de recursos e que a dotação orçamentária é infinita. A gente tem vários discursos populistas, ideológicos, com ideologia equivocada, defendendo asserção de cada vez mais de direitos, acho que nós temos que olhar sim para aquele que necessita de ser amparado, mas nós não podemos abraçar uma gama de direitos sem termos como sustentar. Como os recursos são escassos, nós temos que eleger prioridades e tomar esta decisão madura, consciente, que a população esteja informada das consequências dela. Não fantasia, mas com responsabilidade com o gasto público. Hoje nós estamos sobrecarregados por impostos e a mercê cada vez mais de carga tributária e isto acaba criando uma série de restrições para o empresário, para o investidor, para as famílias, e se formos por este caminho, esta crise só vai piorar. Não vejo saída se nós não pararmos para pensar naquilo que estamos fazendo, como que nós estamos gastando o dinheiro público, onde estamos alocando este recurso. Eu sou a favor da saúde, da educação, da habitação de interesse social, mas nós temos de confrontar a nossa capacidade de investimento com a nossa capacidade de atender as demandas, porque as demandas são enormes se nós não priorizarmos determinadas áreas se nós quisermos abranger tudo, nós não vamos chegar a lugar nenhum.

Fonte: Dados da pesquisa

Quanto à segunda pergunta, ela foi estimulada com algumas alternativas: Na sua opinião, a inclusão do transporte como direito social resultará em quais impactos no Município de Viçosa entre os relacionados a seguir:

- a) () Universalização do uso do transporte público, facilitando a vida do cidadão;
- b) () Melhoria no trânsito local devido à redução do uso do transporte individual;
- c) () Queda na qualidade dos serviços, com a possível redução dos lucros das empresas;

- d) () Dificuldades nas finanças municipais, causando prejuízos ao atendimentos de outros direitos sociais;
- e) () Cite outros impactos que julgar relevante.

Quadro 2. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários (continua)

Entrevistado	Comentários
V1	Concorda com os itens: a, b, d. Comentários: Ponto central seria conseguir o acesso das pessoas, seria fenomenal; mas onde tirar o recurso para custear este transporte.
V2	Concorda com os itens: a, b. Comentários: Teria um impacto ambiental, acho interessante ressaltar, que seria menos poluente. Eu acho que não teria um impacto financeiro no município, porque o dinheiro que o trabalhador paga no transporte público hoje e vai continuar investindo na cidade e com uma satisfação muito maior, no meu ponto de vista. Acho que o “calote” no pagamento dos tributos públicos seria menor, porque você paga o IPTU hoje e você pensa, qual o retorno que este IPTU me dá. Agora se você paga IPTU e fica sabendo que tem um transporte gratuito, aí você vê o meu dinheiro está sendo bem investido, você vai fazer um esforço maior para pagar. Eu acho que quando a cidade funciona, o cidadão reconhece isto e sabe que tem que ter o financiamento para funcionar. Quando não funciona, você se sente enganado, porque ele está pagando pelo serviço que não vê.
V3	Concorda com os itens: a, c, d.
V4	Concorda com os itens: a, c, d.
E1	Concorda com os itens: a, b. Comentários: Eu acho que as opções indicam um pouco o peso para o erário público, custo deste transporte. Por outro lado, as pessoas teriam um acesso gratuito para o trabalho e retorno para casa, um custo menor com os funcionários, teriam outros benefícios. Esta opção de que se não pagar seria pior, tem uma relação com a pressão das empresas de transporte, mas não necessariamente isto teria de acontecer.
E2	Concorda com os itens: nenhum citado. Comentários: A princípio seria o vale transporte para categorias vulneráveis, somente a elas, não como universalização. Em termos de desafogar o transporte, não vejo diferença, em termos de empresas também não, creio que haverá impacto nas arcas públicas, possivelmente, terá que arcar ou pagar as próprias empresas ou se lançar sobre o ônus da empresa, ela irá aumentar o preço das passagens, para cobrir estes gastos sociais, tem questões jurídicas importantes.
E3	Concorda com os itens: a, b. Comentários: Melhoria na qualidade de vida e impacto ambiental, com a diminuição da poluição.

(conclusão)

Entrevistado	Comentários
E4	<p>Concorda com o item: d</p> <p>Comentários: Primeira dela é a dificuldade nas finanças municipais, Viçosa é um município que tem uma baixa arrecadação própria, temos as fontes tradicionais como IPTU, ISS, mesmo assim é baixo e nós dependemos das transferências governamentais, então o impacto imediato é sobre as finanças municipais, e não teríamos condições de atender todas as demandas do município que já possui, temos várias demandas da população que ela não conseguiu atender.</p>

Fonte: Dados da pesquisa

A terceira pergunta está relacionada com as possíveis fontes de financiamento do transporte e foi estimulada com algumas alternativas: Na sua opinião, como deverá ser financiada a política da Tarifa Zero?

