

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA**

JULIENNE SANTOS DA CRUZ

**MOBILIDADE COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL E CONDIÇÃO
PARA REINSERÇÃO DOS(AS) DESEMPREGADOS(AS) NO MERCADO DE
TRABALHO EM UBERLÂNDIA/MG**

UBERLÂNDIA/MG

2023

JULIENNE SANTOS DA CRUZ

**MOBILIDADE COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL E CONDIÇÃO
PARA REINserÇÃO DOS(AS) DESEMPREGADOS(AS) NO MERCADO DE
TRABALHO EM UBERLÂNDIA/MG**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Geografia.

Área de concentração: Geografia dos Transportes

Orientador: William Rodrigues Ferreira

UBERLÂNDIA/MG

2023

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

C957 2023	<p>Cruz, Julienne Santos da, 1986- Mobilidade como Instrumento de Inclusão Social e Condição para Reinserção dos(as) Desempregados(as) no Mercado de Trabalho em Uberlândia/MG [recurso eletrônico] / Julienne Santos da Cruz. - 2023.</p> <p>Orientador: William Rodrigues Ferreira. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Uberlândia, Graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Inclui bibliografia.</p> <p>1. Geografia. I. Ferreira, William Rodrigues ,1968- (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Graduação em Geografia. III. Título.</p> <p style="text-align: right;">CDU: 910.1</p>
--------------	---

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074

MOBILIDADE COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL E CONDIÇÃO PARA
REINSERÇÃO DOS(AS) DESEMPREGADOS(AS) NO MERCADO DE TRABALHO EM
UBERLÂNDIA/MG

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Instituto de Geografia da Universidade
Federal de Uberlândia como requisito parcial
para obtenção do título de bacharel em
Geografia aprovado pela banca constituída por:

Uberlândia, 04 de dezembro de 2023.

Prof. Doutor William Rodrigues Ferreira, UFU/MG

Prof.^a Doutora Beatriz Ribeiro Soares, UFU/MG

Prof. Doutor Vitor Ribeiro Filho, UFU/MG

AGRADECIMENTOS

Quando iniciei o curso, não imaginava que tudo mudaria completamente. Fui moldada na minha vida pessoal, profissional e acadêmica. Foram noites mal dormidas, trabalhos acumulados e computador apresentando defeito em final de semestre. Digo com propriedade que trabalhar e estudar é exaustivo; poucos entendem a frustração, o psicológico abalado, as crises de ansiedade. E ver pessoas “romantizando” isso é extremamente irritante. Diversas vezes eu chorei quando o despertador tocou e eu tive que começar tudo de novo, pois o cansaço era grande. Muitos desafios surgiram e eu achei que não fosse conseguir.

Com a Geografia aprendi a ver o mundo de forma diferente e que devo lutar por ele. Somos formados para lutar por nossos ideais e foi daí que tirei forças para não desistir e chegar até o fim. Estamos em todo lugar e em todas as áreas: somos Geógrafos, Cartógrafos, Consultores, Professores e muito mais.

Agradeço a minha mãe e aos meus familiares, amigos e professores que realmente estiveram comigo me apoiando e incentivando a chegar até aqui!

Agradeço a minha madrinha Rosamaria Ramos, que me acompanhou durante toda a graduação e me apoiou com as correções dos trabalhos, opiniões que fizeram a diferença, e principalmente, a crença de que eu poderia contribuir com a sociedade em que vivo, me fazendo duplamente vencedora.

Em especial, agradeço ao meu Professor e Orientador William Rodrigues Ferreira, que, através da disciplina Geografia dos Transportes, me fez enxergar a importância da mobilidade urbana em nossas vidas.

E, além de tudo, agradeço por não ter desistido, mesmo diante de todas as dificuldades e por mais que tenha pensado nisso várias vezes. Agradeço por ter lutado e vencido!

“O geógrafo é, antes de tudo, um filósofo, e os filósofos são otimistas, porque diante deles está a
infinidade.”

Milton Santos (Pensador, [s.d.])

RESUMO

O desemprego pode ocorrer a qualquer momento e com qualquer pessoa. As consequências englobam diversos fatores, desde o financeiro ao psicológico, afetando toda a estrutura pessoal e familiar. E para reintegrar-se ao mercado de trabalho, é necessário se deslocar para onde o emprego se encontra. Mas para isso, é necessário ter recursos em termos de mobilidade urbana, fator que se torna exclusivo quando não há disponibilidade do serviço assegurada principalmente para àquele(a) que mais precisa dela. O transporte público pode oferecer uma solução para este problema, tornando-se instrumento de inclusão social na reinserção dos(as) desempregados(as) no mercado de trabalho, desde que haja uma medida adicional, a gratuidade em sua utilização durante a busca pela oportunidade de emprego, com o desenvolvimento de um sistema abrangente que contenha melhorias na acessibilidade e expansão de horários e itinerários que garantam ao(à) cidadão(ã) uberlandense um deslocamento sem custos durante esse momento de fragilidade. Muitas vezes o dinheiro do seguro-desemprego (quando há) não consegue sequer suprir as necessidades básicas, como livrar o indivíduo da insegurança alimentar, e, assim, não há como realizar o pagamento do vale transporte. O direito de ir e vir está na Constituição Federal (artigo 5º, XV) e, no Plano Diretor de Uberlândia, consta o direito de locomoção e usufruto da cidade independente da capacidade de pagar por isso (artigo 21, IX). Portanto, a intervenção do poder público se faz primordial para salvaguardar esses direitos e este trabalho aborda o tema de modo que relembre a responsabilidade social do Poder Executivo do município de Uberlândia/MG para com seus (suas) habitantes.

Palavras-chave: Desemprego, mobilidade, inclusão social, transporte público, gratuidade.

ABSTRACT

Unemployment can happen to anyone at any time. The consequences range from financial to psychological, affecting the entire personal and family structure. And in order to reintegrate into the job market, it is necessary to move to where the job is. But to do this, it is necessary to have resources in terms of urban mobility, a factor that becomes unique when there is no guaranteed service available, especially for those who need it most. Public transport can offer a solution to this problem, becoming an instrument of social inclusion in the reinsertion of the unemployed into the job market, as long as there is an additional measure, free use during the search for a job opportunity, with the development of a comprehensive system that includes improvements in accessibility and expansion of timetables and itineraries that guarantee Uberland citizens a cost-free commute during this time of fragility. Often the money from unemployment insurance (when there is any) can't even meet basic needs, such as freeing the individual from food insecurity, and so there is no way to pay for the transport voucher. The right to come and go is enshrined in the Federal Constitution (article 5, XV) and the Uberlândia Master Plan includes the right to move around and enjoy the city regardless of the ability to pay for it (article 21, IX). Therefore, the intervention of public authorities is essential to safeguard these rights and this work addresses the issue in a way that reminds us of the social responsibility of the Executive Branch of the municipality of Uberlândia/MG towards its inhabitants.

Keywords: Unemployment, mobility, social inclusion, public transport, gratuity.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 -Taxa de desocupação (%) no Brasil	12
FIGURA 2: Bilhete Único do Desempregado em São Paulo	14
FIGURA 3: Localização de Uberlândia/MG	15
FIGURA 4: Ônibus da Autotrans perde o eixo no bairro Santa Luzia em Uberlândia/MG	19
FIGURA 5: Superlotação dos ônibus de Uberlândia /MG	20
FIGURA 6: Vertentes do desenvolvimento e suas aplicações	21
FIGURA 7: Dimensões da Mobilidade Urbana Sustentável baseada no modelo de Barcelos e Silva	24
FIGURA 8: Custeio do transporte público urbano na Europa	28
FIGURA 9: Sistema de financiamento do transporte público urbano em Île-de-France	29
FIGURA 10: Percentual de cobertura dos custos do TPU e impacto sobre a renda dos gastos com JTPU por classe social. RM's brasileiras 2009	32
FIGURA 11: Calendário de Tramitação do Projeto de Lei 2144/2019	38
FIGURA 12: Aviso de Suspensão do Benefício Seguro-Desemprego com a Carta de Encaminhamento de Entrevista em Mãos	41
FIGURA 13: Ônibus com tarifa zero em Maricá (RJ)	43
FIGURA 14: Ônibus com tarifa zero em Vargem Grande Paulista (SP)	44
FIGURA 15: Ônibus com tarifa zero em Caucaia (CE)	44

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Uberlândia/MG: Movimentação do emprego formal, com ajustes, de agosto/2022 a agosto/2023 40

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 - DISCUTINDO A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA INCLUSÃO SOCIAL	17
1.1 - Financiamento do transporte público	27
2 – DESEMPREGO E A MOBILIDADE URBANA EM UBERLÂNDIA/MG	39
2.1 – O passe-livre como mecanismo do direito social	42
3 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
REFERÊNCIAS.....	47
ANEXO A – BOLETIM DE ACOMPANHAMENTO DE PROPOSIÇÕES – 27 DE ABRIL DE 2021	54
ANEXO B – BOLETIM DE ACOMPANHAMENTO DE PROPOSIÇÕES – 31 JANEIRO DE 2023.....	55
ANEXO C – MODELO DE CARTA DE ENCAMINHAMENTO PARA ENTREVISTA SINE DE UBERLÂNDIA/MG	56

INTRODUÇÃO

O emprego é um conceito que surgiu com o advento da Revolução Industrial. Trata-se da relação entre homens que cedem sua força de trabalho por determinado valor (remuneração) e homens que adquirem essa força de trabalho oferecendo algo em troca, como o salário. Para Thomaz Júnior (2002, n.p), “o trabalho pode ser entendido tanto em nível da relação metabólica homem-meio, quanto na dimensão da regulação sociedade-espço, nas suas diferentes manifestações (assalariado, autônomo, informal, domiciliar, terceirizado, etc.)”. Mas um dos diversos problemas enfrentados por uma parcela da sociedade, possivelmente o que mais se destaca dentre todos, é o desemprego. O conceito está relacionado a uma condição social de não emprego, na qual o indivíduo não trabalha e não recebe nenhum retorno salarial.

Segundo Mendonça (2020), no artigo postado no Mundo Educação, os principais tipos de desemprego são: o sazonal, o cíclico, o friccional e o estrutural.

Desemprego sazonal: acontece em determinada época do ano. Ele é causado por variações da oferta de trabalho em algumas épocas do ano. Bastante comum na agricultura, em função da época de plantio e colheita, e no comércio, em função das datas comemorativas.

Desemprego cíclico: acontece em função de alguma crise econômica ou política, pois, nesse caso, há a diminuição de produção e recessão da economia, obrigando empresas a diminuir gastos com a mão de obra e demitirem seus funcionários.

Desemprego friccional: acontece quando os indivíduos saem de seus empregos naturalmente em busca de uma chance melhor. Portanto, levam um tempo procurando um novo posto, caracterizando assim o desemprego friccional.

Desemprego estrutural: acontece quando aqueles que, por motivo de qualificação, não podem atuar mais naquela empresa e são demitidos por isso. Esse fenômeno é comum em indústrias que mudam sua produção mais tradicional para uma produção automatizada. (Mendonça, 2020, n.p.)

Quando ele acontece (exceto o friccional), desestrutura a vida daquele(a) que o vivencia, tendo seu modo de vida modificado, afetando toda a família. As consequências vão além dos fatores sociais, pois acarretam ao(à) trabalhador(a) diversos problemas relacionados à saúde, sejam eles físicos ou mentais. No estudo realizado por Estramiana, Gondim, Luque e Dessen em 2012, tanto no Brasil, quanto na Espanha, os resultados demonstraram que o desemprego está associado à deterioração do bem-estar psicológico, acarretando transtornos mentais leves, depressão, rebaixamento da autoestima, sentimento de insatisfação com a vida, dificuldades cognitivas e dificuldades de relacionamento familiar.

Conforme demonstrado na figura 1, a Agência de Notícias do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indica que a taxa de desocupação no país chegou a 7,9% no trimestre encerrado em dezembro de 2022, um recuo de 0,8 ponto percentual (p.p.) em comparação com o trimestre de julho a setembro, representando 8,6 milhões de pessoas. Com

o resultado, a taxa média anual do índice foi de 9,3% no ano, o que representa uma retração de 3,9 p.p. frente a de 2021, quando marcou 13,2%. Porém, ainda é um resultado preocupante. Os dados são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua).

Figura 1 - Taxa de desocupação (%) no Brasil



Fonte: IBGE – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral

Fonte: Belandi, C. (2023).¹

Já no 2º semestre de 2023, o IBGE aponta 8,6 milhões de desempregados (desocupados), o que reflete 8,0% de taxa de desemprego (desocupação).

Assim, além do seguro-desemprego, outra medida necessária para a reinserção do(a) trabalhador(a) ao mercado de trabalho é viabilizar sua locomoção para a entrega de currículos e comparecimento a processos seletivos de emprego. Para a recolocação profissional, em muitas situações o indivíduo passa por diversas entrevistas, que nem sempre resultam em contratação,

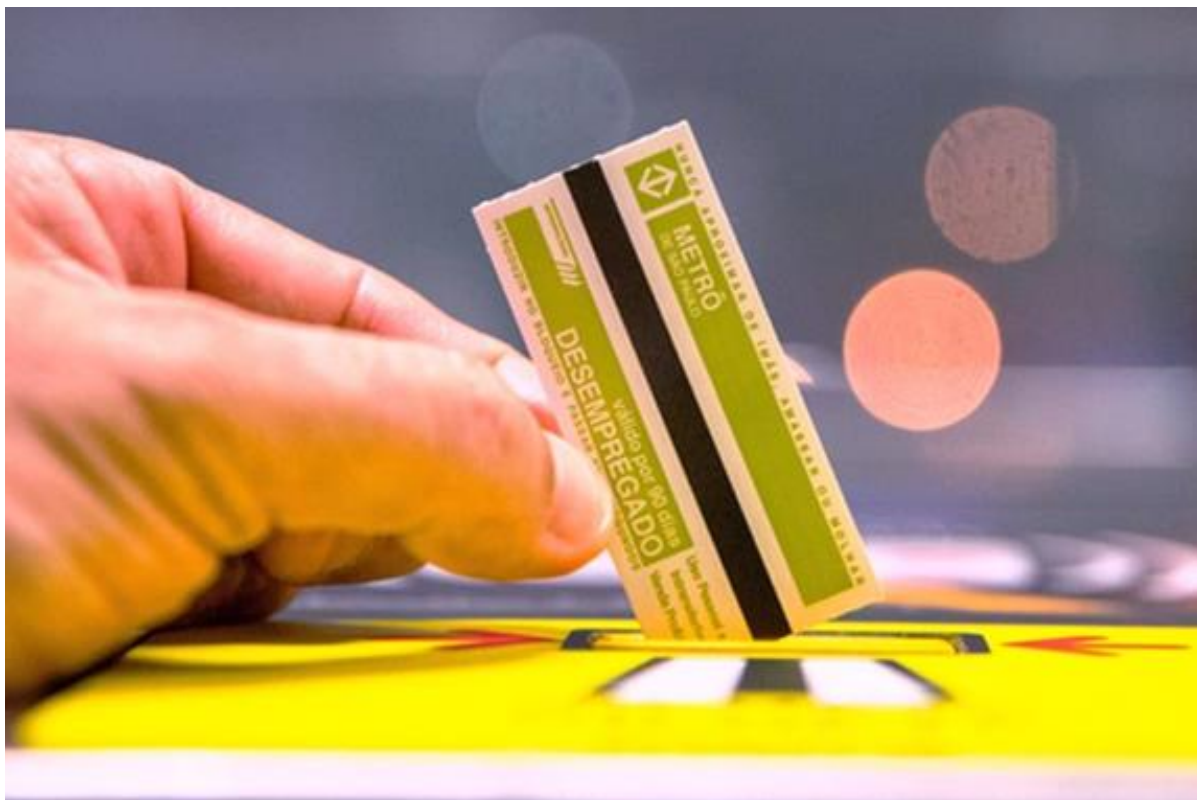
¹BELANDI, C. **Taxa média de desemprego cai a 9,3% em 2022, menor patamar desde 2015**. Agência de Notícias IBGE, 2023. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/36351-taxa-media-de-desemprego-cai-a-9-3-em-2022-menor-patamar-desde-2015#:~:text=%E2%80%9CApesar%20da%20redu%C3%A7%C3%A3o%2C%20a%20taxa,%2C%25%20frente%20a%202021>>. Acesso em: 11 set. 2023.

e se vê obrigado a tirar recursos financeiros destinados à sobrevivência familiar para a finalidade de deslocamento. São Paulo/SP, por exemplo, já compreende que o gasto com os deslocamentos é um dos principais entraves para quem está na busca por emprego e criou projetos que asseguram ao(a) desempregado(a) a mobilidade gratuita, mesmo que por período determinado e com algumas regras, ação que ainda não existe em Uberlândia/MG, dificultando ainda mais esse processo.

