UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA

CHRISTOPHE MCLLONEY DOS SANTOS ALMEIDA

TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO EM BELO HORIZONTE: TRAJETÓRIA, IMPASSES E CONTROLE PÚBLICO.

Belo Horizonte

Novembro de 2023

TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO EM BELO HORIZONTE: TRAJETÓRIA, IMPASSES E CONTROLE PÚBLICO.

Monografia apresentada ao Departamento de Ciência Política da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito à obtenção do título de bacharel em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Dr. José Ângelo Machado

Belo Horizonte

Novembro de 2023

AGRADECIMENTOS

Aos companheiros de luta pela mobilidade justa e universal.

Gratidão incondicional à minha mãe, Cláudia Eunice, por ser meu grande apoio em todos os aspectos da minha vida.

Agradeço ao meu pai, Marcones Almeida, por ser o ponto de orientação e guia.

Agradeço o apoio das minhas irmãs, Sheron e Kimberly, por serem companheiras de vida desde o momento de chegada nesse mundo.

Agradecimento ao Professor José Ângelo Machado pela orientação, paciência e generosidade.

Agradeço também à Professora Izabele Batista Mitoso, por me inspirar a realizar este trabalho.

Agradeço à UFMG, por me proporcionar uma graduação de alto nível, e a sua competente assistência estudantil. Posso afirmar, com toda certeza, que não seria possível essa caminhada sem o apoio incondicional de toda a equipe.

LISTA DE SIGLAS

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte

SETRA-BH – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Belo Horizonte

TRANSFACIL - Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte

BRT – *Bus Rapid Transit*

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

IDO – Índice de Desempenho Operacional

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

SITBus - Sistema Inteligente de Transporte do Município de Belo Horizonte

VLT – Veículo Leve sob Trilhos

METROBEL - Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

PROBUS - Programa de Transporte Coletivo por Ônibus

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

CCT - Câmara de Compensação Tarifária

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 6

1 - O TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE: ASPECTOS HISTÓRICOS 8

1.1 – O sistema de transporte baseado em bondes elétricos 8

1.2 – Domínio dos ônibus a Diesel no transporte 10

1.3 – A METROBEL 11

1.4 – A gestão da BHTRANS 17

1.4.1 – O plano BHBUS 17

2 - O ARCABOUÇO JURÍDICO LEGAL DO TRANSPORTE COLETIVO EM BELO HORIZONTE 21

2.1 - A Constituição de 1988 e a Constituição Estadual de Minas Gerais no âmbito do transporte coletivo de Belo Horizonte 21

2.2 – Lei Orgânica de Belo Horizonte 23

3 – O CONTRATO DE CONCESSÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE EM 2008 25

3.1 - Controle e exigências sobre as concessionárias 26

3.2 – O MOVE 31

4 - PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE NA DISCUSSÃO SOBRE O TRANSPORTE 33

4.1 – COMURB e CRTT 33

4.1.2 - ObsMOB-BH 34

4.2 – Movimentos Sociais 35

4.3 – O papel fiscalizador da Câmara Municipal de Belo Horizonte (CMBH) 36

4.4 - As CPI’s dos Ônibus Sem Qualidade e da BHTRANS 37

CONCLUSÕES 39

ANEXOS 42

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 43

INTRODUÇÃO

É inegável a importância que o transporte coletivo tem para o funcionamento pleno das cidades, com consequências econômicas, sociais e ambientais. Permite aos cidadãos que ocupem a cidade, tanto para o trabalho, para o lazer, para o acesso a saúde e educação. Um sistema de transporte coletivo que funciona de maneira adequada permite que as pessoas utilizem menos os meios de transporte individuais e um aumento na interação social.

O direito ao transporte é assegurado pela Constituição, com os entes públicos com o dever de regular, manter e assegurar sua operação.

O principal meio de transporte na cidade de Belo Horizonte se dá por meio dos ônibus, visto que a cidade não possui outros meios de transporte que atendam a maioria da população, como metrô, trens de superfície e VLT.

Em Belo Horizonte, o serviço é concedido à iniciativa privada, por meio de consórcios operacionais de empresas de transporte coletivo por ônibus, que ganharam a licitação realizada pela Prefeitura de BH no ano de 2008. Entretanto, o sistema enfrenta uma queda de usuários, de acordo com dados da BHTrans. No período entre 2014 e 2022, houve uma queda de 40% no total de pessoas transportadas por ano pelos ônibus da capital mineira -- foram 448,3 milhões, contra 269,3 milhões no ano passado. (O Tempo, 2022).

Sendo o transporte um direito do cidadão, também o é o direito à participação e ao exercício do controle público, embora seja este um ponto a ser elucidado no caso dos principais centros urbanos brasileiros, dado o fato de se tratar de uma das políticas públicas mais criticadas pela sub vulnerabilidade à influencia de interesses privados, em particular das concessionárias que exercem esta atividade de interesse público.

Este trabalho se propõe a apresentar o funcionamento da rede de transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte, suas características históricas, arcabouços legais envolvidos, metologias dos órgãos reguladores e o funcionamento da rede, estruturando uma linearidade para compreender os

principais pontos enfrentados pelos usuários, a qualidade e valor dos serviços ofertados. Tem também por objetivo mapear os espaços de controle público e de participação, em que circulam atores e entes envolvidos nos setores público e privado, em um esforço de alterar esta política pública em Belo Horizonte no momento da elaboração deste trabalho. Busca-se contribuir para entender como, nesta politica marcada pela dominância dos insteresses privados, estão configurados ou não os espaços de participação política.

1 - O TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE: ASPECTOS HISTÓRICOS

Atrasos, viagens não realizadas, superlotação, descumprimento do quadro de horários, falta de manutenção mecânica e de limpeza. Alguns dos principais problemas enfrentados pela população da cidade de Belo Horizonte no transporte público realizado por ônibus atualmente.

Entretanto, ao analisarmos a trajetória e as decisões dos nossos gestores públicos, municipais e estaduais, nas formas escolhidas para o transporte da população, perceberemos que essas são reclamações mais antigas que podemos imaginar.

Desde a inauguração da cidade, projetada pelo engenheiro Aarão Reis, em 1897, o modelo de uso da cidade baseava-se em ruas e avenidas que partiam da área que foi delimitada pela atual Avenida do Contorno, com as classificações das ruas com tribos indígenas, nome de estados da federação e nome dos principais rios brasileiros, e com um padrão delimitado para a largura das ruas e passeios, além de estruturas de quarteirões idênticas e bairros selecionados um para cada atividade. (OTEMPO, 2021).

1.1 – O sistema de transporte baseado em bondes elétricos

Em 1902, foi inaugurada a primeira linha do sistema de bondes na cidade. Mas logo após a concessão do serviço a iniciativa privada, os passageiros e a sociedade civil, junto com a imprensa denunciavam que o contrato não estava sendo respeitado. A empresa deveria duplicar a malha e acrescentar mais bondes para uma maior cobertura, entretanto não foi cumprido. (O TEMPO, 2021). Aconteceram também denúncias sobre a licitação do serviço para a empresa Sampaio e Correia & Companhia, com críticos alegando a corrupção nesse processo de forma que já estava ganha a licitação antes mesmo de sua abertura. (CMBH, 2021). Grandes jornais da época, como O Diário de Minas denunciavam as suspeitas, junto com os usuários. (O DIARIO DE MINAS, 1907).

Ao final da década de 1920, Belo Horizonte já contava com cerca de 214 mil moradores e o sistema de bondes da capital mineira começou a apresentar os primeiros sinais de estrangulamento, isso junto a uma crise energética que impedia a circulação de bondes elétricos, deixando o serviço mais caro e com vários horários não cumpridos, não entregando de maneira eficaz o serviço que a cidade estava demandando. (O ESTADO DE MINAS, 2013).