- a) () Percentual fixo do orçamento municipal;
- b) () Aumento do IPTU municipal;
- c) () Criação de pedágio eletrônico nas grandes vias de circulação dos coletivos;
- d) () Contribuição das empresas em substituição ao vale transporte;
- e) () Adicionar um percentual ao alvará de funcionamento dos posto de combustíveis;
- f) () Financiamento federal com percentual do Imposto sobre grandes fortunas (art. 153 da CF);
- g) () Outras que considerar viável.

Quadro 3. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários (continua)

Entrevistado	Comentários
V1	<p>Concorda com os itens: a, b, c, d, e.</p> <p>Comentários: uma alternativa seria otimizar o aumento do IPTU, fazendo a atualização ou recadastramento imobiliário, as construções não condiz com o que está cadastrado na prefeitura, IPTU progressivo que servem como especulação imobiliária, principalmente em terrenos vazios. Com esta medida, o IPTU em torno de 8 milhões poderia chegar em torno de 18 a 20 milhões.</p>
V2	<p>Concorda com os itens: a, d</p> <p>Comentários: Acho que por ser um serviço municipalizado, não teria tantos gastos, acredito se você utilizar o servidor efetivo do município, você teria de adquirir os ônibus e mantê-los, como gastos com combustível, manutenção, pneu, óleo, eu acho que com certeza pela satisfação do cidadão, pelo tanto que ele renderia até em termos de trabalho é um investimento que vale a pena.</p>
V3	<p>Concorda com os itens: nenhum citado.</p> <p>Comentários: Poderia vir de parte do IPVA que pagamos e que vai para o estado ficaria no município para custear este transporte.</p>

(conclusão)

Entrevistado	Comentários
V4	Concorda com os itens: d, e, f. Comentários: É contra qualquer aumento de imposto para a população.
E1	Concorda com os itens: a, b, e, f. Comentários: As formas de financiamento não são concorrentes entre si, poderia aumentar o IPTU dos imóveis maiores e mais caros, taxar o IPVA, contribuição do orçamento municipal, imposto sobre fortuna. É absurdo quando comparado quem usa o veículo próprio com quem utiliza o ônibus com altas tarifas, gastam praticamente o mesmo valor em combustível, é uma desigualdade de tempo, de qualidade de vida que seria minimizado com o atendimento da PEC.
E2	Concorda com os itens: nenhum citado. Comentários: Eu acho que é inviável, porque não haveria recursos, além do mais você sabe que as empresas de transporte têm um poder gigantesco e elas normalmente financiam campanhas, porque elas são concessionárias de serviço público, logicamente o poder político atrelado a estas empresas e elas vão influenciar qualquer decisão política. Sabedor de como funciona a política no Brasil e num município como Viçosa que tem uma única empresa e esta empresa sabidamente tem um poder gigantesco, inclusive havia uma proposta de colocar um transporte público na linha férrea, este processo nunca foi pra frente, por causa do poder político. Normalmente o interesse da população está em terceiro ou quarto plano. Temos uma linha férrea cortando a cidade, transporte barato e limpo.
E3	Concorda com os itens: a, d. Comentários: Acho que ser uma combinação do percentual do município com outros tipos de impostos, como combustível, creio que só o município não conseguiria arcar com as despesas. Combinação do poder público com o privado. Da mesma forma que tem o transporte escolar, você ampliaria este serviço.
E4	Concorda com os itens: nenhum citado. Comentários: Neste caso, eu estou concedendo um direito e taxando a sociedade para custear mais um direito. A dotação orçamentária, seja municipal, estadual ou federal não é infinita, para que os recursos sejam alocados para as demandas sociais, eu preciso aumentar a arrecadação, precisamos eleger prioridades para gastar os recursos. No nosso país nós não temos a poupança agregada (é a poupança do governo, das famílias e das empresas), por irresponsabilidade, por populismo, é gastar o que não tem. Não podemos garantir mais direitos sem indicar a fonte. As alternativas acima são aumento de impostos. Nós temos que cobrar dos políticos a responsabilidade com o gasto público. Prefeitura é má arrecadadora e o brasileiro já paga muito impostos.

