



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUARIA, CONTABILIDADE,**  
**SECRETARIADO EXECUTIVO E FINANÇAS.**  
**DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**  
**CURSO DE SECRETARIADO EXECUTIVO**

**VIENA EMILLY ROCHA FERREIRA**

**TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: IMPLANTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE**  
**CAUCAIA/CE**

**FORTALEZA**

**2022**

VIENA EMILLY ROCHA FERREIRA

TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: IMPLANTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE  
CAUCAIA/CE

Monografia apresentada ao curso de Secretariado Executivo do Departamento de Administração da Faculdade de Economia, Administração, Atuárias, Contabilidade, Secretariado Executivo e Finanças da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Secretariado Executivo.

Orientador: Profa. Me. Daniela Giaretta Durante

FORTALEZA

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- F444t Ferreira, Viena Emilly Rocha.  
Transporte público gratuito: implantação no município de Caucaia/CE / Viena Emilly Rocha Ferreira. –  
2022.  
72 f.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Economia,  
Administração, Atuária e Contabilidade, Curso de Administração, Fortaleza, 2022.  
Orientação: Prof. Me. Daniela Giareta Durante.
1. tarifa zero. 2. transporte público. 3. direito social. I. Título.

CDD 658

---

VIENA EMILLY ROCHA FERREIRA

TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: IMPLANTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE  
CAUCAIA/CE

Monografia apresentada ao curso de Secretariado Executivo do Departamento de Administração da Faculdade de Economia, Administração, Atuárias, Contabilidade, Secretariado Executivo e Finanças da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Secretariado Executivo.

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA

---

Profa Ma. Daniela Giareta Durante (Orientadora)

Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Profa Dra. Joelma Soares da Silva

Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Diego de Queiroz Machado

Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

Aos meus pais, Izabel e Francimar.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por ter me permitido iniciar e prosseguir nessa jornada a qual me orgulho muito, e por ter me sustentado nesse caminho, mesmo em meio as dificuldades.

A minha mãe, por toda dedicação, carinho e principalmente, apoio incondicional que sempre de meu. Gratidão por me ensinar sobre a vida e por não me deixar desistir, por ser espelho e ao mesmo tempo, ser razão para que eu queira sempre ir mais longe.

Ao meu melhor amigo e companheiro, Renato, por ter me acompanhado nesse caminho, por ter me apoiado e acreditado que eu conseguiria.

Aos meus amigos Leonardo Moraes e Alexandre Rocha, por terem vivido comigo, desde o início, todas as emoções da Universidade. Por compartilharem conhecimento, alegrias, tristezas e noites mal dormidas que ficarão na memória e no coração.

A querida professora e orientadora Daniela Giareta Durante, por ter sido exemplo desde que a conheci, por ter me acolhido e ensinado por todo esse tempo, aprendizado que foi e vai muito além da sala de aula, mas para a vida.

A todo corpo docente e administrativo do curso de Secretariado Executivo, bem como, dos demais departamentos. Foi uma honra passar por profissionais tão capacitados e experientes.

## RESUMO

O transporte é um direito social que visa garantir o acesso a todos os espaços e equipamentos das cidades, e nesse sentido, a tarifa zero como uma política pública da área de transportes que sustenta, basicamente, a ideia de que o público que utiliza esse serviço não realize pagamento direto, possibilita o acesso livre ao transporte pelos cidadãos. Caucaia, em número de habitantes, é o maior município brasileiro a implantar a tarifa zero em todas as linhas. Esta pesquisa teve por objetivo compreender a implantação da tarifa zero no município de Caucaia, Ceará. A pesquisa é qualitativa e quantitativa, cujos dados foram coletados por meio de documentos, entrevistas e questionário. Os resultados apontam para o prefeito da cidade (gestão 2020-2024) como idealizador, agente que possuía ideia inicial de melhorar o transporte público, que foi-se construindo em virtude dos desdobramentos da pandemia, seguido da secretaria de transportes, por ser principal articuladora e organizadora do projeto e a empresa concessionária, por prestar o serviço para o município. Além disso, a pesquisa aponta que é considerado pelo órgão público que os objetivos do projeto foram alcançados, perpassado por dificuldades como a lotação do transporte público em virtude do aumento pela procura do serviço, e, sendo assim, é considerado que há muito o que melhorar, de acordo com as necessidades e novas situações que surgirem. Quanto aos recursos para criar e manter o programa, não houve criação de novos impostos e nem aumento de impostos já existentes, mas sim a priorização do transporte como direito social e por isso o redirecionamento de verba para esse fim, com a redução em consultorias consideradas desnecessárias, economia em material de expediente, revisão de contratos e aumento de arrecadação. Constatou-se o aumento quanto a frequência do uso por dia e por semana por parte dos usuários, que passaram a utilizar o transporte público por mais motivos durante a implantação da tarifa zero, oportunidade que antes, não era possível, em razão do custo que se tinha para se locomover, o que democratiza o acesso ao direito social ao transporte e possibilita que outros direitos sociais sejam usufruídos.

**Palavras-Chave:** tarifa zero; transporte público; direito social.

## ABSTRACT

Transport is a social right that aims to guarantee access to all spaces and equipment in cities, and in this sense, zero tariff as a public policy in the area of transport that basically supports the idea that the public who uses this service does not make direct payment, it allows citizens free access to transport. Caucaia, by extension, is the largest Brazilian municipality to implement a zero tariff on all lines. This research aimed to understand the implementation of zero tariff in urban public transport, in the municipality of Caucaia, Ceará. The research is qualitative and quantitative, whose data were collected through documents, interviews and questionnaire. The results point to the mayor of the city (management 2020-2024) as the idealizer, an agent who had an initial idea of improving public transport, which was built due to the consequences of the pandemic, followed by the transport secretariat, for being the main articulator and project organizer and the concessionary company, for providing the service to the municipality. In addition, the research points out that the public agency considers that the project's objectives were achieved, permeated by difficulties such as public transport capacity due to the increase in demand for the service, and, therefore, it is considered that there is much to be done. improve, according to the needs and new situations that arise. As for the resources to create and maintain the program, there was no creation of new taxes or an increase in existing taxes, but rather the prioritization of transport as a social right and therefore the redirection of funds for this purpose, with a reduction in consultancies considered unnecessary costs, saving on office supplies, revising contracts and increasing revenue. There was an increase in the frequency of use per day and per week by users, who began to use public transport for more reasons during the implementation of the zero tariff, an opportunity that was not possible before, due to the cost that one had to get around, which democratizes access to the social right to transport and enables other social rights to be enjoyed.

**Keywords:** zero tariff; public transportation; social right.



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Municípios brasileiros com tarifa zero .....	11
Quadro 2 – Tipos e exemplos de políticas públicas .....	14
Quadro 3 – Características dos transportes.....	21
Quadro 4 – Documentos utilizados na pesquisa.....	35
Quadro 5 – Perfil e objetivos.....	36
Quadro 6 – Agentes públicos entrevistados .....	37
Quadro 7 – Termos Aditivos do contrato após tarifa zero .....	43
Quadro 8 – Quantidade de frotas e linhas antes a após a tarifa zero .....	45

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CE	Ceará
CNT	Confederação Nacional do Transporte
EC	Emenda Constitucional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
ITS	Sistemas Inteligentes de Transportes
MPL	Movimento Passe Livre
MST	Movimento dos Sem Terra
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
RJ	Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	14
<b>2.1</b>	<b>Políticas públicas: definições</b> .....	14
<b>2.1.1</b>	<i>Estatuto da Cidade</i> .....	17
<b>2.2</b>	<b>Mobilidade urbana e transporte</b> .....	17
<b>2.3</b>	<b>Transportes: algumas definições</b> .....	21
<b>2.4</b>	<b>Transporte coletivo urbano</b> .....	23
<b>2.5</b>	<b>Transporte como direito social</b> .....	27
<b>2.6</b>	<b>Transporte público gratuito – tarifa zero</b> .....	29
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA DA PESQUISA</b> .....	34
<b>3.1</b>	<b>Técnicas e instrumento de coleta de dados</b> .....	34
<b>3.1.1</b>	<i>Documentos</i> .....	34
<b>3.1.2</b>	<i>Entrevista</i> .....	36
<b>3.1.3</b>	<i>Questionário</i> .....	38
<b>3.2</b>	<b>Análise de dados</b> .....	38
<b>4</b>	<b>APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS</b> .....	40
<b>4.1</b>	<b>Surgimento e evolução da ideia</b> .....	40
<b>4.2</b>	<b>Percepção do órgão público municipal</b> .....	46
<b>4.3</b>	<b>Agentes envolvidos</b> .....	49
<b>4.4</b>	<b>Fontes de financiamento</b> .....	50
<b>4.5</b>	<b>Percepção dos usuários do transporte público</b> .....	51
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	59
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	62
	<b>APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO</b> .....	68
	<b>APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO TARIFA ZERO</b> .....	69

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana brasileira é marcada historicamente por uma série de entraves, que ficaram ainda mais evidentes após a Segunda Guerra Mundial (VIANNA, YOUNG, 2015). O crescimento vertiginoso das cidades, junto à ausência de políticas públicas são as principais causas para os diversos problemas sociais e urbanísticos ligados ao sistema de transportes brasileiro, que hoje, reflete a falta de planejamento e urbanização das cidades, por meio de acidentes, congestionamentos, altas tarifas, tempo de deslocamento, poluição ambiental, diminuição da qualidade do transporte, aumento do uso de transporte individual e exclusão social daqueles que não podem custear as tarifas, sendo-lhes suprimido um direito social (SILVA, 2018).

Nesse sentido, a fim de minimizar os impactos sociais e ambientais ocasionados pelos entraves da mobilidade urbana, principalmente, nas grandes cidades, faz-se necessário a aplicação de políticas públicas eficazes. Feltran (2016) destaca algumas políticas relacionadas ao transporte coletivo: integração intermodal, desestímulo do uso de veículo motorizado individual, racionalização e qualificação dos serviços, redução de custos, aumento na oferta, extensão e integração entre modais, integração e redução do tarifário, dedicação de faixa exclusiva para transportes coletivos e modais não motorizados. Não obstante, é necessário que haja uma gestão participativa da sociedade civil, por meio dos órgãos colegiados e avaliação da percepção dos usuários dos serviços prestados.

Sob essa perspectiva, a Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, dentre outras providências, prevê:

O planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente (ESTATUTO DA CIDADE, BRASIL, 2001, p. 1).

Dado o exposto, Caucaia é o maior município da região metropolitana de Fortaleza, sendo a segunda cidade mais populosa do Ceará. De acordo com dados do IBGE (2010) o município possui 368.918 habitantes, com área de 1.228 km<sup>2</sup>. Seguindo a realidade da metropolização do espaço, de acordo com a vivência da pesquisadora, Caucaia sempre apresentou inúmeros problemas relativos à mobilidade urbana, superlotação nos ônibus, longo espaço de tempo entre um ônibus e outro, congestionamento, que causam inúmeras reclamações por parte da população.

Em setembro de 2021, processo de retomada durante a pandemia da Covid-19, o município de Caucaia, buscando mitigar esses problemas, implementou a tarifa zero, que concede gratuidade em todo transporte público no município, com exceção dos ônibus que fazem rota intermunicipal. O município se une a outros 37 municípios que implantaram o sistema de tarifa zero, conforme consta no quadro 1. Para coleta de informações sobre os municípios que aderiram a tarifa zero, foi feita busca virtual, em sites que trouxessem informações atualizadas sobre quais os municípios aderiram a funcionalidade. Após busca, foi feita verificação no site oficial das prefeituras municipais, de acordo com o censo de 2010 a fim de conferir a veracidade das informações coletadas.

Quadro 1 - Municípios brasileiros com tarifa zero

Nº	Cidade	Estado	Nº de Habitantes	Extensão	Data de início
1	Monte Carmelho	MG	47.809	1.343	1994
2	Potirendaba	SP	17.516	342.04	1998
3	Ivaiporã	PR	31.935	432.470	2001
4	Agudos	SP	37.401	966.718	2003
5	Macatuba	SP	17.163	226.182	2004
6	Wenceslau Braz	PR	19.414	397.917	2009
7	Eusébio	CE	51.903	79	2010
8	Holambra	SP	15.000	64.277	2010
9	Muzambinho	MG	21.026	409.036	2011
10	Paranaguá	PR	156.174	826.675	2012
11	Pitanga	PR	29.686	1.664	2012
12	Porto Real	RJ	20.254	50.587	2012
13	Itatiaiuçu	MG	11.146	295.062	2013
14	Maricá	RJ	161.207	362.477	2013
15	Anicuns	GO	22.113	979.230	2014
16	Silva Jardim	RJ	21.775	938.336	2014
17	Ibaiti	PR	32.000	896.846	2017
18	Volta Redonda	RJ	274.925	182,5	2017
19	Campo Belo	MG	54.186	526.753	2019
20	Vargem Grande	SP	54.315	33.512	2019
21	Cerquilha	SP	50.631	127.803	2020
22	Pirapora do Bom Jesus	SP	19.178	108.257	2020
23	Arthur Nogueira	SP	55.340	178.026	2021
24	Caeté	MG	44.718	541.094	2021
25	Caucaia	CE	368.919	1228	2021
26	Cláudio	MG	25.636	630.278	2021
27	Formosa	GO	123.684	5.807	2021

28	Itapeva	SP	94.804	1.826	2021
29	Lagoa da Prata	MG	52.711	439.984	2021
30	Presidente Bernardes	SP	13.023	749.234	2021
31	Ribeirão Pires	SP	125.238	99.175	2021
32	São Joaquim das Bicas	MG	32.696	72.455	2021
33	São Lourenço da Serra	SP	15.978	186.456	2021
34	Maracanaú	CE	230.986	105.041	2022
35	Mariana	MG	61.830	1.194	2022
36	Matinhos	PR	35.219	117.064	2022
37	Parobé	RS	58.858	109.026	2022
38	Quatro Barras	PR	24.253	180,5	2022

Fonte: Elaborado pela autora

Como pode ser percebido no quadro 1, a região sudeste é a região que mais possui municípios que aderiram a tarifa zero, com três municípios, seguida da região sul, com Paraná e Rio Grande do Sul, centro oeste, com municípios de Goiás, e nordeste, com municípios apenas do estado do Ceará. Ainda com base no quadro 1, pode-se constatar que pouco mais de 42% nos municípios, aderiram a tarifa zero entre 2021 e 2022, evidenciando que a aderência da tarifa zero vem sendo crescente.

É importante destacar que foi considerada qualquer forma de tarifa zero adquirida, seja ela parcial (algumas rotas) ou total, entendendo que os municípios citados adquiriram diferentes formas a política da ‘tarifa zero’, alguns adquiriram ônibus próprios para os municípios, outros terceirizaram o serviço, ao tempo que outros implantaram a tarifa zero apenas nos fins de semana e feriados, outros implantaram todos os dias, rotas específicas. Alguns reduziram rotas, outros mantiveram ou aumentaram a quantidade de rotas semelhante ao sistema anterior. Sendo assim, levantou-se o questionamento: Como foi implementada a tarifa zero no transporte público no município de Caucaia, Ceará?

Dito isso, o presente trabalho tem por objetivo geral compreender a implantação da tarifa zero no município de Caucaia, Ceará. Para isso, foram definidos cinco objetivos específicos:

1. Descrever como surgiu e evoluiu a ideia da tarifa zero no município de Caucaia;
2. Conhecer a percepção do órgão público municipal quanto a implantação da tarifa zero em Caucaia;
3. Identificar os agentes envolvidos no processo de implantação da tarifa zero;
4. Conhecer as fontes de financiamento para atender o projeto da tarifa zero;

5. Conhecer a percepção dos usuários sobre a tarifa zero.

A presente pesquisa é relevante para investigar como ocorreu implantação do transporte público tarifa zero no município de Caucaia, processo que gerou diversas especulações dos moradores durante a implantação, e, por esse motivo, esclarecer como se deu esse processo, é relevante para que os próprios moradores da cidade compreendam o processo. Além disso, a pesquisa servirá de suporte teórico para outros municípios que desejarem implantar a tarifa zero e possui motivação social, e, além disso, motivação pessoal, pois a estudante é moradora do município em estudo.

A pesquisa é pioneira quanto ao estudo da implantação da tarifa zero no município de Caucaia, todavia, outras pesquisas realizadas em diferentes Estados, balizaram o presente estudo, como a pesquisa de título Transporte Público Gratuito ou Tarifa zero em Monte Carmelo/MG? que tem como objetivo geral “descrever e analisar o processo de implantação do transporte coletivo gratuito no município de Monte Carmelo, MG” (LOPES; MUNIZ, 2021, p. 20) e a pesquisa de título Formação da Agenda para o Transporte Público Gratuito: uma análise do município de Maricá, que tem como objetivo “descrever como se deu o surgimento de uma das primeiras experiências de transporte público gratuito no Brasil, fato ocorrido no Município de Maricá (RJ), e ainda verificar os efeitos dessa implementação no município” (RIBEIRO, 2017, p. 4).

Este trabalho está organizado em quatro capítulos, além desta introdução. O segundo consiste na fundamentação teórica, onde se busca aporte sobre políticas públicas, mecanismos e ferramentas utilizados para a implantação efetiva de uma política pública, mobilidade urbana e transporte, transporte coletivo urbano e transporte público tarifa zero.