Alguns ônibus já circulavam desde 1923, sendo parte de um sistema complementar, funcionando em locais mais distantes do centro da cidade e interligando regiões a uma estação final onde havia o funcionamento dos bondes.

Somente no começo da década de 1930, o sistema de transporte coletivo por ônibus na cidade começou a ser regulamentado pelo poder público municipal, representado pela Prefeitura, com a publicação do Decreto 73, este também trazia algumas novidades para a população, como diferenças tarifárias aplicadas para estudantes que levavam consigo as carteiras, alinhando normas para velocidades de circulação em trechos definidos, e delimitando a criação e regras contratuais obrigatórias para as empresas que buscavam explorar a rede de ônibus em ascensão na cidade. (Fundação João Pinheiro, 1996).

Até o fim da década de 1940, o sistema de transporte coletivo funcionava com a combinação da rede de ônibus e os bondes, sendo que o último foi perdendo espaço cada vez mais, tendo sido abandonado na década de 1950. (Fundação João Pinheiro, 1996).

Destaca-se, já aqui, que as reclamações da rede de ônibus não diminuíram, após a regulação municipal e, a pressão popular foi aumentando, o que levou a administração do prefeito Otacílio Negrão de Lima a realizar uma consulta pública junto à população. A consequência direta foi a implantação de uma rede de ônibus elétricos, conhecidos como Trólebus, sendo que a cidade de Belo Horizonte foi uma das primeiras do país a começar sua utilização. (Fundação João Pinheiro, 1996).

Entretanto, esse modelo de transporte baseado nos bondes não perpetuou. Algumas razões foram citadas para seu fim, com a topografia acidentada da

cidade e o alto custo da rede elétrica, que inviabilizou (mais uma vez) o sistema.

1.2 – Domínio dos ônibus a Diesel no transporte

Ao longo das décadas de 1960 e 1970, alinhados a uma política do governo federal para estimular o aumento do número de veículos gerados a diesel e gasolina, em detrimento do transporte em massa por trilhos, a cidade de Belo Horizonte foi ficando dependente somente do uso de ônibus para circulação. (Fundação João Pinheiro, 1996).

Uma grande mudança na maneira de organização dessa forma de transporte foi percebida. Até então, os ônibus poderiam operar apenas com a participação do dono do próprio veículo, um sistema parecido com a atual rede de transporte suplementar de BH. Durante a década de 1960, entretanto, os empresários começaram a se organizar em sindicatos patronais e a realizar pressões, principalmente ligadas ao estilo de financiamento que foi adotado, baseado na quantidade de passageiros pagantes. (Fundação João Pinheiro, 1996).

Todos os anos eram cobrados reajustes nos preços das passagens, mas as empresas detentoras das linhas cobravam valores diferentes, não sendo regulamentadas pelo poder concedente um padrão tarifário único. O modelo privado tomou conta da gestão que deveria ser da Prefeitura. Os empresários buscavam padronizar as frotas, movidas a diesel, com um número definido de assentos, as catracas com sistemas de contagem e sob critérios próprios que atendiam a interesses privados, a quantidade de veículos e viagens que cada linha ofertava. (Fundação João Pinheiro, 1996).

A ausência do planejamento público para melhorias em ruas e avenidas, aliadas a um número cada vez maior de automóveis circulando pela cidade, contribuiu para que o sistema ficasse cada vez mais colapsado.

A cidade foi crescendo, o adensamento populacional aumentando, novas ruas e avenidas foram sendo abertas e novas áreas foram incluídas ao território de Belo Horizonte, algumas delas distantes do atual hipercentro e com uma ligação de transporte altamente deficitária. As regionais hoje definidas como

Venda Nova e Barreiro, por exemplo, que no passado eram utilizadas para abastecimento da capital com alimentos e água, agora passavam por um crescimento populacional desordenado, recebendo milhares de pessoas de todas as regiões do Brasil passaram a morar nas cidades, necessitando de uma rede de transporte que conseguisse suportar a alta demanda, algo que não aconteceu. (CMBH, 2023).

1.3 – A METROBEL

Com os impactos gerados pela falta de um sistema de transporte público que fosse capaz de suprir a demanda crescente da cidade e da região metropolitana de BH, foi criado, para dar lugar à antiga SMT (Superintendência Municipal de Transporte) que era responsável exclusivamente pelo transporte dentro da cidade, a METROBEL.

A METROBEL (Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte) foi uma autarquia criada pelo governo estadual através da Lei 7275/1978 e que era a responsável, a partir de então, por gerir o transporte coletivo dentro da cidade de Belo Horizonte e Região Metropolitana, trazendo a integração da capital com as cidades do entorno, que também estavam em processo de expansão populacional e econômica, com a abertura de indústrias e uma rede de comércios e serviços. (FONTOURA, 2002).

Inicialmente, a METROBEL assumiu as fiscalizações, antes realizadas pela SMT, assim como a gestão do trânsito na capital, com a implantação de algumas faixas exclusivas voltadas para os ônibus em corredores específicos, algo que levou a críticas de comerciantes e entidades patronais devido à diminuição do espaço para automóveis e do número de vagas para estacionamento.

Em julho de 1982, a METROBEL iniciou um plano para reestruturação do transporte coletivo na RMBH, que foi chamado de PROBUS (Programa de Transporte Coletivo por Ônibus), com muitas novidades dentro do ambiente de gestão pública. Um único ente governamental passaria a gerenciar todo o transporte coletivo intermunicipal de uma das maiores cidades do Brasil, com

implantação de novos modelos gerenciais, linhas, tipos de corredores, padrões visuais internos e externos dos veículos, cálculo tarifário e um processo de compartilhamento da gestão entre as cidades envolvidas. (FONTOURA, 2002).

As empresas foram reunidas e cadastradas em códigos e os prefixos de cada veículo foram sendo padronizados, criando um sistema em que fosse mais eficiente e como controle e gestão de número de veículos, viagens realizadas e equacionamento da divisão regional entre as viações. (FONTOURA, 2002).

O marco maior do sistema PROBUS foi a utilização de um padrão para numeração das linhas. Elas obedeciam a critérios que foram adotados, baseados principalmente na numeração dos corredores (ruas e avenidas) em que as linhas circulavam. Foi criado um padrão onde todas deveriam ter quatro dígitos para sua identificação. (BHTRANS, 2023).

As linhas foram divididas por tipo de atendimentos: (BHTRANS,2023).

- Linhas *radiais expressas ou semiexpressas*, que ligavam os bairros até o centro de BH, que circulavam em um único corredor; estas linhas adotavam o padrão xxyy, onde xx é o número do corredor que linha circulava, número esse que se repetia, e yy o número sequencial (exemplo: 2224 – Jardim dos Comerciários - Centro);
- Linhas diametrais, que ligavam bairro a bairro, passando pelo centro, e que podiam circular em um ou mais corredores; estas linhas adotavam um padrão xyzz, onde x é a avenida de menor número e y o de maior número, e zz o número sequencial (exemplo: 0293 – Serra Verde/Santa Mônica);
- Linhas circulares centrais, que circulavam dentro dos limites da Avenida do Contorno, com o começo padrão SCxx (serviço circular) e o xx o número sequencial (exemplo SC01 - Contorno).

Os corredores de transporte passaram a ter a nomeação descrita no Quadro 01 a seguir.

Quadro 1 – Numeração dos corredores de transporte em Belo Horizonte a partir de 1986.

