



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
FACULDADE DE DIREITO

DAVI MACIEL MARTINS

**MOBILIDADE URBANA:** o problema do transporte público no Município de Belém do  
Pará

BELÉM  
2024

DAVI MACIEL MARTINS

**MOBILIDADE URBANA: o problema do transporte público no Município de Belém do  
Pará**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado como  
requisito parcial para a obtenção de grau de Bacharel em  
Direito, pela Universidade Federal do Pará.

Orientador: Luiz Alberto Gurjão Sampaio de Cavalcante  
Rocha

BELÉM  
2024

**DAVI MACIEL MARTINS**

**MOBILIDADE URBANA:** o problema do transporte público no Município de Belém do  
Pará

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado como  
requisito parcial para a obtenção de grau de Bacharel em  
Direito, pela Universidade Federal do Pará.

**APROVADA EM:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Luiz Alberto Gurjão Sampaio de Cavalcante Rocha  
Orientador – UFPA

---

Prof. Dr. Aleph Hassan Costa Amin  
Examinador Interno – UFPA

---

Msc. Miguel Gustavo Carvalho Brasil Cunha  
Examinador Interno – UFPA

## RESUMO

A mobilidade urbana é um problema em diversas cidades. Além disso, o estudo do sistema do transporte público coletivo pelo viés do direito, é uma forma de buscar propiciar o direito à cidade, principalmente à população mais vulnerável. Como esse é um estudo de análise da situação, foi necessário a utilização do método bibliográfico e estudo de caso. Com o intuito de entender a evolução das cidades e do modelo de locomoção rodoviário escolhida nas cidades brasileiras, principalmente na cidade de Belém do Pará. E apesar de possuir uma extensa e concreta legislação sobre o assunto, ainda não se observa o respeito completo, visto que o Plano Diretor de Belém é de 2008 e o Plano Diretor de Transporte Urbano é de 2001, ano da última pesquisa aprofundada do Estado sobre o tema. Por conta disso, é percebido um planejamento e uma gestão ultrapassada, acarretando em empresas inativadas por falta de recursos. Logo, há a necessidade de uma atualização de todo o sistema de transporte público coletivo, com o intuito de propiciar um serviço adequado para a sociedade e para as empresas prestadoras do serviço.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana. transporte público coletivo. direito à cidade. Belém.

## ABSTRACT

Urban mobility is a problem in many cities worldwide. In addition, the study of the public transport system through the lens of law is a way of seeking to provide the right to the city, especially for the most vulnerable population. This analytical study employs a literature review and a case study to investigate the evolution of cities and the road transportation model in Brazilian cities, focusing on Belém do Pará. Although the city has extensive and solid legislation on the subject, it is not yet fully respected, given that Belém's Master Plan dates from 2008 and the Urban Transportation Master Plan from 2001, the year of the last in-depth research on the subject. As a direct effect of this, outdated planning and management is evident, resulting in companies being shut down due to lack of resources. Hence, there is a need to update the public transportation system in order to provide an adequate service for society and service providers.

**Keywords:** urban mobility. public Transportation. right to the city. Belém.

### **LISTA DE ILUSTRAÇÃO**

Figura 1 – Itinerário de locomoção do Aeroporto de Guarulhos para o Autódromo de Interlagos pelo meio de transporte público coletivo rodoviário .....	14
Figura 2 – Itinerário de locomoção do Aeroporto de Guarulhos para o Autódromo de Interlagos pelo meio de transporte público coletivo ferroviário .....	15
Figura 3 – A evolução do transporte público coletivo da RMB .....	34
Figura 4 – Empresas de Transporte Público Coletivo de Belém desativadas entre 2000 e 2019 .....	36
Figura 5 – Transformação das Empresas de Transporte Público Coletivo de Belém .....	37

### **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Requisitos para um serviço adequado do transporte público .....	25
Tabela 2 – Configuração da Região Metropolitana de Belém .....	29
Tabela 3 – Empregos na RMB por atividades econômicas em 2022 .....	30
Tabela 4 – Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Belém .....	31
Tabela 5 – Número de veículos em Belém, nos meses de dezembro de cada ano .....	38
Tabela 6 – Números de ônibus que trafegam nos pontos do Mapa 2, no sentido centro da cidade .....	40

### **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 – Mapa das Estações de Metro e do CTPM de São Paulo .....	14
Mapa 2 – Região de Belém, com a Passagem Lomas Valentinas destacada pelo autor .....	40

### **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 – Receitas recebidas pelo transporte público coletivo nas cidades europeias .....	28
---------------------------------------------------------------------------------------------	----

## LISTA DE SIGLAS

- CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
- EBTU – Empresa Brasileira de Transporte Urbanos
- EMTU – Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos
- FDTU – Fundo de Desenvolvimento dos Transporte Urbanos
- FNDU – Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano
- GEIPOT – Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- MPL – Movimento Passe Livre
- NGTM – Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano
- ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- ONU – Organização das Nações Unidas
- PDTU – Plano Diretor de Transporte Urbano
- PL – Projeto de Lei
- RMB – Região Metropolitana de Belém
- RMSP – Região Metropolitana de São Paulo
- SEMOB-Belém – Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
- SPTRANS - Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana de São Paulo

## SUMÁRIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>09</b>
<b>2.</b>	<b>CONTEXTO HISTÓRICO DA MOBILIDADE URBANA DO BRASIL .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1.</b>	<b>O espaço urbano .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2.</b>	<b>A evolução da mobilidade urbana .....</b>	<b>16</b>
2.2.1.	Regime militar .....	16
2.2.2.	A redemocratização do Brasil .....	16
2.2.3.	Protestos e movimento sociais .....	18
2.2.3.1.	Movimento Passe Livre (MPL) .....	18
2.2.3.2.	As Jornadas de Junho .....	19
<b>3.</b>	<b>O TRANSPORTE COLETIVO .....</b>	<b>21</b>
<b>3.1.</b>	<b>Legislação brasileira .....</b>	<b>21</b>
3.1.1.	Constituição Federal de 1988 .....	21
3.1.2.	Lei Federal 10.257/2001 .....	21
3.1.3.	Lei Federal 12.587/2012 .....	22
<b>3.2.</b>	<b>Serviço Adequado .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3.</b>	<b>Política tarifária .....</b>	<b>25</b>
3.3.1.	Descontos e isenções tarifárias (gratuidades) .....	26
3.3.2.	Recursos extratarifários .....	27
3.3.2.1.	Subsídios públicos .....	28
<b>4.</b>	<b>REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM .....</b>	<b>29</b>
<b>4.1.</b>	<b>Plano Diretor de Transporte Urbano .....</b>	<b>31</b>
4.1.1.	Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano .....	33
<b>5.</b>	<b>Município de Belém .....</b>	<b>34</b>
<b>5.1.</b>	<b>Contexto histórico do transporte público .....</b>	<b>34</b>
<b>5.2.</b>	<b>Plano diretor .....</b>	<b>35</b>
<b>5.3.</b>	<b>As empresas de ônibus .....</b>	<b>36</b>
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>38</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>42</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A análise do direito é de extrema importância para os estudos de mobilidade urbana. Pois, dará os direcionamentos necessários para a confecção dos planejamentos da gestão urbana.

Dessa forma, a problemática da mobilidade urbana, não é exclusivamente brasileira e nem está separada dos outros problemas urbanos, como moradia e saneamento básico, por consequência, entende-se que estão interligados com o direito à cidade.

De acordo com David Harvey, (2014, p. 11), a primeira vez que se tem conhecimento deste termo ser abordado, foi no ano de 1967, na França. Por isso, acredita-se que sua criação se deu nesse momento, por intermédio de um ensaio chamado *Le droit à la ville*, de Henri Lefebvre.

Ao abordar esse tema, Lefebvre (2008) e Harvey (2014), entendem que existem vários tipos de cidades, cada uma com a sua nuance. Inclusive, a cidade de hoje, é o resultado das transformações estruturais, populacionais e entre outras que aconteceram desde a sua fundação.

Apesar de haver diversos tipos de cidades, também há elementos em comum entre todas as elas. Tal elemento, é denominado de tecido urbano, que por sua vez é definido como a junção das redes bancárias, comerciais, industriais, de residências e de espaços de lazer (LEFEBVRE, 2008, p. 17 e 18).

Como por exemplo, as cidades da América do Sul e da África, se encontram cercadas por favelas. Tais cidades, possuem em comum, um passado de países colonizados por países europeus, e tiveram seus recursos levados para a metrópole. Sendo, neste período colonial, as colônias, tinham suas forças de trabalho concentradas na área da mineração e da agricultura, logo era aonde a população se localizava (LEFEBVRE, 2008, p. 17 e 18).

Porém, quando esses países se tornaram independentes, foi verificado a necessidade de uma industrialização própria. Logo, procuram-se locais onde poderia haver a industrialização, e como o meio urbano possuía uma maior centralização do capital, foi entendido que seria mais confortável aos donos de capitais, que a população migrasse do campo para a cidade, e não o capital fazer o sentido inverso.

Devendo-se prestar atenção de que esse fenômeno migratório não é de exclusividade dos países que foram colônias. Mas sim que houve uma urbanização mundial (LEFEBVRE, 2008, p. 51).

A partir disso, houve a evolução do meio urbano, transformando-se em cidades, e trazendo o questionamento do que seria a cidade. De acordo com Iasi (2011, p. 101), não se

pode considerar a cidade apenas por seu meio físico, mas também deve se considerar as relações existentes, ou seja, a cidade é tudo aquilo que pode interferir na qualidade de vida dos cidadãos.

Segundo Maricato (2013, p. 46), “a cidade também não é apenas reprodução da força de trabalho. Ela é um produto ou, em outras palavras, também um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração, lucros e rendas”. Este é um pensamento com o viés mais capitalista, categorizando este espaço com o termo “um grande negócio”.

Com essa postura, verifica-se que há duas definições do que é a cidade, elas não são tão diferentes, são apenas duas perspectivas sobre o mesmo objeto. Não tendo nenhuma influência do que será considerado o direito à cidade, que consoante Harvey (2014, p. 28), “é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos”.

Este direito, engloba diversos outros que estão consolidados na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, de acordo com o *caput* do artigo 6º. Visto neste meio, o direito ao transporte, que juntamente com o artigo 5º, XV, que promulga do direito à locomoção. Confere, na Carta Magna a importância do tema deste trabalho, além de acarretar a caracterização formal do direito de ir e vir.

É óbvio, que este direito não é caracterizado apenas dentro da cidade, pois também há o deslocamento entre diversos lugares. Contudo, para fins deste trabalho, irá ser considerado apenas a mobilidade urbana, dentro do município de Belém, capital do Estado do Pará, onde encontra-se a sede administrativa do Governo do Estado.

Por conta disso, é inevitável, por sua importância, se observar uma concentração de renda e constatar sua influência nos municípios vizinhos. Por conseguinte, é impossível estudar apenas o município de Belém. Logo, deve-se levar em consideração sua zona de influência, conhecida como a Região Metropolitana de Belém (RMB).