O capítulo três apresenta a metodologia adotada no trabalho, o quarto expõe os dados e é feita a análise dos achados. Por último, são feitas as considerações finais da pesquisa, reiterando o alcance dos objetivos propostos e as sugestões para pesquisas futuras.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta seção apresenta o arcabouço teórico que balizou o alcance daquilo que propõe o objetivo desta pesquisa. Dessa maneira, destacam-se os temas: Políticas Públicas, Estatuto da Cidade, Mobilidade Urbana e Transporte, Transportes – definição, Transporte Coletivo Urbano, Transporte como Direito Social, e Transporte Público Gratuito – Tarifa zero.

### 2.1 Políticas Públicas: definições

As políticas públicas são abrangentes e ocorrem de diversas maneiras nas diferentes sociedades. Matias Pereira (2007) afirma que “a expressão política pública é utilizada, num sentido amplo, para indicar a atividade ou o conjunto delas, tendo como referência o Estado, responsável pela deflagração das referidas ações”. O autor define ainda, a política pública como uma maneira de resolver conflitos sociais, oferecendo à sociedade, direitos básicos.

Nesse sentido, faz-se mister destacar os tipos de políticas públicas definidos por Matias Pereira (2007):

Quadro 2 - Tipos e exemplos de políticas públicas

<b>Políticas sociais</b>	<b>Políticas Econômicas</b>
Saúde	Políticas monetárias
Educação e proteção	Políticas fiscais
Segurança	Políticas cambiais
Cultura e transportes	Política comercial e internacional
<b>Políticas estruturais</b>	<b>Políticas compensatórias ou reparatórias</b>
Indústria	Combate a fome
Agricultura	Bolsa escola
Reforma agrária	Sistema de cotas
Meio ambiente	-

Fonte: Matias Pereira (2007, p. 204)

Os assuntos relacionados às políticas públicas são amplamente discutidos há muito tempo, tendo em vista a complexidade e os inúmeros assuntos que o tema abrange. Gianezini *et. al.* (2017), afirma que a ideia de políticas públicas é discutida desde o século XX, e que conta com a contribuição de diversos autores.

Souza (2006, p. 26) resume política pública como:



O campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real.

Nesse contexto, compreende-se que o Estado (governo) assume papel de destaque para que as políticas públicas aconteçam e interfiram na realidade prática das relações sociais. Matias Pereira (2007), define que as pessoas envolvidas nos procedimentos que objetivam resolver os entraves relativos aos bens públicos são denominadas “atores políticos”. E entre esses atores políticos, está o Estado, que é um ator social, que se relaciona à outros protagonistas para que ocorra uma decisão (SUBIRATS, 1989).

A relação entre os “atores políticos”, além de prever a interação entre eles, repercute em cada um desses atores, de modo, em que estão constantemente se interrelacionando, conforme afirma Souza (2006, p. 25) “as políticas públicas repercutem na economia e nas sociedades, daí por que qualquer teoria da política pública precisa também explicar as interrelações entre Estado, política, economia e sociedade”.

Tendo em vista sua complexidade, as políticas públicas passam por processos (fases) distintos antes de serem implantadas. Frey (2000), identificou cinco fases das políticas públicas: percepção do problema, agenda *setting*, elaboração de programas e decisão, implementação e avaliação e eventual correção, conforme figura 1:

Figura 1: Fases das políticas públicas



Fonte: Gianezini *et. al.*, 2017, p. 1079

Na primeira fase, a percepção do problema, compreende-se que a identificação do problema pode ser identificada por todos os atores para somente depois ser incorporado como um assunto político, conforme afirma Gianezini *et. al.* (2017, p. 1079):

a adversidade deve ser vista como um problema público, esse obstáculo, por sua vez, pode ser identificado por qualquer um dos atores de políticas públicas. Após a identificação e definição do problema e inserção deste na agenda política é que, possivelmente, o mesmo será definido como assunto de teor político e público.

A fase agenda *setting* o problema será analisado previamente, para então ser inserido como uma pauta política e administrativa ou ser adiado para data posterior, e, para que essa decisão seja tomada, é preciso uma análise dos custos e benefícios que determinado problema ocasionará (FREY, 2000).

Na terceira fase, de elaboração de programas e decisão, é feita seleção da alternativa mais apropriada “seguida de declaração que explicita a decisão adotada, definindo seus objetivos e seu marco jurídico, administrativo e financeiro” (SARAVIA, 2006, p. 23).

Para Secchi (2013, p. 55), a fase de implementação é definida como a fase em que “regras, rotinas e processos sociais são convertidos de intenções em ações”. O que complementa Saravia (2006, p. 23), ao definir que nessa fase, a política pública é colocada em prática, junto a elaboração dos planos que permitirão que a política seja executada.

Por fim, a fase de avaliação é detalhada por Raeder (2014, p. 135) que afirma que “a avaliação pode ser embasada por diagnósticos que verifiquem os impactos das ações empreendidas, fornecendo aos executores das ações recursos informacionais preciosos para formação de quadros ou ajustes de rotas nos projetos”. O autor informa ainda que a avaliação encerra o ciclo da política pública, deliberando por iniciar um novo ciclo de determina política, ou não.

### **2.1.1 Estatuto da Cidade**

A forma que a constituição brasileira foi sendo estruturada no decorrer dos anos e que as cidades se construíram, contribuiu para diversos entraves quanto a efetividade dos direitos sociais. Versiani (2019), afirma que durante o desenvolvimento social brasileiro a industrialização acelerada atenuou o quadro de desigualdades e exclusão social e, por isso, passou a ser discutido a necessidade de mudanças que reestruturassem as cidades, enfatizando a necessidade de um novo planejamento urbano.

Tal preocupação se estendeu para alguns decretos e leis, sendo um deles, o Estatuto da Cidade, que segundo Versiani (2019, p. 84) “foi aprovado pelo Congresso Nacional em 2001,

por meio da Lei n.10.257, para regulamentar os referidos artigos 182 e 183, do capítulo da Política Urbana inserido na Constituição Federal desde 1988”.

O Estatuto da Cidade estabeleceu que o plano diretor serviria como instrumento básico para o desenvolvimento das cidades, sendo ele a definir as regras de uso do território, ordenando-o. No referido estatuto, em seu artigo 41, considera-se alguns requisitos que fazem com que o plano diretor seja obrigatório nas cidades, entre eles: cidades com mais de vinte mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, integrantes de áreas de especial interesse turístico (BRASIL).

Outro fato que importa destacar, é a criação do Ministério das Cidades, em 2003. Maricato (2006, p. 214) afirma que a proposta do Ministério das Cidades ocupa um “vazio institucional” que fazia com que o Governo Federal se esquivasse de discussões referentes a política urbana.

Versiani (2019, p. 84) assevera que:

A superação da centralização da dimensão técnica no planejamento, através das novas possibilidades de intervenção do Estatuto da Cidade, desenvolve-se com a ampliação da gestão democrática, na qual a população se envolve diretamente na organização da cidade, aproximando-se da esfera política através da participação em conselhos de política urbana, na proposição de projetos, nas decisões relativas aos Planos Diretores e leis orçamentárias, entre outras.

Dessa maneira, compreende-se que tanto o Estatuto da Cidade e Plano Diretor, quanto o Ministério das Cidades, assumem função social de importância, por visarem em suas diretrizes a participação social para a tomada de decisões.

## **2.2 Mobilidade urbana e transporte**

A mobilidade urbana é realidade intrínseca ao dia a dia de todos os moradores de uma cidade, e, de acordo com o Ministério das Cidades (2006), corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Esse deslocamento pode ocorrer de diversas maneiras, pois os indivíduos podem empregar esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).

De acordo com Tagore e Sikdar (1995 *apud* LOPES e MUNIZ, 2021) a mobilidade urbana é a capacidade de os indivíduos se moverem de um lugar para o outro, influenciados

pelo desempenho do sistema de transportes, como disponibilidade, frequência, tempo de espera, posse de veículo próprio, recursos gastos pelo indivíduo nas viagens.

Os entraves relativos à mobilidade urbana têm sua origem histórica. De acordo com Vianna e Young (2015), com o modelo desenvolvimentista, também conhecido como rodoviarista, que ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, a infraestrutura passou a ser prioridade no país, tendo o automóvel, nesse período uma de suas maiores frentes. Tal fato, ficou ainda mais evidente, durante o governo de Juscelino Kubitschek, pois a melhoria dos transportes era uma das metas para o desenvolvimento nacional, metas estas que foram nitidamente reveladas pelo Plano Urbanístico de Brasília (VIANNA; YOUNG, 2015).

Desde então, buscou-se maneiras de solucionar os entraves relacionados à mobilidade e congestionamento nas cidades, e, “por muitos anos, acreditou-se que o automóvel deveria ser prioridade para solucionar a questão do deslocamento das pessoas e que as cidades deveriam se adaptar a essa realidade” (LOPES, 2017, p. 114). Não obstante, com o passar do tempo, e as consequências do uso demasiado e descontrolado dos transportes individuais, foi possível constatar:

Que tais iniciativas, não só não resolvem, mas agravam a situação à medida que atraem mais carros para ocuparem o espaço adicional. São notórios os efeitos perversos causados pelas “rodovias urbanas”, que se constituem em verdadeiros enclaves no tecido urbano: degradação de áreas centrais e bairros, ameaça a locais de valor histórico, concentração da poluição atmosférica nas áreas mais densamente ocupadas e ameaças à saúde das pessoas (ITDP, 2013, p. 4).

A “metropolização do espaço”, foi um fenômeno que ocorreu em razão do intenso crescimento urbano, que iniciou em meados de 1970, e ocorreu em conjunto com o vertiginoso crescimento das cidades nesse período, é importante destacar que por meio da metropolização, não só a cidade ou a metrópole se transformam, mas o espaço inteiro (LENCIONI, 2006).

Tendo em vista que o Brasil, não se diferindo da realidade mundial, iniciou o século XXI com mais da metade da população vivendo em cidades, sendo um país urbano, ocorreram, por consequência, diversas problemáticas relacionadas ao sistema de transportes e mobilidade urbana, que apresentava baixa qualidade e alto custo.

Frente à esta realidade e a fim de melhorar a mobilidade urbana no país por meio de políticas públicas, a Lei 12.587/12 da Política Nacional de Mobilidade Urbana foi regulamentada e se fundamenta nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos

serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, p. 2).

Segundo Feltran (2016), a globalização e urbanização enfatizam a concentração de riquezas em diferentes classes sociais, e, por isso, considerável parte da população, em sua maioria, de baixa renda, se instalam e permanecem em áreas isoladas e segregadas das cidades, em regiões periféricas. Afirma:

Constata-se, neste cenário, a instalação de uma Política de Mobilidade Urbana Municipal efetiva, como elemento instrumentalizador dos direitos humanos do homem na cidade. Isto porque, somente com um quadro de normas e procedimentos tendentes a garantir o acesso da camada social vulnerável a todos os destinos das cidades, principalmente as centralidades econômicas, comerciais e sociais (...) alcançar-se-á a quebra da privatização dos espaços públicos que se fortalece diariamente por meio de muros visíveis e invisíveis; definindo, por consequência, um processo de exclusão da população vulnerável e marginalizada (FELTRAN, 2016, p. 6).

Conforme dados do IPEA (2012), o modelo de mobilidade urbana que os municípios brasileiros adotam, vão em direção a insustentabilidade, principalmente em consequência da ausência de políticas públicas voltadas ao setor. Ideia enfatizada por Pero e Stefanelli (2015, p. 368), quando afirmam que “a opção pelo transporte individual pode fazer sentido do ponto de vista privado, mas é no mínimo questionável do ponto de vista coletivo”.

Outro viés que ressalta a exclusão social enfatizada pela mobilidade urbana nas cidades é que, “para sobreviver nas cidades, principalmente nas do 3º mundo, a população urbana, especialmente a de baixa renda, é obrigada a fazer uma infinidade de deslocamentos (penosos) para atingir os destinos desejados” (CARDOSO, 2008, p. 57).

Mesmo com os evidentes prejuízos causados pelo transporte individual, em 2012, por meio do Decreto nº 7.725, o governo reduziu a alíquota do IPI para carros produzidos no Brasil, medida enfatizada por diversos decretos seguintes como o Decreto Nº 10.979, de 25 de fevereiro de 2022.

Conforme o exposto, constata-se que mesmo com os problemas eminentes, as políticas públicas ainda não estão voltadas ao aumento e evolução do transporte coletivo. Como afirmado por Agostinho Vieira para a revista O Globo:

Na última década, com a redução do IPI para a compra de automóveis e a decisão de zerar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), o governo investiu mais de R\$ 32 bilhões no transporte individual. Recursos que dariam para construir 1.500 quilômetros de corredores de ônibus ou 150 quilômetros de metrô. Assim, multiplicaram os engarrafamentos, a poluição do ar, as emissões de CO<sub>2</sub> e os acidentes de trânsito (VIEIRA, 2013).

Não obstante, de acordo com dados do IPEA (2021, p. 43), “entre 2001 e 2015 o aumento dos tempos de deslocamento casa-trabalho mais significativo foi para população de alta escolaridade em geral e entre as mulheres de baixa escolaridade”. Ainda como consequência do cenário de aumento transporte individual, IPEA (2021) destaca fatores como a queda da demanda de passageiros do transporte coletivo, que resulta no imediato aumento de tarifas e que “traz consequências negativas para o meio ambiente e para a saúde; e gera um padrão de urbanização excludente, que compromete a economia e o bem-estar da população” (IPEA, 2021, p. 43).

Vale salientar ainda que, de acordo com Carvalho (2018 *apud* IPEA, 2021, p. 20) “entre as consequências do subsídio dos combustíveis como instrumento de política econômica está o maior descolamento do preço da gasolina do preço internacional do petróleo em comparação à defasagem observada nos preços de outros combustíveis, como óleo diesel e gás”. Nesse sentido, a acentuada elevação do óleo diesel foi um dos principais motivos para o encarecimento das taxas do transporte público (IPEA, 2021).

É o que ressalta Milton Santos:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias (SANTOS, 1988, p. 47).

São muitos os malefícios ocasionados à sociedade, em consequência da falta de planejamento urbano nas cidades. Em prol de otimizar a qualidade de vida dos moradores dos centros urbanos, estão sendo implementados projetos que enfatizam os benefícios do uso do transporte coletivo em detrimento ao individual, “visando a reduzir a ocupação do espaço viário e a emissão de poluentes nos grandes centros” (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2017, p. 19).

### 2.3 Transportes: algumas definições

Os transportes desempenham papel fundamental na sociedade, desde a movimentação de pessoas e deslocamento de insumos fundamentais para a vida humana, a questões econômicas e sociais. Rodrigue (2017) afirma que o transporte é uma das atividades humanas mais importantes do mundo, e faz parte de um dos componentes indispensáveis para a economia, por desempenhar papel importante no apoio das relações espaciais e sociais, afirmando ainda, que o objetivo exclusivo do transporte é superar o espaço, com suas variações e restrições humanas e físicas.

Diversos autores definiram transporte, e, em suma, as definições convergem entre si, conforme define Padillo *et. al.* (2020, p. 15), “o transporte é um sistema tecnológico e organizacional que tem como objetivo transferir pessoas e mercadorias de um lugar para outro com a finalidade de equalizar o diferencial espacial e econômico entre oferta e demanda”. Não obstante, para que esse diferencial seja equalizado deve haver complementaridade, conforme exemplo citado por Rodrigue (2017, p. 164) “uma zona residencial é complementar a uma zona industrial, porque a primeira fornece trabalhadores e a segunda fornece empregos”.

Nesta seara, pode ser percebido que os transportes abrangem a sociedade como um todo, e, sendo assim, é preciso entender a complexidade desse fenômeno. Padillo *et. al.* (2020, p. 18), afirmam que dentro dos diversos contextos que os transportes abrangem, três se destacam: o contexto político, socioeconômico e o contexto tecnológico.

Padillo *et. al.* (2020) trazem ainda quatro características dos transportes em geral: indispensabilidade, percibilidade, complexidade e magnitude dos investimentos:

Quadro 3 - Características dos transportes

<b>Indispensabilidade</b>	<b>Percibilidade</b>
O nível de desenvolvimento da sociedade moderna e o crescente aumento de especialização das atividades produtivas faz do transporte um setor indispensável. Quanto maior for o desenvolvimento de um país, mais mobilidade apresentam suas sociedades [...];	O transporte deve estar disponível para uso no local e no momento específicos onde se existe a demanda [...] nos congestionamentos diários que têm lugar nos grandes centros urbanos ou nos escoamentos das grandes colheitas, a necessidade de maior oferta de transporte, para evitar as perdas de tempo e produtividade, assim como de produção de bens e serviços;
<b>Complexidade</b>	<b>Magnitude e investimento</b>
O transporte apresenta múltiplas variáveis interrelacionadas, o que exige que seja realizada uma análise do sistema como um todo, mas levando em conta os diferentes aspectos que influenciam de forma concomitante.	A implantação, operação e desenvolvimento dos modais de transporte exigem grandes capitais em prazo curto, mas que devem ser planejados em grandes períodos de tempo.

Padillo *et. al.*(2020, p. 18-19).

Os transportes evoluíram com o decorrer do tempo a ponto de serem indispensáveis para a sociedade, demonstrando a dependência social e econômica dos transportes e seus modais.