A mobilidade urbana enfrenta desafios por todo o Brasil e muito ainda deve ser feito em se tratando da viabilização de transporte público de qualidade e com preços acessíveis para a maioria, ou gratuito para casos especiais, como os(as) desempregados(as), por exemplo. Apesar da promulgação da lei de Mobilidade Urbana número 12.587/2012 (Brasil, 2012) e a inclusão do transporte como um direito social, no artigo 6º da Constituição Federal, introduzido pela Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015 (Brasil, 2015), ainda não há Políticas Públicas que assegurem esse direito ao(à) trabalhador(a) de Uberlândia/MG. Assim, a morosidade e a deficiência do sistema jurídico, devido às dificuldades do processo legislativo de aprovação de leis, prejudicam os(as) cidadãos(ãs) de inúmeras formas.

No país, somente São Paulo/SP tem regulamentada a gratuidade no transporte para os(as) desempregados(as), conforme figura 2, o bilhete especial pode ser utilizado apenas nos sistemas de trens e metrô da Grande São Paulo, com isenção na tarifa por três meses para quem está fora do mercado há no mínimo um mês e, no máximo seis meses. O cadastro é feito através da apresentação do RG, CPF, carteira de trabalho com a baixa do último emprego e o último termo de rescisão de contrato de trabalho. No caso do Metrô, o(a) desempregado(a) deverá requisitar a Credencial do Trabalhador Desempregado junto à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a qual poderá ser utilizada tanto na CPTM como no Metrô. Entretanto, essa não é uma necessidade exclusiva dos(as) moradores(as) dessa cidade, pois essa não é a única cujos(as) habitantes enfrentam altas taxas de desemprego (São Paulo, 2018).

Figura 2: Bilhete Único do Desempregado em São Paulo



Fonte: Portal Emprega. [2023]²

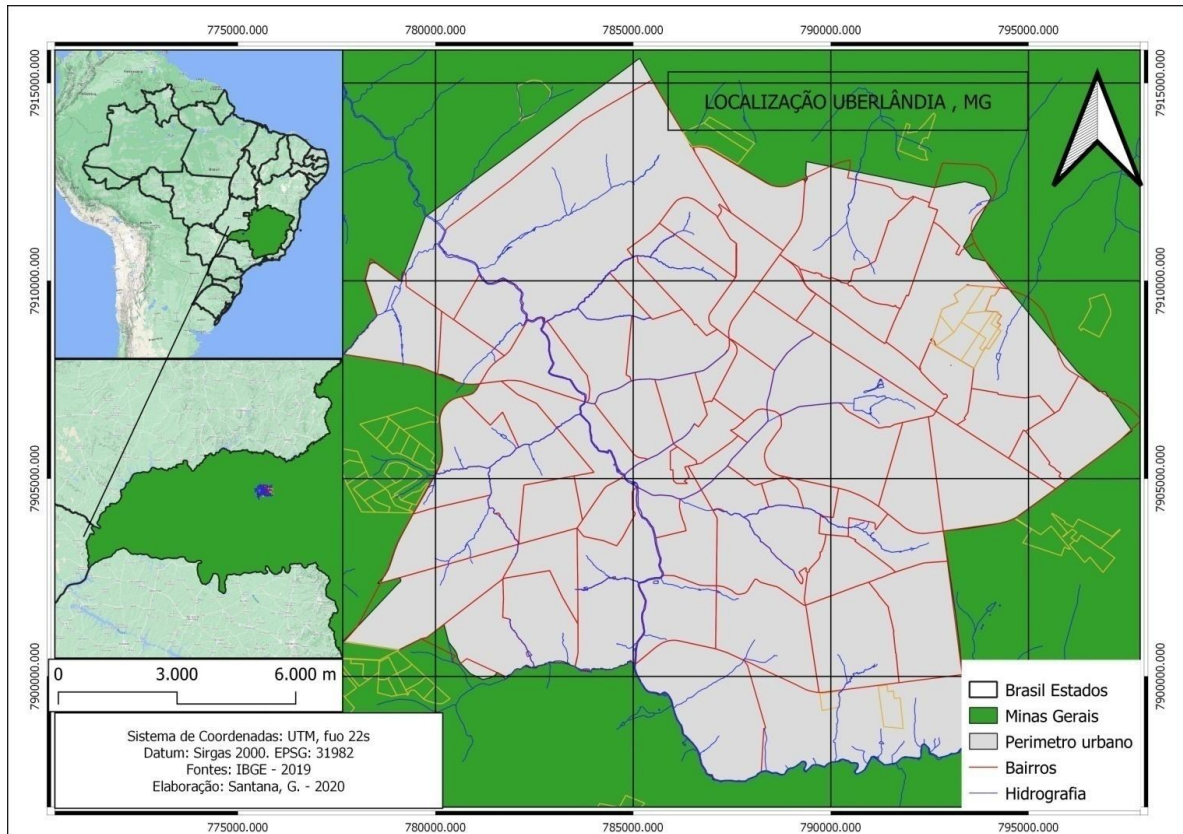
De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), atualmente Uberlândia/MG possui área territorial de 4.115,206 km², conforme a figura 3, com população estimada de 713.224 pessoas e densidade demográfica 173,31 habitantes por km², conforme o último censo realizado em 2022.

O Município de Uberlândia está localizado na região do Triângulo Mineiro, no Estado de Minas Gerais. A origem da cidade está ligada à ocupação de bandeirantes nos primórdios do século XIX. Esses grupos buscavam a ocupação territorial e a exploração do então Sertão da Farinha Podre. As terras que deram origem aos primeiros povoados pertenciam à Fazenda do Salto, cuja dona era Francisca Laves Rabello, viúva de João Pereira da Rocha.

O povoado que se formou na Fazenda do Salto recebeu o nome de Arraial de Nossa Senhora do Carmo e São Sebastião da Barra de São Pedro. No ano de 1852, através da Lei nº 602, o povoado foi elevado a arraial de São Pedro de Uberabinha, subordinado ao município de Uberaba. Em 1857, a partir da Lei nº 831, o arraial passou a ser freguesia e foi emancipado politicamente. Finalmente, no dia 31 de agosto de 1888, por meio da Lei nº 4.643, foi criado o Município de Uberlândia. (Câmara Municipal de Uberlândia, [s.d.]

²PORTAL EMPREGA. **Bilhete Único Do Desempregado: Como Solicitar Transporte Público Gratuito?** [2023]. Disponível em: <<https://portal-emprega.com/trabalhador/bilhete-unico-do-desempregado/>>. Acesso em: 30 out. 2023.

Figura 3: Localização de Uberlândia/MG



Fonte: Santana, G. (2020).

O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia prevê a priorização de circulação de veículos dos meios não motorizados e transporte coletivo. O meio de transporte público disponível em Uberlândia/MG é por ônibus, coordenado pelo Sistema Integrado de Transporte (SIT) implantado em julho de 1997, sendo este o mais frequentado pelos(as) trabalhadores(as) estando ou não ativos(as) no mercado de trabalho. Desta forma, o ônibus é o meio (único) de locomoção à disposição para esse e diversos outros fins na cidade e, mesmo que a passagem tivesse um preço razoável, para quem já se encontra em estado de vulnerabilidade financeira, qualquer valor é muito alto, como os R\$ 4,50 cobrados em Uberlândia/MG, preço que vigora em dezembro de 2023.

Para a população que vive nas grandes cidades, a mobilidade cotidiana e o acesso aos meios de transporte são necessidades essenciais à realização da maioria de suas atividades econômicas e sociais. O consumo de bens e serviços de transporte é, por natureza, intermediário, isto é, derivado da necessidade de acessar/consumir outros bens e serviços, como também de trabalhar ou procurar trabalho. Dessa maneira, o acesso a meios de transporte tem impacto direto sobre o bem-estar das famílias; mas, nas famílias com menores rendimentos, a impossibilidade de acesso, devido à falta de oferta ou à incapacidade de pagar pelos serviços de transportes, tem efeitos mais pronunciados, impedindo uma participação plena na sociedade (Mihessen e Pero, 2012. apud Mihessen, 2015, p. 2)

Segundo a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Uberlândia, a pandemia causada pela Covid-19 agravou o desemprego em 2020. Cerca de duas mil empresas fecharam as portas definitivamente, oito mil pessoas foram demitidas e o comércio acumulou perdas de 30% nas vendas. Frases como “Não tenho dinheiro nem para comprar o leite do meu filho, vou ter o dinheiro do vale-transporte para fazer entrevista?” já ouvidas há anos, têm se tornado cada vez mais comuns, porque em muitos casos o seguro-desemprego não é suficiente nem para a subsistência, quanto mais para custear deslocamentos para quem está na busca por emprego, tornando a mobilidade um elemento de exclusão social. Portanto, é preciso urgentemente direcionar os esforços para combater o desemprego com mais afinco a fim de possibilitar a reinserção dos(as) trabalhadores(as) no mercado de trabalho, assegurando passagem livre no transporte coletivo como mais uma forma de ampará-los(as) durante o período de desemprego (Bianchetti, 2021).

Diante desses desafios, como despertar o interesse dos políticos e técnicos responsáveis pela gestão do município de Uberlândia/MG de assegurar que a população tenha o acesso livre ao transporte público durante a condição de desemprego?

O objetivo deste trabalho é elaborar um estudo que demonstre a importância, enquanto direito social, do desenvolvimento de um projeto de subsídio de transporte gratuito ao(à) trabalhador(a), até que seja reinserido(a) no mercado de trabalho na cidade de Uberlândia/MG.

Os objetivos específicos são:

- 1) Destacar a importância da Geografia dos Transportes como área de conhecimento e estudo da mobilidade cotidiana do(a) trabalhador(a) uberlandense;
- 2) Propor a viabilização de mobilidade gratuita para o(a) cidadão(ã) durante o período de desemprego em Uberlândia/MG;
- 3) Sugerir à Prefeitura de Uberlândia/MG tornar o Projeto Subsidiário de Transporte Gratuito ao(à) desempregado(a) parte das Políticas Públicas desenvolvidas com o propósito de inclusão social.

Nos procedimentos metodológicos as fontes são de origem secundária e o método de pesquisa utilizado é o qualitativo – quantitativo, ou seja, métodos múltiplos que incorporam elementos de ambas abordagens e os estudos são triangulados, sendo que serão usadas as técnicas de pesquisas em meio eletrônico para a coleta de informações e dados concernentes à temática analisada e bibliografia consultada para embasamento teórico-conceitual.

1 - DISCUTINDO A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA INCLUSÃO SOCIAL

Para Santos (2006), a construção da geografia ocorre a partir do espaço produzido por meio do conjunto de fixos e fluxos, sendo fixos elementos fixados em cada lugar, tornando-se cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo e os fluxos são elementos novos ou renovados capazes de recriar condições ambientais e condições sociais, redefinindo cada lugar. Sendo assim, considera-se que seja o resultado direto ou indireto das ações que transpõem ou se acomodam nos fixos, alterando a sua significação e o seu valor, concomitante às suas próprias modificações. Os fluxos estão cada vez mais diversificados, mais vastos, mais abundantes, mais acelerados. Entretanto, é importante ressaltar que a geografia dos fluxos depende da geografia dos fixos.

Os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábrica) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos e trocas entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos. Então, se considerarmos que o espaço formado de fixos e de fluxos é um princípio de método para analisar o espaço, podemos acoplar essa ideia a ideia de tempo (Santos, 1994, p. 83).

Deste modo, as redes de transportes tornaram-se essenciais para a circulação tanto de pessoas como de mercadorias, compondo parte integradora da articulação da cidade e do campo, sendo responsáveis por conectarem fonte e destino no espaço.

Segundo Hoyle e Knowles (1998), a Geografia dos Transportes, além de investigar os efeitos da demanda por transportes e sua disponibilidade, estuda os sistemas de transportes e seus impactos espaciais, considerando os fatores ambientais e humanos envolvidos, habilitando a divisão de trabalho que ocorre ao posicionar-se no “coração” de uma rede de relacionamentos como ciência integradora. Preocupa-se com a explicação da perspectiva espacial, socioeconômica, industrial e estrutura de povoamento. Afirma-se que o estudo dos transportes tem dois princípios cardinais: a mobilidade como uma atividade e necessidade humana fundamental e a multidisciplinaridade e interdisciplinaridade por sua natureza.

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB ao debater a Política Nacional de Mobilidade Urbana elaborou o Programa de Capacitação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Dentre as discussões, Brasil (2006) destaca que a mobilidade ultrapassa as condições de deslocamento e o uso dos meios de transporte, pois representa as relações dos indivíduos com o espaço. Ela reflete as características culturais de uma sociedade e é possível de ser afetada por fatores como

a renda individual, idade, gênero, capacidade de compreensão das mensagens, aptidão para operar veículos e equipamentos de transporte, dentre vários outros. Além disso, mostra como a mobilidade tem reproduzido a exclusão social para com as classes de baixa renda, principalmente devido à ocupação desordenada do solo urbano e expansão horizontal desenfreada para as periferias, distanciando-se cada vez mais dos centros tradicionais, aumentando os custos com transporte, assim como vem reproduzindo, nas grandes cidades, modelos insustentáveis sob a perspectiva ambiental e socioeconômica.

O transporte público urbano, de acordo com a Constituição Brasileira, é um serviço público essencial. Dele depende o acesso das populações que não dispõem de meios de transporte próprios os mais pobres – às oportunidades de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais (e.g. saúde e educação), e às atividades que garantem a dignidade humana e a integração social (como o lazer, visitas aos amigos e parentes, compras etc.). Ou seja, o transporte público é também, além de um componente do sistema de mobilidade urbana, um importante elemento de combate à pobreza. No entanto, se o serviço não for adequado às necessidades da população, especialmente a mais pobre, ele pode, ao contrário, transformar-se num empecilho ao acesso às oportunidades e atividades essenciais – isto é, numa barreira à inclusão social (Brasil, 2006, p. 30).

Tais elementos evidenciam a necessidade de uma mobilidade urbana que seja viável, como resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que priorizem os modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma eficiente, que não acarretem segregações espaciais, objetivando serem socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis, devendo ser integradas às demais políticas urbanas, com o propósito de colocar como prioridade o atendimento das necessidades dos(as) cidadãos(ãs), aperfeiçoando as condições gerais de locomoção na cidade.

(...) a ideia de mobilidade centrada nas pessoas é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e os prazeres cotidianos. (Brasil, 2006. P. 20)

Ademais, há a deterioração da qualidade do transporte coletivo urbano proveniente da falta de uma rede de transporte bem estruturada e integrada, conforme demonstrado na figura 4. Atualmente o ônibus é o modo mais comum, entretanto, o aumento contínuo das tarifas ameaça sua viabilidade, visto que os gastos gerais (serviço, mão de obra, veículos, combustíveis, impostos, gratuidades, etc.) são arcados pelos(as) passageiros(as) pagantes.

Figura 4: Ônibus da Autotrans perde o eixo no bairro Santa Luzia em Uberlândia/MG



Fonte: Revista do Ônibus (2022).³

Diante das dificuldades já mencionadas, há também a falta de segurança enfrentada diariamente e causada pela superlotação, como mostra a figura 5, que acarreta a falta de local para se segurar durante o trajeto. Em diversos momentos, as ondulações transversais de trânsito (também conhecidas como quebra-molas ou lombadas), que têm como objetivo a redução de velocidade de veículos, não são respeitadas pelos(as) motoristas, que a atravessam as estradas em alta velocidade, ocasionando acidentes aos(as) passageiros(as).