Entretanto, mesmo que o objeto de estudo seja somente esse município, ele não está isento das regulações e acordos, de ordem, tanto internacional, quanto nacional. Levando isso em conta, é contemplado que a preocupação para se obter uma mobilidade urbana de qualidade não é problema unicamente de um país.

Visto que, este tema entrou na Agenda 2030 da ONU, que é um plano de transformação do mundo, buscando acarretar o desenvolvimento sustentável de todo o planeta. Este documento foi acordado em 2015, contando com a adesão de todos os 193 estados-membros da Organização das Nações Unidas (ONU). Ou seja, o Brasil como estado-membro também aderiu aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), o qual são 17, todos de suma importância para o avanço da humanidade e com suas metas únicas. (SILVA, 2018).

Logo, é necessário fazer a especificar o que é a ODS, e o quais são suas metas. É incontestável que as metas de diferentes Objetivos, possuem ligações entre si, por exemplo, a ODS 2 “acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável” (SILVA, 2018, p. 47), com a sua meta 2.1 “Até 2030, acabar com a fome e garantir o acesso de todas as pessoas, em particular os pobres e pessoas em situações vulneráveis, incluindo crianças, a alimentos seguros nutritivos e suficientes durante todo o ano” (SILVA, 2018, p. 51) está intimamente ligada à ODS 3 “assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades” (SILVA, 2018, p. 75), com a sua meta 3.1 “Até 2030, reduzir a taxa de mortalidade materna global para menos de 70 mortes por 100.000 nascidos vivos” (SILVA, 2018, p. 81). Notoriamente, a meta é o meio para que se possa chegar ao objetivo final.

Por isso, que a meta a ser considerada por esse estudo é a 11.2:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistema de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (SILVA, 2018, p. 274).

Esta meta é encontrada na ODS 11 “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (SILVA, 2018, p. 267). Ou seja, apesar de ter diversas cidades ao redor do mundo, diferentes entre si, há uma inquietação sobre a mobilidade urbana ao redor do mundo, principalmente quando entra no cerne de pessoas vulneráveis, que dependem exclusivamente do transporte público coletivo.

Em consonância com esse diploma mundial, o Brasil tem diversas leis ou como já visto anteriormente, ocasiões em que se encontra esse tema na Constituição Federal de 1988. Sendo mais importante destacar que, todos são anteriores à Agenda 2030.

Segundo Pires e Pires (2016, p. 09 e 10), desde a proclamação da última Carta Magna, houve diversos projetos de lei sobre esse tema, como os PLs nº 4.203 de 1989, nº 870 de 1991 e nº 694 de 1995 (este último pode ser considerado a base da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana). Apesar desses documentos terem sido de extrema importância para o avanço das discussões legislativas sobre a mobilidade urbana, só pode ser visto no debate, pois foram todos arquivados.

Em função disso, para fins deste estudo, serão utilizados somente os documentos brasileiros concretizados, que fazem parte do rol de leis, como o encontrado na Carta Constitucional de 1988, Título VII, Capítulo II “Da Política Urbana”, que é o parâmetro para

as Leis nº 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade) e nº 12.587 de 2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Ainda que, deve-se entender que essas leis são de caráter geral ao direito à cidade, não se limitando somente ao objeto de estudo e tema deste trabalho.

Não obstante, de acordo com Gutierrez (2016, p. 52), “efetivar o direito à mobilidade urbana é chegar a lugares ou capacitar pessoas a fazê-lo. E isso, em qualquer caso remete ao transporte”, como consequência, pode ser incluído que também remete ao transporte público coletivo.

## **2 CONTEXTO HISTÓRICO DA MOBILIDADE URBANA DO BRASIL**

É de se atentar, que para os intuitos deste trabalho, não é a mobilidade em si, mas si a mobilidade urbana. Que de acordo com o Relatório e Parecer Prévio sobre as Contas do Governo da República (2011, p. 409) é entendida como “articulação das políticas de transporte, de circulação e de acessibilidade com a política de desenvolvimento urbano”. Isto é, o deslocamento de tudo que há no urbano, isso inclui mercadoria e pessoas.

Todavia, este trabalho é focado no transporte público coletivo, que é destinado ao uso de indivíduos, e não de mercadorias. Logo, haverá um enfoque maior em compreender a locomoção destes, e por conta disso, entender como a cidade funciona e onde se pode melhorar.

Para que isso possa acontecer, não se pode olhar somente para o Município de Belém, pois ele está inserido em um contexto maior, que são as legislações do Estado do Pará e do Brasil. A partir disso, se observa a importância do meio que está inserido, e por isso, deve-se entender quais os fatores que foram importantes para o atual momento.

### **2.1 O espaço urbano**

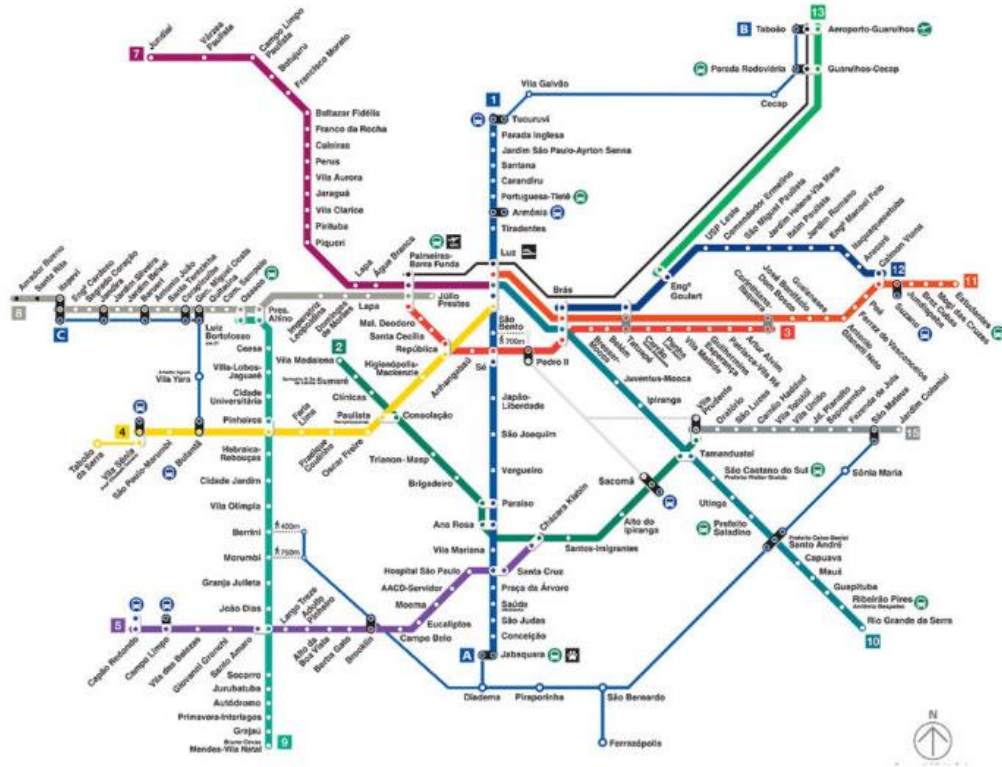
De acordo com Gomes e Galindo (2013, p. 28), o desenvolvimento começou com a industrialização do país, que acarretou a migração de diversas pessoas para esses locais onde existiam empregos. Logo, ao chegarem neste novo lugar, precisavam se deslocar entre a moradia e o seu emprego, fazendo com que a parte trabalhadora da população, em sua maior parte, dependesse exclusivamente dos meios de transportes coletivos. Além disso, observa-se um aumento da indústria automobilística.

Logo, o espaço urbano do Brasil, tornou-se conhecido por ter evoluído e desenvolvido, de maneira totalmente desenfreada, acelerada e sem nenhum planejamento. E por conta disso, é notável, principalmente nas maiores metrópoles do país, o processo de gentrificação (ASSUNÇÃO, ARAUJO, 2008, p. 71 e 72).

Esse novo inchaço populacional, e as novas áreas que foram ocupadas sem planejamento, precisavam de uma resposta rápida do poder público. Porém, o que se observou foi a eliminação do modelo ferroviário, para a implementação de um modelo rodoviário (FOCHESATO; RESCHILIAN, 2021, p. 03).

Isto é, é uma alteração de trem para ônibus, levando em questão apenas o transporte coletivo. Tal reforma, atualmente, pode ser considerada um retrocesso para a mobilidade urbana nacional, principalmente ao verificar a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a maior e mais populosa do país.

Mapa 1 – Estações e Linhas de Metrô e do CPTM de São Paulo, 2024.



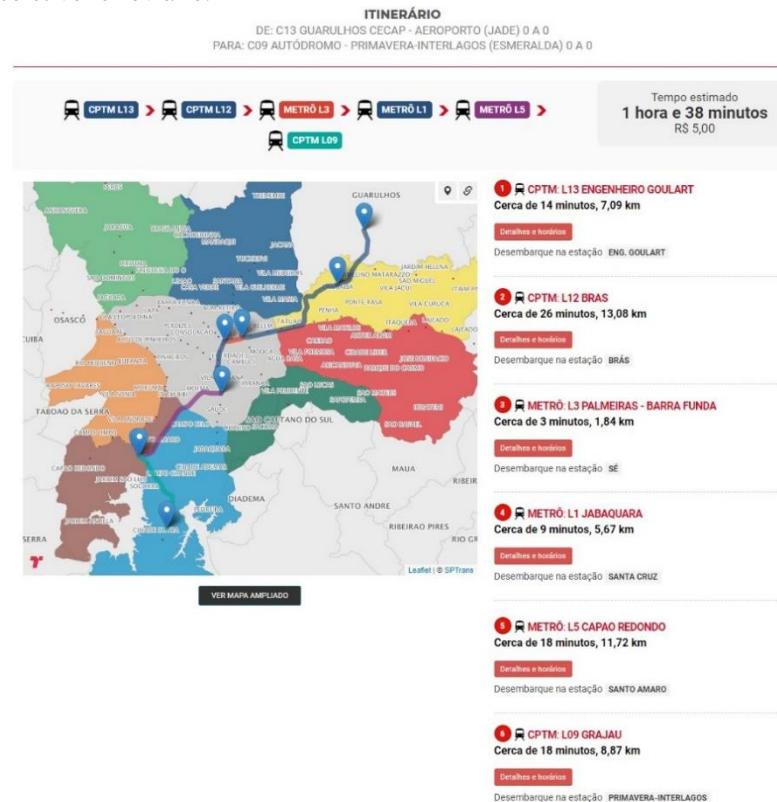
Fonte: <https://www.metrocptm.com.br/veja-o-mapa-de-estacoes-do-metro-e-cptm>

Figura 1 – Itinerário de locomoção do Aeroporto de Guarulhos para o Autódromo de Interlagos pelo meio de transporte público coletivo rodoviário.



Fonte: o site oficial da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana de São Paulo (SPTRANS): <https://www.sptrans.com.br/itinerarios/trajeto/traço>.

Figura 2 – Itinerário de locomoção do Aeroporto de Guarulhos para o Autódromo de Interlagos pelo meio de transporte público coletivo ferroviário.



Fonte: o site oficial da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana de São Paulo (SPTRANS): <https://www.sptrans.com.br/itinerarios/trajeto/trecho>.