Magalhães *et. al.* (2014), trazem definições que conjecturam no transporte como uma ação intencional, fazendo um paralelo com as “linhas de desejo”, parte do planejamento de transportes. Os autores definem linhas de desejo como “a representação de desejos de deslocamento (supostos ou declarados) dos habitantes de uma dada região”. É importante ressaltar que as linhas de desejo são definidas de acordo com pesquisas realizadas com moradores de dada região, de onde são retiradas categorias que diferem os tipos de viagens baseado na motivação ou propósito (MAGALHÃES *et. al.*, 2014).

De acordo com dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes (NTU) (2017), o comportamento dos motivos de viagem no Brasil, é homogêneo, independente da quantidade de habitantes, destacando os deslocamentos por razões de trabalho como mais recorrentes entre os brasileiros, consta: “a média de ocorrência dos deslocamentos com esse propósito (razões de trabalho), foi de 52,9% nos cinco diferentes portes demográficos analisados. Em segundo lugar, estão as atividades de compras, com média de 13,8%” (Associação Nacional das Empresas de Transportes, 2017).

Nesse mister, é possível inferir, que a ação humana interfere no fenômeno dos transportes, que, de acordo com Magalhães *et. al.* (2014), depende de três elementos para acontecer: o sujeito do transporte (indivíduo que tem alguma necessidade, e que, para satisfazê-la, é necessário deslocamento), o objeto do transporte, que “por sua vez, é aquilo cujo deslocamento é necessário para a satisfação das expectativas do Sujeito de Transporte”, e, por fim, o meio de transporte (meio de transporte do objeto).

Referente ao terceiro elemento, o meio de transporte, é importante destacar que no Brasil e no mundo, é feito o uso de diferentes modais, que variam, justamente, de acordo com o propósito, onde, os diferentes modais possuem vantagens e desvantagens. Rodrigues (2011), define que os modos mais utilizados para transporte são: rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo, aquaviário, aéreo e dutoviário.

Bowersox e Closs (2001), enfatizam que os modais de transporte possuem características, estruturas e custos distintos, e a escolha do modal ideal, depende da necessidade de cada indivíduo ou situação. Rodrigues (2011), define como elementos de escolha do melhor



modal, as chamadas “variáveis de decisão”, dentre elas: restrição dos modais, disponibilidade e frequência do transporte, tempo de trânsito, valor, índice de faltas ou avarias e nível dos serviços prestados.

No Brasil, de acordo com dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes (NTU) (2017, p. 47) “o ônibus é o modo de transporte predominantemente utilizado pela população brasileira. No universo de todos os deslocamentos considerados, 45,2% são realizados por ônibus. Esse dado demonstra a representatividade do ônibus na matriz de deslocamento dos municípios”.

Por meio dessa informação, é possível inferir que o modal rodoviário é o mais utilizado pelos brasileiros, o que corrobora com o afirmado por Schappo *et. al.* (2008), que reforçam a ideia de que o transporte rodoviário é o mais utilizado para transportar pessoas e cargas, e que, devido a falta de incentivo no país, para a implementação de meios de transporte alternativos, ocorre, segundo os autores “uma sobrecarga muitas vezes desnecessária nos modais rodoviário e aéreo”.

## **2.4 Transporte coletivo urbano**

Atualmente, o uso do transporte coletivo urbano é algo comum e faz parte do cotidiano de grande parte das pessoas em todo o mundo, contudo, poucos sabem que história do transporte urbano, remonta ao século XVII. De acordo com a NTU (2017, p. 80), o francês Blaise Pascal foi o pioneiro no que se refere a invenção do transporte urbano no mundo, o que ocorreu em 1662, “o sistema de Pascal já continha os elementos que caracterizam o transporte coletivo ainda hoje: itinerários fixos, horários regulares e definição de capacidade de transporte para cada veículo”.

De acordo com a NTU (2017), Stanilas Baudry, por volta de 150 anos após a morte de Blaise Pascal, onde os projetos relacionados ao transporte urbano sofreram severa pausa, implantou o serviço de transporte coletivo para os funcionários de sua empresa, oportunidade em que, percebeu que as pessoas se interessaram pelo serviço, e, por isso, implantou na cidade por inteiro o serviço de transporte coletivo urbano, e,

Daí em diante, o sistema de transporte público nunca mais foi interrompido. Passou do uso de tração animal a veículos movidos a vapor, eletricidade, gasolina, diesel ou os híbridos. E chega à atualidade com a predominância do diesel, convivendo com diversas alternativas, tanto na tipologia do veículo, quanto na sua propulsão (NTU, 2017, p. 80).

O transporte urbano de passageiros pode acontecer de diferentes formas, que se diferem a partir de categorias e especificações, onde as diretrizes gerais estão dispostas na Lei nº 12.587/2012.

A Lei nº 12.587/2012, em seu artigo 3º, inciso II classifica os modos de transporte urbano quanto às características do serviço, onde distingue como coletivo ou individual (BRASIL, 2012). Nesse tópico será feito aprofundamento quanto à modalidade coletiva.

Na mesma Lei, em seu artigo 4º inciso VI é feita classificação do transporte público coletivo como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2012). Nesse sentido, é enfatizada a ideia do transporte público como um direito social, já que, conforme descrito na lei, ele deve ser acessível a toda população.

Ferraz e Torres (2004), definem que os transportes “público, coletivo ou de massa são os modos utilizados por muitas pessoas simultaneamente (e por isso o custo unitário é baixo), sendo que o veículo pertence a uma empresa ou outra pessoa. Os autores enfatizam ainda sobre a inflexibilidade desses modais, a exemplo dos ônibus e metrô, onde para completar determinado percurso, é necessário que haja utilização de outros modos, a pé ou de bicicleta, por exemplo.

No que se refere ao transporte público, Ferraz e Torres (2004, p. 48), destacam que existem dois tipos de tecnologias empregadas nesse modal, segundo os autores “veículos sobre pneus rodando em vias pavimentadas ou não (exemplo típico: ônibus) e veículos sobre rodas de aço apoiadas em trilhos (exemplos típicos: bonde e trem). De acordo com dados pesquisa realizada pela Spry (2018 *apud* MARQUES, 2018) o modal mais utilizado pelos brasileiros, é o ônibus, motivado pela economia, praticidade e necessidade, se sobressaindo inclusive entre os meios de transporte particulares, ficando o carro em segundo lugar e o metrô em terceiro lugar, motivado pela rapidez.

De acordo com a pesquisa realizada pelo IBGE (2015), 84,72%, da população brasileira, vive em áreas urbanas. Nesse sentido, o transporte coletivo urbano, desempenha papel de importância tanto para a população que reside nos centros urbanos quanto para a cidade em si. Ferraz e Torres (2004), destacam que o transporte coletivo urbano tem, primeiramente, importância no aspecto social e democrático, bem como, tem função de proporcionar uma alternativa que possa substituir o transporte individual, como motos e carros. Silva (2018, p. 73), complementa:

O transporte, sobretudo, público coletivo desloca a massa de operários do mercado, sejam eles da produção ou do consumo no sistema capitalista. As cidades sobre rodas (os transportes) se movem em direção do núcleo, para produzirem valor, e se distanciam para reproduzirem nas áreas periféricas a mão de obra para essa informalidade necessária.

O setor de transporte coletivo urbano, com o decorrer do tempo, vem passando por modificações, principalmente, por meio do uso da tecnologia. De acordo com a NTU (2017), os Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS), tiveram início em 1990 “com articulações setoriais para a implantação da bilhetagem eletrônica. Esperava-se que ela reduzisse as fraudes – comuns no vale-transporte em papel – e a evasão de passageiros. E que também possibilitasse as integrações tarifárias”.

Para além da bilhetagem eletrônica, gradativamente, novas tecnologias foram surgindo, a NTU (2017), traz por exemplo, o uso de biometria nos ônibus, recurso adotado por mais de vinte cidades no Brasil, que “funciona com a leitura da digital ou do rosto do usuário por um aparelho posicionado junto à catraca. Ele compara o portador do bilhete com a digital armazenada num banco de dados ou, no caso da biometria facial, com uma foto armazenada num banco de imagens” (NTU, 2017, p. 21).

Santos *et. al.* (2018), trazem alguns exemplos de ferramentas tecnológicas que surgiram a fim de otimizar o transporte público urbano e gerar mais conforto aos passageiros com tecnologias como “GPS, letreiros dando o tempo de espera, validadores com carga a bordo, rastreamento e compra de passagens por aplicativos, já são uma realidade em nossas capitais e tem se tornado cada vez mais parte do dia a dia do usuário do transporte urbano”.

Em agosto de 2022, em São Paulo, ocorreu o Seminário Nacional NTU 2022, concomitante a Feira Latinoamericana do Transporte – Lat.Bus. No evento, onde estavam presentes representantes os diferentes públicos, reuniram-se empresários, cidadãos e representantes do governo, no intuito de discutir sobre questões relacionadas ao transporte coletivo urbano com mais qualidade e com tarifa mais acessível.

Durante o evento, Vander Costa, presidente da CNT, entre suas colocações, afirmou que:

O setor de transporte urbano de passageiros foi um dos mais atingidos pela pandemia. Passado o sofrimento, a gente conseguiu retomar a quantidade de passageiros próxima à que tínhamos antes dessa fase. Mas ficaram algumas lições e oportunidades. Aquilo que antes era tido como impossível de ser discutido – que era a tarifa deixar de ser toda arcada pelo usuário –, hoje, já tem espaço no Congresso Nacional para um debate no qual é possível diferenciar o valor pago da remuneração. Esse debate é fundamental e oportuno (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2022, p. 2).

Dado ao fato de que, durante o período pandêmico, foram aplicadas medidas restritivas que impactaram na mobilidade urbana, houve diversos impactos no transporte coletivo urbano. De acordo com levantamento realizado pela NTU (2022, p. 3), “a pandemia provocou um forte desequilíbrio entre os níveis de oferta e demanda em todo o país, sem exceções”. A pesquisa aponta que nos primeiros meses, houve uma queda de mais de 80% de passageiros transportados, com gradual recuperação de acordo com o avanço da vacinação e flexibilização das medidas restritivas.

Sob essa perspectiva, a pesquisa da NTU (2022) elenca os principais impactos da pandemia no transporte coletivo urbano, sendo eles: o impacto financeiro, a interrupção da prestação do serviço, a redução dos empregos diretos e as paralizações da oferta de serviço.

Tendo em vista os impactos causados, é cabível que haja ações que partam dos órgãos competentes e que sejam direcionadas ao setor de transporte coletivo. Sendo assim, de acordo com a NTU (2022), empresas e governo buscam dirimir, ou pelo menos, reduzir as consequências negativas, por meio de medidas, como por exemplo, a eliminação dos postos de cobradores e o escalonamento de horários das atividades econômicas.

É salutar destacar que um dos principais motivos para a implementação da bilhetagem eletrônica, bem como, uso de câmeras nos veículos de transporte coletivo urbano (NTU, 2017), se deve à violência que se estende há décadas dentro dos transportes públicos urbanos. Newton (2004, *apud* Cardoso *et. al.*; 2019), cita três diferentes situações em que o crime no transporte público por ocorrer:

O crime no transporte público abrange uma vasta gama de infrações que podem ocorrer em, pelo menos, três diferentes tipos de situação: (i) deslocamentos para, de ou entre estações e terminais; (ii) espera nas instalações de pontos de embarque; e (iii) a bordo de um determinado veículo como ônibus ou trem.

Em pesquisa realizada pela Alma Preta Jornalismo, constatou-se que entre julho de 2020 e dezembro de 2021, foram realizadas 623 denúncias sobre ocorrências em ônibus, trem, táxi e transporte por aplicativo.

Dos casos denunciados, 456 aconteceram em ônibus, 73 em metrô/trem, 51 em carros de transporte monitorado por aplicativo e 43 em táxi. Das vítimas, 397 (63,72%) eram mulheres, 140 (22,47%) homens e 86 (13,8%) não declararam o gênero no registro da denúncia (...) Quanto ao suspeito, em 371 casos, o agressor era homem, branco, heterossexual, de ensino médio completo, com idade de 40 a 44 anos (NUNES, 2022, p. 2).

Desse modo, percebe-se que o transporte coletivo urbano é passível de melhorias em muitos âmbitos, e para tanto, é preciso uma união de esforços. De acordo com a NTU (2021) “o caminho para a mobilidade urbana que a sociedade brasileira deseja, passa por uma ponte apoiada em três pilares: qualidade e produtividade, financiamento e regulação de contratos. Sendo assim, compreende-se que é necessário que diferentes áreas envidem esforços paralelamente para que o transporte coletivo urbano seja eficiente e apresente melhorias desde sua precificação, à segurança e transparência.

## **2.5 Transporte como direito social**

Em junho de 2013, por meio do Movimento Passe Livre (MPL), milhares de pessoas se deslocaram às ruas de São Paulo a fim de protestar contra o aumento das tarifas do transporte público. O MPL, que inicialmente defendia o passe livre estudantil, passou a defender o passe livre irrestrito, sugerindo gratuidade para todos os usuários, baseando-se na ideia de que o transporte gratuito é um direito de todos:

[...] 35% da população que vive nas cidades grandes não tem dinheiro para pagar ônibus regularmente. Inclusive, muitas pessoas estão excluídas de acesso a outros direitos e serviços públicos, como os relacionados à educação, porque não podem pagar o ônibus até a escola (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013).

Como resultado das manifestações do Movimento Passe Livre, houve a aprovação da Proposta de Emenda Constitucional (EC 90), em 2015, que incorporou o transporte entre os direitos sociais previstos na Constituição Federal, com redação alterada para: “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, 2015, p. 1).

Sobre isso, Augustin (2016, p. 107) afirma que “embora essa mudança legal não tenha efeitos práticos imediatos, ela mostra que a mobilidade urbana passou a ser um tema que preocupa nossos parlamentares, e isso não aconteceu por acaso”.

Os direitos sociais foram elencados à Constituição Federal paulatinamente, à luz das necessidades e problemáticas de cada época, que ficaram evidentes por meio de manifestações públicas que resultaram em Emendas Institucionais relacionadas ao que se almejava, por exemplo: EC 26/2000 em prol de moradia, EC 64/2010 por alimentação, e, conforme citado, EC 90/2015 pelo transporte.

Cidade e Júnior (2016, p. 200), definem que “o direito ao transporte visa garantir o acesso a todos os espaços e equipamentos das cidades, por meio da infraestrutura e modalidades, para que o cidadão usufrua das suas funções urbanas”. Essa definição remonta ao dito por Krell (2002, p. 19), que afirma que “os direitos Fundamentais Sociais não são direitos contra o Estado, mas sim direitos através do Estado, exigindo do poder público certas prestações materiais”. Dessa maneira, compreende-se que, para que o direito ao transporte aconteça, é necessário que o Estado aja.

Ação do Estado é de suma importância para a legitimidade dos direitos sociais, conforme afirma Faria (1994, p. 54), para os direitos sociais alcançarem materialidade e apresentarem resultados satisfatórios, é necessário que haja interferência ativa e continuada do Estado, pois, para que esses direitos sejam eficazes, é preciso que uma série de políticas públicas sejam aplicadas, diferente dos direitos individuais tradicionais, que são regidos pelo Estado a fim de que não sejam violados.

Nesse sentido, é necessário que o Estado esteja atento, para democratizar esse direito social a todos os indivíduos que queiram e precisem usufruir deste, tornando-o acessível financeiramente e geograficamente. É o que diz Scolari Filho (2014, p. 5):

Em um exercício de interpretação da doutrina supramencionada, compreende-se que o direito social ao transporte comporta duas vertentes. A primeira deriva do princípio da igualdade e pressupõe o direito que todo cidadão detém de se locomover. Em um ambiente urbano, tal assertiva remete inevitavelmente à existência de um sistema de transporte público coletivo acessível. Fundamental crer que o termo “acessível” precisa ser considerado tanto no âmbito econômico quanto no âmbito geográfico (SCOLARI, 2014).

Não obstante, é necessário acentuar que as políticas públicas devem ser adaptáveis, e estarem direcionadas aos anseios e necessidades da época, tendo em vista que, com o passar do tempo, há uma reconfiguração de necessidades coletivas “que variam conforme o tempo e o espaço. Portanto, os serviços públicos devem ser adaptados ou alterados conforme a evolução da técnica e da tecnologia para melhor atender as necessidades dos usuários” (MELLO, 2010, p. 678).

Como um reflexo dos anseios dos indivíduos e necessidades dos indivíduos inseridos no mercado de trabalho, e como um dos direitos assegurados, o vale transporte destaca-se como um dos benefícios firmados pela legislação brasileira, regulamentado pelo Decreto 95.247/87, instituído pela Lei n 7.418/85, que, entre as determinações, regulamenta que em seu artigo 4º que “A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso

residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar” (BRASIL, 1985, p. 1).

É importante frisar que as questões relacionadas ao direito dos cidadãos ao transporte não são recentes. Bem como a concessão de Vales Transporte, a Lei n. 10.741/2003, do Estatuto do Idoso, pressupõe, em seu artigo 39, que os idosos obtenham gratuidade em transportes coletivos locais, o que foi aprimorado pelo Decreto n. 9.921/2019, que em seus artigos 35 e 40, prevê: disponibilidade de duas vagas gratuitas para viagens interestaduais, ou desconto mínimo de 50% para idosos de baixa renda, reserva sinalizada de vagas em estacionamento e prioridade aos idosos para o embarque e desembarque no transporte coletivo.