Número	Corredor
0	Avenida Afonso Pena, Avenida Cristóvão Colombo, Avenida Nossa Senhora do Carmo e Rua do Ouro.
1	Avenida Amazonas, BR 381 e Avenida JK.
2	Avenida Dom Pedro I, Avenida Antônio Carlos e Avenida Portugal.
3	Avenida Carlos Luz e Avenida Dom Pedro II.
4	Rua Pará de Minas e Rua Padre Eustáquio.
5	Rua Jacuí, Avenida Cristiano Machado e Avenida José Cândido da Silveira.
6	Avenida Tereza Cristina e Rua Platina.
7	Avenida dos Andradas e Rua Niquelina.
8	Avenida Silviano Brandão, Avenida Assis Chateaubriand, Rua Gustavo da Silveira.
9	Avenida Raja Gabaglia e Avenida Prudente de Morais.

Fonte: Elaboração própria baseado no portal da BHTRANS.

Além da nomeação dos corredores com códigos, a METROBEL também implantou uma padronização nas cores das linhas, que foram divididas conforme o quadro 02 a seguir:

Quadro 02 – Atribuição de cores aos tipos de linha de ônibus do sistema de transporte coletivo em Belo Horizonte, a partir de 1986.

Cor	Tipo de Linha	Exemplo
Vermelho	Semi Expresso e Expresso	1113 – Lindeia/BH.
Azul	Diametral	1803 – Nova Barroca/Caetano Furquim.

Amarelo	Circular	SC02 – Santa Casa/Savassi.
Branca	Auxiliar	0010 – BH Shopping/Biocor.

Fonte: Elaboração própria baseado no portal da BHTRANS.

A METROBEL implantou também a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), que tinha como objetivo

"permitir o gerenciamento financeiro consolidado do Serviço Regular de Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte, propiciando a aplicação de preços de passagens unificados por área, corredor ou tipo de serviço e a racionalização do uso do transporte" (FONTOURA, 2002, apud METROBEL).

Até então, as empresas calculavam as tarifas de acordo com critérios próprios e as submetiam à CIP (Conselho Interministerial de Preços), um órgão federal que era responsável pelas tarifas, visto que a inflação que assolava o país na época, e esse Conselho era um dos instrumentos de controle inflacionários adotados na política econômica. (FONTOURA, 2002).

A METROBEL tinha como um dos objetivos a mudança de administração do sistema, equacionando e democratizando o acesso ao sistema municipal de transporte, levando-o a regiões mais afastadas nas quais as empresas não operavam, obrigando-as por contrato à oferta de serviços e a seguir o padrão veicular adotado. Além disso, começaram discussões sobre as tarifas aplicadas buscando equacionar a de regiões periféricas mais afastadas à aquelas aplicadas em regiões centrais da cidade, aumentando o número de viagens e inserindo viagens noturnas e em bairros de menor número de moradores. (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000).

O modo de composição tarifária também foi alvo de mudanças, com a METROBEL estabelecendo limites de reajustes baseados em valores inferiores aos aumentos do salário mínimo vigente, e mudando a lógica de remuneração das empresas, que antes recebiam por passageiro transportado, e agora

passariam a serem pagas por uma fórmula paramétrica definindo os custos totais do sistema de transporte. (FONTOURA, 2002).

Com a CCT, foi criado o subsídio cruzado, onde toda a receita do sistema iria para um órgão gerenciador dentro da autarquia pública, sendo redistribuído entre as empresas proporcionalmente ao espaço que elas ocupavam com a quantidade de linhas e viagens ofertadas. (FONTOURA, 2002).

Foi necessária a intervenção do poder público para garantir que as linhas que fossem estendidas para áreas mais distantes em regiões periféricas pudessem ter a cobertura das que rodavam nos ambientes de áreas centrais da cidade, sendo necessário um reajuste tarifário maior com as linhas superavitárias para cobrir as menores, equacionando o sistema como um todo:

"Assim, as empresas que arrecadavam acima de sua remuneração, por operarem linhas mais rentáveis, devolviam para a CCT o valor excedente, que servia para complementar o pagamento dos serviços prestados pelas empresas nas quais o montante arrecadado com as passagens não cobria os custos estipulados pela planilha. Este era o caso, por exemplo, das empresas que operam as linhas expressas da periferia, cujos preços de passagens são, assim, subsidiados, na medida em que não chegam a cobrir os custos definidos para a operação do serviço" (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000, pgs 294).

A CCT também teve importância fundamental para o cálculo dos impostos pagos pelas empresas de ônibus de BH. Em 1984, o então Prefeito Hélio Garcia decretou que os dados recolhidos pela METROBEL teriam a determinação para a tarifa-base de cálculo para o ISS (Imposto sobre serviços de qualquer natureza). (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000).

A partir de 1984, a METROBEL foi submetida à Secretaria de Transporte de Minas Gerais, perdendo autonomia político-econômica. O contexto de transformações sociais brasileiras à época era marcado pelo fim do regime militar e havia uma campanha dos municípios da RMBH para realizar a gestão dos transportes. (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000).

A METROBEL passou a sofrer mais pressão por meio dos lobbys das entidades de classes, que já vinham fortalecidas desde a década de 1960, e que não concordavam com as novas técnicas de distribuição de valores tarifários, criando assim vários pontos de desacordo entre as posições de

técnicos da empresa, gestores públicos municipais e empresários do setor. Assim, a METROBEL:

> "foi levada a tomar decisões e a implementar políticas que, diferentemente do período anterior, não seriam postas em prática caso fosse considerada a lógica de manutenção do equilíbrio financeiro do sistema. Muitas das propostas consideradas pelos técnicos da instituição como os mais viáveis e racionais para a solução de problemas não lograram êxito nem foram implantadas, em virtude da reação dos usuários, que conseguiram mobilizar apoio político suficiente para barrá-las. Do mesmo modo, a nova administração encontrou os empresários do setor fortalecidos, organizados em um sindicato moderno e atuante que congregava todas as empresas permissionárias do serviço de transporte coletivo da região metropolitana" (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000, pg 294).

Com a participação da CCT, o sindicato patronal adquiriu infraestrutura e capacidade técnica para aferir os valores compostos do sistema, passando a atuar mais fortemente para a manutenção dos seus objetivos, organizando um lobby político mais organizado iniciando assim o começo da entrega da administração das receitas do transporte para o controle e definição dos empresários. Isso enfraqueceu a METROBEL, e por consequência, aumentou o poder de barganha dos empresários, que redefiniram a planilha de custos que servia como base para o reajuste tarifário, tendo um "considerável incremento nos cálculos do custo de operação do serviço" (AZEVEDO, MARES GUIA, 2000, pg 294).

Em dezembro de 1985, o governo federal criou o vale transporte, foi ofertado em papel timbrado de formato padrão distribuído pelo sindicato dos empresários aos moradores e empresários da cidade. Isso representou um ganho para os trabalhadores com empregos formais, que perceberam uma diminuição no custo do transporte. Movimentos sociais passaram a atuar de maneira mais ordenada lutando pela expansão da rede, tarifas sociais para estudantes e pessoas de baixa renda, além de políticas de locomoção para trabalhadores informais. (BELDA, 2012)

Com a inflação galopante e o lobby dos empresários de ônibus, a METROBEL foi perdendo pouco a pouco as suas atribuições. Em 1987 foi fundada a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (ANTU), entidade de

classe nacional criada para defender os interesses da classe de empresários do setor de transporte, e que nasceu com uma ligação dentro de Belo Horizonte, tendo Clésio Andrade, grande proprietário de empresas do ramo na cidade, como o seu primeiro presidente. (ANTU, 2023).