³UBERLÂNDIA: Ônibus da Autotrans perde o eixo no bairro Santa Luzia. **Revista Do Ônibus**, 28 de jul. de 2022. Disponível em: <<https://revistadoonibus.com/2022/07/28/uberlandia-onibus-da-autotrans-perde-o-eixo-no-bairro-santa-luzia/>>. Acesso em: 16 out. 2023.

Figura 5: Superlotação dos ônibus de Uberlândia /MG



Fonte: G1 Triângulo (2023).⁴

Tais fatores, somados à lentidão habitual durante os deslocamentos, acabam provocando o aumento da utilização de transporte particular e, conseqüentemente, o crescimento dos índices de congestionamento, de acidentes de trânsito (representando um grave problema de saúde pública no Brasil) e de emissão de poluentes na atmosfera, causando prejuízos à saúde da população em geral e gerando custos exacerbados com perda de tempo durante os deslocamentos, consumo excessivo de energia e aumento da poluição.

Ainda de acordo com Brasil (2006), em se tratando de idosos(as) e pessoas com deficiência (consideradas Pessoas com Restrição de Mobilidade), a situação se agrava devido às inúmeras barreiras econômicas, políticas, sociais e arquitetônicas. Em uma reportagem da Rede Vitoriosa, que pode ser conferida no link em nota de rodapé⁵, a cadeirante Isis, usuária do transporte público de Uberlândia/MG, relata que ficou presa em torno de 1 hora e meia na estação 2 da Av. João Naves de Ávila devido à falta de elevador funcional e rampa de

⁴EMPRESAS do transporte público de Uberlândia são autuadas por superlotação dos ônibus. **G1 Triângulo**, Uberlândia, 29 de mar. de 2023. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2023/03/29/empresas-do-transporte-publico-de-uberlandia-sao-autuadas-por-superlotacao-dos-onibus.ghtml>>. Acesso em: 16 out. 2023.

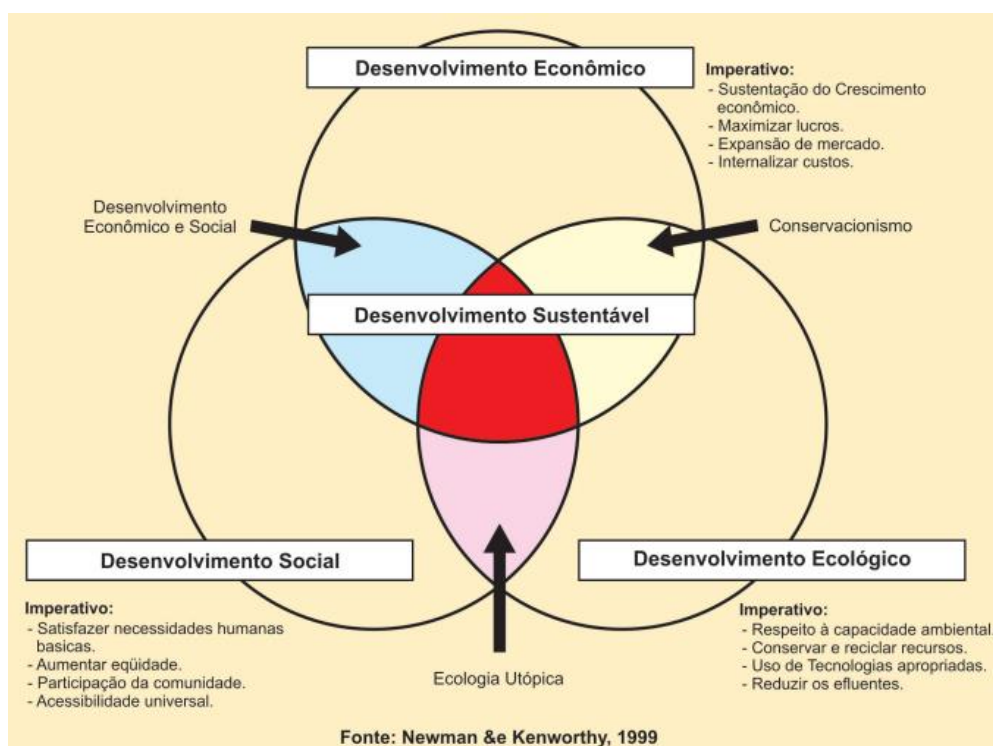
⁵ABSURDO: cadeirante fica presa por mais de 1 hora em estação de ônibus de Uberlândia. **V9 Vitoriosa**, 05 de jul. de 2023. Disponível em: <<https://v9vitoriosa.com.br/denuncia-falta-de-acessibilidade-gera-constrangimento-em-estacao-de-onibus>> Acesso em: 16 out. 2023.

acessibilidade, precisando acionar a Polícia Militar para resolver a situação, exemplificando a debilidade do serviço para este grupo.

Ressalta-se que, no Brasil, a acessibilidade aos sistemas de transportes foi resumida ao atendimento aos(as) usuários(as) de cadeiras de rodas, com a instalação de elevadores em diversos tipos de veículos comercializados, ignorando os demais grupos de deficiências existentes.

Com relação ao financiamento de infraestrutura, Brasil (2006) aponta que não há estabilidade permanente que assegure o transporte coletivo urbano e que forneça suporte amplo e duradouro a projetos a ele relacionados. O incentivo ao uso do transporte coletivo deve ser acompanhado de três medidas: a) melhoria da oferta de transporte coletivo em áreas urbanas consolidadas; b) localização de áreas de expansão urbana na proximidade de pontos estratégicos do sistema de transporte coletivo; e c) renovação e/ou revitalização de terminais de transporte coletivo e respectivo entorno. Mas isso requer uma Política de Mobilidade Urbana que seja sustentável e esteja apoiada por instrumentos legais que visem harmonia entre três parâmetros: desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e desenvolvimento ecológico, conforme a figura 6:

Figura 6: Vertentes do desenvolvimento e suas aplicações



Fonte: Brasil (2006)⁶

O sistema de mobilidade nas cidades brasileiras possui diversos estudos quanto às mudanças e ao aumento de sua necessidade devido ao crescimento urbano que ocorreu no Brasil a partir da década de 1950. Quanto maior a cidade é, maior a necessidade do uso de transporte motorizado. Vasconcellos (2016), indica que:

As características da mobilidade são compostas basicamente por fatores individuais e familiares, que podem ser entendidos como as características sociais, e por fatores externos, características econômicas de maneira geral, que conjuntamente compõem as condições para que os deslocamentos ocorram e que a mobilidade se efetive. (Vasconcellos, 2016, p. 61)

Pessoas em idade “produtiva” (que estudam e/ou trabalham), são as que mais se deslocam na cidade, e a renda interfere no padrão de locomoção por ser um fator determinante ao acesso aos distintos meios de transporte, fazendo com que a predominância seja o uso do transporte coletivo no caso das famílias de baixa renda, consequência da segregação espacial que faz com que os(as) mais pobres sejam alocados nas periferias, distanciando-se de seu local de trabalho e estudos, reforçando a exclusão e o isolamento geográfico.

Salienta-se que a mobilidade é afetada pela oferta e pelo custo dos meios de transporte, e que o ônibus segue como forma predominante de transporte coletivo no Brasil, sendo o responsável pelas viagens de 86% dos passageiros (ANTP, 2012) nas cidades com mais de 60 mil habitantes. Nota-se que o desenvolvimento urbano ocorreu de forma desregrada quanto ao uso do solo e à localização das atividades em razão de inexistência ou debilidade das normas urbanísticas, relacionadas à precariedade da fiscalização e à inexistência de sanções.

A liberdade na localização, associada à falta de alternativa e ao custo do solo, levou à ocupação de áreas inseguras, em topografia inadequada ou junto a córregos e rios, e de áreas distantes da localização de destinos essenciais, como as áreas com oferta de emprego e serviços públicos, aumentando muito a distância e o tempo de deslocamento. Em várias situações, este tipo de ocupação levou à sobrecarga do sistema viário, prejudicando a circulação de pessoas e de mercadorias. (Vasconcellos, 2016, p. 74)

Apesar da regulamentação, o transporte coletivo é visto pelas elites como um serviço de “mercado”, e não como um serviço “público”, e o seu uso é encarado como forma de desvalorização perante a sociedade. Com a precarização contínua do serviço, criou-se uma imagem negativa do ônibus. “A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte coletivo e

⁶**BRASIL** – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Mobilidade e desenvolvimento urbano / Ministério das Cidades, Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. – Brasília: MCidades, 2006. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1) 164 Páginas: il.; 30cm. Disponível em: < https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf >. Acesso em: 04 mai. 2021.

passou a vê-lo como um ‘mal necessário’ enquanto não é possível mudar para o automóvel ou a motocicleta” (Vasconcellos, 2016, p. 76).

Portanto, na primeira oportunidade, a população, inclusive a de baixa renda, mesmo que seja através de longos financiamentos, vai adquirir um veículo para o deslocamento pessoal. O resultado será o aumento de veículos destinados ao transporte individual nas ruas, gerando congestionamentos, aumentando o risco de acidentes e a emissão de poluentes na atmosfera. A qualidade no transporte coletivo é um direito de todo(a) cidadão(ã), e o acesso é essencial tanto para conseguir emprego, trabalhar e estudar, quanto para o lazer, atividade essencial para a saúde física e mental.

Outro tema muito discutido é a importância do transporte público para o desenvolvimento social e econômico do país. Barcelos e Silva (2018), realizaram um estudo de contexto histórico relacionado ao transporte público no Brasil, sinalizando a precariedade no serviço oferecido, e quais as providências tomadas pelo poder público diante desse problema, proveniente do crescimento desordenado nas áreas urbanas. O primeiro ponto a ser destacado na pesquisa, é o pouco-caso que há em relação à Mobilidade Urbana e, principalmente, ao Transporte Público. O segundo ponto é considerar dever de todos respeitar a Constituição quando ela assegura os direitos fundamentais, com ênfase no princípio da dignidade da pessoa humana.

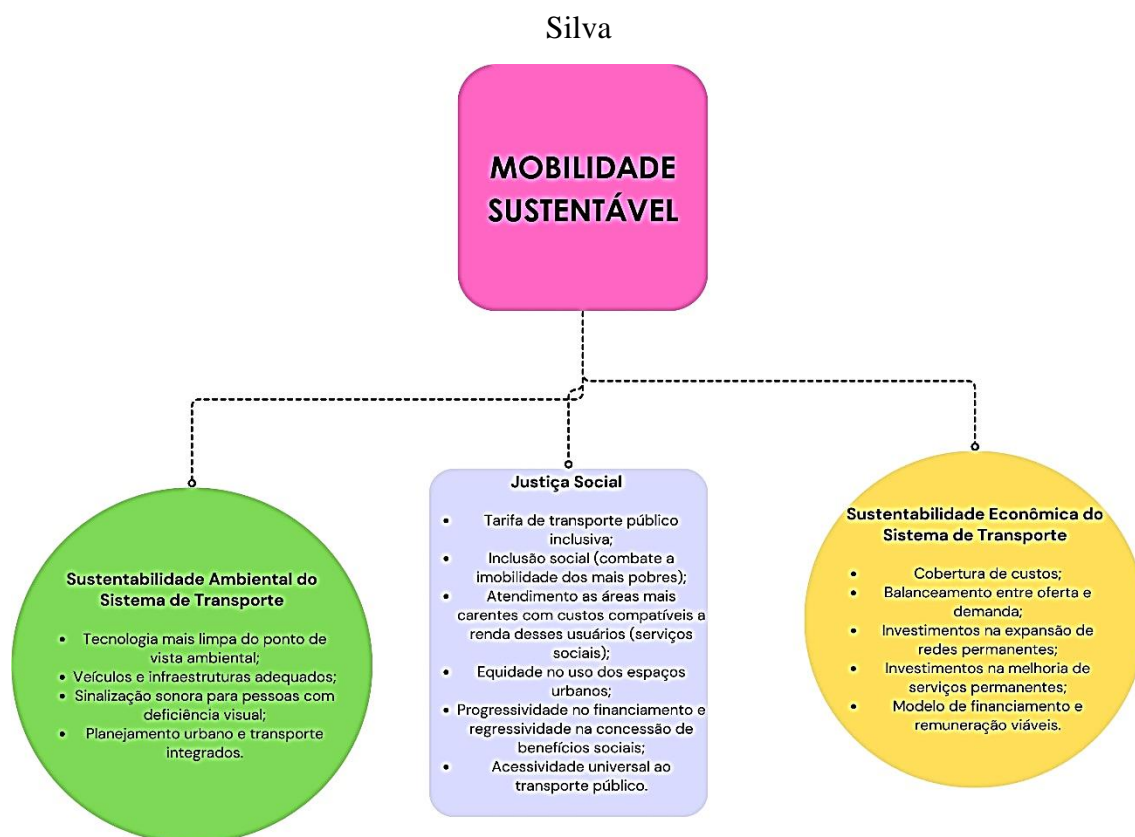
Podem-se identificar três elementos na concepção de dignidade humana: o valor intrínseco, a autonomia e o valor comunitário. O primeiro vem a consistir naquela singularidade inerente e comum a todos os seres humanos, tornando-os assim especiais e distinguindo-os das outras espécies. [...]. Deve-se destacar dentro do segundo elemento, a autonomia, o conceito do mínimo existencial como natural à ideia de dignidade humana, ou seja, o ser humano necessita de tal provisão para que viva dignamente, lhe sendo garantidos educação fundamental, serviços de saúde, alimentação, vestuário, saneamento, mobilidade urbana e habitação. Assim, cada cidadão será livre e igual e capaz de exercer de forma plena uma cidadania responsável e ter o mínimo bem-estar. E assim, a autonomia passará de mera ficção a verdadeira realidade. Já o valor comunitário, o terceiro dos elementos, representa o aspecto social da dignidade. Afinal, não poderia o homem viver apenas dentro de um plano individual, mas se lhe faz necessário assegurar uma vida no plano social, interagindo assim com seus semelhantes e o mundo no qual circula. (Barcelos e Silva, 2018, p. 136-7)

Dessa forma, é preciso que a mobilidade urbana, caracterizada como elemento integrador dos direitos sociais, ofereça transportes coletivos adequados, sustentáveis e de qualidade para atender as necessidades dos(as) cidadãos(ãs), centrando os(as) menos favorecidos(as) (estejam no campo ou na cidade) através de uma política urbana que viabilize e torne concreta a inclusão social.

Mobilidade urbana está ligada a uma articulação e união das políticas de transporte, tendo assim um uso e ocupação do solo dentre outros. E essa forma de locomoção deverá ser promovida internamente nas cidades, de maneira que a população possa exercer seu direito de ir e vir livremente, de forma rápida, segura e eficiente, ficando sobre responsabilidade dos Municípios a disponibilização de infraestrutura e das ferramentas para essa movimentação, fornecendo transporte público variado (ferroviário, rodoviário e fluvial) com sistemas inteligentes. (Barcelos e Silva, 2018, p. 140)

Constata-se que o transporte público coletivo é essencial para exercer efetivamente os direitos sociais, mas, devido ao tratamento dentro da lógica capitalista, visa-se o lucro do operador antes da qualidade no fornecimento do serviço, obrigando o(a) usuário(a) a encontrar alternativas de deslocamento, que nem sempre são sinônimos de segurança, para reduzir o impacto em sua renda familiar.

Figura 7: Dimensões da Mobilidade Urbana Sustentável baseada no modelo de Barcelos e



Fonte: Barcelos, L. R.; Silva, N. R. (2018) ⁷

A Mobilidade Urbana Sustentável, que engloba preservação ambiental e social, tornou-se um grande desafio para a sociedade contemporânea e, com o objetivo de propor soluções,

⁷BARCELOS, L. R. SILVA, N. R. **Mobilidade Urbana no Brasil: um Direito Social**. VirtuaJus, Belo Horizonte, v. 3, n. 5, p. 133-152, 2º sem. 2018–ISSN 1678-3425. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/virtuajus/article/view/19051/19051-68208-1>>. Acesso em: 19 mai. 2021.

articulou-se, seu desenvolvimento elencado a três dimensões: econômica, social e ambiental, como observamos na Figura 7 acima.