Ainda sob esse viés, cabe salientar o Decreto nº 3.691/2000, que regulamentou a Lei do Passe Livre para pessoas deficientes nos transportes coletivos interestaduais e a Lei 10.709/03, voltada aos estudantes, que determina que:

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de: (...)

VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual

Art. 11. Os Municípios incumbir-se-ão de: (...)

VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal.

Outrossim, mesmo com Leis e Decretos quem preveem que o direito social ao transporte seja assegurado, ainda é necessário que as autoridades envidem esforços para que o direito seja efetivo, é o que afirma Cidade e Júnior (2016, p. 213), “na sociedade moderna os conflitos viários merecem atenção das autoridades públicas para elaboração de execução políticas públicas atinentes a propiciar a efetiva mobilidade urbana”.

## **2.6 Transporte público gratuito – tarifa zero**

A política da tarifa zero ou passe livre em transporte coletivo, sustenta, basicamente, a ideia de que o público que utiliza esse serviço não realize pagamento direto do mesmo, propondo, conforme afirmado por Lopes (2021, p. 28), que “todos os usuários do transporte coletivo tenham acesso a ele gratuitamente, assegurando-se do direito de ir e vir”.

Por mais que as cidades brasileiras ainda galguem no que se refere à implementação do transporte público tarifa zero, o primeiro projeto que objetivava a retirada das tarifas para a população em geral, foi elaborado em 1989, pela então prefeita de São Paulo, Luíza Erundina e seu Secretário de Transporte, Lúcio Gregori. O projeto foi denominado como “Projeto Tarifa

zero” e propunha gratuidade nos ônibus urbanos de São Paulo, todavia, em consequência do contexto político, o projeto não vingou (LOPES, 2021, p. 27).

O referido Secretário de Transportes, em entrevista concedida à TV Brasil, declarou que: “No Brasil, o subsídio tarifário é extremamente baixo [Os governos] têm que dar subsídio maior e o limite é a tarifa zero” (GREGORI, 2016, p. 2).

Procurar maneiras distintas das usuais para financiamento do transporte coletivo tarifa zero é de suma importância para a implementação da proposta, seja qual for o estado brasileiro. O ex-secretário de transportes de São Paulo, em 2013, afirmou que o transporte público deve ser custeado pelos impostos que já são pagos pelos cidadãos:

A tarifa zero, como bem diz o nome, é o transporte público urbano e metropolitano pago pelo conjunto dos impostos, taxas e contribuições da sociedade, e não no ato de sua utilização, tal como a saúde, educação, segurança, coleta de lixo e iluminação públicas. É tornar a mobilidade urbana um direito social como os demais previstos no artigo 6º da Constituição. [A tarifa zero] trará enormes vantagens para o funcionamento das cidades, aumentando a sua produtividade ao diminuir os congestionamentos e diminuindo, também, os custos marginais em saúde, tanto por acidentes de trânsito como por poluição atmosférica. Usando uma imagem, a tarifa zero "descatraca" a cidade, tornando-a efetivamente acessível a todos, independentemente de sua situação socioeconômica (GREGORI, 2013).

Nesse sentido, analisa-se que, além do benefício financeiro para o cidadão que fica isento do pagamento direto da taxa, a tarifa zero possui uma série de contribuições que contribuem positivamente para indivíduo e para a cidade. Conforme Scolari Filho (2014), que afirma que com a aplicação da tarifa zero haverá tendência à utilização do transporte coletivo ao individual, o que contribui diretamente para o meio ambiente e mobilidade urbana, bem como, liberação dos recursos financeiros gastos com transporte, que poderão ser destinados a outras áreas, como alimentação, vestuário. O que resulta em um maior bem-estar social e ambiental.

O subsídio da tarifa de transporte, satisfaz necessidade que deve ser garantida por e para todos, e isso deve ocorrer principalmente, por dois motivos: solidariedade, onde a parte da sociedade que é mais abastada, e, naturalmente, possui recursos para suprir as suas necessidades básicas, destina recursos para que toda sociedade consiga o mesmo, manter as necessidades essenciais; e, o interesse coletivo, que leva em conta que, se os indivíduos menos favorecidos não conseguirem subsidiar as necessidades mais fundamentais, tornam-se, por consequência, menos produtivos e assim, podem vir a comprometer o convívio social (SINGER, 2017).



O primeiro país a adotar o modelo do transporte público gratuito foi a França, em meados de 1970, nas cidades de *Colomiers* e *Compiègne*, que até os dias atuais seguem com o sistema de tarifa zero nos coletivos. Após a França, diversos países passaram a adquirir o modelo de gratuidade, como Estados Unidos e Brasil, que, junto com os demais países, somam mais de 150 cidades em todo mundo, segundo dados da plataforma colaborativa *Free Public Transport*, em 2020 (VELOSO *et. al.*, 2021).

A cidade pioneira na implementação do transporte público tarifa zero no Brasil foi Monte Carmelo, em 1994, antes mesmo dos movimentos sociais do Movimento Passe Livre (MPL), que foi motivado inicialmente, pela necessidade dos estudantes noturnos, aqueles que trabalhavam durante o dia, e estudavam no turno na noite, e àquela época, tinham dificuldades de se transportarem no turno da noite. E, em segunda perspectiva, para transportar os inúmeros trabalhadores do setor cerâmico e da colheita manual de café, já que, não havia transporte para levar os trabalhadores até as fábricas (LOPES, 2021).

Nesse sentido, compreende-se que a luta por mais direitos relacionados ao transporte, se estende por muitos anos e, conseqüentemente, por muitos acontecimentos, não se restringindo às manifestações do Movimento Passe Livre (MPL). Oliveira e Santos (2017, p. 601), defendem que “para dar conta de como a causa em defesa do transporte público e gratuito foi construída e se transformou consideravelmente nos últimos anos, torna-se necessário um exame de diferentes eventos de protesto em defesa da causa no decorrer do tempo”.

Sendo assim, é possível traçar uma linha do tempo de acontecimentos relevantes que contribuíram para a continuidade e sustentação das causas relacionadas ao transporte público. Iniciando por meados de 1970, onde Gohn (2007), traz a ideia do quebra-quebra de trens, passando pela década de 1990, com a ação dos “perueiros” que, conforme Gohn (2011), buscavam formas de transportes alternativos.

Oliveira e Santos (2017), continuam traçando um paralelo temporal das reivindicações por transporte gratuito, associado ainda, às questões sociais de cada época, como por exemplo, movimentos de questões de gênero, raciais, feministas, bem como, o movimento estudantil e o Movimento dos Sem Terra (MST). Afirmam que,

Desse modo, quando nos voltamos para a causa do transporte público e gratuito entre os anos de 1980 e 1990, observamos que ela está associada a um conjunto de organizações e reivindicações que emergiram no país no período da redemocratização. É a partir desse contexto de emergência de várias lutas que podemos perceber certas modificações em termos das organizações e lideranças que estavam envolvidas com a causa, como também dos espaços de manifestação privilegiados e do tipo de demanda específica com relação ao transporte (OLIVEIRA; SANTOS, 2017, p. 602).

Nesse paralelo, em 2004, a “Revolta da Catraca Livre”, em Florianópolis, Santa Catarina, também foi uma maneira de manifestação a favor do transporte público gratuito que contribuiu com a difusão da ideia pelo país (OLIVEIRA; SANTOS, 2017).

A “Revolta da Catraca Livre”, foi precedida pelo MPL, que surgiu em 2005, no V Fórum Mundial Social, como resultado de diversos projetos e movimentos que se estendiam desde os anos 2000, com as organizações de defesa estudantil, articulação e união desses movimentos a Fóruns Internacionais, que uniram diversos jovens em torno de causas sociais, e, de acordo com Borelli e Oliveira, 2010, p. 61) “a marca destes encontros tem sido a heterogeneidade dos participantes: grupos socialistas e coletivos anarquistas, movimento gay e feminista, ecologistas de vários tipos, o movimento estudantil independente e grupos defensores de direitos humanos variados”.

Mesmo com seu surgimento em 2005, o Movimento Passe Livre (MPL), bem como, a pauta da tarifa zero só ficaram nacionalmente conhecidos, após as “Jornadas de Junho de 2013”, que por meio dos protestos, desenvolveram críticas relacionadas ao transporte, saúde, educação, fazendo sempre relação com os custos com a Copa do Mundo, que ocorreu no ano seguinte (ARAÚJO; FILHO; NUNES, 2015, p. 9), buscando “reverter o aumento das passagens em mais de cem cidades no país” (MPL, 2013, p. 28).

Diferente da linha de pensamento dos defensores da tarifa zero, Galhardi (2016, p. 18), em entrevista à NTU (Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano), afirma que:

se pensarmos em justiça social, acredito estar muito claro que a tarifa zero não é o melhor caminho. Transporte público gratuito significa generalizar um benefício para todos os cidadãos, independentemente da sua classe social, à custa de recursos públicos escassos que devem ser canalizados justamente para reduzir as diferenças sociais, e não aumentar.

Ideia também partilhada por Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, também em entrevista à Gomes (CNT, 2016, p. 19), onde defende que, antes que haja a implementação da tarifa zero, sejam realizadas concepções, segundo ele, mais justas, afirmando que “deve-se identificar quais segmentos vulneráveis necessitam de proteção social, focando os estudantes de baixa renda, por exemplo”.

Christovam (2020), não descartando a possibilidade da implementação da tarifa zero, destaca que o tema tem importância, além de ser algo atual e estratégico, “ideal para se discutir no âmbito da elaboração de uma política de transportes”, todavia, destaca que propostas que envolvam fazer “política nos transportes”, por meio de propostas pouco estudadas e

incoerentes, podem resultar em diversos prejuízos para as finanças públicas, e, conseqüentemente, aos usuários do transporte público.

Compreende-se que existem diferentes visões sobre a implantação da tarifa zero, que pode ser vista por e analisada baseada em fatores distintos, onde mesmo que diferentes, convergem quanto a importância da política pública socialmente.

### 3 METODOLOGIA DA PESQUISA

A fim de alcançar os objetivos propostos, este estudo tem caráter qualitativo. Conforme afirma Goldenberg (1997, p. 34): “A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização [...]”.

Não obstante, esta pesquisa utilizou-se de dados numéricos e percentuais para apresentar dados obtidos com usuários do transporte coletivo gratuito, enquadrando-se também como pesquisa quantitativa.

A pesquisa é classificada como descritiva, ou seja, tem como finalidade “descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade” (GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 35). Complementa Vergara (2013, p. 42), “a pesquisa descritiva expõe características de determinada população ou de determinado fenômeno”.

#### 3.1 Técnicas e instrumentos de coleta de dados

No intuito de compreender a implantação do transporte público tarifa zero no município de Caucaia, Ceará, foi feita inicialmente uma pesquisa documental, onde foi feito levantamento e seleção de documentos diversos acerca da tarifa zero no município e que possibilitaram o prosseguimento das demais técnicas utilizadas.

Além da pesquisa documental, foi utilizada a técnica de entrevista semiestruturada com os agentes públicos identificados nos documentos analisados anteriormente. Por fim, foi aplicado questionário aos usuários do transporte público municipal.

##### 3.1.1 Documentos

Para melhor compreender o contexto da tarifa zero, foi realizada uma pesquisa documental. Para Gil (2009, p. 45) “A pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa”.

Cellard (2012), assevera que para a pesquisa documental, é de suma importância um levantamento com o maior número possível de documentos que abordam a temática a ser tratada. Nesse sentido, foi feita pesquisa no *google*, onde diferentes documentos foram colhidos,

como matérias de sites sobre a tarifa zero no município de Caucaia, publicações do diário oficial e site do município, publicações do “jornal vitória”. Destes foram selecionados os documentos descritos no quadro 4. No presente estudo, a pesquisa documental foi realizada a partir de dados em fontes primárias e secundárias, colhidas por meio de sites de acesso livre.

Quadro 4: documentos utilizados na pesquisa

<b>Data de publicação</b>	<b>Título</b>	<b>Fonte</b>	<b>Finalidade</b>
04/08/2021	Decreto nº 1.221/2021	Site municipal	Define o grupo de estudo, para analisar a viabilidade da tarifa zero no município de Caucaia.
31/08/2021	Caucaia é a maior cidade do país a implantar passagem de ônibus gratuita	Site municipal	Divulgada um dia antes da implantação da política pública, contém as propostas e objetivos do projeto, destacando o desafio que será para o município, visto a extensão e quantidade de habitantes.
06/09/2021	Quinto termo aditivo ao contrato 20160615002	Site municipal	Estabelece oficialmente a tarifa zero no município, trazendo informações sobre valores e vigência inicial de 180 dias.
10/09/2021	Transporte público passa por higienização duas vezes ao dia para garantir segurança dos usuários	Site municipal	Informações sobre a higienização extra realizada nos ônibus em razão da pandemia da Covid 19
01/03/2022	Sexto termo aditivo ao contrato 20160615002	Site municipal	Prorrogação do contrato por mais 180 dias.
22/04/2022	Sétimo termo aditivo ao contrato 20160615002	Site municipal	Acréscimo de 14,11% no objeto contratual.
07/07/2022	Prefeitura de Caucaia cria novas linhas municipais de transporte gratuito e amplia outras rotas	Site municipal	Informações sobre as novas linhas criadas no município e qual localidade atenderiam.
06/09/2022	Oitavo termo aditivo ao contrato 20160615002	Site municipal	Renovação na identidade da frota (padronização de cores dos ônibus Tarifa Zero)
06/09/2022	Nono termo aditivo ao contrato 20160615002	Site municipal	Prorrogação da vigência do contrato por 12 meses.

Fonte: elaborado pela autora.

Os documentos foram escolhidos considerando as informações que traziam sobre a implantação da tarifa zero, auxiliando a compreensão quanto a cronologia, agentes envolvidos, orçamentária e decisões tomadas durante o processo de implantação. Os documentos que não foram selecionados, apresentavam repetição de informação ou fonte duvidosa.

O Decreto nº 1.221/2021 designa grupo de estudo para implantação da Tarifa zero: a secretária de transportes, o secretário de finanças e o chefe de gabinete, designado pelo prefeito para representá-lo. Assim, se entendeu que os ocupantes desses cargos estariam diretamente envolvidos com o processo e poderiam contribuir com o estudo, por isso foram entrevistados.

### 3.1.2 Entrevista

Analisou-se oportuno a entrevista semiestruturada para colher dados dos agentes públicos, compreendendo ser necessário contato do entrevistador com o sujeito, assegurando que possíveis dúvidas possam ser sanadas no decorrer da entrevista, mesmo que não previstas no roteiro inicial.

A técnica de entrevista é considerada por Easterby-Smith (1999) como o melhor método de coleta de dados, já que é “a oportunidade para o pesquisador sondar profundamente para descobrir novos indícios, explorar novas dimensões de um problema e garantir relatos vívidos, precisos e abrangentes baseados na experiência pessoal” (BURGESS *apud* EASTERBY-SMITH, 1999, p. 73).

As entrevistas podem seguir diferentes abordagens, de modo, que a escolha da técnica, será delimitada de acordo com os objetivos e as metas de pesquisa (GRAY, 2012). Para esta pesquisa, vislumbrando seus objetivos, foi utilizada a entrevista semiestruturada que para Boni e Quaresma (2005, p. 75), combina:

perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto. O pesquisador deve seguir um conjunto de questões previamente definidas, mas ele o faz em um contexto muito semelhante ao de uma conversa informal. O entrevistador deve ficar atento para dirigir, no momento que achar oportuno, a discussão para o assunto que o interessa fazendo perguntas adicionais para elucidar questões que não ficaram claras ou ajudar a recompor o contexto da entrevista, caso o informante tenha “fugido” ao tema ou tenha dificuldades com ele (BONI; QUARESMA, 2005, p. 75).

Com base nos objetivos da pesquisa, foi elaborado o seguinte roteiro de pesquisa.

Quadro 5 - Perfil e objetivos

Perfil e Objetivos	Perguntas
<b>Perfil:</b>	- Qual função era exercida por Vossa Senhoria durante a implementação do Transporte Público Tarifa zero? - De que maneira Vossa Senhoria atuou na implementação da tarifa zero?
<b>Objetivo específico 1:</b> Identificar como surgiu e evoluiu a ideia da tarifa zero no município de Caucaia	- De onde surgiu a ideia da implantação da tarifa zero no município? - Quais os principais desafios que ocorreram para a implementação do transporte público tarifa zero? - A tarifa zero utilizou como base projetos de transporte gratuito implantados em outras cidades? Se sim, quais? - Quanto tempo perdurou, da ideia inicial do projeto à implementação? - A pandemia exerceu alguma influência para a implantação da Tarifa zero no município? - Tendo em vista o projeto inicial, houve alguma alteração no referido projeto e a implementação final? E nos dias atuais?