Com o fortalecimento do lobby e pressão política, a METROBEL deixa de existir oficialmente em 1994 e, dentro da cidade de Belo Horizonte, as competências para gestão do transporte e trânsito foram repassadas, através do Decreto 7637 de julho de 1993, para a BHTRANS.

1.4– A gestão da BHTRANS

A Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) é uma sociedade de economia mista municipal de capital fechado, na qual os acionistas são a Prefeitura de Belo Horizonte, a PRODABEL e a SUDECAP, que detém respectivamente 98%, 1% e 1% do capital da empresa. Ela foi criada através da Lei Municipal 5953 em 1991 e, com a transferência das atribuições no âmbito municipal em 1993, passou a gerir a rede de transporte e trânsito, além de executar o planejamento, fiscalização, operação e regulação das redes de transporte por ônibus, por táxi (onde foi a primeira empresa a realizar uma concessão do serviço, em 1995) e o transporte suplementar e escolar. Também foi pioneira em elaborar um edital de concessão do transporte coletivo por ônibus, em 1998, abrangendo todas as linhas da cidade de Belo Horizonte. (BHTRANS, 2023)

A empresa foi criada em um contexto em que a Constituição de 1988 redistribuiu, entre os entes federados, as competências e todo o aparato burocrático governamental e os municípios ficaram responsáveis pela gestão de sua rede de transportes e regulação das atividades.

1.4.1 – O plano BHBUS

O Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte foi criado em 1997 pela Prefeitura e pela BHTRANS com a missão

de reorganizar e implementar uma mudança nos deslocamentos dos moradores da cidade, sendo baseado num sistema chamado tronco-alimentador, em oposição ao modelo anteriormente adotado e que era baseado em linhas diametrais e radiais com ligações diretas dos bairros até a área central da cidade. (OMNIBUS, 1996)

Foram pensadas estações, que receberiam os passageiros dos bairros do entorno e de lá embarcariam em uma outra linha, em direção ao centro, a outras regiões e estações da cidade, ampliando a lógica de integração e possibilitando que, com o pagamento de uma tarifa, o número de destinos fosse aumentado. As linhas que saiam dos bairros eram chamadas de *alimentadoras*, e as que saiam das estações, de maior porte, eram chamadas de *troncais*, com o sistema nomeado *Tronco-Alimentador*. (LEITE, AMARAL, 2008)

As linhas de ônibus passaram a serem numeradas de acordo com um código, para o qual as regiões da cidade receberam os respectivos dígitos:

- 0 – HIPERCENTRO
- 1 – REGIONAL CENTRO SUL (EXCETO HIPERCENTRO)
- 2 – REGIONAL OESTE
- 3 – REGIONAL BARREIRO
- 4 – REGIONAL NOROESTE
- 5 – REGIONAL PAMPULHA
- 6 – REGIONAL VENDA NOVA
- 7 – REGIONAL NORTE
- 8 – REGIONAL NORDESTE
- 9 – REGIONAL LESTE

As linhas foram nomeadas do maior número para o menor, podendo citar os seguintes exemplos:

- Linha 30. Liga a Estação Diamante, na regional Barreiro (3) até o hipercentro (0);
- Linha 9403. Liga o bairro Paraíso, na regional Leste (9) até o bairro Caiçara, na regional Noroeste (4);

- Linha 6350. Liga a Estação Vilarinho, na regional Venda Nova (6) até a Estação Barreiro, na região homônima (3).

Os criadores do sistema BHBUS também buscaram distinguir, pelas cores do ônibus, o tipo de linha que ela realizava. No sistema Tronco Alimentador são:

Quadro 03 – Descrição dos tipos de linhas adotados pela BHTRANS no sistema Tronco-Alimentador.

Tipo de Linha	**Descrição**
Alimentadora (cor amarela)	Realizam as conexões entre os bairros e as estações de ônibus e do metrô.
Troncal (cor verde)	Realizam as conexões das estações com a área central, hospitalar e outras estações do sistema.
Interbairros (cor laranja)	Realizam a ligação entre os bairros sem passar pela área central de BH.

Fonte: Elaboração própria com base no site da BHTRANS.

Já no sistema determinado Interbairros, que ligava os bairros da cidade passando pela região do hipercentro, a descrição é apresentada no Quadro 04 a seguir.

Quadro 04 – Descrição dos tipos de linhas adotados pela BHTRANS no sistema Interbairros.

Tipo de Linha	**Descrição**
Diametrais e Radiais (cor azul)	Realizam a ligação entre os bairros de diferentes regiões passando pelo hipercentro.
Circulares (cor amarela claro)	Realizam a ligação entre os bairros delimitados pela Avenida do Contorno.
Executivas	Realizam a ligação entre os bairros

(cor cinza)	até o hipercentro com um veículo com ar condicionado, suspensão a ar e bancos executivos, atualmente extinto.

Fonte: Elaboração própria com base no portal da BHTRANS.

Com o sistema BHBUS foram implementados os seguintes terminais de integração do sistema Tronco Alimentador, conforme o Quadro 05 a seguir.

Quadro 05 – Estações e linhas gerenciadas:

ESTAÇÃO	INAUGURAÇÃO	LINHAS OFERTADAS
Diamante	1997	26
Venda Nova	2000	19
Barreiro	2002	27
São Gabriel (integrada ao Metrô)	2002	41
José Cândido da Silveira (integrada ao Metrô)	2006	3
Vilarinho (integrada ao Metrô)	2009	30
Pampulha	2014	28

Fonte: Elaboração própria baseado no portal da BHTRANS.

Dessa forma, após a descrição da trajetória histórica do transporte coletivo em Belo Horizonte, passamos no próximo capítulo à descrição do arcabouço jurídico legal que fundamenta o atual modelo adotado na cidade.

2 - O ARCABOUÇO JURÍDICO LEGAL DO TRANSPORTE COLETIVO EM BELO HORIZONTE

Neste segundo capítulo nosso objetivo é apresentar o aparato jurídico legal que estão dispostos na rede de transporte e trânsito da cidade de Belo Horizonte. Para tanto ele está organizado em seções, buscando apresentar os fatores anteriores que foram pioneiros em movimentos de independência e autonomia da gestão municipal na estruturação de sua rede. Na primeira nós descrevemos o papel da Constituição Cidadã de 1988 e, em seguida, a Constituição Estadual de Minas Gerais. Na segunda apresentamos o contexto municipal, trazendo a Lei Orgânica do município de Belo Horizonte, com as atribuições, competências, autores e trazendo os direitos e deveres dos cidadãos e entes envolvidos.

2.1 - A Constituição de 1988 e a Constituição Estadual de Minas Gerais no âmbito do transporte coletivo de Belo Horizonte

A Constituição Cidadã, promulgada em 1988 pelo Congresso Nacional trouxe aos brasileiros uma série de direitos, com os entes federados se tornando responsáveis únicos ou compartilhando áreas de atuação. O transporte público foi considerado pela Carta Magna como um serviço essencial, com os Estados assumindo a missão de regulamentar, gerir e fiscalizar todo o sistema, retirando a ideia anteriormente vista como um serviço essencialmente entregue à iniciativa privada. (GOUVÊA, 2014).

O artigo 22, inciso XI delegou a União a competência para gerir e fiscalizar a mobilidade e trânsito em todo o país (CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Art. 22º. XI).

O parágrafo primeiro, do artigo 182 traz a obrigatoriedade de um plano diretor para política urbana em municípios com mais de 20 mil habitantes, sendo o marco legal para que os municípios possam gerir sua rede de transporte, trânsito e políticas públicas aplicadas no setor. Ou seja, a cidade de Belo

Horizonte, como os demais municípios brasileiros, recebeu a incumbência de gerir e fiscalizar a operação municipal enquanto a União seria responsável pelas normativas para o trânsito e transportes.