O mapa 1 o tamanho da linha ferroviária e as estações onde se pode embarcar no transporte público coletivo, neste caso, no veículo trem.

Foram escolhidos para esse estudo, dois pontos importantes da RMSP, o Aeroporto de Guarulhos e o Autódromo de Interlagos, sendo utilizado para o levantamento de dados o site oficial da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana de São Paulo (SPTRANS).

Na figura 1, é visto o percurso feito pelo meio transporte público coletivo rodoviário, com o tempo estimado de quatro horas e cinquenta e oito minutos, percorrendo um pouco mais de quarenta e um quilômetros, com o gasto de oito reais e oitenta centavos.

Na figura 2, é observado quando se utiliza o meio transporte público coletivo ferroviário, com o tempo estimado de uma hora e trinta e oito minutos, percorrendo um pouco mais de quarenta e oito quilômetros, com o gasto de cinco reais.

Essa é uma simples pesquisa, com o intuito de comparar como a viagem entre dois pontos, em um local que tem os dois modelos de transporte público coletivo diferentes, e como ele influencia a população local. Por consequência, a conclusão da pesquisa é capaz de afirmar que o meio ferroviário, é menos custoso e mais rápido para a população em geral, mesmo, que tenha percorrido um caminho maior para chegar ao destino.

## **2.2 A evolução da mobilidade urbana**

Além de se entender um pouco da evolução do espaço urbano, também se tem que buscar o lado histórico. Para fins deste trabalho, não há necessidade de se atentar ao períodos mais antigos do país. Por esse motivo, a pesquisa se estendeu do período do Regime Militar à Redemocratização, ou seja, a partir do ano de 1964, até os dias atuais.

### **2.2.1 Regime militar**

Durante o período do Regime Militar no Brasil, de 1964 até 1985, foi visto um acelerado e desordenado processo de urbanização (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 28).

Em 1973, houve a primeira crise do petróleo, o momento em que se foi dada importância para o transporte coletivo, pois seria o meio de diminuir a dependência do petróleo. Com isso, de que no mesmo ano houve a elaboração do primeiro documento sobre o transporte urbano do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT). Somente, as manifestações populares que foram capazes de levar o transporte coletivo urbano para a agenda do governo federal. (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 28).

Por isso, o governo militar, promulgou a Lei nº 6.261 de 1975, criando o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), e o vinculando ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU) e a Empresa Brasileira de Transporte Urbanos (EBTU). Porém, o planejamento, financiamento e desenvolvimento do setor, acarretaria conflitos federativos, foi promovido a criação das Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos (EMTU). Por consequência, houve uma concentração empresarial, por causa da concessão de subsídios e financiamento renovou as frotas de veículos (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 28).

Por outro lado, este foi o período em que se pensaram diversas obras rodoviárias ao longo do país, algumas foram postas em ação somente anos depois (FOCHESATO; RESCHILIAN, 2021, p. 04). Por fim, neste momento período do Brasil, o principal ponto dos protestos populares, era a tarifa paga pela população, que foi transferida da esfera nacional para a esfera municipal. Com as manifestações sendo apaziguadas somente com a criação do Vale Transporte em 1985 (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 29).

### **2.2.2 A redemocratização do Brasil**

Com a redemocratização do Brasil, a partir de 1985, e a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, experimentou-se uma descentralização das políticas pública, com

os municípios ficando com a competência exclusiva sobre a organização e a prestação do serviço do transporte coletivo (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 29).

Durante este período o país entra na fase do neoliberalismo, diminuindo o tamanho do Estado, vendendo ou extinguindo várias empresas públicas. Com isso, em 1990, a EBTU é extinta, repassando sua competência aos Estados, com isso, eles que são os responsáveis para definir as regiões metropolitanas. (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 29).

Simultaneamente:

são adotados modelos alternativos de prestação e remuneração dos serviços de transporte coletivo (caso do município de São Paulo), fortalecidas ou criadas empresas estatais de transporte coletivo (caso das prefeituras do ABC paulista) ou realizadas intervenções públicas em empresas privadas (caso de Porto Alegre). Destaca-se o modelo de “municipalização”, que veio a ser adotado em São Paulo e Santo André, no qual a receita auferida pelas tarifas é arrecada pelo poder público e as empresas remuneradas com base no serviço prestado medido pelo número de quilômetros ofertados (e não pelas tarifas arrecadadas dos usuários). Com isso, pôde o poder público municipal assumir o controle sobre os prestadores privados.” (GOMIDE, GALINDO; 2013, p. 29 e 30).

Da mesma forma, o avanço brasileiro no modelo rodoviário continuou neste período, e continua até os dias atuais. Um exemplo disso, são as obras do anel viário de São José dos Campos, que iniciou em 1992, sendo hoje em dia considerado um cartão postal da cidade (FOCHESATO; RESCHILIAN, 2021, p. 04)

De acordo com Araújo e Assunção, que estudaram o Conjunto Cidade Praia, do Município de Natal, no Rio Grande do Norte:

Segundo a pesquisa realizada na localidade constatamos que grande parte da população precisa se deslocar para realizar as atividades inerentes à vida urbana, tendo como principal meio de transporte o ônibus coletivo. Que nem todas as viagens desejadas podem ser realizadas, e as que podem muitas vezes não são satisfatórias, devido aos custos, qualidade, tempo de deslocamento e conforto. Que o transporte muitas vezes é ineficiente, ocasionando a perda de compromissos, devido a atrasos, engarrafamentos e ônibus velhos que quebram antes de chegar aos destinos. A partir das informações adquiridas ao longo deste estudo verificamos que o problema pode ser atenuado a partir da implantação de um sistema de avaliação de serviços, a qual incluía a avaliação dos usuários e a realização de licitação competitiva pelo critério da menor tarifa e maior qualidade, entre outras medidas. Enfim, verificamos que em locais onde o sistema de transporte público é precário, a população não usufrui das mesmas oportunidades das pessoas residentes em áreas mais privilegiadas, configurando um obstáculo ao uso dos espaços da cidade, ao direito de ir e vir, e ao exercício pleno a condição de cidadão (2008, p. 72).

Nesta pesquisa, é importante notar o tópico sobre a implementação de um sistema de avaliação de serviços, para ser utilizado na atenuação dos problemas existentes, neste caso, nos transportes públicos coletivos, e por conseguinte, na mobilidade urbana.

Este problema, não é visto somente em uma parcela de um município, mas também, segundo com Maricato (2013, p. 57), pode ser visto em São Paulo:

Condição dos transportes que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte de seus moradores. E embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos –, é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade.

O tempo médio das viagens em São Paulo era de 2 horas e 42 minutos em 2007. Para um terço da população, esse tempo é de mais três de horas, ou seja, uma parte da vida se passa nos transportes, seja ele um carro de luxo ou num ônibus ou trem superlotado – o que é mais comum.

A desoneração dos automóveis somada à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carro nas cidades.

Detecta-se neste momento, que a quantidade populacional é um grande problema para fazer um sistema de mobilidade urbana agradável a todos. Porém, não se tem uma tentativa real para a circulação do transporte coletivo, uma vez que se encontra prioridade, por meio de subsídios e investimentos em obras rodoviárias, para a circulação de transportes individuais.

### 2.2.3 Protestos e movimento sociais

No decorrer da história do país, houve diversos protestos em busca de melhorias e modificações do sistema de mobilidade urbana. Por outro lado, também existem movimentos sociais organizados em busca de direitos. Para fins deste estudo, os mais importantes, o protesto de 2013, conhecido como as Jornadas de Junho, e o Movimento Passe Livre (MPL).

#### 2.2.3.1 Movimento Passe Livre (MPL)

O MPL é, segundo seu site, (<https://www.mpl.org.br/>. Acesso em: 07 ago. 2024), “um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada”.

Neste mesmo sentido, Peschanski (2013, p. 147, 148 e 149):

O MPL colocou na pauta da discussão política a proposta da tarifa zero, isto é, do transporte público gratuito.

Essa proposta tem um forte componente utópico. A bandeira do transporte público gratuito integra, por sinal, a agenda de transformação ecossocialista. No contexto do aquecimento global, correlacionado ao uso excessivo de combustíveis poluentes, faz parte da solução à crise ecológica e torna-se símbolo de uma alternativa à sociedade burguesa, na qual o carro individual se coloca como uma mercadoria-fetiche, um elemento de prestígio, o centro da vida. A proposta reúne então os valores desejáveis a uma alternativa social ao capitalismo: sustentabilidade, solidariedade, eficiência, democracia e comunidade.

No entanto, a criação de um sistema de transporte público gratuito não é viável apenas numa configuração social futura, hipotética – é em princípio funcional ao capitalismo realmente existente. O caráter realista (ou, mais especificamente, utópico-realista) da

proposta é provavelmente importante para entender o apelo e a difusão dos protestos, pois combina o diagnóstico da irracionalidade da sociedade dependente de automóveis individuais e uma alternativa possível nos parâmetros estabelecidos pela própria economia convencional.

A tarifa zero se justifica, nesses termos econômicos, se o preço total dos impactos sociais positivos for tomado como a base para o pagamento público das tarifas de cada usuário. Dentro os impactos positivos está a drástica diminuição dos custos sociais relacionados à população e ao trânsito quando o meio de transporte principal é o automóvel individual.

Esta luta do MPL, realmente, até o momento, é de difícil aplicação na prática em qualquer cidade do Brasil. Principalmente, quando já visto anteriormente, “alega-se uma planilha de custos” (IASI, 2013, p. 111). Mesmo que de acordo com Peschanski (2013, p. 151 e 152):

Os usuários de transporte público beneficiam toda a sociedade, pois mantêm baixos os custos sociais relacionados ao transporte (poluição, trânsito). Beneficiam até mesmo as pessoas que não usam o transporte público. Cobrar tarifas pelo uso do transporte público é, então, uma injustiça econômica: por mais que o serviço beneficie a todos, só uma parcela dos beneficiados paga por ela. De certo modo, cobrar pelo transporte público se torna uma exploração dos usuários pelos não usuários. Os gastos do sistema de transporte coletivo deveriam ser partilhados pelos beneficiados, ou seja, divididos entre todos os cidadãos.

A gratuidade do transporte público pode ser defendida por dois outros aspectos econômicos. Por um lado, cobranças de tarifas envolvem custos de operação e fiscalização, ao passo que um sistema de transporte público gratuito os elimina. Por outro lado, a gratuidade funciona como um incentivo aos cidadãos para que usem meios públicos de locomoção, aumentando os benefícios sociais.

Conforme visto, o molde hipotético deste autor, com a gratuidade do transporte público, terá mais benefícios sociais, sendo um fomento para aumentar a quantidade de usuários do sistema

Consequentemente, pode retornar ao pensamento de Harvey (2014, p. 28 e 29):

“mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização [...] essa dramática urbanização está contribuindo para o bem estar humano?”

Seria o momento em que se pensaria mais no coletivo do que no individual, e diminuindo dessa forma o processo de gentrificação.