Fonte: Dados da pesquisa

A pergunta quatro refere-se aos benefícios sociais no transporte: Utilizando uma escala de 0 a 10, em que 0 é não afetaria nada e 10 afetaria muito, o quanto a gratuidade no transporte público em Viçosa impactaria:

- a) Qualidade de vida do viçosense (0) (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10)
- b) Produtividade do trabalhador viçosense (0) (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10)
- c) Produtividade das empresas viçosense (0) (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10)

Quadro 4. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários

Entrevistado	Comentários
V1	a) (7); b (6); c (7)
V2	a) (9); b (9); c (9)
V3	a) (8); b (9); c (8)
V4	Comentários: Não consigo visualizar para poder dar uma nota. Mas percebo que o valor da tarifa dá um impacto enorme no orçamento das famílias de baixa renda.
E1	a) (8); b (10); c (9)
E2	a) (6,5); b (5); c (5) Comentários: esta nota é referente à população mais carente e não a toda população.
E3	a) (10); b (10); c (10)
E4	a) (4); b (3); c (3)

Fonte: Dados da pesquisa

A quinta pergunta relaciona as políticas de transporte. Seguem algumas políticas relacionadas ao transporte público para que dê sua opinião sobre cada uma delas, segundo a escala abaixo. Caso queira, justifique sua resposta.

- (1) Concorda plenamente
- (2) Concorda parcialmente
- (3) Discorda plenamente

- () Tarifa Zero
- () Faixa exclusivas e corredores
- () Vale transporte social

Quadro 5. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários (continua)

Entrevistado	Comentários
V1	(2) Tarifa Zero - Depende de onde virá o recurso (3) Faixa exclusivas e corredores – não é viável devido à infraestrutura (1) Vale transporte social
V2	(1) Tarifa Zero (1) Faixa exclusivas e corredores (2) Vale transporte social – se não tiver tarifa zero, concordo 100%.

(conclusão)

Entrevistado	Comentários
V3	(1) Tarifa Zero (3) Faixa exclusivas e corredores - não é viável devido à infraestrutura (1) Vale transporte social - concordo plenamente, mas por tempo determinado no caso dos desempregados, baixa renda concorda.
V4	(2) Tarifa Zero – desde que venha recursos do governo federal (1) Faixa exclusivas e corredores - concordo plenamente, mas a realidade da cidade não é possível ter. (1) Vale transporte social
E1	(1) Tarifa Zero (1) Faixa exclusivas e corredores (1) Vale transporte social, desde que não tenha tarifa zero, senão não faz sentido.
E2	(2) Tarifa Zero – somente para os carentes (1) Faixa exclusivas e corredores - (1) Vale transporte social
E3	(1) Tarifa Zero (3) Faixa exclusivas e corredores - não é viável devido à infraestrutura (1) Vale transporte social, desde se não for possível a tarifa zero
E4	(3) Tarifa Zero - em relação a este cenário econômico em que vivemos. (1) Faixa exclusivas e corredores (1) Vale transporte social

Fonte: Dados da pesquisa

Na sexta pergunta foi solicitada a opinião do entrevistado: Realidade ou Utopia: Tarifa zero em Viçosa?

Quadro 6. Vereadores e especialistas entrevistados e seus comentários (continua)

Entrevistado	Comentários
V1	Seria Utopia se pensar em tarifa zero de forma geral, mas para alguns grupos já possuem como estudantes e deficientes físicos e poderia se estender para outros grupos.
V2	Realidade, acho totalmente viável, não é fácil, mas não utopia e sim um debate a ser feito
V3	Hoje como utopia, devido realidade atual, mas se planejar ao longo tempo poderá ser realidade.
V4	Hoje como utopia com recursos próprios do município, mas se vier verba do governo estadual ou federal, a realidade poderia mudar.

(conclusão)

Entrevistado	Comentários
E1	Diante do cenário atual seria uma utopia, pois existe um vínculo muito grande dos políticos com as empresas de transporte locais, um poder financeiro muito grande, falta de um conselho mais participativo, como para muitos faltam o básico como a alimentação, o remédio e elas não conseguem ver como prioridade maior, não há um movimento político, maior neste processo, para se tornar uma realidade.
E2	Utopia. Porque não deve beneficiar quem não precisa, seria inviável porque iria lotar mais os ônibus, estimulando a movimentação das pessoas.
E3	Eu acho que é utopia, mas acho que é utopia igual o Galeano fala: Para que serve a utopia? Para que você não deixe de caminhar, ou seja, a utopia move a gente, por fazer demanda, por escolher candidatos que defendem estas pautas nas eleições, pensar em política pública, a utopia tira a gente do lugar, se a gente não sonha, vamos ficar repetindo o que a gente já sabe que não está bom, entendeu? A utopia para mim não é que ela não pode virar realidade, é o que movimenta a gente para pensar em alternativas.
E4	Eu acho utopia, não só em Viçosa, mas na maioria das cidades brasileiras eu acho inviável, por causa da arrecadação.