A Constituição Estadual de 1989 reafirmou que a gestão do transporte dentro da RMBH deveria ser compartilhada entre os gestores públicos municipais e o Governo Estadual.

A Constituição do Estado de Minas Gerais definiu, em seu artigo 46º, o seguinte arranjo: "Haverá em cada região metropolitana: I – uma Assembleia Metropolitana; II – um Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano; III – uma Agência de Desenvolvimento, com caráter técnico e executivo; IV – um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado; V – um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano. § 1º – A Assembleia Metropolitana constitui o órgão colegiado de decisão superior e de representação do Estado e dos municípios na região metropolitana, competindo-lhe: I – definir as macrodiretrizes do planejamento global da região metropolitana; II – vetar, por deliberação de pelo menos dois terços de seus membros, resolução emitida pelo Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano. § 2º – Fica assegurada, para fins de deliberação, representação paritária entre o Estado e os Municípios da região metropolitana na Assembleia Metropolitana, nos termos de lei complementar. § 3º – O Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano é o órgão colegiado da região metropolitana ao qual compete: I – deliberar sobre o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum; II – elaborar a programação normativa da implantação e da execução das funções públicas de interesse comum; III – provocar a elaboração e aprovar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da região metropolitana; IV – aprovar as regras de compatibilização entre o planejamento da região metropolitana e as políticas setoriais adotadas pelo poder público para a região; V – deliberar sobre a gestão do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano. § 4º – Fica assegurada a participação de representantes do Estado, dos Municípios da região metropolitana e da sociedade civil organizada no Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano. (Constituição Estadual de Minas Gerais,1989)

Todo o processo de disputa que se sucedeu após as mudanças efetuadas pelas duas cartas foi resumida a aspectos econômicos e financeiros, onde os órgãos públicos que atuavam na época buscavam manter o controle e atuação que tinham enquanto os empresários do setor se encontravam, nessa época, já fortalecidos através de Sindicatos e organizações nacionais que representavam o setor. (GOUVEA, 2005).

O valor da tarifa e a gestão do trânsito eram os dois grandes capitais que poderiam ser utilizados pelos gestores públicos e que, necessariamente tinham impacto nas eleições. O lobby efetuado pelos empresários foi no sentido de diminuir a burocracia estatal e permitir uma espécie de auto regulação e controle das tarifas e no custo total da rede. (GOUVEA, 2005).

2.2 – Lei Orgânica de Belo Horizonte

Aprovada no ano de 1990, a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte definiu, em relação, ao transporte público e sistema viário, o seguinte:

Art. 193 - Incumbe ao Município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal. (Lei Orgânica de Belo Horizonte, Cap XII, 1990)

No que se refere aos direitos assegurados aos habitantes da cidade de Belo Horizonte que utilizam a rede de transporte, bem como à responsabilidade pela fiscalização do sistema e a gestão do vale transporte municipal, ficou estabelecido que a fiscalização, diretrizes de controle em todos os tipos de transporte ficam a cargo da Prefeitura de BH, assegurando também o direito do transporte a todos os habitantes, manutenção das linhas no período noturno e sobre a fiscalização sobre os veículos que circulam na cidade, e suas penalidades.

A compreensão que o transporte coletivo tem prioridade, em detrimento as outras alternativas de transporte, como os carros e motocicletas, bem como as tratativas sobre as planilhas de custos do sistema; o equilíbrio econômico-financeiro; regulação das tarifas implementadas; as respectivas gratuidades e a participação da sociedade civil na discussão, elaboração, transparência e divulgação dos dados foram contemplados nos artigos 196 e 198 da mesma Lei:

Também foi delegado ao Município a função de traçar as diretrizes do transporte, as tarifas vigentes, o cálculo da remuneração baseadas em custos operacionais, as metodologias de cálculo e os parâmetros técnicos para tomadas de decisões. (Art. 196 Lei Orgânica de BH, 1990).

O Artigo 198 trata sobre a questão do equilíbrio financeiro do sistema de transporte coletivo na cidade de Belo Horizonte, delegando que a tarifa precisa ser justa, abrindo margem para subsídios, levando em consideração que a segurança do sistema, sua manutenção, conforto e periodicidade são as principais preocupações da Prefeitura. Por fim, estabelece que qualquer gratuidade precisa ser feita mediante lei que indique a fonte de recurso para seu custeamento.

3 – O CONTRATO DE CONCESSÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE EM 2008

A BHTRANS inovou ao realizar, em 1998 um edital de concessão do transporte para toda a cidade de Belo Horizonte, estabelecendo um prazo determinado de dez anos a contar da promulgação da Lei.

Em um contexto que a cidade era governada pelo Prefeito Fernando Pimentel, do PT, foi promulgada a Lei Municipal n° 9.491, de 18 de janeiro de 2008, que autorizava o Poder Executivo a conceder, mediante licitação, o serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus de Belo Horizonte. A mesma Lei Municipal atribuiu à BHTRANS as atividades de regulação e fiscalização dos serviços concedidos.

O Edital Nº 131/2008 de concessão do transporte em 2008 delimitava em 20 anos para sua vigência. A estrutura foi baseada numa divisão de áreas da cidade, denominadas RTS (Redes de Transportes e Serviços) em que as empresas se organizariam em consórcios operacionais, sendo nomeados como Consórcio Pampulha (cuja área de atuação eram as regionais Pampulha e Venda Nova), Consórcio BHLESTE (com áreas de atuação nas regionais Leste, Nordeste e Norte), Consórcio Dez (com atuação nas regionais Barreiro e Oeste) e Consórcio Dom Pedro II (com atuação nas regionais Noroeste e Centro-Sul).

O Edital Nº131/2008 traz em seus anexos as diretrizes que regem o transporte público em Belo Horizonte, a rede de domingo, os requisitos mínimos para entrada no sistema, as propostas para exploração comercial, as características internas e externas que seriam padrões de utilização nos veículos, além do SITBUS, que vinha com a proposta de ser um sistema inteligente para controle, fiscalização e conforto para operadores e usuários. (Bouzada, 2008).

O contrato trouxe em si detalhamentos sobre o planejamento das linhas, em sua criação, extinção ou alteração, e também dispôs sobre o quadro de horários e a identidade visual dos ônibus utilizados. Também tratou sobre a obrigatoriedade da manutenção da rede de transporte no horário noturno, com

adequação de linhas, ampliação de itinerário e a cobertura de todos os bairros do município.

Também definiu uma distância máxima que as pessoas podem se deslocar até acessar um ponto de parada para o embarque dos ônibus, seu design interno, letreiros, identificação de paradas internas, disposição para quadros de horários e um cálculo criado para definir a ocupação máxima por m2 dos passageiros por linha.

O cartão BHBUS, que já era utilizado na cidade desde 2002, passou a contar com integrações entre as linhas, contando com descontos de aproximadamente metade do valor no segundo embarque dentro do período de uma hora e meia, além de oferecer, aos domingos e feriados, a gratuidade no segundo embarque, uma medida idealizada para permitir o acesso dos pagantes aos meios culturais e de lazer. A integração com o cartão BHBUS também passou a ocorrer entre as linhas gerenciadas pela BHTRANS com o Metrô, na época operado pela CBTU. (AZEVEDO, 2008).