#### 2.2.3.2 As Jornadas de Junho

Em 2013, mais especificamente em 06 (seis) de junho, começou uma onda de protestos por todo o país, que posteriormente ficaria conhecida como as Jornadas de Junho. Período em que se houve vários protestos de norte a sul do país, com muitas reivindicações. Porém, o

estopim desses protestos foi que em São Paulo, iria haver o aumento da tarifa do transporte público de R\$ 3,00 (três reais) para R\$ 3,20 (três reais e vinte centavos) (DOMINGUES, 2021).

Naquela noite, houve a interrupção do tráfego em uma avenida da cidade, por conta da queima de uma catraca de papelão, organizada pelo Movimento Passe Livre (MPL). Posteriormente a esse acontecimento, que foi duramente reprimido pelas forças policiais, outras cidades como Belo Horizonte, Brasília e Belém, observou-se a população ocupando a rua, entendendo que a manifestação não era apenas por R\$ 0,20 (vinte centavos). Este valor, foi apenas um valor simbólico, a gota d'água (DOMINGUES, 2021).

Dessa forma, houve diversas ramificações advindas dessa mobilização, mas para fins desse trabalho, será focado apenas a mobilidade urbana. Em consequência, de acordo com IASI (2013, p. 111):

Nas atuais mobilizações brasileiras, tal movimento se apresentou de forma didática. Quanto um movimento se articula para lutar contra o aumento das passagens, depara com a arrogante resposta da ordem: não é possível baixá-lo. Alegando uma planilha de custos impactada pela inflação, a série do real se solda no discurso ideológico da seguinte maneira: o sistema de transporte, custeado entre empresários, poder público e usuários, foi fundado num pacto de classes que espera oferecer serviços por meio de parcerias com o capital e que entregou a exploração do setor a empresas privadas. Essas empresas privadas financiam campanhas e depois cobram do poder público que mantenha as condições de sua lucratividade como condição para manter a oferta do serviço. Logo, as passagens têm de aumentar, é a vida, é o possível.

Constata-se, uma passagem muito importante é a existência de uma planilha que custos, que seria impactada pela inflação, e por isso, os preços das passagens devem aumentar.

### **3 O TRANSPORTE COLETIVO**

Neste tópico, é o momento de definir e discorrer sobre o transporte público coletivo, pelas legislações e literaturas existentes no Brasil. Com o intuito de determinar também, como são em outros países e como eles lidam com a problemática do serviço adequado e eficiente, além da política tarifária existente.

#### **3.1 Legislação brasileira**

As leis da União, como a Constituição, devem servir de bases para que os municípios possam cumprir seus papéis, por meio dos planejamentos.

##### **3.1.1 Constituição Federal de 1988**

A Constituição da República Federativa do Brasil promulgada em 1988, foi o resultado de várias lutas sociais que ocorreram no período anterior, como já visto anteriormente. Porém, em nenhum momento ela trata especificamente sobre a mobilidade urbana e o transporte público coletivo e como ele deve ser feito, é visto apenas, ordenações gerais sobre o assunto.

Como por exemplo, visto no art. 6, caracterizando o transporte como um direito social. Por outro lado, a União, possui a competência de instituir as diretrizes para a mobilidade urbana e os transportes (art. 21, XX), tendo privativamente que legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes e o seu trânsito (art. 22, IX e XI). Contudo, compete ao Município a organização e prestação dos serviços públicos locais, como os de transporte coletivo (art. 30, V) (BRASIL, 1988).

##### **3.1.2 Lei Federal 10.257/2001**

A Lei Federal 10.257/2001, é conhecida como o Estatuto da Cidade, responsável por organizar e implementar na política urbana, o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, por meio da oferta de equipamentos, transporte e serviços públicos, de acordo com as características locais (BRASIL,2001).

Além disso, determina a competência à União para instituir diretrizes quanto o transporte e a mobilidade urbana. Por outro lado, também é promulgado a obrigatoriedade da elaboração de um plano de transporte urbano integrado, juntamente com o plano diretor ou compatível com ele (BRASIL,2001).

Esta lei, foi a primeira vez que se entrou um pouco mais aprofundado no quesito de mobilidade urbana e transporte coletivo, porém, ainda havia muito a se desenvolver.

### 3.1.3 Lei Federal 12.587/2012

Pois, somente em 2012, com a promulgação da Lei 12.587/2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, viu-se um real aparato legislativo tanto para a mobilidade urbana, quanto para o transporte coletivo.

Esta lei, segundo o art. 2º, “tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade”. Ademais, traz diversas definições, como o conceito de transporte público coletivo, no art. 4º, IV, “serviço público de transporte de passageiro acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2012).

Por consequência, essa regulamentação trouxe um grande mecanismo à mobilidade urbana, por conta da instituição de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, e consequentemente ao transporte coletivo, que é o foco deste trabalho.

Ademais, essa legislação pode ser considerada de extrema importância para o desenvolvimento e sistematização dessa temática do direito à cidade. Pois, é visto neste momento, a decretação dos diversos fundamentos (art. 5º), diretrizes (art.6º) e objetivos (art. 7º) a serem seguidos para uma real efetivação (BRASIL, 2012).

Além disto, com o foco mais importante deste trabalho, o transporte coletivo, também se observa a publicação da política tarifária dos transportes públicos (art.8º), que a sua contratação deve ser feita por licitação (art. 10º) e o regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço (art. 9º) (BRASIL,2012).

Por fim, testemunha-se a proclamação de como deve ser feito o Plano de Mobilidade Urbana, o que deve ser contemplado (art. 24), dividindo as competências entre os entes federativos (arts. 22 e 23). Por conta do foco deste trabalho que é Belém do Pará, ou seja, um município, verifica-se quais as atribuições dos municípios (art. 18) e como deve ser feito o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade urbana (art. 21) (BRASIL, 2012).

## 3.2 Serviço adequado

O conceito de serviço adequado, é visto na Lei 8.987/1995, conhecida como a Lei de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos, art. 6º: “§1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”.

Segundo o art. 21, da Lei 12.587/2012:

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I – a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II – a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanente dos objetivos estabelecidos; e
- IV – a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Ou seja, deve-se ter claramente os objetivos, a identificação financeira, os métodos de monitoramento e avaliação e as definições de metas. Neste momento, tem-se que entender que segundo um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 5º): “IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano”. Logo, existe o questionamento de como se pode fazer uma avaliação sistemática e concisa das metas objetivas que o município planeja alcançar.

Incontestavelmente, o regulamento é geral, mas já pode ter uma ideia do que pode buscar no meio da mobilidade urbana, e mais especificamente do transporte coletivo. De acordo com Gomide, Leite e Rebelo (2006, p. 08):

No caso dos serviços de transporte público, tais condições podem ser entendidas da seguinte maneira:

- A regularidade e continuidade significam que o serviço deve ser prestado sem interrupção – salvo em situações de emergência ou após prévio aviso por razões de ordem técnica ou inadimplência do usuário.
- A atualidade compreende que o serviço deve ser prestado dentro da modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações, bem como buscar continuamente a sua melhor e expansão.
- A generalidade denota que os serviços devem estar disponíveis ao maior número possível de usuários.
- A cortesia impõe a necessidade do tratamento respeitoso ao usuário.
- A segurança compreende a prestação dos serviços isenta de riscos para usuários e terceiros.
- A eficiência pode ser entendida no seu sentido econômico, ou seja, que os serviços devem ser operados com o melhor uso possível dos recursos disponíveis, dada a tecnologia em curso, e sob menor custo unitário de operação, mantendo a sua qualidade, *i.e.*, que satisfaça as necessidades dos usuários.
- Por fim, as tarifas devem ser compatíveis com a renda do usuário, ou seja, serem módicas e baratas.

Agora colocando em termos práticos e exemplificativos. A regularidade e continuidade, quer dizer que os meios de transporte coletivos devem sair do ponto inicial no mesmo horário, e fazer a rota inteira. Porém, obviamente entende-se as alterações por conta de causas externas, ou do trânsito ter alguma interrupção, como protestos.

Por outro lado, a atualidade deve ser compreendida também como a manutenção dos veículos, que devem ser feitas sempre preventivamente, buscando não deixar que fique tão defasado. Conseqüentemente, essa manutenção preventiva dos equipamentos e das instalações, trazem o quesito da segurança aos usuários e a terceiros, pois assim, se diminui os riscos de acidentes e incidentes mecânicos, como cair uma porta, ou então o ônibus parar de funcionar.

Obviamente, como é um serviço público e coletivo, tem que se entender a generalidade, com o veículo percorrendo um caminho que seja utilizado pelo maior número de usuários.

Todos os pontos são de grande importância, mas este pode ser confundido, por se achar que o tratamento respeitoso deve ser apenas do responsável pela condução do veículo. Porém, entende-se que o tratamento respeitoso também deve ser feito desde o estudo para a colocação ou retirada das linhas de ônibus, como também dos responsáveis por manter a qualidade do sistema de transporte coletivo.

Devendo-se lembrar que possui ramificações em todos os outros pontos a serem discutidos, é o valor cobrado, ou seja, a tarifa e como esse valor é eficiente para manter o sistema funcionando. Obviamente, se observa a importância deste ponto, pois as tarifas deve ser um valor que o usuário consiga pagar, sem comprometer sua renda geral, mas também tem que ser o suficiente para manter o funcionamento do sistema, e também para que possa investir em melhorias.

Em contrapartida, também pode ser utilizado exemplos de cidades e regiões metropolitanas ao redor do mundo. Com o propósito de verificar como é o modelo sistemático do transporte público coletivo desses territórios, e qual a sua importância para a mobilidade urbana do local.

Evidentemente, por se tratar de realidades diferentes, também entenderá o serviço adequado de outra maneira, por exemplo, encontra-se apenas 4 (quatro) pontos principais, ao invés de 8 (oito), sendo eles “acessível financeiramente, disponível, acessível fisicamente e aceitável” (DEPARTMENT FOR TRANSPORT, UK, 2003 apud GOMIDE; LEITE; REBELO, 2006, p.8).

Ao fazer uma comparação com a literatura brasileira, os pontos mais importantes são conexos, pode-se colocar o acessível financeiramente juntamente com as tarifas serem compatíveis com a renda do usuário. Além disso, o disponível é coadunável com os pontos generalidade, regularidade e continuidade. Por outro lado, o acessível fisicamente é adaptável a segurança e atualidade. Por fim, o aceitável é conciliável com a cortesia e eficiência.

Destarte, as literaturas não são tão diferentes entre si, com a diferenciação ficando apenas nas nomenclaturas, e por isso a tabela 1 é de extrema importância.