	- Houve mudanças quanto a quantidade de ônibus nas linhas e de rotas?
<b>Objetivo específico 2:</b> Identificar os principais agentes envolvidos no processo de implantação da tarifa zero	- Por quem o projeto foi idealizado? - Quais os principais agentes envolvidos na implantação do transporte público tarifa zero em Caucaia?
<b>Objetivo específico 3:</b> Verificar a percepção do órgão público municipal	- Quais os principais benefícios sociais para o município com a implementação do transporte público tarifa zero? - Você julga que o projeto atingiu os objetivos que pretendia?
<b>Objetivo específico 4:</b> Conhecer as principais fontes de financiamento	- Como o transporte público Tarifa zero é custeado no município? Há interferências nas taxas urbanas pagas pelos moradores?

Fonte: Elaborado pela autora

O roteiro foi estruturado com base nos específicos da pesquisa, a fim de contemplá-los, não limitando a inclusão de novas indagações durante a realização da entrevista, quando a pesquisadora achasse pertinente. Ressalta-se que antes de cada pergunta, houve prévia contextualização, a fim de situar os entrevistados.

As entrevistas aconteceram no espaço da prefeitura, sob agendamento prévio. Iniciou-se com os cumprimentos e agradecimentos pela contribuição para a pesquisa. Durante a explicação da temática foi feita assinatura de um “Termo de Consentimento Livre e Esclarecido”, conforme Apêndice A.

Além disso, visando a concentração no processo de conversação, foi informado e solicitado permissão para que a entrevista fosse gravada, pois, conforme afirma Gray (2012, p. 311): “O uso de gravador é vital para realizar entrevistas. Não apenas ele grava os dados essenciais, mas permite que o entrevistador se concentre no processo de escutar”.

Foram realizadas três entrevistas, conforme quadro 6:

Quadro 6: agentes públicos entrevistados

Data	Agente público	Duração da entrevista
21/09/2022	Secretária de transportes	22 minutos
07/10/2022	Secretário de finanças	18 minutos
26/10/2022	Chefe de gabinete	19 minutos

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

A pesquisadora realizou tentativas de contatar o prefeito de Caucaia por meios formais, como e-mail e ligações e informais, como *instagram*, contudo, não logrou êxito. Ressalta-se também, tentativa de entrevista com o procurador geral, que retornou e-mail quando a coleta de dados já havia encerrado.

As entrevistas foram escutadas em aplicativo de reprodução de áudios e transcritas na mesma data de realização, cada uma em um documento do aplicativo *Microsoft Word*, para posterior leitura e interpretação.

### **3.1.3 Questionário**

Para atingir o objetivo de conhecer a percepção dos usuários sobre a tarifa zero, o instrumento de pesquisa escolhido foi o questionário que, segundo Severino (2007, p. 125), “é o conjunto de questões sistematicamente articuladas que se destinam a levantar informações escritas por parte dos sujeitos pesquisados, com vistas a conhecer a opinião dos mesmos sobre assuntos em estudo”.

A primeira parte do questionário (APÊNDICE B) visou conhecer o perfil dos usuários, a segunda parte o uso do transporte público antes da tarifa zero, e a terceira o uso transporte público com a tarifa zero. O questionário foi constituído de 22 perguntas, sendo 14 fechadas e sete abertas.

Para esta coleta de dados, a pesquisadora se dirigiu a seis diferentes paradas de ônibus situadas no centro de Caucaia, com o questionário impresso, entre 17 de outubro e 3 de novembro de 2022, oportunidade em que abordava aleatoriamente os usuários que aguardavam a chegada do ônibus. A pesquisadora alternou o horário para coletar os dados do questionário. Na semana, foi estabelecido o critério do horário de pico, a partir das oito horas da manhã e depois das cinco da tarde, e nos fins de semana, apenas pela manhã.

O questionário foi aplicado para 112 usuários, todos responderam as 22 questões propostas. Após coleta, os dados foram dispostos individualmente em planilha no aplicativo *Excel*, e analisados

## **3.2 Análise dos dados**

A análise dos dados constitui uma das fases mais importantes no processo de investigação, que possui diversos passos a serem seguidos, conforme afirma Gil (2002, p. 125), “o processo de análise dos dados envolve diversos procedimentos: codificação das respostas, tabulação dos dados e cálculos estatísticos”.



Para a análise dos dados alcançados foi utilizada a técnica de análise de conteúdo, que, de acordo com Bardin (2016), é constituído pela: pré-análise, exploração do material e tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

Para tanto, procedeu-se as etapas descritas por Bardin (2016). Inicialmente, foi feita a pré-análise, por meio da descrição das entrevistas gravadas, leitura dos questionários, organização e seleção dos documentos. Na etapa de exploração do material, estruturou-se de acordo com a sequência dos objetivos específicos, buscando respondê-los.

O tratamento dos resultados seguido da interpretação, contou com a organização das informações em gráficos e quadros para interpretação e análise. Foi utilizado aporte do *software excel e word*, o que possibilitou a categorização e compreensão dos dados.

Por fim, foi feita uma análise estatística no intuito de descrever resumidamente e sumarizar os dados obtidos por meio da aplicação dos questionários, através de tabelas e gráficos.

## 4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os resultados obtidos são apresentados e analisados nesta seção, de acordo com os objetivos específicos da pesquisa.

### 4.1 Surgimento e implantação do projeto

A gratuidade no transporte coletivo vem em constante crescimento. Municípios brasileiros vem cada vez mais adotando a ideia parcial ou totalmente, o que demonstra que a política pública é promissora para o futuro.

No município de Caucaia-CE a ideia de implantação da tarifa zero partiu do prefeito da cidade:

Com a pandemia, a empresa precisou de recursos para subsídio, assim como a grande maioria no Brasil, e o prefeito quando analisou a proposta deles de subsídio para não fechar e entregar o transporte público da cidade, disse: “olha, com essa conta, a população ainda vai pagar passagem, então, quanto é a conta toda? Já que é para ajudar, vamos ajudar de vez e o munícipe não pagar passagem” (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

O secretário de finanças acrescentou que a ideia partiu do prefeito, que tinha como proposta de governo, na campanha ocorrida em 2020, melhorar o serviço do transporte público e a ideia foi-se construindo. O secretário informou que durante o período pandêmico, foi feita solicitação para a empresa que concede o serviço e para o governo estadual, um aumento de ônibus nas linhas, visando diminuir o fluxo de passageiros e contribuir com o isolamento social e, ao custear essas linhas a mais, a prefeitura teve noção do custo.

Nesse momento a gente viu quanto era o custo de colocar mais um ônibus em determinada rota. Nesse aprendizado, a gente pensou “porque não 100%?” então foi de onde surgiu a primeira semente de custear 100%. E aí a gente foi fazer cálculos, viabilidade, para ver se dava certo ou não (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro de 2022).

Percebe-se que o projeto surgiu de uma intenção inicial do prefeito de melhorar o transporte público na cidade, onde ainda não existia a tarifa zero definida. As circunstâncias impostas pela pandemia incentivaram o processo de surgimento e decisão da implantação da tarifa zero.

A perspectiva do chefe de gabinete coaduna com a ideia da secretária de transportes e secretário de finanças. Para ele,

o prefeito teve a visão de oferecer a população um transporte gratuito, tendo em vista que muita gente, um percentual substantivo da população não tem recursos para se deslocar, e ele fez uma análise de quanto seria o custo desta operação e do benefício que traria para a população (...) Então foi na visão de ter uma política pública inovadora, ousada, que esse programa vem garantir acesso a população de forma gratuita, foi no sentido de servir a população (CHEFE DE GABINETE, 26 de outubro de 2022).

A secretária de transportes informou ainda que, após o surgimento da ideia e levantamento do valor, foi realizado estudo de responsabilidade fiscal, financeira e viabilidade. O estudo durou por volta de dois meses, julho e agosto de 2021, com a implantação a partir de 1º de setembro de 2021.

A ideia foi mais ou menos em julho, mas aí para se concretizar a gente teve que dar uma olhada em contratos, porque a empresa que está, ela já tinha uma concessão de serviço e acho que é até 2026 (...). Acho que foi em julho que começou, e em primeiro de setembro estava implantado (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro de 2022).

É importante destacar o período entre o surgimento e implantação do projeto, que pode ser considerado curto, frente as fases que uma política pública passa para ser implantada. O período de dois meses sugere que o desenvolvimento da ideia foi rápida, não houve demora para que os estudos começassem a ser realizados e para que tirassem conclusões favoráveis à implantação da tarifa zero.

Ainda sobre o estudo realizado, o Decreto nº 1.221/2021 de 04 de agosto de 2021, determinou a criação do grupo de trabalho para realizar o estudo técnico no intuito de garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do serviço de transporte coletivo municipal. O mesmo decreto, designa como integrantes do grupo de estudo: procurador-geral do município, secretário municipal de finanças, planejamento e orçamento, secretária de patrimônio de transporte e um representante da empresa concessionária do transporte público coletivo municipal de passageiros.

Quanto às principais razões da implantação da tarifa zero no município de Caucaia, buscou-se conhecer qual a motivação inicial para a implantação da política pública. Como já referido, foi um projeto de governo do prefeito da cidade como forma de facilitar a circulação da população mais carente

A gente tinha consciência do seguinte, que o usuário do serviço são as pessoas mais carentes. Quem tem seu carro, anda de moto, anda de uber, frequentemente não são os principais usuários desse serviço. Então foi pensado como uma forma de distribuir renda, se a gente fornecer esse serviço, a pessoa deixa de gastar com isso e sobra, ou seja, vai ficar dentro da economia da pessoa e a pessoa vai redirecionar para outra coisa (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro 2022).

O maior desafio para a implantação da política pública, foi a descrença de que a tarifa zero seria possível, em razão do porte da cidade. Conforme o censo demográfico, Caucaia possui cerca de 1.227,9 km<sup>2</sup>, e Fortaleza, possui extensão aproximada de 312,353 km<sup>2</sup>, o que torna Caucaia cidade quatro vezes maior que a capital, e faz com que a viabilidade da tarifa zero torne-se um grande desafio, que visa beneficiar principalmente estudantes e trabalhadores que usam diariamente o transporte público, buscando também, trazer benefícios ao meio ambiente.

Deste modo, os gestores municipais apostaram que “a gratuidade no transporte público de Caucaia diminuirá em média 40% do fluxo de veículos em circulação no nosso município e trará às famílias mais carentes de Caucaia um acréscimo de 15% a 36% em sua renda” (CAUCAIA, 2021a, p. 2). Os objetivos do projeto são pretenciosos quanto a questão ambiental e social. A redução da emissão de gases poluentes em uma cidade grande e com trânsito movimentado quanto ao transporte individual, dá ao projeto uma motivação adicional para existir e se manter.

A surgimento da ideia e os objetivos da tarifa zero em Caucaia corroboram com a ideia de Matias Pereira (2007, p. 204) quando diz que “a expressão política pública é utilizada, num sentido amplo, para indicar a atividade ou o conjunto delas, tendo como referência o Estado, responsável pela deflagração das referidas ações”. Nesse sentido, a ação da prefeitura significa a ação do Estado, que deflagra a política pública social voltada ao transporte que concede aos munícipes direito básico de ir e vir.

Em 27 de julho de 2021, o prefeito de Caucaia, Sr. Vitor Valim, anunciou por meio de rede social pessoal, que a partir de setembro de 2021 o transporte coletivo passaria a ser gratuito: “A partir do dia 1º de setembro, todos os caucaenses, seja da Serra, Sertão, Litoral, Jurema ou Sede, terão passe livre”. Até 31 de agosto de 2021, os munícipes realizavam pagamento de taxa de R\$3,40 para realizar trajetos dentro do município. Em primeiro de setembro de 2021, a tarifa zero iniciou no município, tornando Caucaia, a maior cidade do Brasil a implantar a tarifa zero em todas as linhas e para todos os moradores e visitantes (CAUCAIA, 2021a, p.1).

Em publicação no Diário Oficial de 06 de setembro de 2021, tornou-se público o quinto termo aditivo do contrato nº 20160615002 firmado com a empresa contratada para prover serviço de transporte público no município, resultante da concorrência pública nº 26.006/2015-CP (CAUCAIA, 2021b, p. 11). Desse modo, compreende-se que a gestão do município optou por manter o contrato com a empresa que já prestava serviço anteriormente, até então subsidiado pelo usuário para prosseguir com a gratuidade. É importante destacar que os demais termos aditivos do contrato não se relacionam a tarifa zero, e por esse motivo, não foram analisados na pesquisa.

Ainda na publicação do Diário Oficial (CAUCAIA, 2021b, p. 11), é informado: I) o objetivo do termo aditivo como “Estabelecer a ‘tarifa zero’ no sistema de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros no âmbito do Município de Caucaia”, II) a Fundamentação Legal da implantação da tarifa zero amparada nas Leis Federais nº 14.133/2021, 12.587/2012, 8.666/93 e suas alterações, nº 8.987/95 e nº 9.074/95, a Constituição do Estado do Ceará, a Lei Orgânica do Município de Caucaia, Edital de Concorrência Pública de nº 26.006/2015-CP e respectivo contrato de concessão nº 20160615002”, III) O valor mensal a ser pago pela prestação do serviço, R\$ 1.996.727,81 e, IV) O prazo de vigência do contrato é de 180 dias.

É importante destacar, que até 6 de setembro de 2022, mais quatro termos aditivos foram adicionados ao contrato, conforme o quadro 7:

Quadro 7 – Termos Aditivos do contrato após tarifa zero

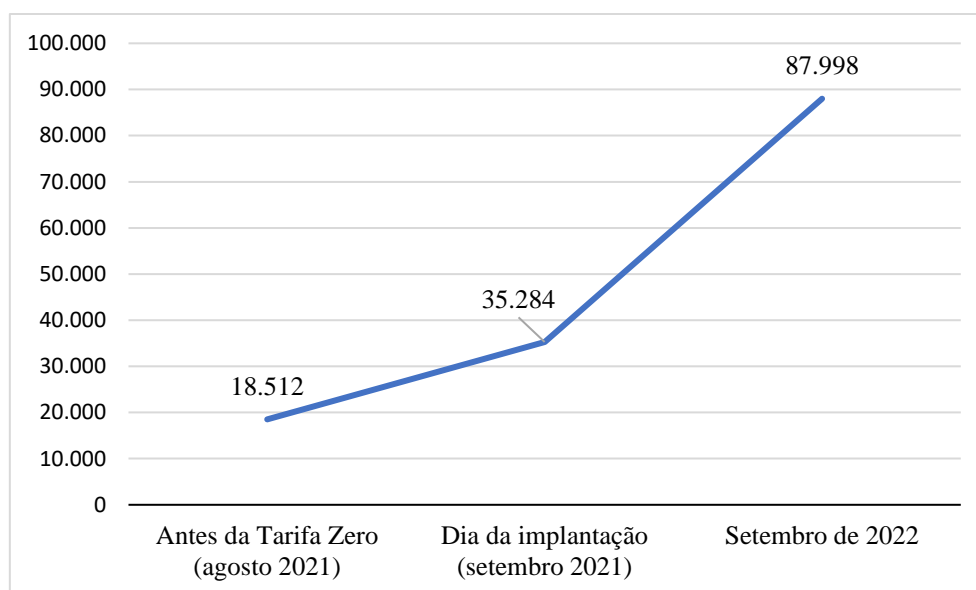
<b>Termo aditivo</b>	<b>Data de publicação</b>	<b>Finalidade</b>
Sexto	01 de março de 2022	Prorrogação do prazo contratual de concessão de serviço de transporte público municipal pelo período de 180 dias. Passando a vigorar de 01 de março de 2022, até 01 de setembro de 2022.
Sétimo	22 de abril de 2022	Acréscimo de 14,11% no objeto contratual, ficando o valor global em R\$2.278.528,38.
Oitavo	06 de setembro de 2022	Renovação da identidade visual da frota que integra o transporte coletivo público do programa.
Nono	06 de setembro de 2022	Prorrogação de vigência por 12 (doze) meses do Programa “Bora de Graça” no município de Caucaia.

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

O sexto termo aditivo se deu pelo término do período de 180 dias, firmado no quinto termo aditivo, bem como, o nono termo aditivo, que prorrogou a vigência do programa por mais um ano, pelo fim do período de seis meses determinado no sexto termo aditivo. Compreende-se, portanto, que a gestão do município opta por realizar prorrogações periódicas para a prestação do serviço.

Ainda referente aos termos aditivos, no sétimo termo, consta acréscimo de 14,11% no objeto contratual, tal acréscimo, justifica-se pelo aumento de passageiros transportados por dia. O aumento do número de passageiros com a implantação da tarifa zero foi comentado pela secretária de transportes, conforme gráfico 1:

Gráfico 1 – Quantidade de passageiros transportados por dia



Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Antes da pandemia, o município de Caucaia transportava 30 mil passageiros por dia, número que caiu para 18 mil com a pandemia da covid 19, situação que não ocorreu apenas em Caucaia, mas em todo Brasil.

De acordo com a NTU (2021, p. 1), a demanda por viagens no transporte público coletivo, chegou a apresentar queda de 80%, com mais de R\$9,5 bilhões de prejuízo acumulado em 2020 e com recuperação lenta e gradual.

(...) o prefeito decidiu ter essa brilhante ideia de ousar e enfrentar e trazer esse benefício, ele viu a possibilidade de cuidar do transporte público, como se cuida da saúde pública, da educação pública, da segurança pública, o transporte público, não é diferente, é o direito de ir e vir que ele está dando prioridade (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

Conforme gráfico 1 o número de passageiros transportados por dia, mais que quadruplicou. Segundo informações cedidas pela secretária de transportes, chegando a transportar, em um dia atípico 96.952 passageiros, gerando a necessidade de uma maior oferta de ônibus e linhas para melhor atender a demanda. O quadro 8 faz comparação de frotas e linhas, antes e com a implantação da tarifa zero.