O sistema de bilhetagem eletrônica ficou responsável pela TRANSFACIL, que é um braço das concessionárias, estabelecendo o controle e taxação do serviço ofertado tanto a passageiros comuns quanto a empresas através do cartão vale transporte, onde uma taxa de serviço é cobrada, estabelecendo uma validade para os créditos disponibilizados no cartão BHBUS. A integração também foi controlada pela TRANSFACIL, que a utilizou como um dos aspectos para reformulação dos custos do sistema a quantidade utilizada. (LEITE, AMARAL. 2008)

3.1 - Controle e exigências sobre as concessionárias

Todo o serviço entregue pelas concessionárias refletiu em índices previstos no Edital e contrato de concessão. O principal era o Índice de Desempenho Operacional (IDO), calculado através do resultado de outros índices, também previstos no Edital.

- Índice de Cumprimento à Programação: avaliava quantas viagens eram de fato realizadas;
- Índice de Pontualidade de Viagens: avaliava as viagens que tiveram início pontualmente de acordo com o quadro horário de referência, com tolerância máxima definida em 10 minutos ou através do cálculo do tempo definido entre as viagens (headway);
- Índice de Conforto de Viagens: avaliando a taxa máxima de ocupação, era calculado a quantidade de passageiros dentro dos coletivos, com a definição por m2;
- Índice de Confiabilidade Mecânica: avaliava a quantidade de viagens interrompidas por falhas mecânicas dos coletivos;
- Índice de Segurança das Viagens: avaliava o trajeto mapeando acidentes, eventos da natureza, eventos violentos, como assaltos;
- Índice de Infrações Regulamentares: avaliava as infrações cometidas comparando a o total de quilômetros rodados;
- Índice de Reclamações dos Usuários: avaliava o número de reclamações comparando com os usuários que utilizam bilhetagem eletrônica.

Ao final da análise de todos os índices, seria calculado o Indice de Desempenho Operacional (IDO), a partir de uma média ponderada, logo depois convertidas em escalas que variavam de A (que equivale a um nível de atendimento qualificado) até o conceito E (que seria um conceito insuficiente).

Entretanto, o próprio contrato não atribuía consequências negativas para as concessionárias que não atingissem o índice de qualidade considerado adequado, mas apenas colocava como base uma meta a ser atingida. Havia exceção para o conceito E, para o qual foi estabelecido que caso uma concessionária atinja esse conceito por seis meses consecutivos, ela poderia estar sujeita a penalidades contratuais, sendo a mais grave a rescisão do contrato assinado entre as partes. Praticamente, todos os índices eram avaliados de uma maneira qualitativa, observando médias ponderadas que servem para definir o IDO final. (CABRAL, 2021).

O contrato estabelecia normas que eram definidas, também, em acordo com as leis de trânsito, como velocidades máximas percorridas, e contava com contrapartidas por parte do poder concedente (Prefeitura de BH) no que diz respeito à infraestrutura das ruas e avenidas, composição semafórica, implantação de faixas exclusivas para uma melhor velocidade operacional dos veículos. Possibilitava assim que o mesmo ônibus pudesse cumprir mais viagens dentro do mesmo dia, aumentando o quadro de horários e diminuindo o custo total do sistema. (CABRAL, 2021).

A infraestrutura e layout dentro dos ônibus também foi definida, como a permissão de circulação dos veículos num prazo máximo de dez anos, (alterado para para doze anos, logo após assinatura de um termo aditivo no contrato de concessão, em 2017, pelo chefe do executivo à época, Alexandre Kalil - PSD/MG), que obrigavam as concessionárias a renovarem a frota somente com veículos equipados de ar condicionado e suspensão a ar, e do sistema MOVE, que exige características únicas para seu funcionamento.

Normas associadas ao conforto do passageiro, como bancos estofados, degraus, rampas ou veículos de piso baixo também foram definidos. A idade média da frota também é verificada, mas sem a possibilidade de punição neste caso.

O contrato também previa que o poder concedente teria o dever de realizar vistorias nos veículos e nas garagens das empresas, sendo elas agendadas ou visitas imediatas. (PBH, 2008).

Também são disponibilizados canais de denúncia e ouvidoria. Quando da conclusão desse trabalho, tais canais eram concentrados em redes sociais, como o WhatsApp, o site da BHTRANS, o disque 156, o portal de serviços da PBH e contatos telefônicos da TRANSFACIL.

A transparência do contrato definia que as empresas precisariam publicar os balanços dos custos do sistema em ambiente acessível para qualquer cidadão. Entretanto nem todos os custos estão disponíveis de maneira ordenada, ou separada de acordo com as concessionárias, muitas delas atuantes em outras cidades da região metropolitana de BH e do interior de Minas Gerais,

apresentando apenas números finais que são alvos de questionamentos dos órgãos fiscalizadores, como o TCE, de usuários, ONGs e do Ministério Público.

O contrato de concessão permitia que representantes das empresas de ônibus também pudessem participar das CRTT's (Comissões Regionais de Transporte e Trânsito) que eram realizadas a cada bimestre, divididas por regional, e da CMT (Comissão Municipal de Trânsito), ambas comissões de participação popular onde trazem as demandas e solicitações dos usuários sobre a rede de transporte, reclamações, sugestões e denúncias referentes ao funcionamento do transporte por ônibus da cidade.

Era exigida, também, a manutenção de uma central de atendimento ao cidadão, para retirada de dúvidas, esclarecimentos, rotas de linhas de ônibus, além de ser mais um canal de denúncias. O contrato também estabelecia que tecnologias que pudessem ser criadas futuramente precisariam passar pelo aval da Prefeitura e da BHTRANS antes de serem implementadas. A TRANSFACIL, BHTRANS e PBH lançaram um app disponível gratuitamente nas plataformas Android e iOS chamado SIU MOBILE BH, que permitia a localização em tempo real dos ônibus, divididos pelas linhas ou em qualquer PED (ponto de embarque e desembarque) cadastrado oficialmente. Oferecia também itinerários completos e quadro de horários de todas as linhas gerenciadas, além de linhas do transporte suplementar da cidade. (CABRAL, 2021).

A Central de Controle da BHTRANS, através de GPS, conseguia localizar e assim definir se as viagens estariam sendo cumpridas no horário e obedecendo ao itinerário, uma ferramenta disponibilizada pelo SITBUS. Os veículos também acompanhariam sistemas informatizados que permitem o contato diretamente com as concessionárias, polícias e a GCM, disponibilizando botões de pânico em caso de acidentes, roubos e, mais recentemente, contando com um contato direto para denúncias de casos de assédio dentro dos coletivos, permitindo uma resposta imediata nos casos citados.

O contrato de concessão definiu o cartão BHBUS como o principal meio de pagamento dentro das estações de integração e dos ônibus, permitindo a menor circulação de dinheiro físico, agilizando o embarque e as viagens e,

consequentemente, uma forma de diminuir as ocorrências de furtos, roubos e assaltos a profissionais e passageiros dentro dos coletivos. (BHTRANS, 2023).

No momento da conclusão desse trabalho, a TRANSFACIL e BHTRANS passaram a disponibilizar a venda dos créditos eletrônicos através da internet, com pagamento em cartões de crédito, debito e pagamentos através do PIX, com um acrescimento de uma taxa de serviço e com validade dos créditos. Trouxe também a possibilidade da criação de diferentes tipos de cartão, tanto nas modalidades para usuários comuns, quanto na modalidade vale transporte (onde as empresas tinham um acesso direto com a TRANSFACIL) e também para as gratuidades, como o meio passe estudantil, o cartão para uso de idosos, pessoas com deficiência e acompanhantes, além de outras gratuidades previstas em lei. (BHTRANS, 2023).

No Edital e no contrato de concessão não estavam previstos originalmente meios que pudessem agir para atenuar o valor das gratuidades dentro do cálculo para as passagens, sendo exclusivamente uma relação entre a quantidade de passageiros transportados X o custo do sistema, anexando a taxa de retorno (lucro) que as empresas contratualmente precisam receber.