Tabela 1 – Requisitos para um serviço adequado do transporte público

Atributos	Dimensões
Capacidade de pagamento ( <i>Affordability</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gasto mensal com os serviços/renda do usuário</li> <li>• Preço da tarifa</li> <li>• Existência de auxílios para transporte – <i>e.g.</i>, vale-transporte – ou de subsídios às tarifas</li> </ul>
Disponibilidade ( <i>Availability</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Custo oportunidade</i> da utilização do serviço</li> <li>• Linhas de interesse dos usuários <i>vs.</i> serviços disponíveis</li> <li>• Tempo de espera (frequência de atendimento)</li> <li>• Tempo de viagem</li> <li>• Confiabilidade</li> <li>• Regularidade</li> </ul>
Acessibilidade ( <i>Accessibility</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de serviços noturnos e nos fins de semana</li> <li>• Distância de caminhada até o ponto, terminal ou estação</li> <li>• Disponibilidade de informações</li> <li>• Vias de acesso para permitir a entrada dos veículos dentro do bairro ou comunidade</li> <li>• Ambiente (assaltos e violência no local)</li> <li>• Veículos e paradas adaptadas às necessidades dos segmentos em desvantagem social – <i>e.g.</i>, deficientes físicos</li> </ul>
Aceitação ( <i>Acceptability</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segurança dentro do veículo</li> <li>• Comportamento do pessoal de bordo (cobradores e motoristas)</li> <li>• Condições das paradas e abrigos</li> <li>• Limpeza e conservação dos veículos</li> <li>• Atualidade e manutenção dos equipamentos</li> <li>• Conforto e lotação</li> </ul>

Fonte: GOMIDE, Alexandre de Ávila; LEITE, Sabina Kauark; REBELO, Jorge. **Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado**. Texto para Discussão n° 1.209. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2006, p 9.

A partir desta tabela, pode-se estudar o transporte público por meio de diversos pontos de vistas, além de conseguir produzir questionários para avaliar o sistema de mobilidade urbana.

### 3.3 Política tarifária

A política tarifária do transporte público coletivo no Brasil é definida pelos artigos 8º e 9º, da Lei 12.587/2012. Logo, a arrecadação tarifária, é quase a única fonte de custear os serviços de transporte público (CARVALHO, 2016, p. 07). Todavia, se a tarifa fosse utilizada exclusivamente para custear este sistema, teria que levar em conta exatamente a quantidade de pessoas que utilizam o serviço e quanto é custo total dele. Lembrando, que o custo desse sistema, deve-se considerar a manutenção do veículo, o combustível necessário para se movimentar e o pagamento dos funcionários.

Contudo, o que se observa é que os entes federativos, principalmente o município, por ter a competência de fixar a tarifa paga pelo usuário, limita-se apenas a esse poder. Consequentemente, segundo Carvalho (2016, p. 07):

Os mecanismos atuais de fixação da tarifa do transporte público estão levando os sistemas de transporte público a um ciclo vicioso, em função dos frequentes aumentos tarifários e consequente perda de competitividade e demanda para o transporte individual. Essa perda de demanda retroalimenta esse ciclo.

Ou seja, se o transporte individual aumenta, e a procura pelo transporte coletivo diminui, fazendo com que menos pessoas o utilizem, leva a um espiral de aumento da tarifa. Além disso, se for levar em conta o aumento da inflação, dos preços dos insumos, como gasolina e as peças necessárias para a manutenção de veículo, faz com que apenas diminua a receita, e aumente o preço da tarifa.

Dessa forma, se tem a fonte de renda de um sistema inteiro, que é de suma importância para toda a população. Este fato, de suma importância se dá pelo motivo de que um transporte coletivo urbano de qualidade, não deve ser de interesse somente dos usuários, mas sim da população em geral. Visto que:

- Objetivos sociais: relacionados às questões de equidade, como redistribuição da renda e melhoria das oportunidades para os grupos menos favorecidos.
- Objetivos ambientais e desenvolvimento urbano: ligados ao desestímulo aos movimentos em áreas de risco ambiental ou de proteção ao patrimônio histórico e cultural; à redução do congestionamento de tráfego e dos acidentes; à redução da poluição sonora e do ar; o desestímulo ao espraiamento urbano e ocupação de áreas distantes ou o estímulo ao adensamento urbano em áreas específicas, entre outros.
- Objetivos econômico-financeiros: referem-se à cobertura dos custos dos sistemas; ao estímulo ao uso mais intenso da capacidade instalada e à economia de escala.
- Objetivos operacionais: voltados para a facilidade de arrecadação e controle da receita; aquisição e cancelamento de créditos; a redução da evasão de receitas e de fraudes; e o incentivo à melhoria do desempenho operacional da rede de transporte. (CARVALHO, 2016, p. 10 e 11).

Com isso, consequentemente com a melhoria da rede de transporte coletivo, também irá haver uma melhoria, não somente no setor de mobilidade urbana. Mas, também, irá ter diminuição da poluição, tanto sonora, quanto do ar e a redução do tráfego e de acidentes. Porém, talvez o mais importante seja a consolidação do Direito à Cidade da população mais afastada, tanto geograficamente, quanto financeiramente.

### 3.3.1 Descontos e isenções tarifárias (gratuidades)

Por outro lado, existem pessoas, por conta de sua idade ou profissão que são isentas ao pagamento das tarifas. Isto é, são concessões especiais a determinados grupos de usuários. (CARVALHO, 2016, p. 22).

Uma dessas concessões, é assegurada na Constituição Federal de 1988, em que os maiores de 65 anos possuem a isenção total no pagamento de tarifas no transporte público coletivo.

Ademais, cada sistema pode legislar quanto a descontos e isenções entre outros grupos, como o exemplo da meia passagem para estudantes ou então a isenção total deste grupo. Lembrando que, por conta dessas isenções e descontos tarifários que existe a diferença entre o preço pago pela tarifa e a remuneração existente. (CARVALHO, 2016, p. 22).

Esse fato, é muito fácil de ser identificado, por exemplo, se entrarem duas pessoas no transporte coletivo, e uma pagar a tarifa e a outra não, por conta de uma isenção. O valor da remuneração à empresa de transporte coletivo, será a metade do valor da tarifa.

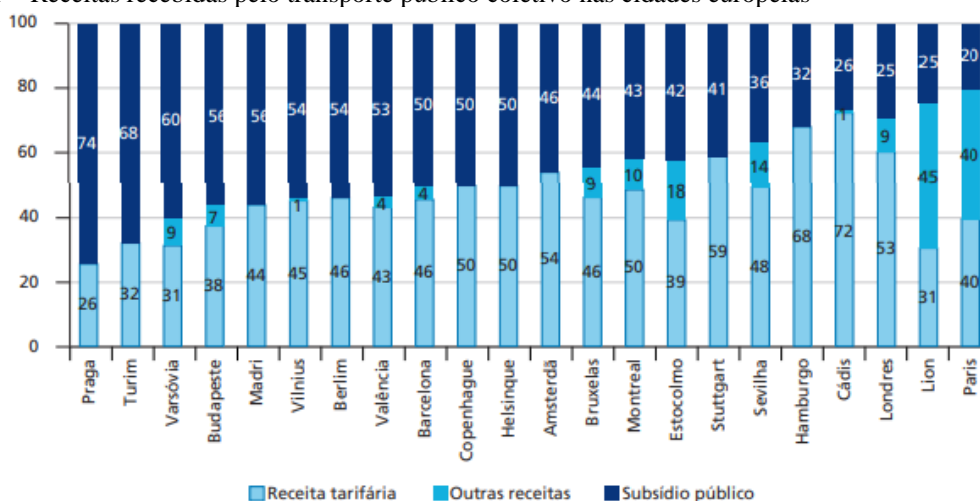
Porém, estes grupos que são contemplados pela isenção ou desconto, também utilizam o meio de transporte como os que pagam o valor integral da tarifa.

Logo, precisa-se de um sistema de compensação, para que as viagens não sejam completamente compensadas somente pelos usuários pagantes. Dessa forma, tem-se que procurar fontes extratarifárias.

### 3.3.2 Recursos extratarifários

Na contramão do resto do mundo, no Brasil, não se observa o repasse do governo para a manutenção da tarifa. Em que, nos países europeus e na América do Norte, se observa este repasse com o intuito de conter o ciclo vicioso de aumento tarifário desenfreado, e que trará consequências ruins tanto as empresas de transporte coletivo, tanto aos usuários. Somente em São Paulo, é visto que as operações de transportes são financiadas, um pouco superior a 20% do custo total. Porém, ainda muito distantes de locais pelo mundo. (CARVALHO, 2016, p. 24-25).

Gráfico 1 – Receitas recebidas pelo transporte público coletivo nas cidades europeias



Fonte: CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil. Texto para Discussão nº 2.192. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016, p 24.

### 3.3.2.1 Subsídios públicos

Os subsídios públicos são formas de transferência de recursos, financeiro ou não, feitos pelos diversos níveis de Estado utilizado para manter o funcionamento adequado e eficiente, neste caso, do transporte público (CARVALHO, 2016, p. 24).

Observa-se que este incentivo pode ser dado direto as empresas responsáveis por manter o funcionamento do serviço. Podendo ser por meio de isenções fiscais, como por exemplo, no combustível, nas peças e serviços de manutenção. Como também, o repasse financeiro diretamente a elas (CARVALHO, 2016, p. 25).

De outro modo, também pode ser repassado ao usuário, como por exemplo, isenção de pagamento aos desempregados. Dessa forma, seria uma maneira de que esse grupo vulnerável socioeconomicamente, tenha assegurado sua mobilidade. (CARVALHO, 2016, p. 25).

Além disso, um jeito de assegurar, por exemplo, que todos possam exercer seu dever de cidadão, fazer com que em dias de eleição, não seja cobrado tarifa nesses dias. Ou então, para os estudantes que irão prestar o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM).

Tem-se que atentar ao fato de que o subsídio público repassado diretamente ao usuário, não se por intermédio de um aporte financeiro, mas sim pela isenção no pagamento.

#### 4 REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

No período anterior a Constituição de 1988, o Governo Federal que promulgava as Regiões Metropolitanas, por meio de Lei Complementar. Por esse motivo, a criação da Região Metropolitana de Belém, ocorre na Lei Complementar Federal nº 14/1973, que também estabeleceu outras, ao longo do país (SOARESa, 2017, p. 47 e 48).

Art. 1º Ficam estabelecidas, na forma do art. 164 da Constituição, as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

[...]

§ 7º A região metropolitana de Belém constitui-se dos Municípios de: Belém e Ananindeua. (BRASIL, 1973).

Posteriormente, em por conta do art. 25, § 3º, vira competência exclusiva dos Estados Federados (BRASIL, 1988). Dessa forma, em 1995, foi sancionada a Lei Complementar nº 027/1995 do Estado do Pará, instituindo a RMB com os municípios de Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides (PARÁ, 1995). Posteriormente, houve a alteração com a Lei Complementar nº 072/2010, incluindo os municípios de Santa Bárbara do Pará e Santa Izabel do Pará (PARÁ, 2010). Além disso, um ano depois, por meio da Lei Complementar nº 076/2011 integrando o município de Castanhal (PARÁ, 2011). E por fim, a última alteração legislativa neste sentido, foi a Lei Complementar nº 163/2023, englobando o município de Barcarena (PARÁ, 2023). Por consequência, atualmente, a RMB possui oito municípios.

Tabela 2 – Configuração da Região Metropolitana de Belém.

<b>Município</b>	<b>População</b>	<b>Área (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Densidade (hab/km<sup>2</sup>)</b>
<b>Ananindeua</b>	478.778	190,581	2.512,20
<b>Barcarena</b>	126.650	1.310,338	96,65
<b>Belém</b>	1.303.403	1.509,466	1.230,25
<b>Benevides</b>	63.567	187,826	338,44
<b>Castanhal</b>	192.256	1.209,300	186,78
<b>Marituba</b>	111.785	103,214	1.083,04
<b>Santa Barbara</b>	21.087	278,154	75,81
<b>Santa Izabel</b>	73.019	717,662	101,75

Fonte: IBGE, 2022. Elaborado pelo autor.