Quadro 8 – Quantidade de frotas e linhas antes e durante a tarifa zero

Frota Set./2021	Frota Set./2022	Linhas Set./2021	Linhas Set./2022
48 ônibus	70 ônibus	17 linhas	21 linhas

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Dessa maneira, constata-se que houve o aumento do serviço de 22 ônibus e 5 linhas entre agosto de 2021 e setembro de 2022. As novas linhas implantadas foram: Mirambé via Urucutuba, Parque das Nações via Tabapuá, Planalto Caucaia, Padre Romualdo e Parque Soledade.

Em publicação no diário oficial do município, a secretária de transportes declarou que a ampliação e criação de novas linhas:

Era uma antiga reivindicação da população, principalmente do Mirambé, que nunca teve uma linha de ônibus que atendesse a região, apenas rotas de transporte complementar. Agora, eles não apenas terão essa assistência por parte da Prefeitura de Caucaia, como serão beneficiados com a gratuidade no transporte público municipal, instituída em setembro do ano passado (CAUCAIA, 2022c, p. 2).

A reivindicação social, que ficou mais iminente durante a implantação de tarifa zero, vai de encontro com a ideia de Souza (2006) ao afirmar que as políticas públicas refletem na economia e nas sociedades, e, portanto, a devem explicar a interrelação entre Estado, política, economia e sociedade.

A tarifa zero impacta diretamente na vida do cidadão e por isso, relaciona uma política pública idealizada pela prefeitura, que acarreta impactos financeiros para os moradores e para os cofres públicos.

A ampliação do atendimento para a região não atendida, está ligada a terceira do processo de implantação de uma política pública, que de acordo com Saravia (2006, p. 23), é o momento em que a política pública é colocada em prática, junto a elaboração dos planos que permitirão que a política seja executada. O atendimento da região faz parte de um dos planos para que a tarifa zero alcance região até então não alcançada.

Tendo em vista que a implantação da tarifa zero no município de Caucaia ocorreu durante período pandêmico, a secretária de transportes a considerou a principal influência.

Para o chefe de gabinete, a pandemia também exerceu influência para a implantação da tarifa zero, considerando que o período pandêmico foi um momento de reflexão para que a

prefeitura decidisse o programa. Contudo, o sujeito considera que mesmo que não existisse pandemia, o projeto seria implantando.

A implantação da tarifa zero no município de Caucaia surgiu de uma ideia do prefeito da cidade, influenciada pelos desdobramentos da pandemia, motivado pela intenção de facilitar a circulação da população mais carente. O projeto passou por desafios como a descrença social de que seria duradouro.

Com a quantidade reduzida de demanda em razão da pandemia, o transporte público da cidade passou por “boom” na procura após a implantação do projeto, quase quadruplicando a quantidade de usuários durante a implantação da tarifa zero.

O projeto possui raiz social em seus objetivos, mas também pode ser relacionado com uma política reparadora dos malefícios do mau planejamento urbano das cidades, que pode ser percebido em Caucaia. A Confederação Nacional do Transporte (2017), evidencia que projetos como o implantado em Caucaia, surgem buscando otimizar a qualidade de vida dos moradores, reduzir a ocupação do espaço viário e emissão dos gases poluentes. Intenções que vão de encontro ao planejado para o município estudado.

#### **4.2 Percepção do órgão público municipal sobre o projeto**

Passado um pouco mais de um ano da implantação da tarifa zero, buscou-se conhecer a percepção do órgão público municipal, quanto a todo processo da implantação, e como avaliam esse projeto, ou seja, se os objetivos iniciais foram alcançados. Para a secretária de transportes,

A gente acha que ele atingiu todos os objetivos, desde quem tem um funcionário que não precisa pagar a passagem, desde o próprio funcionário que não é descontado, a pessoa que trabalha por conta própria, pedreiro, manicure, até quem trabalha em outra situação particular. Muitas mães que não tinham como deixar o filho a escola, porque ele tinha gratuidade e ela não, agora ela também tem, e acompanhar o filho é tão importante, não é? No mundo que a gente está hoje (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

Quanto aos benefícios sociais visados inicialmente como, redução de gases poluentes, redução do trânsito, acessibilidade, a secretária de transportes informou que ainda não há um estudo que possam demonstrar,

Acreditamos que assim como as coisas mudam e evoluem, o transporte da Caucaia também tem que mudar, evoluir, temos aí o transporte alternativo, que está aí em processo licitatório para chegarem também a nível tarifa zero, para implementar e



trazer mais qualidade. Mas a gente sabe que tem que melhorar, precisa de um estudo ainda maior, e vem assim como todas essas análises de benefícios. Mas que ela possa reorganizar a mobilidade de ônibus com topics da Caucaia inteira, inclusive dos escolares (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

Em contraponto, para o secretário de finanças, os objetivos ainda não foram atingidos,

Eu acho que tem muito desafio, muita coisa ainda. Porque tem que passar por uma reeducação também. Porque foi só colocado o gratuito, a gente fez uns controles de rota e tudo, mas tem que reeducar a sociedade em si em relação a esse serviço público, porque não só em Caucaia, todos os municípios dos grandes centros, esse tipo de atividade é sufocante para as finanças em si, tanto das empresas, como do poder público, para manter (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro de 2022).

O secretário de finanças destacou também a possibilidade de complementar o modal de transporte público por ônibus com outro tipo de modal, como as vans, que, segundo ele, está em processo licitatório e conseguem chegar em locais que os ônibus não chegam.

A fala do secretário de finanças remonta a quarta fase do processo de implantação de uma política pública, que avaliará os resultados, podendo concluir o processo de implantação de determinada política ou iniciar uma nova fase Raeder (2014). Ao avaliar o que precisa ser melhorado, a prefeitura iniciará uma nova fase no processo de implantação da tarifa zero em Caucaia.

Quanto ao chefe de gabinete, o mesmo afirmou que não tem como medir se os objetivos foram alcançados, mas destacou que “a prefeitura é obrigada a melhorar o serviço, porque quem está pagando a conta é ela, não é mais o usuário. Então eu creio que agora, a comunidade está satisfeita, a quantidade de linhas começou menor e agora está maior”.

A ausência de pesquisa que comprove o alcance dos objetivos previstos fragiliza a percepção de efetividade do projeto, já que, não há como mensurar se os objetivos foram alcançados ou não, sem a aplicação de estudo capaz de analisar a fundo todas as propostas. A ausência de comprovação abre lacunas para percepções divergentes e dificulta o processo de melhoria da política pública.

Por meio da fala dos agentes públicos, é possível compreender que o aumento da procura do serviço por parte dos usuários, é considerado, para eles, como um fator positivo e mensurador de efetividade do projeto, que já vislumbra complementação por meio do transporte alternativo.

O secretário de finanças destacou os benefícios da tarifa zero, manifestados por meio do aumento da procura pelo serviço, argumentando sobre a existência de pessoas antes da

tarifa zero nunca tinham visto o mar, bem como o aumento da movimentação no comércio na sede de Caucaia.

Quanto as dificuldades após a implantação da tarifa zero, o aumento na quantidade de usuários, que gera a superlotação é o principal desafio na perspectiva da secretária de transportes:

Hoje funciona uma frota de 70 ônibus, e por dia, estima-se que ande 80 mil pessoas, essa é a média, em um dia atípico, já andou 96 mil. Então, qual o lado negativo disso? Se um ônibus para oferecer conforto, ele levaria até 600 passageiros por dia, ele está levando 1.200, então as linhas estão superlotadas. Mas isso não é ruim, é realmente porque o programa tem sido um sucesso, para todos que se antes a locomoção, o direito de ir e vir, era um problema pelo valor, agora não é mais (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes (2017), 45,2% dos deslocamentos são realizados por ônibus, este dado já traduz a alta procura pelo transporte coletivo por ônibus.

Com a implantação da tarifa zero, esse aumento tem reflexos da influência desse modal, e das “variáveis de decisão”, que de acordo com Rodrigues (2011), o valor, disponibilidade, e frequência, são fatores que influenciam a decisão do usuário no momento de escolher utilizar ou não determinado modal. E sendo assim, a ausência do pagamento da tarifa, motivou que mais usuários decidissem por utilizar os ônibus municipais.

Mesmo apontando a superlotação como a dificuldade, a secretária de transportes afirma que não chega a ser necessariamente um ponto negativo, em razão de todas as vantagens que o projeto possui ao oportunizar que mais pessoas circulem e de forma coletiva, favorecendo o meio ambiente. É possível inferir que a idealização e implantação da política pública do transporte gratuito no município de Caucaia, garante, em partes, o direito social ao transporte, previsto na Constituição Federal, visto que, ao não pagar mais tarifa, a população pode se locomover sem custo. Ressalta-se que há comunidades no município que não são atendidas, e por isso o projeto tem como desafio o atendimento as áreas desassistidas.

O projeto além de ser idealizado, passou por adaptações inerentes às demandas sociais, o que corrobora com Magalhães *et. al.* (2014), quando traz a ideia das linhas de desejos no planejamento dos transportes, baseado nas motivações dos usuários.

A percepção dos órgãos públicos aponta para o alcance dos objetivos do projeto, mas fica claro que é de interesse do órgão público municipal, que o projeto passe por modificações com o tempo, como o complemento por meio do transporte alternativo. O que vai de encontro com Mello (2010), que afirma que as políticas públicas devem ser adaptáveis e

direcionadas as necessidades da época, já que há uma reconfiguração das necessidades coletivas que variam com o tempo.

A superlotação, desafio citado pelos órgãos públicos durante a implantação da tarifa zero, já evidencia a resposta social ao projeto implantando e para tanto, o governo deve estar atento para que a política pública seja democratizada, tornando-a acessível financeiramente e geograficamente (SCOLARI FILHO, 2014).

### **4.3 Agentes envolvidos**

Conforme declaração da secretária de transportes, secretário de finanças e chefe de gabinete, o prefeito de Caucaia foi o idealizador do projeto. Nesse sentido, buscou-se conhecer os demais agentes envolvidos no processo de implantação da tarifa zero.

Por mais que as manifestações em reivindicação da tarifa zero tenham crescido nos últimos anos no Brasil, na cidade em questão, a implantação da política pública não ocorreu em resultado de manifestações sociais locais, e sim, de idealização governamental, o que enseja o papel do estado como principal ator político de articulação com diferentes órgãos e iniciativas para tomada de decisão para benefício social.

Para a secretária de transportes, o principal agente envolvido foi a própria secretaria de transportes, que arcou com toda a despesa do projeto, e citou outras secretarias, como segue

A união com as outras secretarias, vai desde a Ação Social, que oferta cursos e se antes tinha que se preocupar com o trajeto e com as pessoas que fazem o curso, hoje não. A saúde, antes tinha que mandar buscar uma pessoa para fazer um exame, sabe que ela tem como chegar com o transporte gratuito. Os escolares que tem horário específico, com apenas 20 alunos e não precisaria de um ônibus, tem o Bora de Graça para transportar esses alunos (SECRETÁRIA DE TRANSPORTES, 21 de setembro de 2022).

Para o secretário de finanças, os principais agentes envolvidos foram a secretaria de transportes e a empresa que presta o serviço para o município.

A minha parte da secretaria de finanças em si, é prover o recurso apenas, nosso controle é provisionar e controlar para não faltar o recurso que custeia o serviço. A Procuradoria é a parte jurídica, dos contratos, processo licitatório, e vê a legalidade das demandas que vão aparecendo. Então assim, os principais atores, para mim, é a empresa e a própria secretaria que exerce o controle da execução do contrato e fiscaliza também se está a contento, o serviço (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro de 2022).

Já para o chefe de gabinete, os principais atores no processo de implantação foram o prefeito e a empresa de prestação de serviço “primeiro, o prefeito, o prefeito que decidiu fazer, então a coragem, a ousadia, a vontade de servir a população, ele foi muito determinado. Além dele, a empresa, que concede o serviço de ônibus. Mas foi uma decisão política mesmo, estratégica” (CHEFE DE GABINETE, 26 de outubro de 2022).

Compreende-se, portanto, que os agentes públicos envolvidos no processo de implantação da tarifa zero no município consideram que a secretaria de transportes, o prefeito da cidade e a empresa que presta serviço foram os agentes considerados mais influentes no processo de implantação da tarifa zero pelos sujeitos entrevistados.

#### **4.4 Fontes de financiamento**

Conforme exposto, a pandemia exerceu forte influência no processo de implantação da tarifa zero. Ao mesmo tempo, o período pandêmico foi uma fase financeiramente crítica para governo, cidadãos e empresas. Por se tratar de um projeto de grande porte, buscou-se compreender as principais fontes de financiamento da tarifa zero no município de Caucaia.

De acordo com o quinto termo aditivo, o valor mensal inicial do projeto da tarifa zero no município foi de R\$1.996.727,81, que passou para 2.278.528,38 no sétimo termo aditivo ao contrato, de acréscimo ao objeto contratual em 14,11%, em abril de 2022, ou seja, sete meses após o início da política pública no município. É possível inferir que existem dois momentos importantes financeiramente: arrecadar o valor para iniciar a implantação da tarifa zero e ajustar a arrecadação para manter a tarifa com valor aumentado.

Os entrevistados explicaram que a principal forma de arrecadar recursos, foi por meio da redução em consultorias consideradas desnecessárias, economia em material de expediente, revisão de contratos e aumento de arrecadação.

O secretário de finanças citou ainda um desafio extra no momento, a redução no repasse do ICMS, que não era previsto. Contudo, afirma que o programa está garantido e não será afetado e que é uma prioridade do governo manter esta política pública: “a gente viu que o programa é um programa sem volta, depois que a gente coloca uma política pública dessa, enraíza dentro da população que isso não deve ser mais pago, já é uma prestação de serviço solidificada” (SECRETÁRIO DE FINANÇAS, 07 de outubro de 2022).

É relevante considerar que dado o tamanho do projeto e os custos que ele gera para os cofres públicos, a redução e economia supracitadas, assim como o aumento de arrecadação precisam ser crescentes, visto que o projeto tende a tornar-se cada vez maior.

O chefe de gabinete considerou que o programa é pesado para o município, mas que a prefeitura está analisando um possível apoio do estado e de outros órgãos e melhorando a arrecadação, no intuito de manter o programa: “é viável que o governo do estado também colabore com o município, porque como eu te falei, é o direito de ir e vir, e é um direito sagrado da constituição, e sendo gratuito, você dá universalidade ao serviço” (CHEFE DE GABINETE, 26 de outubro de 2022).

Foi destacado ainda, por todos os sujeitos entrevistados, que nenhuma taxa foi repassada para o município em razão da implantação da tarifa zero. O secretário de finanças frisou que “não foi repassado nada, tanto que nós na gestão não tivemos aumento de IPTU, não teve aumento de ITBI, as taxas que já existiam, só organizamos. Não houve nenhum repasse para a população de ônus, relacionada a prestação de serviço de transporte”.

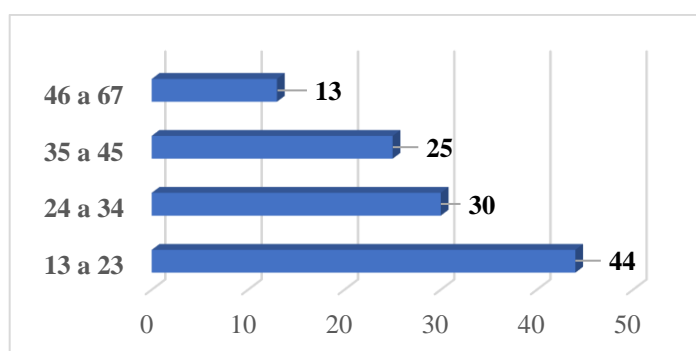
Dada redução em consultorias consideradas desnecessárias, economia em material de expediente, revisão de contratos e aumento de arrecadação foram considerados as principais fontes de financiamento. O projeto apresentou, aplicação inicial para que a tarifa zero fosse implantada e no durante a implantação, acréscimo de mais de R\$280.000,00 no valor inicial da prestação de serviço, em razão do aumento de frota e linhas.

Constata-se que o projeto foi e é um desafio para os cofres públicos, mas nenhuma taxa incorreu sobre o município em razão da implantação do projeto, o que efetiva a ideia do Movimento Passe Livre (2013), que afirma que 35% da população que vive nas grandes cidades, não tem dinheiro para pagar ônibus regularmente. Dessa forma, a tarifa zero possibilita o acesso aos demais direitos sociais, sem que taxas incorram sobre a economia do município.

#### **4.5 Percepção dos usuários do transporte público sobre a tarifa zero**

Ainda, se buscou conhecer a percepção dos usuários sobre a tarifa zero. Do total de 112 participantes na pesquisa, 71 se identificavam com o gênero feminino (63,39%), 39 masculino, (34,82%) e dois outro gênero (não binário e transgênero) (1,78%). Quanto a idade, a média dos respondentes foi de 30 anos, variando entre 13 e 67 anos.

Gráfico 2 – Faixa Etária dos respondentes



Fonte: dados da pesquisa (2022)

A tabela 1 mostra informações relativas ao perfil dos respondentes.