Ao destacar o transporte público em um sistema de mobilidade que distribua equitativamente seu financiamento e custeio entre as classes privilegiadas e as classes menos favorecidas, aumenta-se a pressão do fornecimento de serviços com qualidade, levando a classe média a utilizá-los, o que possibilita a sustentabilidade econômica e também outra forma de subsidiar o trânsito livre aos(as) cidadãos(ãs) que se encontram na situação de desemprego. Por fim, ao assegurar o acesso universal ao deslocamento com equidade e que atenda a sociedade como um todo, promove a justiça social. Todavia, para que isso se torne realidade, é preciso que as políticas públicas tragam equilíbrio das condições de mobilidade dos(as) mais pobres em relação aos(as) mais ricos(as).

Partindo do princípio de que as cidades são os espaços dos contatos sociais, das trocas e dos fluxos, é impossível pensar as mesmas sem mobilidade, tornando-se incapaz de cumprir suas funções sociais. E visando que essas funções sociais sejam cumpridas, o direito surge nesse cenário, como um instrumento de fundamental valor, com o objetivo de garantir a mobilidade urbana evitando assim sua redução. (Barcelos e Silva, 2018, p. 150-1)

De acordo com Mihessen (2015), a ocupação do espaço concentrado nas periferias, pela população de baixa renda, impõe a esse grupo maiores necessidades de deslocamento, especialmente para ir ao trabalho, e as dificuldades de mobilidade caracterizam um obstáculo adicional para o povo desempregado conseguir um trabalho remunerado. Destaca-se a dificuldade de integração física e tarifária entre diferentes modos de transportes, fato que compromete a plena fruição do direito de ir e vir dos indivíduos. Desta forma, as políticas sociais devem proteger os(as) cidadãos(ãs) mediante a segurança social que tem como ideia-força a solidariedade aos indivíduos, famílias e grupos em determinadas situações de dependência e/ou vulnerabilidade.

Conclui-se que o transporte público deve ser reconhecido como um bem primário, pois certas privações de mobilidade são consequências da pobreza, restringindo as condições de acesso de determinados grupos aos bens e serviços ofertados pela cidade. Outras privações de mobilidade decorrem não apenas da situação de pobreza, mas também das desigualdades entre as capacidades individuais. Reconhecer as pessoas que estão em posição desigual na cidade devido à dependência na mobilidade é, portanto, primordial para que a redistribuição da acessibilidade ao transporte seja de fato efetivada. (Mihessen, 2015, p. 11)

Para Delgado e Bezerra (2018), as pessoas que utilizam o transporte coletivo são as menos favorecidas. O subsídio ao setor de transporte não deve ser atrelado somente à tarifa paga pelos(as) usuários(as) para cobrir o custeio de suas operações; deve buscar também a viabilização jurídica de outros modelos com o objetivo de encontrar alternativas que o torne

mais acessível à população, especialmente àquele grupo que está temporariamente fora do mercado de trabalho.

Conforme Brinco (2017), a partir de 2011, com a PEC 90 o transporte público passou a ter o status de direito social no Brasil, sendo adicionado à lista dos que já constavam no artigo 6º da Constituição Federal. Uma iniciativa dessa natureza só tem lógica se for acompanhada de políticas públicas capazes de tornar efetivo esse direito. Mas grande parte da população está impedida de deslocar-se por meio de modais públicos devido à inviabilidade financeira de arcar com o pagamento da passagem. Destaca-se que, mesmo com a gratuidade da passagem em algumas categorias, há a perversa compensação na cobrança do preço “cheio” através de rateios nas passagens dos(as) usuários(as) pagantes. Desta forma, “concede-se” o benefício mediante a subvenção daqueles(as) que têm menos condições financeiras de arcar com os acréscimos das tarifas e que não usufruem de nenhum tipo de vantagem tarifária. Como solução, sugere-se um fundo nacional de transportes urbanos para o financiamento dos sistemas dos transportes, para cobrir uma parte dos encargos que atualmente recaem totalmente sobre os(as) passageiros(as) pagantes. Mas a proposta de orientação de natureza social citada vai mais além, pois visa gratuidade no transporte coletivo, concedida universalmente, devido à profunda dimensão social dessa medida, a qual pretende assegurar a todos(as) os(as) cidadãos(ãs), independentemente de suas condições financeiras, o direito de se deslocar conforme suas necessidades, visando tornar mais equitativo o direito à mobilidade e buscando uma política alternativa capaz de superar o enrijecimento das abordagens mercantilistas, que são a regra em matéria de tarifação do transporte público. “Nesse sentido, essa proposta facilita a procura e a manutenção dos empregos por parte das pessoas de renda mais baixa, ao suprimir os obstáculos aos deslocamentos e ao permitir às pessoas o acesso ao transporte público ” (Brinco, 2017, p. 88).

Carvalho (2010), sinaliza a perda de competitividade do transporte público em relação ao transporte individual com as políticas de estímulo às indústrias de automóveis e motocicletas. Como consequência, o transporte individual motorizado já ultrapassou os deslocamentos públicos coletivos, o que faz com que menos pessoas paguem por ele, provocando o crescimento dos congestionamentos urbanos e o aumento de custo para o transporte público, o qual é transferido para a tarifa. Sob sua ótica, as desvantagens disso são: exclusão do acesso à cidade daqueles(as) que não podem pagar por seus deslocamentos, congestionamentos, acidentes e poluição.

1.1 - Financiamento do transporte público

O modelo atual de financiamento operacional dos sistemas de transporte público coletivo é um dificultador para isenções parciais e gratuidade, devido à dependência da arrecadação tarifária de usuários(as), na sua maioria pessoas pobres, e que apresentam baixa capacidade de pagamento. Como no Brasil não há recursos extratarifários destinados ao custeio das gratuidades do transporte público, em geral, o(a) usuário(a) pagante cobre essa parcela de custo do sistema por um mecanismo de subsídio cruzado, ou seja: para financiar o benefício tarifário dado a um grupo específico de usuários(as), outro grupo paga uma tarifa mais cara.

O ideal é que haja fontes com características de progressividade, onde os mais ricos pagam mais e os mais pobres pagam menos, já que pelo modelo tarifário atual ocorre o inverso, e que haja mecanismos de compensação das externalidades negativas do sistema de mobilidade sobre a nova estrutura de financiamento (cobrança do transporte individual motorizado, por exemplo). (Carvalho, 2010, p. 10)

O sistema de tarifação e o financiamento do Transporte Público Urbano (TPU) no Brasil, temas de reivindicações em diversas manifestações, seguem como os principais fatores de indignação populacional. A insatisfação com os valores cobrados pelas tarifas é proveniente das falhas apontadas na prestação do serviço, além do descontentamento quanto ao custeio, que geralmente incide diretamente nos(as) usuários(as) pagantes, que inclusive, são responsáveis por cobrir custos do “benefício” de gratuidade. Como proposta de contornar essa situação, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), realizou um debate por meio de Nota Técnica sobre modelos alternativos de financiamento utilizados em outros países e quais os desafios de sua implantação no território brasileiro.

Uma das dificuldades em haver um consenso em relação a qual modelo de fonte de recurso extratarifário seria o ideal é a ligação intrínseca entre o financiamento do transporte público e os problemas de mobilidade urbana, por isso, a pretensão da pesquisa realizada é apresentar alternativas, e não uma solução única para esses obstáculos. Ao analisar as políticas adotadas, são claramente observáveis privilégios e incentivos em investimentos em transporte privado (automóveis e motocicletas) que comprometem a competitividade do transporte público e causam a perda de passageiros(as) e o consequente aumento da tarifa. Os meios de transporte individuais são os principais causadores das externalidades negativas: poluição atmosférica, aumento de congestionamentos e lentidão na circulação de veículos, ocasionando aumento do tempo de viagem e acidentes de trânsito.

Os sistemas de TPU da cidade e da região metropolitana de São Paulo são exceções a esse modelo de financiamento exclusivo via tarifas, contando com subvenções pagas

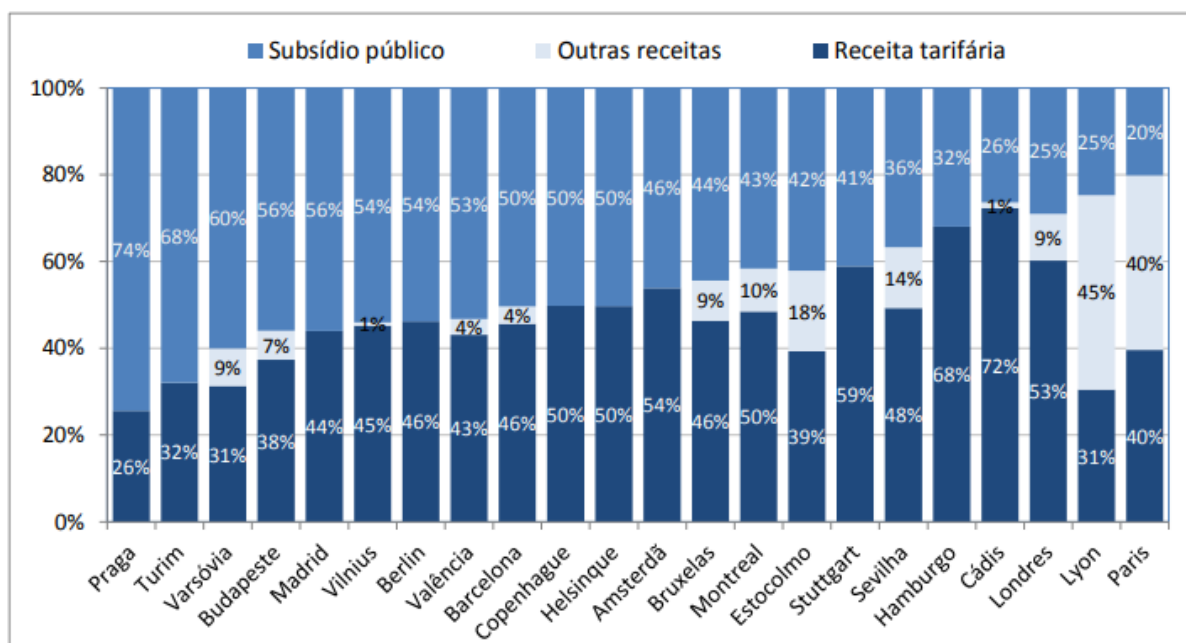
peelo conjunto da sociedade, por meio do orçamento geral do município e do estado, que cobrem cerca de 20% dos custos de operação dos sistemas. (IPEA, 2013, p. 11)

Entretanto, tais práticas adotadas em São Paulo ainda não estão nem próximas dos sistemas praticados em países europeus. O Vale-Transporte, por exemplo, não é visto como medida alternativa porque, a curto prazo, não impacta diretamente no nível global da tarifa do transporte público.

Os subsídios aos operadores permitem a diminuição do nível geral das tarifas e é importante associá-lo a critérios de eficiência e outras formas de regulação que desestimulem o aumento dos custos operacionais sem melhoria na qualidade dos serviços. Por sua vez, os subsídios diretos aos usuários servem como instrumento de focalização, assegurando a mobilidade a grupos que apresentam alguma vulnerabilidade socioeconômica (e.g. desempregados, trabalhadores de baixa renda sem carteira assinada etc.). (IPEA, 2013, p. 11)

Como geralmente as pessoas de baixa renda habitam as periferias, onde são cobradas as tarifas mais altas, deve-se refletir em modelos com meios de subsídios que contribuam para ampará-las. IPEA (2013) indica que diversos países europeus adotaram modelos em que o financiamento do transporte público é oriundo do subsídio do poder público e de receita tarifária, de acordo com a figura 8.

Figura 8: Custeio do transporte público urbano na Europa

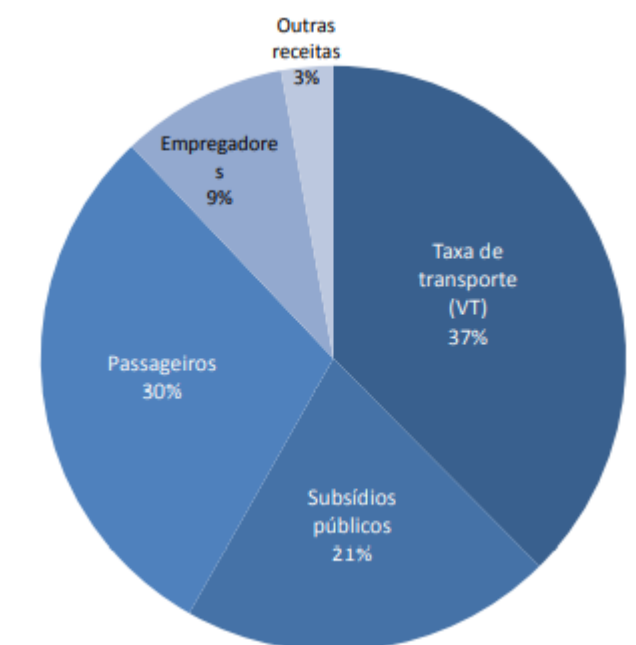


Fonte: Carvalho, C. H. R. de. et al (2023).⁸

⁸CARVALHO, C. H. R. de. et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota Técnica (IPEA). Brasília, DF: IPEA, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1365/1/Nota_Tecnica_Tarifa%C3%A7%C3%A3o_e_financiamento_do_transportep%C3%Bablico_urbano.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2021.

Especificamente na França, o conjunto de fontes de financiamento intermediadas pela Taxa de Contribuição para o Transporte (Taux du Versement Transport – TVT), outros negócios e pagamento realizado pelos empregadores dos títulos de transporte (equivalente ao Vale-Transporte brasileiro), possibilitou que a tarifa seja responsável por cobrir menos de 40% do custo total do sistema. Para realizar a cobrança do imposto, é calculada a quantidade de trabalhadores(as) por empresa, dado determinante para o recolhimento da arrecadação do tributo pago pelas empresas públicas e privadas. Além disso, os recursos provindos do orçamento geral são divididos entre o Estado, a Região e os Departamentos, consoante a figura 9.

Figura 9: Sistema de financiamento do transporte público urbano em Île-de-France



Fonte: Carvalho, C. H. R. de. et al (2023).⁹

Esses exemplos demonstram a importância de se ter mais de uma fonte de subsídio, para que os custos das operações do serviço possam ser distribuídos com equidade. As sugestões de exemplos de outras fontes de financiamento (com suas devidas justificativas, vantagens e desvantagens) foram: a sociedade; os(as) usuários(as)/proprietários(as) de automóveis individuais; o setor produtivo; e proprietários de imóveis beneficiados pelos investimentos em transporte.

⁹CARVALHO, C. H. R. de. et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota Técnica (IPEA). Brasília, DF: IPEA, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1365/1/Nota_Tecnica_Tarifa%C3%A7%C3%A3o_e_financeamento_do_transportep%C3%BAblico_urbano.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2021.

Destaca-se [...] 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 ao transporte público e à sociedade como um todo (poluição do ar, congestionamentos etc.). Pesquisa do Ipea de 1998 (Ipea, 1998) mostrou que o custo do sistema de transporte público por ônibus naquela época era onerado em 16% em função do aumento dos tempos de viagem. Pode-se inferir que, em função do aumento da frota de veículos privados, esse percentual seja maior atualmente, mesmo considerando os investimentos realizados na rede com a expansão dos corredores de transporte coletivo. (IPEA, 2013, p. 19)

Independentemente de quais outras fontes serão adotadas, é necessário que haja gestão municipal capacitada e eficiente para administrar os recursos disponibilizados. Do contrário, será mais um instrumento de corrupção e exclusão social. E é notório que o sistema atual de financiamento da operação já se mostrou inapropriado em alcançar o objetivo de um transporte público de baixo custo e alta qualidade para o(a) usuário(a).