A partir da tabela 2, observa-se que a mais de 50% da população da RMB, está domiciliada no seu polo, que é Belém. Porém, o município de Ananindeua é mais denso.

Tabela 3 – Empregos na RMB por atividades econômicas em 2022.

MUNICÍPIOS	ANANINDEUA	BARCARENA	BELEM	BENEVIDES	CASTANHAL	MARITUBA	SANTA BARBARA DO PARA	SANTA IZABEL DO PARA	Total
Extrativa mineral	0	300	55	0	0	0	49	0	404
Indústria de transformação	7.052	6.402	14.028	3.759	8.465	1.734	443	1.835	43.718
Serviços industriais de utilidade pública	535	122	4.568	20	182	199	0	29	5.655
Construção Civil	5.463	7.303	15.580	771	1.021	850	24	149	31.161
Comércio	21.772	3.521	69.903	3.801	11.503	3.584	212	2.816	117.112
Serviços	34.976	7.967	189.484	2.225	10.315	7.631	211	1.254	254.063
Administração Pública	5.513	6.333	134.773	1.048	4.530	1.061	1.299	1.019	155.576
Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	2.215	218	891	482	991	7	134	3.609	8.547
Total	77.526	32.166	429.282	12.106	37.007	15.066	2.372	10.711	616.236

Fonte: RAIS/TEM.2022 (elaborado pelo autor).

Por outro lado, na tabela 3, é de se notar que a maior parte dos empregos formais estão localizados na capital do Estado. E a segunda cidade com maior número, é a cidade vizinha, ou seja, Ananindeua.

Dessa forma, é provável que haja uma migração pendular das cidades da região para esse centro. Porém, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, não colocou este tipo de migração em seu censo de 2022. Por isso, os últimos dados que se tem conhecido sobre isso é do censo de 2010.

Nos dados em questão, constata-se que o município de Belém é o que mais entra pessoas, enquanto o de Ananindeua é o que mais sai. Este fato é consequência da maior oportunidade de emprego e estudos no polo.

Esse deslocamento não deveria ser visto como um problema, pois este é o município polo. Porém, até os dias atuais, as cidades da RMB são interligadas por apenas um eixo de integração, que é a BR-316 e depois a Avenida Almirante Barroso.

Exceto Barcarena que não faz parte desta malha, por ser ligada apenas pelo meio hidroviário.

Tabela 4 – Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Belém.

Municípios	Deslocamentos de saídas				Deslocamentos de entradas			
	Para estudos	%	Para trabalho	%	Para estudos	%	Para trabalho	%
Ananindeua	22.869	70,80	69.737	45,02	3.851	12,07	12.291	11,56
Belém	3.239	10,03	11.229	7,25	27.127	85,02	83.610	78,65
Benevides	1.422	4,40	5.497	3,55	106	0,33	2.192	2,06
Castanhal	1.167	3,61	1.674	1,08	224	0,70	1.964	1,85
Marituba	2.785	8,62	14.629	9,44	597	1,87	4.512	4,24
Santa Bárbara do Pará	168	0,52	1.127	0,73	-	-	219	0,21
Santa Izabel do Pará	652	2,02	2.416	1,56	-	-	1.521	1,43
<b>RMB – Total</b>	<b>32.302</b>	<b>100</b>	<b>106.309</b>	<b>100</b>	<b>31.905</b>	<b>100</b>	<b>106.309</b>	<b>100</b>

Fonte: SOARES, Lucélia dos Reis Santos. A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA. 2017. 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará. Belém. 2017, p. 55.

#### 4.1 Plano Diretor de Transporte Urbano

O primeiro Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) é datado de 1991, e posteriormente atualizado em 2001. Isto por conta, do convênio firmado entre a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) e a Agência Brasileira de Cooperação (ABC), em um empenho coletivo entre os governos do Estado e da União (SOARESb, 2017, p. 149).

Deve-se atentar, que este é o último relatório ou estudo minucioso sobre a mobilidade urbana nesta região. Entregue em 2001, já se passaram 23 (vinte e três) anos e desde então não houve nenhum outro.

Porém, já nesta época, poderia ser visto um preocupante cenário para os próximos anos. Já que foi colocado no relatório, uma projeção dos anos de 2002 até 2012, verificando as tendências e novos comportamentos (SOARESb, 2017, p. 149).

Neste relatório, foram verificados vários problemas, entre eles o de que o sistema viário está abaixo da demanda de veículo, logo, existe uma diferença entre a oferta viária e o fluxo que passa por elas. Este fator, pode consequência de diversos fatores, mas principalmente por se ter uma descontinuidade na malha viária (JICA, 2001, p. 118).

Para fins deste trabalho, foi verificado no documento diversos problemas no sistema de transporte público, para ser mais exato 6 (seis) problemas, de acordo com:

**Problema 1**

O atual sistema operacional do transporte público é inadequado e incompatível com a atual dimensão da RMB; não existe integração física, operacional e tarifária na rede de transporte público, com predominância de linhas radiais, ocorrendo sobrecarga nos principais corredores e carência de ligações inter-bairros.

**Sugestões do Seminário**

- Propor a implantação de um sistema de transporte público com integração operacional, física e tarifária;
- Considerar novas tecnologias de transporte de maior capacidade dinâmica;
- Considerar alternativas de sistema troco-alimentador de transporte público;
- Considerar áreas de estacionamento para integração intermodal (automóvel e bicicleta);
- Propor estacionamentos periféricos com integração de transporte público, na área do Centro Histórico (automóvel e bicicleta);
- Estudar a localização de terminais de integração considerando a necessidade de desconcentração das atividades terciárias na Área Central;
- Propor rotas alternativas para as linhas com demanda ponto a ponto;
- Estudar a criação de linhas de configurações diferenciadas (circunferenciais, inter-bairros, tanfenciais, etc.);
- Definir sistema integrado de ligação inter-bairros de acordo com a demanda, levando em conta as especificidades dos bairros e a articulação com o sistema principal.

**Problema 2**

Localização inadequada do Terminal Rodoviário atual.

**Sugestões do Seminário**

- Propor a transferência do Terminal Rodoviário Intermunicipal para o município de Marituba na Rodovia BR-316 às proximidades da Alça Viária;
- Considerar a importância de utilização futura do atual Terminal Rodoviário como terminal de integração do sistema urbano.

**Problema 3**

Precariedade no controle de oferta e demanda de transporte público.

**Sugestões do Seminário**

Recomendar a implantação de sistema automatizado de controle operacional com banco de dados alimentado por catracas eletrônicas e tacógrafos instalados em cada veículo.

**Problema 4**

Transporte seletivo operando precariamente sem atender suas finalidades.

**Sugestões do Seminário**

- Estudar formas de garantir maior segurança no transporte coletivo;
- Estudar reformulação ou redefinição da rede de transporte seletivo e complementar ao sistema principal, atendendo ligações inter-bairros;
- Considerar portadores de necessidade especiais.

**Problema 5**

Falta de regulamentação de questões ambientais no sistema de transporte público.

**Sugestões do Seminário**

- Investigar tecnologias “limpas”;
- Recomendar o desenvolvimento de legislação específica para regulamentação de questões de impactos ambientais do sistema de transporte público;
- Recomendar certificação de qualidade do transporte público com relação ao meio ambiente.

**Problema 6**

Ausência ou precariedade de infra-estrutura de apoio ao transporte coletivo.

**Sugestões do Seminário**

Recomendar a implantação da infra-estrutura necessária para a operação da rede principal de transporte coletivo metropolitano com padrões mínimos de conforto. (JICA, 2001, p. 121 e 122).

Neste mesmo sentido, é verificadas alternativas para a melhoria da rede de transporte coletivo:

A concepção operacional proposta para o sistema de transporte coletivo, está fundamentada na criação de uma rede integrada, composta por linhas troncais, alimentadoras e convencionais. A tecnologia de transporte recomendado é o ônibus, que poderá ser convencional, articulado e/ou biarticulado em função da demanda de cada linha.

A integração tarifária será aberta, através de cartão inteligente, não prescindindo no entanto de alguns terminais, dispostos em locais estratégicos para a convergência de um representativo número de linhas alimentadoras. Propõe, adicionalmente, a implantação de um sistema regular de transporte coletivo hidroviário, com integração física e tarifária ao sistema de transporte por ônibus através do cartão inteligente e de terminais dispostos na orla. (JICA, 2001, p. 127).

Constata-se que neste documento, se apontam problemáticas e soluções. Porém, até os dias atuais, não houve uma resolução satisfatória dos problemas indicados.

#### 4.1.1 Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano

Apesar de se ter o conhecimento desde o Relatório JICA, entregue em 2001. Somente em 2011, por meio da Lei nº 7.573 houve a criação de um núcleo para o gerenciamento do transporte metropolitano (NGTM).

Ou seja, teve um lapso temporal de 10 (dez) anos para que o governo estadual se movimentasse, e começasse a fazer planejamentos e executar obras públicas para a melhoria da mobilidade urbana na região.

## 5 MUNICÍPIO DE BELÉM

Como visto anteriormente, a cidade de Belém é a capital do Estado do Pará e o polo de uma região metropolitana, por isso é impossível estudá-la, sem levar em consideração o que há em seu entorno. Por isso, este tema, em muitos momentos históricos, irá haver ligação com os municípios da RMB.

### 5.1 Contexto histórico do transporte público

Como visto anteriormente, há intenso fluxo de pessoas entre as cidades da RMB. Porém, para fins deste trabalho não serão considerados Castanhal e Santa Izabel do Pará, pois de acordo com Castro (2020, p. 235) “dar-se-á pela não integração ao sistema de gerenciamento de transportes de Belém”. Por outro lado, também não irá se considerar Barcarena, por essa ser ligada por meio da malha hidroviária, não existindo um transporte público coletivo.

A evolução do sistema passa por diversas modificações ao longo do tempo, influenciado diretamente pelos setores que fazem parte, como os passageiros, os empresários do ramo, o Estado. Isso numa porção geral, pois também, pode entrar em questão os bancos, pois serão eles que irão emprestar o dinheiro para financiar novos veículos (CASTRO, 2020, p. 240).

Figura 3 – A evolução do transporte público coletivo da RMB.



Fonte: CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. O transporte público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém. 2020. 339 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará. Belém. 2020, p. 238.

A partir da figura 3, pode-se ver uma pequena evolução da história do transporte público coletivo urbano desta região. Dessa forma, na década 1980, quando começou a

organização de territorialidade das empresas de ônibus, por meio de contratos com o poder público municipal, e acarretando um monopólio empresarial naquela área a qual era acordada (CASTRO, 2020, p. 237).

Posteriormente, na primeira metade da década de 1990, continuou a funcionar esse sistema. Todavia, na segunda metade, houve alterações nas composições empresariais, acabando com uma parte do monopólio, criando dessa maneira um consórcio entre as empresas, além da captação dos sistemas de transporte de Benevides e Santa Bárbara, integrando-os ao sistema de Belém (CASTRO, 2020, p. 237 e 238).