Fonte: Dados da pesquisa

5 Considerações finais

De acordo com as respostas dos entrevistados sobre o transporte como direito social, todos concordam com a inclusão, mas alguns deles concordam que seja gratuito para a população mais vulnerável, ou melhor, para alguns grupos e não para toda a população do município. Uma das preocupações constantes é como o município irá arcar com mais esse custo social, de que forma irá conseguir orçamento para a efetivação desse novo direito.

Quando foi feita a segunda pergunta sobre os possíveis impactos do transporte como direito social no município de Viçosa, seis dos oito entrevistados concordaram que a universalização do uso do transporte público facilitaria a vida do cidadão. Quanto à melhoria do trânsito local, 50% dos entrevistados concordaram, os demais acharam que não, as pessoas que utilizam o automóvel ou a motocicleta não iriam trocá-los pelo transporte coletivo, mesmo que ele fosse gratuito. Quanto à queda na qualidade dos serviços prestados pelo transporte coletivo, 25% acreditaram que pode acontecer. Quanto às dificuldades nas finanças municipais, causando prejuízos ao atendimento de outros direitos sociais, 50% concordaram. Um dos entrevistados não opinou sobre nenhum item, por não concordar com a universalização do direito. Outro impacto mencionado foi o ambiental, pois se há redução de veículos motorizados nas ruas, consequentemente diminuem os poluentes.

Quando foi perguntado para os entrevistados sobre as possíveis fontes de financiamento da tarifa zero, dois deles não indicaram por não acharem viáveis. As opiniões foram bem diversificadas sobre como o município poderia financiar a gratuidade. Além das opções citadas nas alternativas como estímulo, foi destacada a atualização e recadastramento dos imóveis do município e a majoração para aqueles terrenos que servem de especulação imobiliária, outra fonte possível foi do IPVA, tanto na majoração citado por um entrevistado quanto um percentual maior que o Estado poderia deixar com o município para cobrir estes gastos, citado por outro. Destaco as considerações de alguns entrevistados que são contra qualquer aumento de imposto para o cidadão.

Quanto ao benefício social no transporte, foi solicitado aos entrevistados dar uma nota de 0 a 10 sobre qual impacto a gratuidade do transporte público poderia trazer ao município de Viçosa sobre a qualidade de vida, produtividade do trabalhador e das empresas. Um dos entrevistados disse que não conseguia visualizar uma nota. Os demais deram as notas de forma bem diversificada, conforme Quadro 4.

Quanto às políticas de transporte, foi perguntado ao entrevistado se concordava plenamente, concordava parcialmente ou discordava plenamente sobre cada item. Quanto à Tarifa Zero, dos oito entrevistados, quatro concordaram plenamente, três parcialmente e um discordou plenamente. Quando foi perguntado sobre faixas exclusivas e corredores de ônibus, cinco concordaram plenamente, os três que discordaram plenamente justificaram que a cidade de Viçosa não possui a infraestrutura necessária. Quanto ao vale transporte social, 100% dos entrevistados concordaram plenamente.

Quando foi perguntado para os entrevistados: Realidade ou Utopia: Tarifa Zero em Viçosa? Dos oito entrevistados somente um respondeu que é realidade possível, quanto aos demais, uma utopia ao pensar no cenário financeiro que o município está passando, mas se mudar, poderá se tornar uma realidade no futuro.

Por fim, o objetivo do estudo foi contemplado, como disse Lúcio Gregori “política é isso, política é construir possibilidades e não gerir impossibilidades”. Destaco a opinião de um dos entrevistados sobre utopia “Eu acho que é utopia, mas acho que é utopia igual o Galeano fala: Para que serve a utopia? Para que você não deixe de caminhar, ou seja, a utopia move a gente, por fazer demanda, por escolher candidatos que defendem estas pautas nas eleições, pensar em política pública, a utopia tira a gente do lugar, se a gente não sonha, vamos ficar repetindo o que a gente já sabe que não está bom, entendeu? A utopia para mim não é que ela não pode virar realidade, é o que movimenta a gente para pensar em alternativas”.

Referências

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

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J.M. ; JESUS, M. S. ; SÁ, N.R. ; SANTOS, P. A. C. ; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia e Sociedade*, v. 23, p. 574-582, 2011.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. *Transporte Público como Direito Social: e agora?* Brasília: NTU, 2016.