Um dos pontos aqui ressaltados coloca necessidade de outros segmentos da sociedade, beneficiários do transporte público, contribuírem para o seu financiamento. Em outros países isso já é realidade, como na Europa, onde, em média, os subsídios respondem por quase a metade dos recursos destinados para financiar a operação dos sistemas. [...]. Assim, procurou-se apontar exemplos de fontes extratarifárias de financiamento do TPU, de forma a contribuir com o debate público sobre a melhoria das condições de mobilidade de toda a população urbana brasileira. (IPEA, 2013, p. 21)

Seguindo essa linha de pesquisa, Guimarães e Silva (2019), realizaram estudos semelhantes sobre os serviços de transporte público, observando sua importância para o desenvolvimento das cidades. Assim como na Nota Técnica realizada em 2013 pelo IPEA, há uma preocupação quanto ao crescimento do transporte individual nas últimas décadas, problemas de congestionamento, questões ambientais e os acidentes de trânsito. A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). O Art. 1º determina que: A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Entretanto, o financiamento do transporte público urbano apresenta desafios para assegurar esse direito aos(as) cidadãos(ãs) e faz-se necessário encontrar outras fontes que possam auxiliar a custear a operação por inteiro. “De acordo com S. Fei (2016), além da criação de um ambiente orientado para o trânsito que promova o uso e o desenvolvimento do transporte público, é importante a implementação de uma política econômica que incorpore subsídios aos transportes” (Guimarães e Silva, 2019, p. 110).

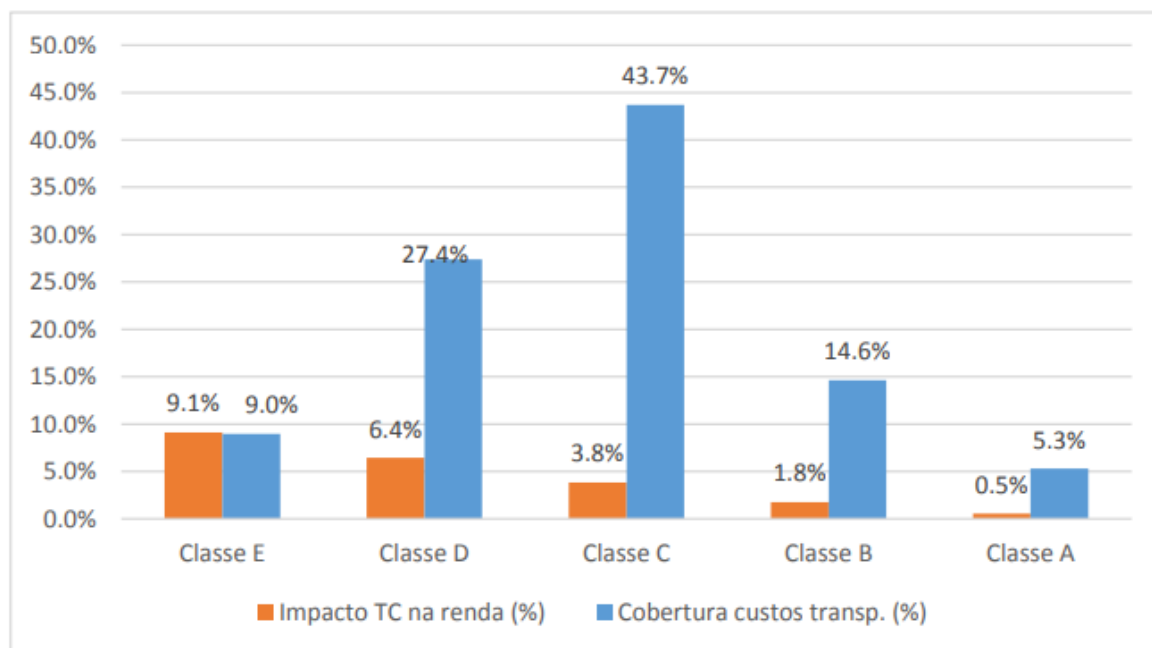
Partindo do pressuposto da necessidade de se priorizarem políticas de redução dos preços das tarifas do transporte público, Carvalho (2019) traz evidências empíricas do benefício econômico, social e operacional a partir da alteração do modelo de financiamento atual utilizado no Brasil, apresentando como exemplo a cidade de Fortaleza/CE, que congelou o preço de suas tarifas de transporte durante cinco anos no período entre 2004 e 2009, o que acarretou em redução da taxa de inflação e desemprego. A pesquisa para analisar os impactos sobre percentual de famílias com gasto em transporte coletivo urbano e transporte individual foi realizada a partir da análise dos dados da POF/IBGE de 2003 e 2009, através da metodologia de avaliação “DIF in DIF” (Diferenças-em-Diferenças), tendo como referencial teórico norteador o artigo de David Card intitulado *Minimum Wages and Employment: A Case Study of the Fast-Food Industry in New Jersey and Pennsylvania* (Card, David e Krueger, 1994), que trata da avaliação do impacto do aumento do salário-mínimo em um determinado estado americano. Tal metodologia é aplicada para casos de experimentos naturais em pesquisas econômicas quando ocorrem eventos de mudanças. Necessita de um grupo que não foi afetado pela mudança e um grupo de tratamento que foi afetado, ambos com características semelhantes, e dados do antes e depois do evento para os dois grupos. Novamente, Carvalho (2019) reforça dados em comum em diversas pesquisas: o custeio majoritário da arrecadação por meio da tarifa que concentra o ônus sobre a camada mais pobre da população, gerando desequilíbrios econômicos financeiros, além do aumento do preço das passagens que ocorrem constantemente em todo Brasil; a perda da demanda devido ao crescimento do transporte individual motorizado (automóveis e motocicletas), produto de políticas de incentivo à comercialização desses veículos, e o preço da gasolina (principal insumo do transporte individual motorizado) mais barato que o vale-transporte; e, a não sustentabilidade em função do aumento das externalidades negativas, como: acidentes com vítimas, poluição e os congestionamentos urbanos. O que justifica a adoção de políticas de redução tarifária do TPU.

A Nota Técnica 02/2013 do Ipea (2013) deixa claro esse ciclo vicioso que ocorre no transporte público por ônibus atualmente, no qual o encarecimento do transporte público em relação ao transporte privado (automóveis e motocicletas) gera perda de demanda para esses modais, que gera mais desequilíbrios aos sistemas públicos, impactando novamente a tarifa e piorando a situação de circulação das cidades, o que também impacta os custos do transporte. Como não há recursos extratarifários alimentando os sistemas a fim de quebrar essa sequência de fatos negativo via redução das tarifas de transporte, o ciclo se retroalimenta. (Carvalho, 2019, p. 2)

Para demonstrar as implicações na renda das famílias das regiões metropolitanas brasileiras (RM's), Carvalho (2019) coletou dados da Pesquisa de Orçamento Familiar – POF/2018 do IBGE e concluiu que as pessoas das classes B, C e D respondem por cerca de

85% da arrecadação tarifária dos sistemas das regiões metropolitanas no Brasil e apenas 5% por parte da classe A (figura 10).

Figura 10: Percentual de cobertura dos custos do TPU e impacto sobre a renda dos gastos com JTPU por classe social. RM's brasileiras 2009



Fonte: Carvalho, C. H. R. (2019).¹⁰

O transporte público coletivo é primordial para a circulação de pessoas e favorece a todos por viabilizar as atividades sociais e econômicas:

Os segmentos de maior poder aquisitivo acabam apresentando baixo nível de participação no financiamento dos serviços já que utilizam pouco e até mesmo grande parte dessas famílias mais ricas não utiliza os serviços de TPU. A contradição reside no fato que mesmo não contribuindo para o seu financiamento, as famílias mais ricas, e a sociedade em geral, se beneficia da disponibilidade do transporte público coletivo, pois sem ele não haveria condições de locomoção pelos grandes centros urbanos pela extensa área de congestionamentos de carros que se formariam, ampliando todas as externalidades negativas já citadas. Haja vista que em dias de greves do TPU as cidades vivem um verdadeiro caos urbano o que deixa bastante clara a importância desse setor para a vida urbana, independente se as pessoas são usuárias ou não desse sistema. (Carvalho, 2019, p. 12)

Critica-se fortemente o financiamento das gratuidades com o subsídio cruzado, que faz os(as) usuários(as) cobrirem parcela dos custos. Ou seja, para financiar o “benefício” tarifário de um determinado grupo de usuários(as), outro grupo (geralmente de baixa renda) precisa

¹⁰CARVALHO, C. H. R. **Avaliação de políticas de redução tarifária dos sistemas de transporte público coletivo no Brasil: evidências empíricas**. 2019. Disponível em: <https://econpolrg.files.wordpress.com/2019/12/s1.3-artigo_carlos_henrique_tar_tpu.pdf> Acesso em: 07 jun. 2021.

pagar uma passagem mais cara. Entretanto, para tornar esse processo equitativo, a sociedade como um todo deve assumir essa responsabilidade associada a fontes externas (extratarifárias), preferencialmente progressivas, para assegurar propósitos sociais e distributivos. Outra iniquidade é que não há análise de renda ao conceder a gratuidade: para idosos, por exemplo, o benefício é universal e, deste modo, é comum que os(as) usuários(as) de baixa renda financiem as passagens de pessoas de alta renda com frequência.

Realizadas discussões em como contornar as externalidades negativas e dar mais competitividade ao sistema público de transporte coletivo urbano, algumas alternativas são levantadas por Carvalho (2019), tais como: elaboração de políticas de financiamento que incorporem recursos originários do transporte individual motorizado, pois, assim, os(as) mais ricos(as) se vendo incluídos na equação serão induzidos a utilizarem o TPU e a cobrança de impostos ambientais sobre os combustíveis fósseis, denominada de “*green taxes*”. Com tais medidas, se dificulta o uso do transporte individual motorizado, tornando-o mais caro, o que faz com que o transporte público urbano seja mais atrativo e, conseqüentemente, haja melhorias no ambiente urbano. Ao adotar políticas de redução tarifária nos sistemas públicos, deve-se pautar no fortalecimento competitivo do TPU, visando reduzir as externalidades negativas para melhorar a qualidade de vida urbana, promovendo a inclusão social com a redução do custo do transporte, o qual impacta diretamente na renda das famílias mais pobres.

Para exemplificar e avaliar os impactos de políticas de redução tarifária do TPU, Carvalho (2019) cita o caso de Fortaleza/CE, cidade que estabeleceu uma política de congelamento de preço entre os períodos de 1 dezembro de 2004 e 25 de maio de 2009. Mesmo que não tenha sido exatamente uma redução naquele momento, tal medida resultou em pequenas reduções gradativas nos índices da inflação medida anualmente.

Para manter o preço da tarifa congelado, em julho de 2006 a prefeitura reduziu a alíquota do ISS das empresas operadoras de transporte de 4% do faturamento (arrecadação de tarifas) para 2%. Essa medida permitiu também a criação da tarifa social no último domingo de cada mês quando a tarifa é reduzida de R\$ 1,60 para R\$ 1,00. [...]. Para tentar descobrir se houve impacto sobre a taxa de inflação e desemprego utilizou-se o método econométrico de Controle Sintético (ABADIE, 2010). Esse método é adequado para avaliação de resultados de políticas adotadas em determinadas regiões (países, estados, cidades, etc.) comparativamente a regiões similares que não adotaram essas políticas. (Carvalho, 2019, p. 22)

Carvalho (2019) mostra que como resultado, trouxe de volta a demanda para o sistema e ganhos nos índices inflacionários superiores à participação do transporte na formação da cesta de Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC); involução no índice de desemprego, principalmente nas faixas de renda mais baixas, visto que, com o transporte mais barato,

permite-se aumentar a procura por empregos; aumento de volume de passageiros(as) transportados(as), e principalmente, sustentabilidade do sistema de mobilidade como um todo, promovendo o bem-estar social e econômico para a população urbana de Fortaleza, com destaque para as classes mais carentes.

A aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 90/11, apresentada por Luiza Erundina – PSB/SP e transformada na Emenda Constitucional 90/2015, em 15 de setembro de 2015 (Brasil, 2015), foi responsável por introduzir o transporte público como um direito social. A tramitação iniciou com a apresentação em 29 de setembro de 2011 e levou quase quatro anos para ser analisada e concluída. Apesar de o direito ao “transporte”, na categoria de direito social, ter sua aprovação e promulgação no artigo 6º da Constituição Federal, Cidade e Leão Júnior (2016) apontam falhas em sua aplicabilidade.

Esse direito é pautado no Artigo 1º, III, Constituição Federal (a dignidade da pessoa humana), compreendido como princípio jurídico. Trata-se de um direito social prestacional e é incumbido ao particular (individual ou coletivo) judicializar o seu reclamo, caso não seja efetivo. Mas ocorrem conflitos entre “mínimo existencial” e “reserva do possível”, sendo:

(...) o mínimo existencial se trata de construção teórica, que pondera, historicamente, as circunstâncias e as possibilidades da sociedade, da relação entre a disponibilidade financeira e o aspecto cultural daquilo que seria considerado essencial para a uma vida digna. (BARCELLOS, 2011. p. 180). E, [...] a reserva do possível, que, sucintamente, limita o direito do particular em face o Estado para aquilo que razoavelmente pode ser exigido. Doutrina oriunda da Alemanha, estabelece que, uma vez reconhecida a inexistência de recursos financeiros, acrescido ao fato de que há diligência na elaboração e execução de políticas públicas para a efetivação dos direitos sociais, e desde que não colidam com o mínimo existencial acima suscitado, desobriga o Estado de assumir encargos insuportáveis em prol do interesse público (aqui compreendido como manutenção do próprio Estado) (Cidade e Leão Júnior, 2016, P. 212).

Deste modo, surgem dificuldades em equilibrar o interesse social que reconhece o direito ao transporte como fundamental e os recursos financeiros para a implantação de uma política pública eficiente que se certifique de que não haja segregação de pessoas tratando-se do acesso à mobilidade urbana. Tudo isso resultado de falta de planejamento e investimento urbanístico, sendo o grande desafio trazer soluções cabíveis aos obstáculos estabelecidos ao longo dos anos.

Para tanto, a resolução de eventual conflito há de ser decidida à luz da relação entre os institutos do mínimo existencial e da reserva do possível, mediante ponderação e razoabilidade, em cada caso concreto. No mais, há a incidência direta de norma infraconstitucional que norteia a política pública de mobilidade urbana (Lei n. 12.587/12) (Cidade e Leão Júnior, 2016, p. 214).

Nunes, Lehfeld e Tomé (2019), complementam que os direitos sociais contidos no Artigo 6º da Constituição estão intrinsecamente ligados à qualidade das condições de

mobilidade, sendo o transporte público coletivo crucial para assegurar a efetivação do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana e o respeito ao direito de ir e vir, com agilidade e segurança, por meio de sistemas de transportes econômicos, acessíveis, eficientes e sustentáveis. Se os(as) cidadãos(ãs) encontram dificuldades em se locomover, isso compromete sua dignidade e expõe uma flagrante violação de seus direitos sociais. Os referidos autores também evidenciam que é preciso um desenvolvimento equilibrado do uso e ocupação do solo e, para isso, é essencial que os municípios sigam a legislação de planejamento urbano. Além do mais, consideram obrigação do poder público atender às necessidades da população garantindo transporte público coletivo de qualidade, pois este é o que vai dar acesso à educação, à saúde, aos centros de lazer e esporte, para ir ao trabalho e dele vir, etc., para os grupos que não dispõem de veículos particulares que garantam o seu deslocamento.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU, 2016) remete ao Estado as providências necessárias para o oferecimento de um serviço de transporte público coletivo urbano seja de qualidade e acessível a todas as classes sociais e que supra as necessidades básicas da população, visto que se trata de condição fundamental para a inclusão social e para a garantia do acesso à educação, à saúde e ao lazer para todos os brasileiros, direitos esses todos previstos no Artigo 6º da Constituição Federal (Brasil, 2015). Partindo dessa premissa, após a promulgação da PEC 90 (Brasil, 2015), a NTU contratou o Instituto FSB Pesquisa, cujo quadro é composto por estudiosos do setor e personalidades que influenciam ou tomam decisões, com o propósito de ouvir parlamentares do Congresso Nacional e influenciadores no setor de transporte público no Brasil (deputados federais, senadores, representantes dos Poderes Executivos Federal, Estaduais e Municipais, acadêmicos e especialistas em transporte, economistas e representantes de entidades ligadas a setores da indústria, comércio e serviços) e delinear um diagnóstico qualitativo do transporte público como direito social.