Ao entrar no século XXI, continuou com esse esquema de funcionamento, auxiliado pelas reformas urbanas que começaram, com a criação e expansão de vias, fazendo com que aumentasse a quantidade espaço possível para a circulação de transportes. Porém, a partir da década de 2010, por consequência do processo de fragmentação empresarial, momento em que começou a flexibilidade por meio do poder estatal, deixando o sistema funcionar em condições precárias (CASTRO, 2020, p. 238 e 239).

## **5.2 Plano diretor**

Segundo o art. 182, § 1º da Constituição de 1988 “O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”. Com isso, o primeiro Plano Diretor do Município de Belém, foi publicado em 1993, por meio da Lei Municipal nº 7.603/1993.

Posteriormente, em 2008, houve a proclamação de um novo Plano Diretor, por intermédio da Lei Municipal nº 8.655/2008, este que tem sua eficácia até os dias atuais. Mesmo que, conforme o Estatuto da Cidade, art. 40, § 3º “A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos”.

Ou seja, possivelmente, por conta do lapso temporal de 16 (dezesseis) anos entre a expedição do novo regulamento até os dias atuais, esse documento deve estar desatualizado. E por isso, há a necessidade um novo regimento, se adequando as novidades que ocorreram durante esse período.

Para fins deste trabalho, irá ser estudado o Capítulo III, Seção II “Da Mobilidade Urbana”, que dá direcionamentos gerais sobre como deve ser estruturada a Política Municipal de Mobilidade Urbana. Neste documento, é visto uma passagem de extrema importância para os nossos estudos, encontrado no art. 42, inciso II: “garantir a priorização do transporte coletivo

mediante segregação espacial, controle eletrônico de tráfego e implementação de medidas que fortaleçam a integração física, operacional e tarifária”.

### 5.3 As empresas de ônibus

O Plano Diretor de 2008, traz diversas diretrizes para a melhoria do Sistema de Transporte Público de Passageiros. Porém, como anteriormente existia um Sistema de Monopólio de Empresas de Transporte de Passageiros, observa-se a necessidade fática do rompimento com este paradigma antigo, que ainda pode ser diagnosticado na cidade.

Pode ser visto quando, empresas continuam a prestar o serviço mesmo de forma precária. Pois, algumas das sociedades empresariais atuais, são consequência de antigas, com mudanças no quadro societário, e a entrada de um novos capitais (CASTRO, 2020, p. 259).

Contudo, este ato gera instabilidade no serviço prestado, gerando um ciclo vicioso, de desmonte e remonte de empresas de ônibus operadoras no transporte público. Sem uma efetiva solução dos problemas encontrados nas gestões empresariais anteriores.

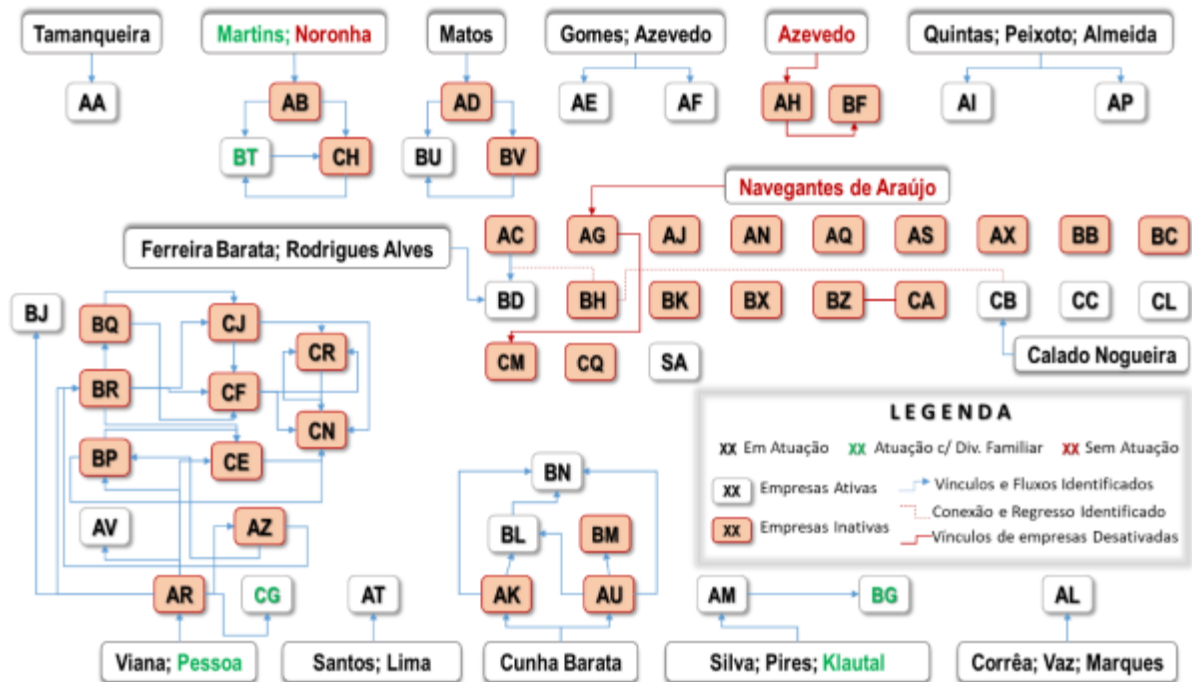
De acordo com Castro (2020, p. 259), entre os anos 2000 e 2019, foi identificado a desativação de 35 empresas do ramo, e algumas fizeram a mudança do quadro societário e assim originaram novas empresas. Este fato, aconteceu durante a gestão do Prefeito Duciomar Costa, entre os anos de 2005 e 2012. No entanto, a maioria delas que foram originadas por meio de processo renovação, na próxima gestão da prefeitura, entre os anos de 2013 e 2020, foram desativadas.

Figura 4 – Empresas de Transporte Público Coletivo de Belém desativadas entre 2000 e 2019.



Fonte: CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. O transporte público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém. 2020. 339 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará. Belém. 2020, p. 259.

Figura 5 – Transformação das Empresas de Transporte Público Coletivo de Belém.



Fonte: CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. O transporte público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém. 2020. 339 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará. Belém. 2020, p. 272.

As figuras 4 e 5, traz exatamente isso, o quanto esse Sistema de Transporte Público Coletivo de Belém é insustentável. Visto que, muito empresas são oriundas de outras que são desativadas, e também, depois de um tempo se tornam inativas. Logo, é de importante a haver uma reestruturação deste sistema, com o poder público buscando a melhoria do serviço e a quebra do monopólio familiar existente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, encontra-se uma evolução geográfica e histórica do Sistema de Transporte Público Coletivo no Brasil, com o enfoque na cidade de Belém. Norteada, sob o processo de formação, do serviço prestado e da disposição socioespacial da sociedade no espaço.

Visto que, a mobilidade urbana está se tornando uma demanda primordial e cada dia mais revelada na sociedade, pois como visto ao longo do trabalho, projeta desafios aos acordos federativos. E, se coloca no confronto dos limites entre as parcerias público-privadas (PPP), acarretando um novo papel do Estado (BORTHAGARAY, 2016, p. 39).

Além disso, deve buscar integrar os atores na discussão, por meio de uma participação efetiva da sociedade nas decisões sobre o transporte público coletivo (PIRES; PIRES, 2016, p. 13). Podia-se ter aproveitado o fervor das Jornadas de Junho de 2013, para aumentar cada vez a bandeira da participação social nos debates, para não se perder o momento de pressão democrática (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 36). Porém, não foi visto a população utilizando essa janela de oportunidade, para continuar a pressão, e assim continuar com o enfoque nas problemáticas do direito à cidade.

Nos últimos anos, se tem visto uma certa evolução da Prefeitura de Belém, neste termo, quando pela primeira vez se viu o lançamento do edital de licitação para o transporte público coletivo, mesmo que a licitação se encontre deserta. Isto é, sem interesse de nenhuma empresa.

Além disso, também houve a criação de corredores exclusivos de ônibus em locais de grande movimentos, como a Avenida José Malcher, Avenida Conselheiro Furtado e Avenida Castelo Branco, no ano de 2017. E atualmente, a chegada de ônibus elétricos e com sistema de ar-condicionado dentre deles, estes adquiridos pela prefeitura.

Apesar disso, mesmo que seja um grande avanço, pois desde Relatório JICA de 2001, não houve mais nenhum estudo aprofundado sobre o tema. E, também, não foram solucionados os problemas já indicados neste documento. Ademais, os Distritos Administrativos de Belém, estão demarcados desde 1994.

Tabela 5 – Número de veículos em Belém, nos meses de dezembro de cada ano.

Ano	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Número de veículos	533.014	511.753	497.999	486.052	469.012	451.776	438.082

Fonte: DENATRAN (Elaborado pelo autor).

Logo, com a tabela 4, percebe-se um aumento dos veículos que circulam na cidade de Belém nos últimos anos. E ao levar em consideração, quando houve a entrega do último estudo aprofundado sobre a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém, haviam somente 145.527 (centro e quarenta e cinco mil quinhentos e vinte e sete) veículos. Ou seja, houve um aumento de mais de 350% (trezentos e cinquenta por cento) no período.

Por isso, o poder estatal deve primeiramente, antes de colocar os esforços em projetos e planejamentos que podem acabar trazendo mais prejuízos do que vantagens a população, deve procurar fazer uma estudo minucioso da mobilidade urbana. Colocando, também estudo, se há necessidade de dividir o município em novas Regiões Administrativas, por conta da evolução geográfica que ocorreu na cidade.