Estavam previstas também, dentro da concessão, cláusulas em que o poder concedente poderia rescindir o contrato com os consórcios operacionais, como:

- A suspensão em casos de serviços prestados de maneira inadequada ou ineficiente,
- Descumprimento de cláusulas contratuais,
- Falências econômicas das operadoras dos serviços,
- Não cumprimento de sanções aplicadas as empresas, como multas, suspensões e recolhimentos de autorizações de tráfego dentro dos prazos delimitados pela BHTRANS,
- Não cumprimento de intimações por parte do poder concedente,
- Condenações transitadas em julgado por não pagamento, sonegação ou ocultação de tributos;
- Não cumprimento da pontuação definida no IDO (conceito E, considerável irrecuperável) podendo citar exemplos como descumprimento de viagens, falta de manutenção;

- Não cumprimento do começo das atividades a partir da data de assinatura do contrato, em 2008 (prazo encerrado).

Por fim, sobre o índice para reajuste de tarifas, a cláusula 11 do contrato de concessão tratou da organização tarifária, e determinou que a tarifa seria reajustada anualmente, sempre no dia 29 de dezembro. Citou, também, a fórmula paramétrica usada para o cálculo dos valores, que se encontra no Anexo I.

3.2 – O MOVE

Implantado em 2014, como a aposta da PBH para o transporte da cidade durante a Copa do Mundo FIFA 2014, o MOVE consistiu num sistema de *Bus Rapid Transit – BRT,* possuindo corredores exclusivos e estações de integração e transferência ao longo das Avenidas Antônio Carlos, Cristiano Machado, Dom Pedro I, Vilarinho, Paraná e Santos Dumont, e através de faixas exclusivas em outros logradouros da cidade, totalizando 23,1km. Em sua construção, foram necessárias obras de infraestrutura nas regiões conectadas, além da adaptação da rede de transporte vigente na cidade até então. (BHTRANS, 2023).

O MOVE apresentava estações de integração, que eram maiores e permitiam uma ligação entre os bairros e outras áreas da cidade, e as de transferência, onde os usuários poderiam embarcar quantas vezes quisessem nos coletivos, pagando uma passagem, mesmo aqueles que não possuíam o cartão BHBUS. (BHTRANS. 2023).

A PBH e a BHTRANS utilizaram, para sua construção, as estações que estavam planejadas no plano BHBUS, que ainda não tinham sido implementadas, como a Estação Pampulha. Além disso houve a ampliação do funcionamento da Estação São Gabriel e a Estação Vilarinho e foram construídas estações de integração na área central da cidade para embarque e desembarque dos passageiros. Com isso, as linhas de ônibus dessas regiões

foram extintas, dando lugares a linhas alimentadoras que iam até as estações de integração, e foram criadas linhas novas, expressas ou paradoras, até a área central, hospitalar e outras regiões e estações da cidade. (BHTRANS, 2023).

A rede MOVE utiliza ônibus com padrões diferentes do sistema da cidade. Tinha um layout com cor própria externa, ônibus articulados dotados de suspensão a ar e ar condicionado, além de contar com veículos PADRONS, que poderiam transportar um número maior de passageiros que os coletivos comuns, respectivamente 100 e 150. (BHTRANS, 2023).

Quando da conclusão desse trabalho, a PBH e a BHTRANS planejavam expandir o MOVE para outras regiões da cidade, implantando novas estações de integração, como a Estação São José e adaptando as estações atuais do BHBUS Barreiro e José Cândido da Silveira.

4 - PARTICIPAÇÕES DA SOCIEDADE NA DISCUSSÃO SOBRE O TRANSPORTE

Este capítulo tem por objetivo mapear os espaços de controle público e participação da sociedade nas estruturas do Poder Público Municipal nas quais circulam, no momento deste trabalho, avaliações, inquéritos e proposições referentes à política de mobilidade urbana em Belo Horizonte.

Inicialmente vale destacar que a BHTRANS estabeleceu comissões de participação onde foram inseridos temas para discussão entre os atores e entes envolvidos, como as organizações da sociedade civil, concessionárias e o poder regulador. São elas: A CRTT (Comissão Regional de Transporte e Trânsito) e a Comurb (Comissão Municipal de Mobilidade Urbana), criada através do Decreto Nº 15.318, de 02 de setembro de 2013.

4.1 – COMURB e CRTT

A COMURB tem como atribuições, definida pelo Decreto 15.318/2013 a:

"garantir a interlocução permanente entre a administração pública e os diversos setores da sociedade, promovendo debates relacionados à melhoria da mobilidade urbana. O órgão possui caráter consultivo e propositivo, e vai opinar sobre a elaboração da Política Municipal de Mobilidade, além de apresentar propostas de aprimoramento do planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços públicos de transporte do município". (BHTRANS, 2023).

O Decreto 15.317/2013 estabeleceu também, o PlanMOB-BH, que é o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de BH, e cujo objetivo, segundo a BHTRANS, seria estabelecer "as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento, avaliação e revisão periódica" do Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (BHTRANS, 2023).

Muitas críticas foram dirigidas à implementação desse plano diretor, várias ligadas ao Prefeito Márcio Lacerda, no estabelecimento de um conjunto de medidas visadas apenas a circulação de pessoas durante o período da Copa do Mundo FIFA 2014, retirando do controle e participação da sociedade decisões sobre outros meios de transporte como a implementação de ciclovias,

faixas exclusivas para ônibus, assim como à ligação do chefe do executivo com as empreiteiras que ganharam as licitações para realizações de obras na cidade (R7, 2013).

A composição da COMURB está definida no Decreto 15.318/2013. São 47 membros, incluindo titulares e suplentes, sendo 11 do poder público, dez dos concessionários, 18 membros da sociedade civil e oito com notório conhecimento na área de transportes e trânsito. Entretanto, o poder público pode também indicar esses últimos membros, totalizando quase 40% do total de votantes da Comissão.

Já a Comissão Regional de Transportes e Trânsito - CRTT

é a instância de participação popular regional de caráter consultivo, sugestivo, opinativo e informativo do sistema de transporte e trânsito de Belo Horizonte, e atua nas nove regionais administrativas do município (BHTRANS, 2023).

Elas ocorrem bimestralmente, e todos os moradores das respectivas regionais podem participar, entretanto a primeira reunião geral da CRTT foi realizada somente em 2015, e ao longo do período subsequente foram sendo realizadas poucas reuniões, o que os críticos nomeiam como tentativa de apagamento da participação coletiva nas decisões e fiscalizações da rede de transporte na cidade. (BHTRANS, 2015).

4.1.2 - ObsMOB-BH

O Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte também foi criado através do Decreto 15.317/2013, com o objetivo de:

> "realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com este Decreto, o monitoramento da implementação do PlanMob-BH, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo" (BHTRANS, 2023).

Existem 63 instituições envolvidas na sua composição, variando entre entidades da sociedade civil, universidades e dos três poderes, sendo realizadas reuniões trimestrais e semestrais, com as seguintes atribuições:

I. definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob-BH;

II. consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;

III. elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob-BH e seus resultados;

IV. promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;

V. contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob-BH;

VI. elaborar e aprovar, a partir de proposta encaminhada pela BHTRANS, seu Regimento Interno, que deverá ser formalizado por meio de Portaria da entidade descentralizada (Decreto Nº 15.317, de 02 de setembro de 2013).