A pesquisa ocorreu entre maio e junho de 2016, utilizando as seguintes amostra e metodologia:

Foram entrevistados deputados federais, senadores, representantes dos Poderes Executivos Federal, Estaduais e Municipais, acadêmicos e especialistas em transporte, economistas e representantes de entidades ligadas aos setores da indústria, comércio e serviços. Para medir a opinião do Congresso Nacional, foram entrevistados presencialmente 224 deputados federais e 25 senadores, de 27 diferentes partidos. Os parlamentares foram entrevistados aleatoriamente. A quantidade de parlamentares ouvidos em cada partido é definida proporcionalmente ao tamanho da representação de sua legenda na Câmara dos Deputados e no Senado. Eventuais distorções são corrigidas a partir de um fator de ponderação. O resultado é representativo da opinião do Congresso, com margem de erro de 5 pontos percentuais e intervalo de confiança

de 95%. Na Câmara e no Senado, as entrevistas foram realizadas entre os dias 17 e 31 de maio. No grupo de influenciadores no setor, foi ouvida uma amostra intencional, com 100 personalidades ligadas a cinco diferentes setores, sendo realizadas 20 entrevistas em 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. As entrevistas com os influenciadores foram feitas por telefone, entre os dias 25 de maio e 19 de junho. (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU, 2016, p. 11)

Os questionamentos realizados foram: avaliação geral do transporte público no Brasil e em sua cidade; principais problemas do transporte público; principal responsável pela qualidade e melhorias do transporte público; e, quem deve custear o sistema de transporte público.

Quanto a avaliação geral do transporte público no Brasil e em sua cidade, 67,9% dos parlamentares o avaliaram como ruim/péssimo e apenas 1,2% como ótimo/bom. 47% dos influenciadores o classificaram como ruim/péssimo e 45% como regular. Entretanto, em suas cidades, entre os congressistas as avaliações ruim/péssimo caíram para 53,6% e as ótimo/bom subiram para 10,3%; 46% dos influenciadores o avaliaram como regular, 37% como ruim/péssimo e 17% como ótimo/bom, significando melhoras.

Referente aos principais problemas do transporte público, há um consenso de que são falta de planejamento, gestão ineficiente e poucos recursos, representando 25% da opinião do Congresso Nacional e 29% dos influenciadores. Em segundo lugar, surge a falta de investimento, sendo 14% segundo o Congresso Nacional e 18% consoante aos influenciadores.

Tratando-se do principal responsável pela qualidade do transporte público, também há alta concordância de que o Poder Público é o principal responsável pela baixa qualidade do serviço prestado, opinião de 64,5% dos parlamentares e 65% dos influenciadores. Consideraram também o Poder Público principal responsável por melhorias do transporte público com nota média 8,7 do Congresso Nacional, que não descarta a responsabilidade das empresas operadoras do sistema de transporte público urbano com nota média 7,8. Já com relação aos influenciadores a nota média é 8,6, vindo em segundo plano as responsabilidades da sociedade em geral (nota média 7,1) e das empresas operadoras (nota média 7,0).

Relativamente ao custeio do sistema de transporte público, para 86,1% dos parlamentares deve ser dividido entre verbas destinadas pelo Poder Público e tarifas cobradas, sendo que 83% dos influenciadores também pensam assim.

Tanto parlamentares quanto influenciadores acreditaram em dois potenciais impactos ao tornar o transporte público constitucionalmente um direito social: a crença na garantia de melhorias na qualidade dos serviços de transporte e a percepção de que o fato de o transporte ser um direito social não ajudará na redução das tarifas. Relacionado ao financiamento do

transporte coletivo no país, parlamentares e Influenciadores do setor de mobilidade urbana divergem em suas opiniões, pois, para o conjunto do Congresso Nacional, 49,5% acreditam que a principal fonte de financiamento deve ser os recursos públicos, os influenciadores se mostraram divididos: 33% acreditam que os recursos deveriam vir dos(as) usuários(as) de automóveis e 31%, dos orçamentos públicos. Mas ambos concordam que sem recursos públicos não há transporte de qualidade e que é responsabilidade do Poder Público custear as gratuidades – estudantes e idosos(as) deveriam ter seus deslocamentos custeados pelos orçamentos da educação e da assistência social, por exemplo –, e não por meio do aumento de tarifas aos(as) passageiros(as) pagantes. Em contrapartida, pensando em uma política pública mais abrangente, como a adoção da tarifa zero, por exemplo, ambos os grupos reprovaram a medida. Observa-se que em nenhum momento na pesquisa é mencionado que os(as) usuários(as) do transporte público foram consultados, e nem é citada a situação de desemprego, um problema que prejudica diversos grupos sociais diariamente e em todas as regiões brasileiras.

Em 09 de abril de 2019 foi apresentado o Projeto de Lei 2144/2019 (Brasil, 2019) pelo autor Boca Aberta – PROS/PR, que instituía o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo território nacional com a seguinte proposta:

A presente propositura visa a criação do Passe-Livre do Desempregado, medida que atinge o trabalhador demitido sem justa causa há no mínimo 1 mês e no máximo 6 meses, tendo trabalhado no último emprego por um período mínimo de 6 meses contínuo, para utilizar de forma gratuita o sistema de transporte público, por 90 dias. Tal iniciativa minimiza os danos causados aos trabalhadores quando perdem o emprego sem justa causa. Ademais, o benefício incentiva o cidadão a buscar novo trabalho sem ter de se preocupar com os custos de sua locomoção. Cumpre ressaltar que *projeto similar* já foi implantado de forma bem-sucedida no Metrô de São Paulo e CPTM, contando com amplo apoio da população. (Aberta, 2019, p. 3)

Atualmente pode-se acompanhar o processo de tramitação através do site da Câmara dos Deputados, constando os dados a seguir:

1. Indexação: Passe livre, transporte coletivo, transporte urbano, desempregado, demissão sem justa causa, prazo determinado.
2. Forma de Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário;
3. Regime de Tramitação: Prioridade (Art. 151, II, RICD).
4. Situação: Apensado ao PL 2144/2019 (1).
5. Despacho atual: Data – 31/01/2023 – Devido ao arquivamento do PL 1967/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1967/1999 o PL 4104/2008 e o PL 2144/2019, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

Realizado o cadastro no site da Câmara dos Deputados, em março de 2021, para acompanhar a proposição e receber boletins atualizados, chegou e-mail dia 27 de abril de 2021, dois anos depois da data do último despacho, para notificar uma singela alteração da situação para CCJC – Tramitando em Conjunto. A última notificação da atual tramitação de 31/01/2023 chegou dia 31 de janeiro de 2023, que por fim não resultou em alteração significativa, conforme figura 11. Ou seja, reforça-se que, apesar de já ter sido identificada a necessidade de amparo aos(às) desempregados(as), não somente na cidade de São Paulo/SP, a única com um programa de transporte público gratuito similar para seus (suas) desempregados(as) em vigência, a delonga do Estado para tratar desses assuntos permanece como o maior impedimento de progressos para a efetiva inclusão social desse grupo.

Figura 11: Calendário de Tramitação do Projeto de Lei 2144/2019

Data	Andamento
09/04/2019	SEPRO(SGM) (SEPRO(SGM)) Apresentação do Projeto de Lei n. 2144/2019, pelo Deputado Boca Aberta PROS, que: "Institui o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo Território Nacional". Inteiro teor 📄
26/04/2019	Mesa Diretora (MESA) Apense-se à(ao) PL-1967/1999. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário. Regime de Tramitação: Prioridade (Art. 151, II, RICD) Inteiro teor 📄
30/04/2019	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) Encaminhada à publicação. Publicação Inicial em avulso e no DCD de 01/05/19 PÁG 162. Inteiro teor 📄
10/06/2019	Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) Recebimento pela CCJC.
26/04/2021	Mesa Diretora (MESA) Apense-se a este(a) o(a) PL-632/2021. Inteiro teor 📄
31/01/2023	Mesa Diretora (MESA) Devido ao arquivamento do PL 1967/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1967/1999 o PL 4104/2008 e o PL 2144/2019, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

Fonte: Brasil (2019)¹¹

¹¹BRASIL. **PL 2144/2019**. Câmara dos Deputados. Brasília, DF, 2019. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2197239>>. Acesso em: 30 out. 2023.

2 – DESEMPREGO E A MOBILIDADE URBANA EM UBERLÂNDIA/MG

A Portaria da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia (SEPRT/ME) nº 1.127, de 14 de outubro de 2019, definiu as datas e as condições nas quais as obrigações de prestação de informações pelo empregador nos sistemas Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), criado pela Lei nº 4.923, de 23 de dezembro de 1965 e Relação Anual de Informações Sociais (Rais), instituída pelo Decreto nº 76.900, de 23 de dezembro de 1975 e regida atualmente pelo Decreto nº 10.854, de 10 de novembro de 2021 foram substituídas pelo Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial), estabelecido pelo Decreto nº 8.373, de 11 de dezembro de 2014 (Almeida et. al, 2014, n.p.)¹². Assim, é importante lembrar quanto aos registros dos desligamentos efetivados. Embora a maior parte das empresas esteja obrigada a declarar no eSocial a quantidade de demissões nos eventos não periódicos na categoria S- 2299 – desligamento, mesmo com a técnica utilizada, a imputação não será eficiente caso haja demissões não informadas. Além disso, já foi chamada a atenção para o fato de que, com os vários fechamentos de empresas (por falência) que ocorreram ao longo da crise da Covid-19, há alta probabilidade de que diversas delas sequer tenham relatado os consequentes desligamentos em massa de seus funcionários.

O Boletim do Emprego de Uberlândia, desenvolvido pelo Centro de Estudos, Pesquisas e Projetos Econômico-Sociais (CEPES) do Instituto de Economia e Relações Internacionais (IERI) da Universidade Federal de Uberlândia, objetiva divulgar periodicamente informações sobre a dinâmica do emprego formal em Uberlândia/MG. A publicação do Boletim é quadrimestral, sendo realizada desde 2012, e os dados utilizados referem-se aos vínculos de emprego formal celetista (funcionários de empresas que são regidos pelas normas da CLT). Esta edição publicada em agosto de 2023 indica que:

No município de Uberlândia, as movimentações do emprego formal, em agosto de 2023, resultaram em saldo líquido de 290 vínculos formais de emprego, obtido da diferença entre 11.941 admissões e 11.651 desligamentos, como demonstrado na tabela 1. Em relação ao mês de julho/2023, os dados mostram o crescimento de postos de trabalho, passando do saldo ajustado de 268 para 290 no mês de agosto. O saldo acumulado no ano de 2023 (janeiro a agosto) foi positivo, com a criação de 2.620 vínculos empregatícios. Não constam informações

¹²ALMEIDA, M. E. et. al. **Substituição da captação dos dados do caged pelo esocial: implicações para as estatísticas do emprego formal**. IPEA, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10291/4/BMT_69_substituicao_da_capacidade.pdf> Acesso em: 30 out. 2023.

sobre o trabalho informal, das quais são importantes para retratar o fenômeno mais de acordo com a realidade.

Tabela 1: Uberlândia/MG: Movimentação do emprego formal, com ajustes, de agosto/2022 a agosto/2023

Mês/Ano	Admissões	Desligamentos	Saldo
ago-22	11.480	-10.820	660
set-22	11.422	-11.023	399
out-22	11.822	-10.236	1.586
nov-22	11.292	-9.532	1.760
dez-22	9.491	-11.218	-1.727
jan-23	11.014	-12.115	-1.101
fev-23	12.229	-11.069	1.160
mar-23	13.567	-12.345	1.222
abr-23	11.176	-10.574	602
mai-23	12.188	-12.286	-98
jun-23	11.602	-11.325	277
jul-23	11.288	-11.020	268
ago-23	11.941	-11.651	290
Saldo acumulado nos últimos 12 meses (set/2022 a ago/2023)	139.032	-134.394	4.638
Saldo acumulado no ano de 2023	95.005	-92.385	2.620

Fonte: Universidade Federal de Uberlândia (2023).¹³

Assim como em diversas cidades brasileiras, em Uberlândia/MG há uma agência do Sistema Nacional de Emprego (SINE), uma política pública voltada para a recolocação no mercado de trabalho de qualquer pessoa desocupada, e que atua no recebimento de currículos, na elaboração de processos seletivos e, em alguns casos, na contratação de pessoal. Para se candidatar é necessário comparecer na sede do SINE de seu município e levar currículo, carteira de identidade, CPF, Carteira de Trabalho e realizar o cadastro.

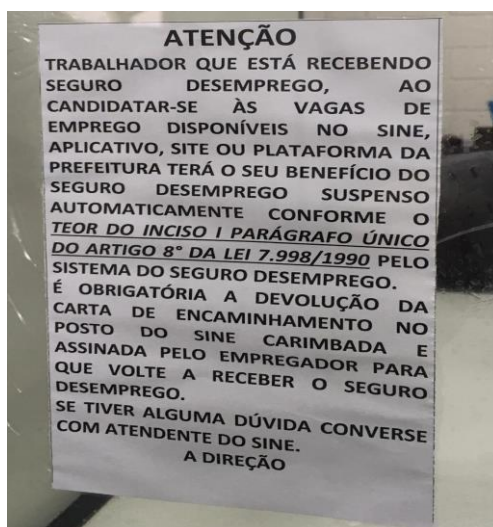
O Sistema Nacional de Emprego (SINE) foi criado em 1975 sob a égide da Convenção nº. 88 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que orienta cada país-membro a manter um serviço público e gratuito de emprego, para a melhor organização do mercado de trabalho. A partir da Lei 7.998/1990 e suas alterações, as ações do SINE passaram a ser entendidas como parte do Programa do Seguro-Desemprego. A execução das ações no âmbito do SINE ocorre mediante a celebração de Convênios Plurianuais do SINE (CPSINE) com as Unidades da Federação, municípios com mais de 200 mil habitantes, e entidades privadas sem fins lucrativos. As principais ações disponibilizadas por essa rede de atendimento são a intermediação de mão de obra e

¹³UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. **Boletim mensal do emprego de Uberlândia - MG.** Pesquisas e Projetos Econômico-Sociais (CEPES) do Instituto de Economia e Relações Internacionais (IERI) da Universidade Federal de Uberlândia. CEPES Ano 1 – Nº 6 – Agosto/2023. Disponível em: <http://www.ieri.ufu.br/system/files/conteudo/boletim_mensal_do_emprego_-_agosto_2023.pdf>. Acesso em: 30 out. 2023.

a habilitação ao seguro-desemprego. Em busca de promover a integração preconizada pela Lei 7.998/1990, porém, um crescente número de postos também provê encaminhamento para cursos de qualificação social e profissional (Portal do Fundo de Amparo ao Trabalhador. Sistema Nacional de Emprego – SINE, [s.d.]).

Apesar de sua finalidade, ao obrigar as pessoas a irem pessoalmente ao espaço físico, esquece-se da fragilidade financeira, e em muitas situações, da falta o dinheiro do vale-transporte para se locomover até o local. O SINE disponibiliza vagas diariamente e, deste modo, todas os dias que surgirem vagas adequadas para o perfil do(a) candidato(a), este(a) deverá dirigir-se até a sua sede, gerando cada vez mais gastos com a mobilidade. Além disso, o inciso I, parágrafo único da Lei 7.998 de 1990 (Brasil, 2015), determina que ao se candidatar e receber a carta de encaminhamento para a entrevista (conforme Anexo C), que não significa garantia de emprego, o(a) desempregado(a) tem seu benefício seguro-desemprego suspenso automaticamente até que a empresa dê a devolutiva com a carta assinada e carimbada, informando se houve ou não a contratação (figura 12). Em alguns casos, as empresas não designam a marcação de entrevistas ao SINE e deixam a orientação de encaminhar o currículo por e-mail (consoante Anexo C), para que o mesmo seja analisado, devendo o(a) interessado(a) aguardar o retorno do setor de Recrutamento e Seleção. É comum que esse retorno nem ocorra, fazendo com que o(a) desempregado(a) fique refém da empresa, provocando sentimentos de medo, desconfiança e insegurança. Logo, uma entidade que deveria amparar àqueles(as) que necessitam do seu atendimento, transforma outra política pública em mais um instrumento de exclusão social e opressão.

Figura 12: Aviso de Suspensão do Benefício Seguro-Desemprego com a Carta de Encaminhamento de Entrevista em Mãos



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

2.1 – O passe-livre como mecanismo do direito social

Como aponta Duarte e Silva (2018), o Movimento Passe Livre (MPL), de cunho social brasileiro contemporâneo, luta pelo direito de transporte público gratuito para toda a população no Brasil (tarifa zero), denominando-se movimento social autônomo, horizontal, independente, apartidário (porém não antipartidário).