Pois de acordo com Assunção e Araújo (2008, p. 72 e 73):

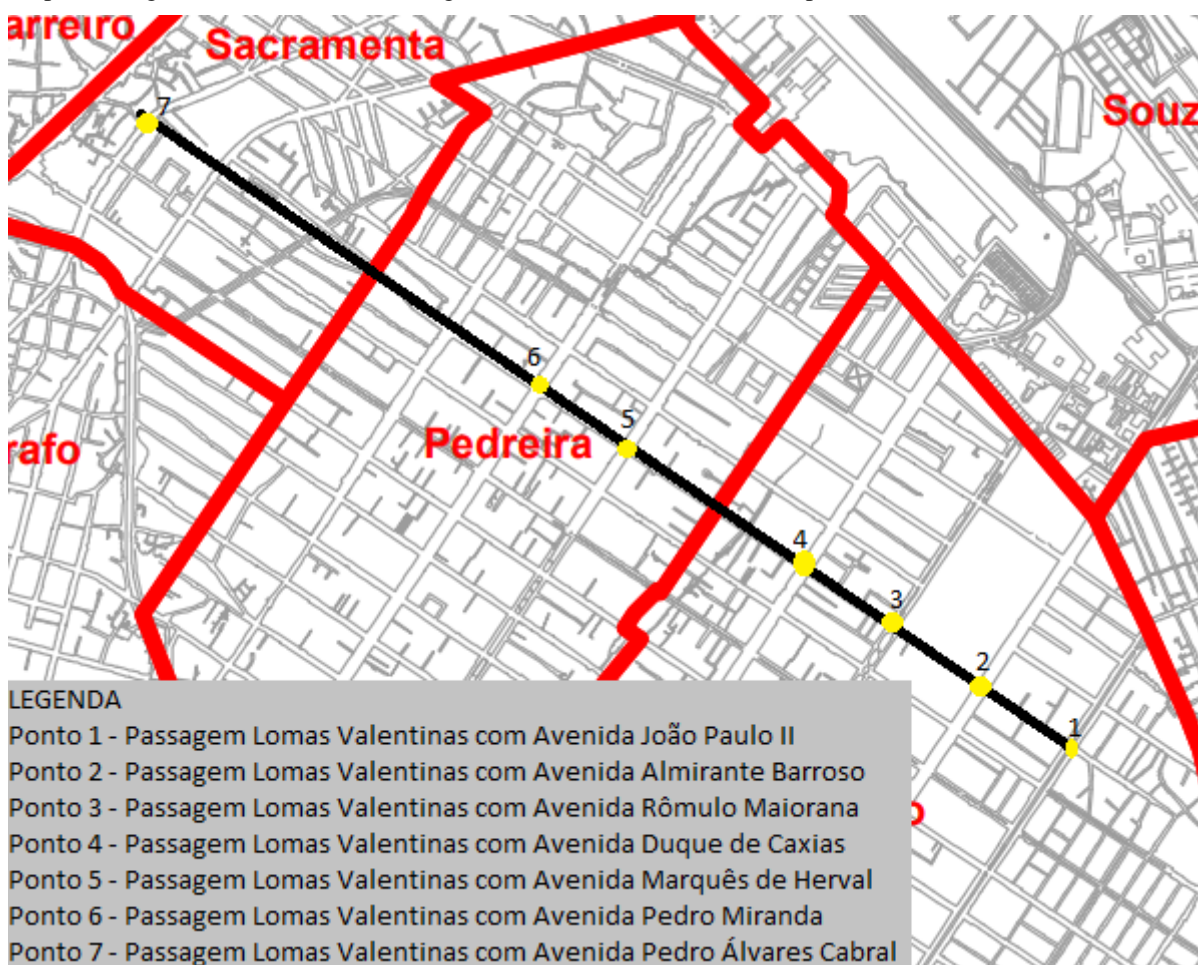
Salientamos que a mobilidade urbana não determina a condição de exclusão social de determinado grupo de pessoas, mas se constitui em uma das ferramentas para superação dessa condição. De modo que esta pode ser considerada uma das cinco bases da inclusão social, ou seja, as políticas de inclusão devem agregar além da mobilidade urbana as políticas de emprego e renda, saúde, educação e habitação e que ambas se fortaleçam como política de Estado e não de governos.

E sem pretender formalizar conclusões, salientamos a importância deste estudo, como mais um trabalho que poderá servir como base para outros que possam vir a surgir sobre a temática dos transportes, visto que ao tratar sobre o tema não devemos esquecer que este diz respeito à pessoas e por conseguinte à (re)produção do espaço.

Logo, a busca por uma mobilidade urbana eficiente e descente para todos, é um fator determinante para a superação da exclusão social. Este fato, só pode ser superado com um transporte público coletivo eficiente, e aqui, não se pode colocar apenas os ônibus, mas também tem que ser estudados meio alternativos como a van, ainda no modo rodoviário, os trens ou bondes no modo ferroviário. Por conta da localidade e da formação da cidade em si, também deve-se buscar a viabilidade de inclusão do meio hidroviário.

Além de que a principal ligação com as outras cidades se dá pela BR-316, que dentro de bem é prolongada pela Avenida Almirante Barroso. Isto é, se tem apenas uma principal ligação com o polo da região metropolitana, como consequência disso, há a problemática de concentração veicular nessa via.

Mapa 2 – Região de Belém, com a Passagem Lomas Valentinas destacada pelo autor.



Fonte: Companhia de Desenvolvimento da Área Metropolitana (CODEM), com modificações feitas pelo autor.

Tabela 6 – Números de ônibus que trafegam nos pontos do Mapa 3, no sentido centro da cidade.

Ponto	1	2	3	4	5	6	7
Linhas de ônibus	3	89	5	3	3	2	33

Fonte: Itinerários de ônibus da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB-Belém).

Além disso, tem 45 (quarenta e cinco) linhas de ônibus que não passam por nenhum desses pontos específicos.

Todavia, há uma certeza da falta de planejamento da mobilidade urbana, visto que há uma concentração maciça em apenas uma via. Com aproximadamente 45% (quarenta e cinco por cento) dos veículos passando por uma única rota. Por outro lado, se for levar em consideração a Avenida Pedro Álvares Cabral também, terá aproximadamente 66% (sessenta e seis por cento) das linhas de ônibus nessas duas rotas.

Além do aglomeração nas vias, outro ponto muito importante, é a falta de terminais de integração, uma ferramenta de alto valor social, principalmente para as pessoas com menor

poder aquisitivo. Atualmente, em Belém, existe somente um terminal de integração, localizado ao lado do Estádio do Mangueirão, que de acordo com a SEMOB-Belém, são integralizadas 15 (quinze) linhas de ônibus.

Esta quantidade é pouco para um município como Belém, muito por ser o polo de uma região metropolitana e assim, receber migrações pendulares todos os dias. Logo, percebe-se a necessidade na intervenção do poder público fazer uma pesquisa minuciosa da mobilidade urbana e do transporte público coletivo. Para que desta forma possa atender a população, por meio de um serviço adequado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas; ARAÚJO, Maria Cristina Cavalcanti. **Pelo Direito de Ir e Vir: mobilidade urbana e inclusão social em cidade praia – Natal/RN.** *Holos*, v. 1, p 48-74, 2008.

BELÉM, Município de. **Lei nº 7.682/1994. Cria a Regionalização Administrativa do Município de Belém.** Belém. 05 jan. 1994.

BELÉM, Município de. **Lei nº 8.655/2008. Plano Diretor do Município de Belém.** Belém. 30 jul. 2008.

BRASIL. **Lei Complementar nº 14/1973. Estabelece as Regiões Metropolitanas.** Brasília. 8 jun. 1973.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, 5 out. 1988.

BRASIL. **Lei Federal 8.987. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.** Brasília, 13 fev. 1995.

BRASIL. **Lei Federal 10.257. Estatuto da Cidade.** Brasília, 10 jul. 2001.

BRASIL. **Lei Federal 12.587. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL. **Lei Federal 14.000. Altera a Lei nº 12.587.** Brasília, 20 mai. 2020.

BORTHAGARAY, Andrés. **Direito à Cidade, Direito à Mobilidade: entre a teoria, as regras e o estado.** In: PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Orgs.). *Mobilidade Urbana Desafios e Sustentabilidade.* São Paulo: Ponto e Linha, p. 33-40, 2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil.** Texto para Discussão nº 2.192. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016, 34 p.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **O transporte público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém.** 2020. 339 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará. Belém. 2020.

DOMINGUES, Mauro Petersen. **Junho de 2013: E não eram mesmo só R\$ 0,20!.** Vitória, jun. 2021. Disponível em: [https://cpc.ufes.br/conteudo/junho-de-2013-e-nao-eram-mesmo-so-r-020#\\_ftn1](https://cpc.ufes.br/conteudo/junho-de-2013-e-nao-eram-mesmo-so-r-020#_ftn1). Acesso em 08 ago. 2024.

FOCHESATO, Federica Giovanna; RESCHILIAN, Paulo Romano. **Mobilidade Urbana em São José dos Campos: uma construção como direito de ir e vir ou direito à cidade?** In: Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online). São Paulo: Universidade de São Paulo, v. 19, 2021, 18p. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/164460/169514>. Acesso em: 16/10/2023

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. **A Mobilidade Urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; LEITE, Sabina Kauark; REBELO, Jorge. **Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado.** Texto para Discussão nº 1.209. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2006, 45 p.

GUTIERREZ, Andrea. **Direito à Mobilidade. Direito e Mobilidade.** In: PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Orgs.). Mobilidade Urbana Desafios e Sustentabilidade. São Paulo: Ponto e Linha, p. 41-59, 2016.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana,** São Paulo: Martins Fontes, 2014, 294 p.

IASI, Mauro Luis. **A rebelião, a cidade e a consciência.** In: HARVEY, David; MARICATO, Ermínia; ŽIŽEK, Slavoj; DAVIS, Mike et. al. (Orgs.). Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo, Boitempo Editorial, p. 101- 117, 2013.

JICA. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana de Belém: Relatório Final.** Belém: Governo do Estado do Pará. Agência de Cooperação Internacional do Japão, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** 5ª ed. – São Paulo: Ed. Centauro, 2008, 141 p.

MARICATO, Ermínia. **É questão urbana, estúpido!** In: HARVEY, David; MARICATO, Ermínia; ŽIŽEK, Slavoj; DAVIS, Mike et. al. (Orgs.). *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo, Boitempo Editorial, p. 44- 63, 2013.

MOVIMENTO PASSE LIVRE (MPL). Disponível em: <https://www.mpl.org.br/>. Acesso em: 07 ago. 2024.

PARÁ, Estado do. **Lei Complementar nº 027/1995. Institui a Região Metropolitana de Belém**. Belém. 19 out. 1995.

PARÁ, Estado do. **Lei Complementar nº 072/2010. Altera a Lei Complementar nº 027, de 19 de outubro de 1995**. Belém. 20 abr. 2010.

PARÁ, Estado do. **Lei Complementar nº 076/2011. Altera a Lei Complementar nº 027, de 19 de outubro de 1995**. Belém. 28 dez. 2011.

PARÁ, Estado do. **Lei Complementar nº 164/2023. Altera a Lei Complementar nº 027, de 19 de outubro de 1995**. Belém. 5 abr. 2023.

PARÁ, Estado do. **Lei nº 7.573/2011. Cria o Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano – NGTM**. Belém. 01 dez. 2011.

PESCHANSKI, João Alexandre. **O transporte público gratuito, uma utopia real**. In: HARVEY, David; MARICATO, Ermínia; ŽIŽEK, Slavoj; DAVIS, Mike et. al. (Orgs.). *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo, Boitempo Editorial, p. 146-157, 2013.

PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira; PIRES, Antonio Cecilio Moreira. **Estado e Mobilidade Urbana**. In: PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Orgs.). *Mobilidade Urbana Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Ponto e Linha, p. 6-15, 2016.

SILVA, Enid Rocha Andrade da (coord). **Agenda 2030: ODS – Metas nacionais dos objetivos de desenvolvimento sustentável**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2018, 538 p.

SOARES, Lucélia dos Reis Santos. **A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA**. 2017. 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em

Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará. Belém. 2017. a

SOARES, Lucélia dos Reis Santos. Planejamento urbano e gestão de transportes na Amazônia: as políticas públicas para a mobilidade urbana em face do processo de dispersão metropolitana em Belém-PA. **Revista GeoAmazônia**. Belém, v. 5, n. 10, p. 138/159, 2017. b

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Relatório e parecer prévio sobre as contas do governo da república**. Brasília: TCU, 2011, p. 409.