Tabela 1 – Perfil dos respondentes

<b>Estado civil</b>	<b>Total de respondentes</b>	<b>%</b>	<b>Ocupação</b>	<b>Total de respondentes</b>	<b>%</b>
<b>Solteiros</b>	66	58,93%	Aposentados	2	1,79%
<b>Casados</b>	39	34,82%	Desempregados	15	13,39%
<b>Divorciados</b>	5	4,46%	Estudantes	17	15,18%
<b>Viúvos</b>	2	1,79%	Trabalha meio período	19	16,96%
			Trabalha período completo	59	52,68%
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100,00%</b>	<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100,00%</b>
<b>Escolaridade</b>	<b>Total de respondentes</b>	<b>%</b>	<b>Faixa de renda</b>	<b>Total de respondentes</b>	<b>%</b>
<b>Fundamental incompleto</b>	12	10,71%	Menos de R\$1.000	16	14,29%
<b>Fundamental completo</b>	8	7,14%	R\$2.000 e R\$3.000	66	58,93%
<b>Médio incompleto</b>	16	14,29%	R\$3.000 e R\$4.000	14	12,50%
<b>Médio completo</b>	43	38,39%	R\$4.000 e R\$5.000	8	7,14%
<b>Superior incompleto</b>	18	16,07%	Mais que R\$5.000	8	7,14%
<b>Superior completo</b>	15	13,39%			
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100,00%</b>	<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2022).

Conforme pode ser observado, usuários de diferentes faixas de renda utilizam o transporte gratuito, o que afirma a acessibilidade do programa para todas as classes sociais, sendo a faixa de renda mais recorrente, entre R\$2.000,00 e R\$3.000,00. Quanto ao grau de escolaridade, a maioria dos respondentes possuem nível médio completo.

Os dados da pesquisa, apontam que 78 respondentes (70%) trabalhavam e 34 (30%) não trabalhavam, sendo a ocupação mais recorrente, o trabalho de período completo. Da

amostra, 61 usuários (54,46%) não possuem filhos e 51 (45,53%) possuem, tendo de 1 a 6 filhos, sendo 1 filho, o mais recorrente.

Do total de respondentes, 100 (89%) já utilizavam o transporte público municipal antes da implantação da tarifa zero, e 12 (11%), que não utilizavam. Estes 12 usavam meios diversos para se locomover dentro do município: a pé, carro, bicicleta uber, escolar, moto e trem.

Foi feita comparação do antes e durante a implantação, quanto a frequência de utilização de ônibus por semana e por dia.

Tabela 2 – Frequência de uso antes e durante a tarifa zero

<b>Frequência de uso por semana comparando antes com durante a tarifa zero</b>	<b>Frequência de uso diário comparando antes com durante a tarifa zero</b>	<b>Quantidade de sujeitos</b>	<b>%</b>
<b>não mudou</b>	não mudou	43	38%
<b>não mudou</b>	6 aumentou e 1 diminuiu	7	6%
<b>aumentou</b>	aumentou	23	21%
<b>aumentou</b>	26 não mudou e 2 diminuiu	28	25%
<b>diminuiu</b>	diminuiu	1	1%
<b>diminuiu</b>	8 não mudou 2 aumentou	10	9%
<b>Total</b>		<b>112</b>	<b>100%</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2022).

Constata-se então que quanto a frequência semanal, o uso do transporte público aumentou ou se manteve com a tarifa zero.

Quanto a frequência de uso do transporte público por dia, a maior parte dos usuários continuaram utilizando na mesma quantidade de vezes por dia antes e durante a tarifa zero, com 77 respondentes, seguido de 31 que aumentaram o uso diário e apenas quatro reduziram. É possível inferir que o aumento foi significativo, tanto para os usuários que já utilizavam, como para os que não utilizavam o serviço, o que causa impactos para o sistema de transporte do município.

Referente aos motivos de utilização do transporte público, buscou comparar os dados de antes da tarifa zero e com a tarifa zero em andamento, conforme tabela 3.

Tabela 3: Razões para o uso do transporte público antes e durante a tarifa zero

<b>Razões antes da tarifa zero</b>	<b>Quant. de respondentes</b>	<b>%</b>	<b>Razões com a tarifa zero</b>	<b>Quant. de respondentes</b>	<b>%</b>
------------------------------------	-------------------------------	----------	---------------------------------	-------------------------------	----------

<b>Trabalho, educação e lazer</b>	2	2%	Trabalho, educação e lazer	3	3%
<b>Trabalho e lazer</b>	3	3%	Trabalho e lazer	17	15%
<b>Lazer</b>	18	16%	Lazer	5	5%
<b>Assuntos gerais</b>	18	16%	Assuntos gerais	16	14%
<b>Trabalho</b>	33	29%	Trabalho	35	31%
<b>Trabalho e educação</b>	3	3%	Trabalho e educação	9	8%
<b>Educação e Lazer</b>	6	5%	Educação e lazer	10	9%
<b>Saúde</b>	3	3%	Saúde	4	4%
<b>Não utilizavam Educação</b>	12	11%	Educação	13	11%
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100%</b>	<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100%</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

A categoria assuntos gerais, reúne respostas como: pagar contas, resolver as “coisas”, ir ao banco, ir para Fortaleza, ir ao supermercado, fazer compras, urgências, ir à lotérica, buscar filho(a). As categorias que envolvem Educação, tiveram respostas como: ir à aula, ir ao curso, ir à escola, à faculdade, deixar o(a) filho(a) na escola. As categorias com respostas envolvendo “Trabalho”, reúnem respostas como: ir trabalhar, ir ao serviço. É importante destacar que os respondentes tinham a possibilidade de mencionar mais de uma motivação.

Quando analisada a motivação de antes e durante a implantação da tarifa zero, percebe-se que os usuários passaram a utilizar o transporte público por mais razões no dia a dia. Antes da implantação da tarifa zero, havia quatro categorias com mais de uma razão de uso do transporte público que somavam 14 respondentes.

Durante a implantação, a pesquisa também aponta para quatro categorias com mais de uma razão de uso do transporte público, mas que passaram a somar 39 respondentes, o que significa que a tarifa zero, possibilitou que os municípios utilizassem o transporte público por mais motivos que antes, em razão da acessibilidade e viabilidade.

Não obstante, pode-se afirmar que a categoria “trabalho” passou a constar em mais respostas. Antes da implantação da tarifa zero, 41 respondentes citaram a razão “trabalho” entre as categorias, que passou a constar em 64 respostas entre as categorias durante a implantação da tarifa zero, representando um aumento de 21% de incidência de resposta da razão “trabalho”.

Esta razão não é recorrente apenas no município de Caucaia, dados da Associação Nacional das Empresas de Transporte (2017, p. 44), apontam para motivações homogêneas para a utilização do transporte público no Brasil, contudo, o trabalho também aparece como principal motivação “a média de ocorrência dos deslocamentos com o propósito de trabalho, foi de 52,9% nos cinco diferentes portes demográficos”.



O aumento da incidência da categoria “trabalho” também pode ser percebido, quando é feita análise do aumento da frequência do uso do transporte público tanto por semana quando por dia. Dos 23 respondentes que informaram aumento da frequência por dia e semana, apenas dois indicaram a motivação “Trabalho” antes da implantação da tarifa zero, número que passou para 15 após a implantação da política pública.

As demais categorias também apresentaram aumento considerável ou sutil quando comparado antes e durante a implantação da tarifa zero.

Faz-se mister destacar, que entre os respondentes que informaram não utilizar o transporte público gratuito antes da tarifa zero, quatro afirmaram que após a implantação da política pública, utilizam o serviço do transporte público para educação, um por saúde, seis por trabalho e um por trabalho e lazer. Destes 12, nove afirmam que passaram a usar o transporte público em razão da tarifa zero.

A tabela 4 traz percepção dos usuários acerca tarifa zero, ainda em comparação de antes e durante o processo de implantação.

Tabela 4: Percepção dos usuários quanto a implantação da tarifa zero

<b>Quantidade</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
<b>Melhorou</b>	60	53%
<b>Piorou</b>	21	19%
<b>Melhorou e piorou</b>	30	27%
<b>Não soube mensurar</b>	1	1%
<b>Total:</b>	<b>112</b>	<b>100%</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Percebe-se que os usuários em maioria, consideraram que houve melhoria da prestação do serviço após a implantação da tarifa zero. Essa satisfação está intrinsecamente ligada ao aumento da demanda pelo transporte público durante o processo de implantação do projeto, se não houvesse satisfação, não haveria aumento da procura.

Referente aos 60 usuários que indicaram que o transporte público melhorou após a tarifa zero, apontaram, em suma, para a “gratuidade” como maior fator de melhoria, com respostas como: “Porque é de graça, pro tanto de viagem que eu dou agora, eu não teria dinheiro”; “Porque quando arrumava algum ‘bico’ tinha que ir atrás de dinheiro, ou tirar do que eu ganhava, que já era pouco, e agora eu posso pegar o serviço sem me preocupar com passagem”; “Porque é de graça”; “Melhorou porque ficou mais acessível para mim, antes eu

não pegava com frequência porque ficava muito caro, agora posso usar sem gastar”; “Porque não pago, agora eu saio mais”.

Além da gratuidade, respondentes apontaram questões como a mobilidade “Melhorou a mobilidade, ficou mais liberada para resolver as coisas, ir trabalhar, ir à uma praia, fazer as coisas”; o tratamento por parte dos motoristas “Porque ficou de graça. Os motoristas antes mal olhavam na nossa cara, e agora tratam bem”; comodidade “Agora melhorou pra mim, tem como ter piorado não, tem a lotação, mas isso sempre teve, agora eu vou almoçar em casa, que é duas viagens a mais que antes não tinha como, agora eu vou, fico mais confortável, descanso um pouco”; questões relacionadas ao lazer “Melhorou, agora eu uso nos domingos, para ir para a praia com os meus filhos, o que não fazia antes, porque já tinha a passagem da semana, e pagar fim de semana também, não dava. Melhorou por não ter que pagar mesmo, aí ajuda o bolso”; “Agora eu passei no fim de semana, vou ao shopping, à praia, não é só por não pagar a passagem no dia em questão do passeio, mas dá pra ir juntando e sair”

Quanto aos 21 usuários que consideraram que o transporte público piorou após a tarifa zero, quando perguntados o que ficou pior, 16 apontaram para a lotação como fator negativo, com comentários como “Lotado demais”; “Muito lotado, todo mundo quer pegar”; “Eu fujo do ônibus, prefiro ir pagando topic, nem adianta ficar esperando e não subir, não compensa”; “Superlotação em horários de pico, piorou bastante nessa questão”; “Lotado demais, pessoal pega em uma parada e desce em outra sem necessidade nenhuma, sendo que dava para ir à pé”; “Só anda lotado, é horrível pra mim, a gente só anda em pé, isso cansa demais, as vezes, se estiver muito cansada, eu prefiro ir pagando topic”.

Fatores como a violência, qualidade, desorganização, limpeza e o estresse foram citados: “Ai, vários motivos, a qualidade do ônibus e da viagem pioraram, aumentou o estresse, quando o ônibus chega, é cada um por si para subir. É precário, sem cuidado, muito cheio, as vezes tão cheio que as pessoas que precisam mesmo, não conseguem subir”; “Ficou ruim demais para mim, sinto medo toda vez. Sempre teve assalto, mas agora tem mais, e é cheio, o ônibus, e é sujo”; “Horrível, bandido no metro, assalto, eu só ando com meu celular escondido. Não tem lotação que faça esse povo não assaltar. Eu voltaria a pagar para ter paz”.

Dos 30 usuários que apontaram que o transporte público melhorou e piorou com a tarifa zero, a gratuidade permaneceu como fator positivo mais recorrente, com respostas como “Melhorou do ponto de vista social, contexto econômico do povo, nem todo mundo tinha condição de pagar. Olhando pelo sentido coletivo, vejo mais pessoas ocupando os espaços públicos: na vertente cultural, as praias, no sentido que a exclusão dessas pessoas diminuiu”.

A visão do acesso aos espaços públicos, é uma das vertentes da política pública da tarifa zero, corrobora com a ideia de Cidade e Júnior (2016, p.200) de que o direito ao transporte “visa garantir o acesso a todos os espaços e equipamentos das cidades, por meio da infraestrutura e modalidades para que o cidadão usufrua das suas funções urbanas.

Quanto ao fator negativo, a lotação esteve na maioria das respostas "O ruim é que não tem espaço nem para mim, imagina pro meu material" (vendedor ambulante).

As respostas dos usuários que ficaram mais satisfeitos, menos satisfeitos e que consideraram que o serviço melhorou e piorou, apontam para fatores comuns: quanto a melhora, por ser gratuito e não haver mais necessidade do pagamento direto, e quanto a piora, pelo aumento na quantidade de assaltos e lotação.

Referente a economia do valor das passagens durante a tarifa zero, 84 respondentes (75%) consideraram que houve impacto positivo, 26 (23%) que não houve impacto e dois (2%) que houve impacto negativo. Os que afirmaram impacto financeiro, foi perguntado para qual área o usuário destina o valor economizado por não realizar mais pagamento das passagens.

Tabela 5 – Destino do valor economizado

<b>Destino</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>
<b>Alimentação</b>	47	56%
<b>Lazer</b>	20	24%
<b>Educação</b>	8	10%
<b>Saúde</b>	4	5%
<b>Contas</b>	2	2%
<b>Poupança</b>	1	1%
<b>Água e Luz</b>	1	1%
<b>Comprar roupas</b>	1	1%
<b>Total:</b>	<b>84</b>	<b>100%</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

As categorias de destino do valor economizado evidenciam a efetividade do projeto, já que contribuem para que as pessoas não sejam excluídas de acesso a outros direitos e serviços públicos, como os relacionados à educação, porque não podem pagar o ônibus até a escola (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013).

Ficou evidente que os usuários do transporte público passaram a usufruir mais de atividades diversas como lazer, ir à praia, que investiram mais em educação, comodidade em ir e vir livremente, benefícios que vão de encontro com os objetivos iniciais no projeto da tarifa zero no município.

Dos dois usuários que informaram que o impacto foi negativo, um considerou que foi em razão de não receber mais, durante a tarifa zero, valor financeiro para passagens, que em algumas ocasiões, servia para outros fins e um respondente, que mesmo durante a implantação da tarifa zero, devido a lotação, é necessário fazer o uso do transporte alternativo, desta vez, sem passe, retirando o valor do próprio orçamento.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo compreender a implantação da tarifa zero no município de Caucaia, Ceará e para isso, foram definidos cinco objetivos específicos.

O primeiro objetivo específico buscou descrever como surgiu e evoluiu a ideia da tarifa zero no município de Caucaia. Quanto a isso, ficou claro que o idealizador do projeto foi o prefeito da cidade, que possuía uma proposta inicial de melhorar o transporte público, que foi-se construindo em razão dos desdobramentos causados pela pandemia, até que surgiu a tarifa zero, que em dois meses foi implantada no município, colocando-o em destaque no país por ser a maior cidade brasileira com tarifa zero em 100% do transporte coletivo urbano municipal.

Foi possível constatar também que durante o primeiro ano da implantação, (setembro de 2021 a setembro de 2022), a quantidade de passageiros transportados mais que duplicou, o que demonstra que a demanda pelo serviço aumentou por parte dos munícipes, o que fez surgir a necessidade de articulação por parte da prefeitura para aumento de linhas e frota.

O segundo objetivo específico foi conhecer a percepção do órgão público municipal quanto a implantação do transporte público tarifa zero em Caucaia e foi constatado que para o órgão público os objetivos do projeto foram alcançados, perpassado por dificuldades como a lotação dos veículos em virtude do aumento da demanda, e, sendo assim, é considerado que há muito o que melhorar, de acordo com as necessidades e novas situações que surgirem. No entanto, não há estudo que comprove que os objetivos iniciais realmente foram alcançados e isso dificulta a visualização do que está satisfatório e o que não está. Referente aos projetos futuros, a complementação com o transporte alternativo (topics), apresentou-se como uma opção para atender as regiões não atendidas e melhorar no tocante a lotação.

O terceiro objetivo específico visava identificar os principais agentes envolvidos no processo de implantação da tarifa zero. O decreto nº1.221/2021, estabelecido na fase de elaboração da política pública, definiu o procurador-geral do município, secretário municipal de finanças, planejamento e orçamento, secretária de patrimônio de transporte e um representante da empresa concessionária do transporte público coletivo municipal de passageiros para integrar o grupo de estudo. Compreende-se, portanto, que estes estão entre os principais envolvidos na implantação.

Em análise da percepção dos agentes públicos, destaca-se a unanimidade quanto a importância do papel do prefeito, como principal idealizador, e, sendo assim, principal agente envolvido, seguindo da secretaria de transportes, por ser principal articuladora e organizadora do projeto e a empresa concessionária, por prestar o serviço para o município.

O quarto objetivo específico buscou conhecer as principais fontes de financiamento. Quanto a isso, a redução em consultorias consideradas desnecessárias, economia em material de expediente, revisão de contratos e aumento de arrecadação, foram consideradas as principais maneiras que iniciar e manter a prestação de serviço. É importante destacar que não houve reflexos dos custos nas tarifas municipais pagas pelos usuários em razão da implantação da política pública, que foi custeada unicamente pelos cofres públicos.