A reivindicação tem o objetivo de colocar em xeque a concepção mercadológica de transporte e instigar a luta por um transporte público, gratuito e de qualidade como direito para toda a sociedade, e um transporte coletivo fora da iniciativa privada, que possa ser administrado com a participação dos trabalhadores e usuários. (Duarte e Silva, 2018. p. 42).

Um estudo publicado em outubro de 2019 pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC) comprovou que a oferta de transporte público coletivo gratuito ou com tarifas reduzidas é viável na maior parte das cidades brasileiras, mostrando que atualmente os(as) usuários(as) são os responsáveis por quase 90% do faturamento do sistema de transporte público urbano no Brasil e atestou que é possível criar fontes de recursos distintos para subsidiar os custos da população com ônibus, trem e/ou metrô. A assessora política do INESC, Cléo Manhas, disse em entrevista para a Mobilize:

O transporte é um direito assim como a saúde e a educação. E assim como a saúde e a educação, ele tem que ser bancado por impostos. Além disso, o transporte é aquele que faz com que as pessoas acessem os outros direitos, porque em um país tão desigual quanto o nosso, se as pessoas não têm condição de pagar a tarifa, elas não acessam hospital, não acessam escola pública, não acessam o centro da cidade para procurar emprego. (Sousa, 2020, n.p)

Thais Carrança (2023) em seu artigo do BBC News Brasil de 13/04/23, discorre sobre as eleições presidenciais no segundo turno em outubro de 2022 que aderiu a tarifa zero (ou passe livre) para prover o transporte público gratuitamente aos eleitores, aumentando a demanda de utilização, demonstrando que:

Os números revelam a imensa demanda reprimida pelo transporte urbano e o fato de que, atualmente, milhões de brasileiros não usam ônibus, metrô e trens por falta de dinheiro.

Mas essa realidade está mudando em um número crescente de cidades e projetos em discussão na Câmara dos Deputados querem tornar a tarifa zero uma política nacional – embora financiá-la em grandes centros urbanos ainda seja um imenso desafio. (Carrança, 2023, n.p)

Ainda de acordo com Carrança (2023), há pelo menos 67 cidades pequenas e médias com tarifa zero integralmente durante todos os dias da semana, de acordo com a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos); com adoção parcial em dias específicos com regras que englobam grupo limitado de usuários(as) e/ou em parte do sistema,

7 cidades, dados atualizados em março de 2023. Conforme pesquisa do Idec (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor), estão considerando aderir: São Paulo, Cuiabá, Fortaleza e Palmas. O Folha de São Paulo, recentemente, em 01/11/23, sinalizou que o número de cidades aderentes à tarifa zero passou para 85.

Carranço (2023), comenta que durante o mandato de Washington Quaquá (PT), a cidade da Região Metropolitana Maricá do Rio de Janeiro deu início ao projeto em 2014 como ilustra a figura 13. O financiamento é feito através de royalties do petróleo, uma maneira de compensação recebida por municípios pela exploração do óleo em suas águas.

Figura 13: Ônibus com tarifa zero em Maricá (RJ)



Fonte: Carranço, T. (2023).¹⁴

Já o prefeito de Vargem Grande Paulista, Josué Ramos, implementou o projeto em 2019, financiado através de um fundo de transporte, cujas principais receitas são: uma taxa de R\$ 39,20 mensais por funcionário paga pelas empresas locais no lugar do vale-transporte; publicidade nos ônibus, segundo a figura 14; locação de lojas nos terminais e 30% do valor das multas de trânsito.

¹⁴CARRANÇO, T. Tarifa zero: as lições das 67 cidades do Brasil com ônibus de graça. **BBC NEWS**. São Paulo, 13 de abr. de 2023. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/articles/cy65e4qnjipo>>. Acesso em: 16 out. 2023.

Figura 14: Ônibus com tarifa zero em Vargem Grande Paulista (SP)



Fonte: Carranço, T. (2023)¹⁵

O programa denominado Bora de Graça, ilustrado pela figura 15, foi empreendido em setembro de 2021 por Vitor Valim, prefeito de Caucaia, com recursos de 3% do orçamento regular da prefeitura, pagando por quilômetro rodado à empresa prestadora do serviço. Com isso, a demanda passou de 505 mil passageiros por mês para 2,2 milhões.

Figura 15: Ônibus com tarifa zero em Caucaia (CE)



Fonte: Carranço, T. (2023).¹⁶

¹⁵CARRANÇO, T. 2023.

¹⁶CARRANÇO, T. 2023.

Quanto aos Direitos Sociais, a Constituição Federal de 1988 prevê no Art. 6º que:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Brasil, 1988).

Carrança (2023), também menciona dois projetos de lei em seu artigo, que podem fazer a diferença não somente para a população uberlandense, mas para a brasileira:

O projeto de Jilmar Tatto (PL 1280/2023) propõe a criação do Programa Tarifa Zero, com modelo de financiamento similar ao de Vargem Grande Paulista.

Pelo projeto, as cidades poderiam aderir ao programa de forma voluntária. Os empresários locais então trocariam o pagamento do vale-transporte pela contribuição a um fundo municipal para subsidiar a gratuidade no transporte – que seria, no entanto, limitada aos trabalhadores.

Mais abrangente, a PEC de Luiza Erundina propõe a criação de um Sistema Único de Mobilidade, universal e gratuito ao usuário, a exemplo do SUS, na saúde.

Pela proposta, o financiamento ao sistema seria viabilizado pela instituição de uma contribuição pelo uso do sistema viário e por recursos da arrecadação de impostos de União, Estados e municípios.

Erundina explica que o objetivo da proposta é concretizar a Emenda Constitucional 90 de 2015, que naquele ano garantiu o transporte como um direito social, inscrito no artigo 6º da Constituição (Carrança, 2023, n.p).

Ambos projetos seriam de grande valia, mas o da deputada Luiza Erundina é mais coerente com o direito de ir e vir em teoria assegurado pela Carta Magna do Brasil, visando resolver os problemas da coletividade de maneira mais inteligente, efetiva e congruente ao direito ao transporte como um direito social.

3 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Constituição Federal de 1988, nos, Arts. 1º, 3º e 4º (Brasil, 1988) determina que fazem parte dos Direitos Fundamentais: preservar a dignidade da pessoa humana; construir uma sociedade livre, justa e solidária; erradicar a pobreza e a marginalização; reduzir as desigualdades sociais e regionais e garantir prevalência dos direitos humanos. O direito de ir e vir é assegurado em nossa Carta Magna no Art. 5º inciso XV (Brasil, 1988) e também é outorgado a todo cidadão pela Declaração dos Direitos Humanos da ONU, assinada em 1948, que é corroborado pelos Arts. 1º, 3º e 4º mencionados acima e reafirmado pelo Art. 6º. O Estatuto da Cidade através da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, reforça no inciso V que deve ser feita a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais. Já o Plano Diretor de Uberlândia no Capítulo VII Da Mobilidade Urbana, ressalta no Art. 21, inciso VII, que se deve promover ações para garantir a todos(as), independentemente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança. Deste modo, nota-se a incoerência na forma de atuação e aplicação de algumas políticas públicas, que vai de encontro aos textos da Constituição Federal, do Estatuto das Cidades e do Plano Diretor, desamparando as pessoas que mais precisam delas.

Observa-se que é necessário maior envolvimento dos(as) usuários(as) do transporte público em pesquisas e ações que viabilizem melhorias contínuas na prestação do serviço, visto que é o grupo com maior propriedade para sinalizar quais são as debilidades existentes, a partir de estudos pautados em seu conhecimento empírico da realidade. E, diante de toda a legislação já mencionada, que engloba a mobilidade como um todo, é obrigação do poder público viabilizar o acesso ao transporte durante o período de desemprego, como forma de assegurar uma parcela do que já é previsto nos documentos formais do país e no pacto social da cidade. Também é essencial garantir outras fontes de subsídio, mais opções de transporte público e cumprimento das políticas sociais protetivas aos(as) menos favorecidos(as).

As ciências geográficas, econômicas, sociais, jurídicas e as engenharias, por exemplo, dialogam quanto à mobilidade e ao transporte como instrumentos de inclusão social e enfatizam a necessidade de políticas públicas que concedam acesso gratuito ao transporte urbano aos(às) cidadãos(ãs) não somente de Uberlândia/MG e tão pouco apenas àqueles(as) em condição de desemprego.

REFERÊNCIAS

ABSURDO: cadeirante fica presa por mais de 1 hora em estação de ônibus de Uberlândia. V9 Vitoriosa, 05 de jul. de 2023. Disponível em: <<https://v9vitoriosa.com.br/denuncia-falta-de-acessibilidade-gera-constrangimento-em-estacao-de-onibus>> Acesso em: 16 out. 2023.

ALMEIDA, M. E. et. al. **Substituição da captação dos dados do caged pelo esocial: implicações para as estatísticas do emprego formal**. IPEA, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10291/4/BMT_69_substituicao_da_capacitacao.pdf> Acesso em: 30 out. 2023.

BARBOSA, J. L. Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. **Capítulo 2: O Significado da Mobilidade na Construção Democrática da Cidade**. IPEA, 2016. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9199/1/O%20Significado.pdf>>. Acesso em: 27 mai. 2021.

BARCELOS, L. R. SILVA, N. R. **Mobilidade Urbana no Brasil: um Direito Social**. VirtuaJus, Belo Horizonte, v. 3, n. 5, p. 133-152, 2º sem. 2018–ISSN 1678-3425. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/virtuajus/article/view/19051/19051-68208-1>>. Acesso em: 19 mai. 2021.

BELANDI, C. **Taxa média de desemprego cai a 9,3% em 2022, menor patamar desde 2015**. Agência de Notícias IBGE, 2023. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/36351-taxa-media-de-desemprego-cai-a-9-3-em-2022-menor-patamar-desde-2015#:~:text=%E2%80%9CApesar%20da%20redu%C3%A7%C3%A3o%2C%20a%20taxa,%2C%25%20frente%20a%202021>> . Acesso em: 11 set. 2023.

BIANCHETTI, M. **Uberlândia acumula perdas com pandemia**. Diário do Comércio, Belo Horizonte, 21 de jul. de 2020. Disponível em: <<https://diariodocomercio.com.br/negocios/uberlandia-acumula-perdas-com-pandemia>>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BRASIL. **Boletim Acompanhamento de Proposições**. Câmara dos Deputados. Destinatário: Julienne Santos da Cruz. Brasília. 27 abr. 2021. 1 mensagem eletrônica.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 12 out. 2022.

BRASIL. Estatuto da Cidade. – 3. ed. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. 102p. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2022.

BRASIL. Lei nº12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973,

e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 21 mai. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Relação Anual de Informações Sociais - RAIS. O QUE É RAIS? Brasília, DF, [s.d]. Disponível em: <<http://www.rais.gov.br/sitio/sobre.jsf#:~:text=O%20que%20%C3%A9%20RAIS%20%3F,A%20nual%20de%20Informa%C3%A7%C3%B5es%20Sociais%20%2D%20RAIS%20>>. Acesso em: 30 out. 2023.

BRASIL. PEC 90/2011. Câmara dos Deputados. Brasília, DF: 2011. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>>. Acesso em: 14 mai. 2021.

BRASIL. PL 2144/2019. Câmara dos Deputados. Brasília, DF, 2019. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2197239>>. Acesso em: 30 out. 2023.

BRASIL. Projeto de Lei N.º 2.144, DE 2019. Câmara dos Deputados. Brasília, DF, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=DF79782D90CA0F9B7DA0086EDB197CB0.proposicoesWebExterno2?codteor=1739759&filename=Avulso+-PL+2144/2019>. Acesso em: 11 mar. 2021.

BRASIL – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Mobilidade e desenvolvimento urbano / Ministério das Cidades, Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. – Brasília: MCidades, 2006. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1) 164 Páginas: il.; 30cm. Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf>. Acesso em: 04 mai. 2021.

BRASIL tem mais de 80 cidades com passe livre no transporte coletivo. **Folha De São Paulo**, São Paulo, 01 de nov. 2023. Disponível em: <[https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/11/pais-tem-mais-de-80-cidades-com-passe-livre-no-transporte-coletivo.shtml#:~:text=Os%20munic%C3%ADpios%20com%20maior%20popula%C3%A7%C3%A3o,SC\)%2C%20com%20139%20mil](https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/11/pais-tem-mais-de-80-cidades-com-passe-livre-no-transporte-coletivo.shtml#:~:text=Os%20munic%C3%ADpios%20com%20maior%20popula%C3%A7%C3%A3o,SC)%2C%20com%20139%20mil)>. Acesso em: 23 nov. 2023.

BRINCO, R. Tarifação e gratuidade no transporte público urbano. **Ind. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 45, n. 2 p. 79-96, jul. de 2017. Disponível em: <<https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/indicadores/article/view/4038>>. Acesso em: 06 dez. 2020.

CARRANÇA, T. Tarifa zero: as lições das 67 cidades do Brasil com ônibus de graça. **BBC NEWS**. São Paulo, 13 de abr. de 2023. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/articles/cy65e4qnijpo>>. Acesso em: 16 out. 2023.

CARVALHO, C. H. R. **Avaliação de políticas de redução tarifária dos sistemas de transporte público coletivo no Brasil: evidências empíricas.** 2019. Disponível em:

<https://econpolrg.files.wordpress.com/2019/12/s1.3-artigo_carlos_henrique_tar_tpu.pdf>
Acesso em: 07 jun. 2021.

CARVALHO, C. H. R. de. et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota Técnica (IPEA). Brasília, DF: IPEA, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1365/1/Nota_Tecnica_Tarifa%C3%A7%C3%A3o_e_financiamento_do_transporte_p%C3%Bablico_urbano.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2021.

CARVALHO, C. H. R. Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC). Próxima Parada. Embarque por Direitos. Pelo Direito ao Transporte Público. **Financiamento Extratarifário da Operação dos Serviços de Transporte Público Urbano no Brasil**. Brasília, DF, p. 17, 2019. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2019/10/ResumoExecutivo_V5.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2021.

CIDADE, R. B.; LEÃO JÚNIOR, T. M. A. **O Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social**. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade | e-ISSN: 2525-989X | Brasília | v. 2 | n. 1 | p. 196-216 | Jan/Jun. 2016.

DELGADO, F. C. M. BEZERRA, B. S. **Análise de Viabilidade Jurídica de Subsídios para o Transporte Público Urbano no Brasil**. Aspectos Econômicos Sociais Políticos e ambientais do Transporte Comunicações Técnicas. Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Engenharia, Bauru. 32º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET Gramado, 04 de Novembro a 07 de Novembro de 2018.

DESEMPREGADO poderá ter vale-transporte gratuito. **Tribuna Ribeirão**, Ribeirão Preto, 24 de dez. de 2019. Disponível em: <<https://www.tribunaribeirao.com.br/site/desempregado-podera-ter-vale-transporte-gratuito/>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

DUARTE, R. B. SILVA, R. M. **Novos movimentos sociais e o direito ao transporte coletivo no Brasil**. Multitemas, Campo Grande, MS, v. 23, n. 54, p. 27-45, maio/ago. 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.20435/multi.v23i54.1693>>. Acesso em: 06 dez. 2020.

EMPRESAS do transporte público de Uberlândia são autuadas por superlotação dos ônibus. **G1 Triângulo**, Uberlândia, 29 de mar. de 2023. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2023/03/29/empresas-do-transporte-publico-de-uberlandia-sao-autuadas-por-superlotacao-dos-onibus.ghtml>>. Acesso em: 16 out. 2023.

ESTRAMIANA, J. L. A. GONDIM, S. M. G. LUQUE, A. G. LUNA, A. F. DESSEN, M. C. **Desempleo y Bienestar Psicológico en Brasil y España: Un Estudio Comparativo**. Revista Psicologia: Organizações e Trabalho, 12(1), jan-abr 2012, pp. 5-16. ISSN 1984-6657. Disponível em: <<http://submission-pepsic.scielo.br/index.php/rpot/index>>. Acesso em: 28 out. 2022.