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

BRASIL. *Lei n. 10.257, de 10 de junho de 2001*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 9 out. 2016.

BRASIL. Ministério da Casa Civil. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm>. Acesso em: 9 out. 2016.

BRASIL. *Lei n. 13.146/2015*. 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. Ministério das Cidades. *Gestão Integrada da Mobilidade Urbana* (Curso). Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

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*. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

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

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.

DIREITO ao Transporte. Disponível em: <<http://www.guiadedireitos.org>>. Acesso em: 9 abr. 2017.

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: 8 fev. 2017.

FELTRAN, F. R. A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, v.19, n. 147, abr. 2016. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=17044&revista_caderno=29>. Acesso em: jan. 2017.

GREGORI, L. *Tarifa zero em transporte é possível no Brasil*. Disponível em: <<http://www.jornalfolhadoestado.com/noticias/43170/tarifa-zero-em-transporte-possivel-no-brasil>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

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

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Cidades*. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=317130&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

ILLICH, I. Energia e equidade. In: LUDD, N. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2005.

IPEA. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Tarifação e financiamento do transporte público urbano. *Nota Técnica*, n. 2, Brasília, julho de 2013.

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

ITDP. INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. *As cidades somos nós: 10 princípios para a mobilidade urbana*. Junho de 2010. Disponível em: <<http://srv2.lemig.umontreal.ca/donnees/Projet%20Bresil/urbanisation/as-cidades-somos-nos.pdf>>. Acesso em: 6 abr. 2017.

IURCONVITE, A. dos S. Os direitos fundamentais: suas dimensões e sua incidência na Constituição. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, v.10, n. 48, dez. 2007. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?N_link=artigos_leitura_pdf&z%20artigo_id=4528>. Acesso em: 8 fev. 2017.

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.

MARICATO, E. O ministério das cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano. *Políticas sociais acompanhamento e análise*, v. 24, p. 211-220, 12 fev. 2006.

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

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

PERO, V.; MIHESSEN, V. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista 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: 7 jan. 2017.

PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. *Revista de 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, v. 7, n. 2, p. 73-93, jul./dez. 2013.
- PESCHANSKI, J. A. *Motivos econômicos pelo transporte público gratuito*. 2013. Disponível em: <<http://www.tarifazero.org>>. Acesso em: 12 abr. 2017.
- PINSON, G. *Les systèmes métropolitains intègres: processus et scénarios*. Paris: Datar, 2011. (Das systèmes spatiaux em prospective: territoires 2040; n. 4).
- POMAR, M. *Tarifa Zero! A realidade possível*. 2009. Disponível em: <<http://tarifazero.org/category/blogs/pomar/>>. Acesso em: 20 abr. 2017.
- RBA. Rede Brasil Atual. *Tarifa Zero é realidade em 12 cidades brasileiras*. 18 jan. 2016. 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: 9 abr. 2017.
- SCALQUETTE, A. C. S. *Sistema constitucional das crises: os direitos fundamentais face a situações extremas*. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris Editor, 2004. p. 34.
- SCHLINDWEIN, A. L.; ANDRADE, G. G. A. *Transporte Público sem Tarifa em Tallinn, na Estônia*. 2015. 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. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, v.19, n. 4095, 17 set. 2014. ISSN 1518-4862. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/31678>>. Acesso em: 9 abr. 2017.
- TAGORE, M.R.; SIKDAR, P.K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. In: WORD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH, 7., 1995, The University of New South Wales, Sydney, Australia.
- VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.
- VELTZ, P. *Mondialisation, villes et territoires: une économie d'archipel*. 2^e éd. Paris: Quadrige, 2014.
- VIANNA, G. S. B. *Mobilidade Urbana no Brasil: Uma Estimativa do Produto Perdido em trânsito*. 2013. 50 f. Monografia (Bacharelado) – 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*. 2013. 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: 2 fev. 2017.
- VIEIRA, G. Transporte gratuito é realidade em cidades brasileiras. *Estadão*, São Paulo, 14 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,transporte-gratuito-e-realidade-em-cidades-brasileiras,1042366>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

WHITAKER, C. *Procurando entender a tarifa zero*. 2011. Disponível em: <<http://www.tarifazero.org>>. Acesso em: 9 abr. 2017.

Sites:

<https://farefreepublictransport.com/city/>

<http://tarifazero.org/tarifazero/>

Artigo recebido em: 6 jun. 2017

Aceito para publicação em: 27 nov. 2017