O quinto objetivo específico buscou conhecer a percepção dos usuários sobre a tarifa zero. Sobre isso, foi possível confirmar o aumento quanto a frequência de uso por dia e por semana por parte dos usuários do transporte público, o que justifica a sobrecarga e aumentos de frota/linha por parte da prefeitura. Foi possível constatar também, que os usuários passaram a utilizar o transporte público por mais motivos depois da implantação da tarifa zero, oportunidades que antes, não era possível, em razão do custo que se tinha para se locomover. Merece destaque que a motivação trabalho aumentou em 21% quando comparada com antes da tarifa zero. Tal fato pode partir de dois vieses: as pessoas passaram a usar mais o transporte público para trabalhar ou mais oportunidades de emprego surgiram após a implantação da política pública no município.

Ainda sobre a percepção dos usuários, 60 deles consideraram que o transporte público melhorou durante a tarifa zero, em razão de não ter mais que efetuar o pagamento da tarifa, e assim, ser mais acessível, possibilitando que os munícipes se locomovam com mais facilidade no dia-a-dia. Em contraponto, 21 consideraram que piorou, em razão lotação em todos os horários e linhas e a insegurança causada pela violência, que na percepção dos usuários, aumentou após a tarifa zero. Destes, 30 responderam que melhorou e piorou, a melhora pela gratuidade e a piora pela lotação. Apenas 1 não soube mensurar.

Dos usuários, 84 consideram que houve impacto positivo, e o valor economizado com transporte está sendo utilizado para complementar alimentação, educação, saúde, lazer, pagamento de contas compra de roupas e poupança, o que evidencia a importância social do projeto, que além de propiciar que o cidadão tenha acesso a um direito constitucional, o direito ao transporte, pode vir a auxiliar em outras vertentes sociais, como a segurança alimentar.

Os objetivos da pesquisa foram alcançados, com resultados do surgimento da ideia, motivação, influência da pandemia, formação da comissão para estudo da viabilidade, aumento da procura pelo serviço, aumento da oferta de linhas, valores e fontes de financiamento, percepção de usuários e agentes públicos, capazes de responder a pergunta “como aconteceu a implantação do transporte público tarifa zero em Caucaia/CE?”

Como limitação da presente pesquisa, destaca-se o fato de que os dados coletados sobre as fontes de financiamento carecerem de informações mais concretas, o que não foi possível obter durante o processo de coleta de dados, bem como, a quantidade de usuários que participaram da pesquisa, frente ao universo de usuários do transporte público em geral no município.

Sugere-se que novas pesquisas sejam desenvolvidas, observando a percepção da empresa que presta serviço para o município, aumentando o número da amostra, quanto aos usuários e avaliando a efetividade do projeto.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **NTU 30 anos: Três décadas em prol do transporte público urbano**. Brasília: Isca Conteúdo e Projetos Culturais, 2017. Disponível em: [http://ntu.org.br/Arquivo/2017/30AnosNTU\\_web2.pdf](http://ntu.org.br/Arquivo/2017/30AnosNTU_web2.pdf) Acesso em: 10 agosto 2022.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. Transporte Público por ônibus: dois anos de impactos da pandemia de Covid-19. **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos**. Brasília: NTU, 2022. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637843145043004290.pdf>. Acesso em: 23 de julho 2022.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS; CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Mobilidade da População Urbana**. Brasília: CNT; NTU, 2017. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>. Acesso em: 05 agosto 2022.
- AUGUSTIN, A. C.. Evolução da tarifa de ônibus e do custo do Evolução da tarifa de ônibus e do custo do transporte individual em Porto Alegre. **Indic. Econ**, Porto Alegre, v. 44, n. 1, p. 107-120, 2016.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70. 2016.
- BRASIL. **Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003**. Institui sobre o Estatuto da Pessoa Idosa. Brasília, DF: Casa Civil, 2003. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/110.741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm). Acesso em: 10 agosto 2022.
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana (Curso)**. Brasília: 2006.
- BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta o arts 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências., Brasília, DF,; Diário Oficial da União. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 05 de agosto 2022.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 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: Casa Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) . Acesso em: 12 ago. 2022.
- BRASIL. **Decreto nº9.921 de 18 de julho de 2019**. Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo federal que dispõem sobre a temática da pessoa idosa. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Disponível em:



[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9921.htm#art48](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9921.htm#art48).

Acesso em: 12 de agosto 2022.

BONI,V; QUARESMA, S.; Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Em Tese**, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan./jul. 2005.

BORELLI, S.; OLIVEIRA, R. Jovens urbanos, cultura e novas práticas políticas: acontecimentos estético-culturais e produção acadêmica brasileira (1960-2000). **SciELO**, São Paulo, v. 15, n. 50, p. 57-69, jul./set. 2010.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, David J. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas S.A, 2001.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. Transporte urbano motorizado de passageiros. *In*: CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese (Doutorado em Serviço social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008, p. 1-113.

CARDOSO, M. Violência no Transporte Público: Uma análise da resiliência e vulnerabilidade na cidade do Rio de Janeiro. **ANPET**, Santa Catarina, v. 1, p. 3311-3322, 2019.

CHRISTOVAM, F. A polêmica “Tarifa zero”. **Associação Nacional das Empresas de Transportes**, São Paulo: NTU, 2020. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=1398>. Acesso em: 15 julho 2022.

CIDADE, R.; JÚNIOR, T. O direito ao Transporte como como direito fundamental social. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, São Paulo, v. 2, n.1, p. 196-216, jan./jun., 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte coletivo urbano com mais qualidade e tarifa acessível é discutido em seminário na NTU**. Brasília: 2022. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/transporte-coletivo-urbano-com-mais-qualidade-e-tarifa-acessvel--discutido-em-seminrio-na-ntu>. Acesso em: 10 agosto 2022.

DEMO, P. **Pesquisa e construção do conhecimento**: metodologia científica no caminho de Habermas. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1994.

EASTERBY-SMITH,M. **Pesquisa gerencial em administração**: um guia para monografias, dissertações, pesquisas internas e trabalhos em consultoria. São Paulo: Pioneira,1999.

FELTRAN, F. R. A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, 2016. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direitos-humanos/a-lei-de-mobilidade-urbana-como-instrumento-de-efetivacao-do-direito-a-cidade-e-a-inclusao-social/>. Acesso em: 12 junho 2022.

- FARIA, J.E. Os desafios do judiciário. **Revista USP**. São Paulo, n. 21, p. 47-57: Coordenadoria de Comunicação Social (CCS) – USP, 1994.
- FRASER, M.; GONDIM, S. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. **Paidéia**, Ribeirão Preto, v. 14, n. 28, p. 139-152, 2004.
- FERRAZ, A.; TORRES, I. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Paulo: RiMa, 2004.
- FREY, K. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**, Paraná, n. 21, p. 212-259, jun. 2000.
- GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. 1ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.
- GIANEZINI, K. Políticas Públicas: definições, processos e constructos do século XXI. **Revista de Políticas Públicas**, Santa Catarina, v. 21, n. 2, p. 1066-1084, jan. 2018.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- GRAY, D. E. **Pesquisa no mundo real**. 2. ed. Porto Alegre: Penso 2012.
- GREGORI, L. Tarifa zero em transporte é possível no Brasil. **Agência Brasil**. Brasília: 2016. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-01/tarifa-zero-e-possivel-no-brasil-diz-engenheiro-autor-da-proposta>. Acesso em: 21 jun. 2022.
- GREGORI, L. Tarifa zero torna a mobilidade urbana um direito social. Entrevista concedida a Michelle Amaral. **Brasil de Fato**. Rio de Janeiro, jul. 2013. Disponível em: <<https://www.sindaspisc.org.br/blog/transporte-publico-tarifa-zero/tarifa-zero-torna-a-mobilidade-urbana-um-direito-social>>. Acesso em: 22 de jun. 2022.
- GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar**. Rio de Janeiro: Record, 1997. IDIOMASSEM FRONTEIRAS. Como funciona o IsF. Disponível em: <<http://isf.mec.gov.br/>>. Acesso em: 15 de outubro de 2022.
- IBGE. Departamento de Cartografia. **Projeção da População do Brasil e das Unidades da Federação**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por mostra de domicílios: síntese de indicadores 2015**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.
- ITDP. INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Vida e Morte de Rodovias Urbanas**. Abril 2013. Disponível em: <<https://wrirosscities.org/sites/default/files/Vida-Morte-Rodovias-Urbanas-EMBARQ.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A nova Lei de Diretrizes Nacional da Mobilidade Urbana**. Ipea. Comunicado 128, 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Tendências e Desigualdades da Mobilidade Urbana no Brasil I: O uso do transporte coletivo e individual**. Ipea. 2673, 2021.

KRELL, Andréas J. **Direitos sociais e controle social no Brasil e na Alemanha**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 2002.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; GUICHARD, Désirée F.; OLIVEIRA, Floriano José G. de (org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: 2006. p. 41-58.

LOPES, N. A. MUNIZ, R. M. Transporte público gratuito ou tarifa zero em Monte Carmelo/MG? **Gestão Pública: Práticas e Desafios**, Minas Gerais, v. 13, n. 1, p. 20-42, maio 2021.

LOPES, N. A. Realidade ou Utopia: Tarifa zero Em Viçosa/MG? **Revista Vértices**, Minas Gerais, vol. 19, n. 3, p. 111–138, dezembro 2017.

MAGALHÃES, T.; ARAGÃO, J.; YAMASHITA, Y. Definição de transporte: uma reflexão sobre a natureza do fenômeno e objeto da pesquisa e ensino em transportes. **TRANSPORTES**, Distrito Federal, v. 22, n. 3, p. 1-11, jan. 2014.

MARICATO, E. O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano. **IPEA: políticas sociais – acompanhamento e análise**, São Paulo, v. 12, p. 211-220, fev. 2006.

MARQUES, J. O ônibus é escolhido pelos passageiros por ser econômico, e metrô, por rapidez, diz pesquisa da Anfavea. **ANTP**, 2018. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/onibus-e-escolhido-pelos-passageiros-por-ser-economico-e-metro-pela-rapidez-diz-pesquisa-da-anfavea.html>. Acesso em: 23 de julho de 2022.

MATIAS, P. J. **Manual de Gestão Pública Contemporânea**. 4. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2012.

MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 27 ed. revista e atualizada. São Paulo: Melhoramentos, 2010.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **Apresentação**. 2013. Disponível em: <<http://saopaulo.mpl.org.br/apresentacao/>>. Acesso em: 19 jun. 2022.

NUNES, C. Quem sofre violência no transporte público no Brasil? **Cotidiano**. 2022. Disponível em: <https://almapreta.com/sessao/cotidiano/quem-sofre-violencia-no-transporte-publico-do-brasil#:~:text=Mulher%2C%20negra%2C%20estudante%2C%20com,no%20transporte%20p%C3%BAblico%20do%20Brasil>. Acesso em: 26 agosto de 2022.

PADILLO, A. R. *et al.* **Sistemas de transportes – introdução, conceitos e panorama:** Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil. Rio Grande do Sul: Lamot, 2020.

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

RAEDER, S. T. O Ciclo de Políticas: uma abordagem integradora dos modelos para análise de políticas públicas. **Perspectivas em Políticas Públicas**, Belo Horizonte, v. 7, n. 13, p. 121-146, jan./jun. 2014.

RIBEIRO, C. D. **Formação da agenda para o Transporte Público Gratuito: Uma análise do município de Maricá.** 2017. Trabalho de conclusão de curso (Administração Pública). Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, 2017.

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

RODRIGUE, J. P. *et. Al.* **The Geography of Transport Systems.** 4. ed. Nova Iorque: Routledge, 2017.

RODRIGUES, P. R. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

SANTOS, F. *et. al.* **Transporte Coletivo Urbano:** um estudo aplicado à sua valorização e geração de demanda. 2018. Trabalho de conclusão de curso (Especialização em gestão de negócios), Fundação Dom Cabral, Belo Horizonte, 2018.

SILVA, Gabriel Petry. **Percepção dos usuários sobre a qualidade dos transportes públicos no município de Florianópolis.** 2018. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Engenharia Civil) – Instituto Federal de Ciência, Educação e Tecnologia de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

SILVA, Marília do Nascimento. **O transporte público coletivo na produção do espaço:** experiências cotidianas de uma Mobilidade Periférica na Região Metropolitana de Recife. Orientador: Tomás de Albuquerque Lapa. 2018. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento urbano), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

SUBIRATS, J. **Análisis de políticas públicas y eficacia de la Administración.** 6. ed. Madrid: Ministerio para las administraciones publicas Madrid, 1989.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** 1. ed. São Paulo: Nobel, 1988.

SARAVIA, E; FERRAREZI, E. **Políticas Públicas: coletânea.** Brasília, DF. Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), 2006.

SCOLARI FILHO, E. R. Direito social ao transporte à tarifa zero. **Revista Jus Navigandi**, Teresina: 2014. Disponível em:

<<https://jus.com.br/artigos/31678/direito-social-ao-transporte-e-tarifa-zero>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

SCHAPPO, W. *et. al.* Transporte Hidroviário Brasileiro: um problema para o ensino de engenharia. **Academia Edu**, Rio de Janeiro, p. 1-9, 2008.

SECCHI, L. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SINGER, Paul. **Urbanização e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Autentica Editora, 2017.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006.

TAGORE, M.R.; SIKDAR, P.K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. **Word Conference on Transport Research**. Australia, v. 7, 1995.

VELOSO, A. Além de ser uma solução para o trânsito, a tarifa zero já é uma realidade em mais de 150 cidades. **Jacobin Brasil**, 2021. Disponível em: <<https://jacobin.com.br/2021/02/alem-de-ser-uma-solucao-para-o-transito-a-tarifa-zero-ja-e-uma-realidade-em-mais-de-150-cidades/>>. Acesso em: 29 de jun. 2022.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 14. ed. São Paulo: Editora: Atlas, 2013.

VERSIANI, I, *et. al.* Direito ao lazer e políticas urbanas: análise a partir do Estatuto da Cidade e inserção no Plano Diretor. **Confluências**, Minas Gerais, v.21, n. 1, p. 79-101, 2019.

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

**APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Declaro que aceito participar da pesquisa que tem como tema Transporte Público Gratuito: Análise do Município de Caucaia/CE, desenvolvida no âmbito do curso de Graduação em Secretariado Executivo da Universidade Federal do Ceará.

A participação na pesquisa consiste em conceder entrevista, de forma voluntária, à pesquisadora Viena Emilly Rocha Ferreira, em local e data previamente ajustados, permitindo a gravação da mesma.

Fui informado(a) pela pesquisadora que a pesquisa tem objetivo exclusivamente acadêmico e científico, podendo gerar publicações desta natureza.

Fui informado(a) pela pesquisadora também que tenho a liberdade de deixar de responder a qualquer pergunta, assim como recusar, a qualquer tempo, participar da pesquisa, interrompendo minha participação, temporária ou definitivamente.

Caucaia-CE, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

Nome do entrevistado:

.....

Atividade/Cargo/função:

.....

---

Entrevistado

---

Viena Emilly Rocha Ferreira

**APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE  
PÚBLICO TARIFA ZERO**

**1- Gênero**

Masculino  Feminino  Outro

**2- Idade \_\_\_\_\_**

**3- Qual seu estado civil?**

Solteiro(a)  Casado(a)  Divorciado(a)  Viúvo(a)

**4- Você trabalha?**

Sim  Não

**5- Qual ocupação atual?**

Trabalho de meio período  Trabalho período completo  Desempregado  Estudante  Aposentado

**6- Qual seu grau de escolaridade?**

Sem escolaridade  Fundamental Incompleto  Fundamental completo  Médio incompleto

Médio completo  Superior incompleto  Superior completo

**7- Você tem filhos?**

sim Quantos? \_\_\_\_\_

não

**8- Qual a faixa de renda da sua família?**

Menos de R\$ 1.000  R\$ 2.000 a R\$ 3.000  R\$ 3.000 R\$ 4.000

Entre 4.000 e R\$ 5.000  Mais de R\$ 5.000

**9- Antes da implantação da Tarifa zero, você já utilizava os ônibus municipais para realizar trajetos dentro do município?**

Sim  Não

**10- Se sim, quantos dias por semana? \_\_\_\_\_**

**11- Se sim, quantas vezes por dia? \_\_\_\_\_**

**12- Se não, como você realizava os trajetos dentro do município?**

De uber  A pé  De transporte particular  Outro

**13- Você utiliza o transporte público hoje?**

Sim  Não

**14- Quantos dias por semana?** \_\_\_\_\_

**15- Quantas vezes por dia?** \_\_\_\_\_

**16- Por quais razões você utilizava o Transporte Público antes da Tarifa zero?**

Trabalho  Estudo  Lazer  Outro \_\_\_\_\_

**17- Por quais razões você utiliza o Transporte Público hoje?**

Trabalho  Estudo  Lazer  Outro \_\_\_\_\_

**18- Para você, o transporte público melhorou ou piorou após a Tarifa zero?**

Melhorou  Piorou

**19- Se melhorou, o que ficou melhor?**

**20- Se piorou, o que ficou pior?**

**21- A economia do valor das passagens, teve impacto financeiro para você?**

Sim  Não

**22- Se sim, para qual área você destina o valor economizado?**

Educação  Lazer  Alimentação  Saúde  Outro Qual?

\_\_\_\_\_