FGV SOCIAL. **Metodologia de Diferenças-em-Diferenças**. [s.d]. Disponível em: <https://www.cps.fgv.br/cps/pesquisas/Políticas_sociais_alunos/2010/20100512/PDF/BES_Diferen%C3%A7asemDiferen%C3%A7as.pdf>. Acesso em 07 jun. 2021.

GEORGE, P. **Os campos e os problemas da pesquisa geográfica.** ____ Os métodos da geografia. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1972.

GUIMARÃES, G. V. SILVA, M. A. V. Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). **Financiamento, subsídios e equidade do transporte público: uma análise bibliométrica das publicações.** Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 41 – 2019 – 2º quadrimestre. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2019/7/29/rtp152-7.pdf>>. Acesso em: 21 mai. 2021.

HOYLE, B. KNOWLES, R. **Modern transport geography** / edited by Brian Hoyle & Richard Knowles on behalf of the Transport Geography Research Group of the Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers. - 2nd, rev. ed. 1998. Tradução: Wagner Timóteo.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **O que é desemprego.** [s.d]. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em: 11 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Uberlândia.** Uberlândia, MG: IBGE, 2023. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/uberlandia.html>>. Acesso em: 30 out. 2023.

Instituto de Matemática e Estatística Universidade de São Paulo (IME USP). **Emprego e Trabalho.** São Paulo, SP: IME USP, 2021. Disponível em: <<https://www.ime.usp.br/~is/ddt/mac333/projetos/fim-dos-empregos/empregoEtrabalho.htm#:~:text=O%20emprego%20%C3%A9%20um%20conceito,troca%2C%20algo%20como%20um%20sal%C3%A1rio>>. Acesso em: 09 nov. 2020.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota Técnica (IPEA). **Tarifação e financiamento do transporte público urbano.** Brasília, DF: IPEA, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1365/1/Nota_Tecnica_Tarifa%C3%A7%C3%A3o_e_financeamento_do_transporte_p%C3%Bablico_urbano.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2021.

LEE J., MENG M.; STRAZICICH M. C. **Hysteresis in unemployment? Evidence from linear and nonlinear unit root tests and tests with non-normal errors.** Empirical Economics, v. 53, n.4, p. 1399-1414, 2017.

MENDONÇA, G. H. Mundo Educação. **Desemprego.** Goiânia, GO: Rede Omnia, 2020. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/desemprego-um-problema-mundial.htm>>. Acesso em: 09 nov. 2020.

MIHESSEN, V. **Mobilidade Urbana e Liberdades Reais: Transporte Como Política Inclusiva.** 2015, 11f. Artigo (Programa de Pós-Graduação em Economia) – Universidade Federal Fluminense. 2015. Disponível em: <http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/270_AC.pdf>. Acesso em: 03 dez. 2020.

NUNES, D. H. LEHFELD, L. S. TOMÉ, S. C. **A Mobilidade Urbana como forma de efetivação da função social do transporte público e concretização dos Direitos Sociais.**

Revista Juris Poiesis – Rio de Janeiro. Vol.22-nº30, 2019, pg.23-49. ISSN 2448-0517 Rio de Janeiro, 18 de dezembro de 2019. Disponível em:
<<http://periodicos.estacio.br/index.php/jurispoiesis/article/viewFile/7606/47966403>>. Acesso em: 13 mai. 2021.

PENSADOR. **30 frases célebres de Milton Santos, o grande geógrafo brasileiro**. [s.d] Disponível em: https://www.pensador.com/frases_celebres_milton_santos/. Acesso em: 09 jun. 2021.

Pesquisas e Projetos Econômico-Sociais (CEPES) do Instituto de Economia e Relações Internacionais (IERI) da Universidade Federal de Uberlândia. **Boletim do Emprego de Uberlândia**. CEPES Ano 1 – Nº 6 – Agosto/2023. Disponível em:
<http://www.ieri.ufu.br/system/files/conteudo/boletim_mensal_do_emprego_-_agosto_2023.pdf>. Acesso em: 30 out. 2023.

Portal do Fundo de Amparo ao Trabalhador. **Sistema Nacional de Emprego – SINE**. Disponível em: <<https://portalfat.mte.gov.br/programas-e-acoas-2/sistema-nacional-de-emprego-sine/>>. Acesso em: 11 jun. 2021.

PORTAL EMPREGA. **Bilhete único do desempregado: como solicitar transporte público gratuito?** [2023] Disponível em: <<https://portal-emprega.com/trabalhador/bilhete-unico-do-desempregado/>>. Acesso em: 30 out. 2023.

Prefeitura de Uberlândia. **Plano Diretor 2017-2027**. Disponível em:
<http://servicos.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/17675.pdf>. Acesso em: 12 out. 2022.

Prefeitura de Uberlândia. Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETRAN). **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia**. Uberlândia, MG: Prefeitura de Uberlândia, 2010. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/informacoes/banco-de-estudo-de-impactos/643-plano-de-mobilidade-uberlandia/file>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

ROCHA, R. Mobilize – Mobilidade Urbana Sustentável Brasil. **Quem tem direito à gratuidade no transporte? Como obter o benefício?** Existem leis no país que garantem o acesso livre no transporte a estudantes, idosos e deficientes, entre outros. Mas o difícil é não ficar perdido ao buscar o benefício. Santana de Parnaíba, SP: Mobilize, 2021. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/7973/quem-tem-direito-a-gratuidade-no-transporte-publico-como-obter-o-beneficio.html?print=s>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

SANTOS, M. 1926-2001. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006b. (Coleção Milton Santos; 1). Disponível em: <http://files.leadt-ufal.webnode.com.br/200000026-4d5134e4ca/Milton_Santos_A_Natureza_do_Espaco.pdf>. Acesso em: 06 mai. 2021.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora Hucitec, 1994a. Disponível em:
<<http://geocrocetti.com/msantos/tecnica.pdf>>. Acesso em: 06 mai. 2021.

SÃO PAULO. **Desemprego: metrô e cptm dão isenção na tarifa por até 3 meses.** Em Busca De Trabalho? Conheça O Time Do Emprego. São Paulo, [s.d]. Disponível em: <<https://www.casacivil.sp.gov.br/desemprego-metro-e-cptm-dao-isencao-na-tarifa-por-ate-3-meses/#:~:text=Para%20ter%20acesso%20ao%20benef%C3%ADcio,%2C%20no%20m%C3%A1ximo%2C%20seis%20meses>>. Acesso em: 04 nov. 2023.

SÃO PAULO. Governo do Estado. São Paulo são todos. SP Notícias. **Desempregados têm isenção por até 3 meses na CPTM e Metrô.** Benefício estadual é concedido mediante apresentação da carteira de trabalho e vale na Grande SP para demitidos sem justa causa. São Paulo, SP: saopaulo.sp.gov.br, 2018. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/desempregados-tem-isencao-por-ate-3-meses-na-cptm-e-metro/>>. Acesso em: 17 nov. 2020.

SINE: Entenda o que é e como funciona esse órgão que te ajuda a conseguir um emprego! **Rede Jornal Contábil**, 16 de nov. de 2018. Disponível em: <<https://www.jornalcontabil.com.br/sine-entenda-o-que-e-e-como-funciona-esse-orgao-que-te-ajuda-a-conseguir-um-emprego/>>. Acesso em: 11 jun. 2021.

SNOWDON, B.; VANE, H. R. **Modern macroeconomics: its origins, development and current state.** Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2005.

SOUSA, M. Mobilize. Mobilidade Urbana Sustentável. **Mais cidades adotam "tarifa zero" no transporte.** Rede de gratuidade no transporte reforça a adoção de subsídios para melhorar sistemas de mobilidade e atrair mais usuários. 2020. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11896/mais-cidades-adotam-tarifa-zero-no-transporte.html?gclid=Cj0KCCQiAnKeCBhDPARIsAFDTLTKh8S7JU5X_kokVXpGdBxvMAtToDyrPgiE-BL5YrK2wRrs1NWIAH4C0aAg0bEALw_wcB>. Acesso em: 11 mar. 2021.

THOMAZ JÚNIOR, A. **Por uma Geografia do Trabalho.** Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. VI, nº 119 (5), n.p, 2002. [ISSN: 1138-9788]. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-5.htm>. Acesso em: 28 out. 2022.

TRANSPORTE público como direito social: e agora? **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).** Brasília: NTU. 2016. p. 57 il. Brasília, DF: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2016. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636075639144487432.pdf>>. Acesso em: 14 mai. 2021.

UBERLÂNDIA: Ônibus da Autotrans perde o eixo no bairro Santa Luzia. **Revista Do Ônibus**, 28 de jul. de 2022. Disponível em: <<https://revistadoonibus.com/2022/07/28/uberlandia-onibus-da-autotrans-perde-o-eixo-no-bairro-santa-luzia/>>. Acesso em: 16 out. 2023.

UBERLÂNDIA. **Uberlândia Ontem e Hoje.** [s.d.]. Câmara Municipal de Uberlândia. Disponível em: <<https://www.camarauberlandia.mg.gov.br/institucional/conheca-uberlandia#:~:text=Em%201857%2C%20a%20partir%20da,criado%20o%20Munic%C3%AADpio%20de%20Uberl%C3%A2ndia.&text=O%20carat%C3%A1ter%20identit%C3%A1rio%20do%20munic%C3%ADpio,anos%20de%201910%20e%201920>>. Acesso em: 04 nov 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. **Boletim mensal do emprego de Uberlândia - MG**. Pesquisas e Projetos Econômico-Sociais (CEPES) do Instituto de Economia e Relações Internacionais (IERI) da Universidade Federal de Uberlândia. CEPES Ano 1 – Nº 6 – Agosto/2023. Disponível em: <http://www.ieri.ufu.br/system/files/conteudo/boletim_mensal_do_emprego_-_agosto_2023.pdf>. Acesso em: 30 out. 2023.

URH - Unidade de Recursos Humanos. CPS - Centro Paula Souza. **Conheça o funcionamento e como o eSocial está organizado**. O eSocial, programa que irá coletar dados dos empregadores, é, do ponto de vista tecnológico, promissor e moderno, e foi desenvolvido a partir de técnicas avançadas de sistemas de informação. A rotina das empresas após a implementação passará por grande transformação, visto que o papel principal do eSocial é unificar o [...]. Disponível em: <<https://urh.cps.sp.gov.br/conheca-o-funcionamento-e-como-o-esocial-esta-organizado/>>. Acesso em: 30 out. 2023.

VASCONCELLOS, E. A. **Capítulo 3: Mobilidade Cotidiana, Segregação Urbana e Exclusão**. p. 57-79. In ___ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (ipea). Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016. 326 p. : il., gráfs., mapas color. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2021.

VERMANDER, M. **Exploring Fare-Free Public Transport in Brazil. Rationales and characteristics of Tarifa Zero policies in small Brazilian municipalities** (Explorando o Transporte Público Gratuito no Brasil. Racionalidades e Características das Políticas de Tarifa Zero em Pequenos Municípios Brasileiros). Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e do Território) - Ciência e Bioengenharia Ciência, Universidade Livre de Bruxelas, p. 135. Bruxelas. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-publico-gratuito-no-brasil-em-ingles.pdf>>. Acesso em: 24 nov. 2022.

ANEXO A – BOLETIM DE ACOMPANHAMENTO DE PROPOSIÇÕES – 27 DE ABRIL DE 2021

04/05/2021

Gmail - Boletim Acompanhamento de Proposições



Julienne Cruz <julienecruz@gmail.com>

Boletim Acompanhamento de Proposições

1 mensagem

tramitacao@camara.gov.br <tramitacao@camara.gov.br>
Para: julienecruz@gmail.com

27 de abril de 2021 05:05



Acompanhamento de Proposições
Brasília, terça-feira, 27 de abril de 2021

Prezado(a) Julienne Santos da Cruz,

Informamos que as proposições abaixo sofreram movimentações.

- **PL-02144/2019 - Institui o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo Território Nacional.**
- 26/04/2021 Apense-se a este(a) o(a) PL-632/2021.



Para alteração de opções de recebimento, cancelamento ou suspensão deste serviço, [clique aqui](#).

Câmara dos Deputados. **Boletim Acompanhamento de Proposições**. Destinatário: Julienne Santos da Cruz. Brasília, 27 abr. 2021. 1 mensagem eletrônica.

ANEXO B – BOLETIM DE ACOMPANHAMENTO DE PROPOSIÇÕES – 31 JANEIRO DE 2023

30/10/23, 19:01

Gmail - Boletim Acompanhamento de Proposições



Julienne Cruz <julienecruz@gmail.com>

Boletim Acompanhamento de Proposições

tramitacao@camara.gov.br <tramitacao@camara.gov.br>
Para: julienecruz@gmail.com

31 de janeiro de 2023 às 12:23



Acompanhamento de Proposições
Brasília, terça-feira, 31 de janeiro de 2023

Prezado(a) Julienne Santos da Cruz,

Informamos que as proposições abaixo sofreram movimentações.

- **PL-02144/2019 - Institui o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo Território Nacional.**
 - 31/01/2023 Devido ao arquivamento do PL 1967/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desampense-se do PL 1967/1999 o PL 4104/2008 e o PL 2144/2019, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.



Para alteração de opções de recebimento, cancelamento ou suspensão deste serviço, [clique aqui](#).

Câmara dos Deputados. **Boletim Acompanhamento de Proposições**. Destinatário: Julienne Santos da Cruz. Brasília. 31 jan. 2023. 1 mensagem eletrônica.

ANEXO C – MODELO DE CARTA DE ENCAMINHAMENTO PARA ENTREVISTA SINE DE UBERLÂNDIA/MG

MINISTÉRIO DO
TRABALHO



Carta de Encaminhamento para Entrevista

JULIENNE SANTOS DA CRUZ

Comparecer em: mart minas,

ENDEREÇO: AV. ANTONIO THOMAZ FERREIRA DE REZENDE, 703, MARTA HELENA, UBERLÂNDIA - MG

Ponto de referência: enviar currículo para: rh246@martminas.com.br

Horário: 08:00 hs às 17:10 hs - Período 25/03/2021 a 25/04/2021

Procurar: Eenviar Currículo Para: Rh246@martminas.com.br

Observação: enviar currículo para: rh246@martminas.com.br

Ocupação: **SUBGERENTE DE LOJA (OPERAÇÕES COMERCIAIS)**

Vaga n.º: **5678597**

dobrar

dobrar

À Empresa mart minas,

UBERLÂNDIA, 26 de Março de 2021.

Senhor(a) Eenviar Currículo Para: Rh246@martminas.com.br,

Encaminhamos o candidato(a) JULIENNE SANTOS DA CRUZ, portador(a) do NIS n.º. 130.67771.98-1, e do CPF n.º. 015.435.116-43, para concorrer à vaga de **Subgerente de loja (operações comerciais)**, disponibilizada ao Portal MTE Mais Emprego.

Após os procedimentos de avaliação, solicitamos a devolução da presente Carta, contendo o resultado do encaminhamento, para nossos controles.

Continuamos à disposição dessa Empresa e caso vossa senhoria necessite de outros

Atenciosamente,

BIANCA KENNEDY SILVA
SINE UBERLÂNDIA/MG

dobrar

dobrar

RESULTADO DA SELEÇÃO - marque com 'x'

Resultado (preenchido pelo Empregador):

- Na ocupação - Data de Admissão: ___/___/___
- Em outra ocupação - Data de Admissão: ___/___/___

Ocupação: _____

- Trabalhador recusou condições oferecidas pelo empregador
- Trabalhador reprovado no processo de seleção
- Trabalhador não atendeu as exigências do empregador
- Trabalhador já trabalhou na empresa e foi dispensado da mesma
- Trabalhador não compareceu à empresa
- Empregador não atendeu o trabalhador
- Candidato em processo de seleção
- Vaga cancelada pelo empregador
- Vaga preenchida por outro trabalhador
- Vaga preenchida por outras fontes
- Turma Cancelada

Obs.: _____

Assinar e carimbar

MART MINAS DISTRIBUICAO LTDA

04.737.552/0046-30

Fonte: Prefeitura de Uberlândia. **Cadastro do Trabalhador SINE UDI**. Disponível em: <https://sineudi.uberlandia.mg.gov.br/cadastro-requerente>. Acesso em: 11 jun. 2021.