Ele funciona como um instrumento de controle da sociedade nas políticas de mobilidade urbana municipal, sendo coordenado pelo Poder Público. É movido através de cinco instrumentos básicos, que são baseados em Grupos de Observadores e Executivos, que utilizam ferramentas apresentados pelo Balanço da Mobilidade, que por sua vez, é baseado em um Sistema de Informações. Tudo isso é comunicado de maneira pública, atraindo instituições e pessoas interessadas na mobilidade urbana. (MOVIMENTO NOSSA BH, 2023).

4.2 – Movimentos Sociais

Em Belo Horizonte existem grupos organizados que tem por objetivo a luta por um transporte público de qualidade, seguro e acessível para todos os moradores. Movimentos como o Projeto Nossa BH, a Associação de Usuários de Transporte Coletivo, entidades estudantis como a UNE e UBES. O maior movimento social organizado dentro da cidade de Belo Horizonte, com a tarefa de influenciar na política pública de mobilidade urbana, é o Tarifa Zero, que tem

como um dos seus coordenadores o Doutor em Economia pela UFMG, André Veloso. O movimento, que surgiu nas jornadas de 2013, busca:

> "retomar e reinventar a cidade, por meio de um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e tarifa zero. Ao propor a tarifa zero no transporte coletivo, buscam afirmar que é possível uma outra lógica de mobilidade urbana, que se volte para as pessoas, e não para máquinas ou lucros. Assim, a tarifa zero é uma medida que busca romper com o círculo vicioso de aumento tarifário e redução do número de usuários de ônibus, com a injustiça no financiamento do sistema - que é regressivo na renda - e busca promover uma nova relação da população com o espaço urbano. Como movimento social autônomo e horizontal, buscam simultaneamente pressionar a prefeitura por mudanças e realizar ações diretas, de vivência de uma nova realidade, que envolva a população em seu cotidiano." (INSTITUTO CIDADE EM MOVIMENTO, 2013).

O Tarifa Zero é um coletivo formado por membros da sociedade civil, com parcerias intersetoriais, por meio do qual seus integrantes buscam dialogar com a sociedade e os atores políticos. O coletivo possui vários projetos como "Mobilidade Brasil", "Cadê Meu Busão" e "A que Ponto Chegamos", que incluem a confecção de cartilhas, vídeos e elaboração de colunas que são disponibilizadas de maneira on-line e física.

Também este movimento organizou uma ação direta, chamada Busão sem catraca, que através da arrecadação de venda de camisetas, disponibilizaram coletivos sem catracas que realizavam o deslocamento dos usuários através de rotas criadas para determinadas áreas periféricas da cidade, como o Aglomerado da Serra e ocupações da cidade. Essas ações foram realizadas em eventos como o Carnaval da cidade, marchas e protestos de movimentos sociais.

4.3 – O papel fiscalizador da Câmara Municipal de Belo Horizonte (CMBH)

A CMBH, ao longo de todo o período de atuação, recebeu por parte da sociedade civil, movimentos sociais organizados, concessionárias do transporte público municipal e representantes do Poder Executivo Municipal para discutir projetos de lei para a organização, fiscalização e melhorias da rede de mobilidade disponibilizada pela cidade. Vários fatores determinaram a atuação

firme ou mais discreta dos vereadores sobre esse tema. O poder de lobby que os empresários de ônibus detinham, principalmente financiando campanhas eleitorais de vereadores, diretamente partidos políticos ou buscando influenciar decisões do Chefe do Executivo, tem chamado atenção há bastante tempo.

Diante disso, ocorreram denúncias na imprensa, tendo como empresários que descumpriam os contratos de concessões, as más condições dos coletivos, a insegurança dos usuários, além da ligação de membros da Prefeitura e órgãos controladores, como a BHTRANS, com empresários de ônibus. A imprensa traz vários relatos de denúncias, como O TEMPO, que em matéria de maio de 2023 diz que mais de 100 denúncias são feitas por dia por irregularidades nos ônibus da cidade, e da rádio Itatiaia, de agosto de 2023, onde o Procurador do Ministério Público de Contas cita a omissão da PBH em relação as denúncias contra as empresas de ônibus.

4.4 - As CPI's dos Ônibus Sem Qualidade e da BHTRANS

A CMBH instalou Comissão Parlamentar de Inquerito (CPI) no ano de 2021, com a finalidade de investigar a BHTRANS, chefes do executivo que passaram pela Prefeitura de Belo Horizonte e empresários de ônibus, apresentando ao final dos trabalhos relatórios da comissão, que foram entregues aos órgãos de controle e ao MPMG.

"A CPI da BHTrans foi constituída em maio de 2021, a partir da assinatura de 20 vereadores para apurar a omissão da empresa de transporte e trânsito no constante desrespeito das normas na prestação do serviço de transporte público de passageiros pelas concessionárias responsáveis. Em 35 reuniões, a CPI realizou 44 oitivas, 31 quebras de sigilo fiscal e bancário e centenas de requerimentos e pedidos de informação." (Portal da CMBH, 2021).

De acordo com o Jornal O TEMPO (2021), foram aplicadas mais de 23 mil multas às empresas concessionárias, por descumprimento de contrato, sendo que nenhuma delas foi paga e, quando da elaboração deste trabalho estavam em processo de recurso administrativo, previsto em contrato. Durante a Pandemia da COVID-19, o prazo foi considerado indeterminado para

julgamento dessas ações, criando condições para sua prescrição. Conforme constatado por alguns vereadores, uma regra do direito administrativo chamada “prescrição quinquenal” prevê que o Estado tenha um prazo de cinco anos para cobrança das dívidas de modo que, em caso contrário ocorria-se a prescrição.

O relatório final da CPI, ao fim dos trabalhos de quase seis meses, e com mais de 400 páginas, indicia o Prefeito Alexandre Kalil, algo que não foi acolhido por todos os vereadores, e mais 38 pessoas, entre funcionários da BHTRANS, empresários da Tecnotran, responsável pela elaboração das propostas resultadas no Edital de concessão, de empresários de ônibus pelos rimes de formação de cartel e associação criminosa, da TRANSFACIL por apropriação indébita. Recomenda também a extinção do contrato de concessão de 2008, repassando para o Ministério Público a continuidade das investigações.

Ainda de acordo com o portal da CMBH, outras denúncias, como o não pagamento de seguros obrigatórios pelos empresários, a retirada ilegal dos agentes de bordo, não auditoria prevista em contrato no ano de 2016 e a retirada ilegal de saques do fundo garantidor do contrato. (CMBH, 2021).

Por fim foi apontado, também no relatório final da CPI, de acordo com o portal da CMBH, o crime de formação de quartel pelos empresários de ônibus e representantes da licitação de 2008, com donos de várias empresas concorrendo em consórcios diversos. (CMBH, 2021).

Em julho de 2023, por fim, a “CPI dos ônibus sem qualidade” foi aberta, com a finalidade de investigar as duas empresas com o maior número de reclamações dos usuários da cidade, a TRANSOESTE, com linhas gerenciadas na regional Barreiro, e a Viação Torres, mais tarde vendida sem autorização dos órgãos de controle para a BHLESTE TRANSPORTES. Também estava entre os trabalhos a realização de investigação sobre uma possível omissão da Prefeitura de Belo Horizonte, visto que as linhas gerenciadas estavam entre as mais reclamadas e nenhuma medida prevista em contrato foi estabelecida. (Estado de Minas, 2023).

Na data de conclusão desse trabalho, a “CPI dos ônibus sem qualidade” se encontrava na fase de oitivas, já realizadas com os representantes das

empresas citadas, além do Superintendente da SUMOB, uma autarquia criada para substituir a BHTRANS, num processo de transição gradual que ainda durará alguns anos.

CONCLUSÕES

Este trabalho se propôs a avaliar como se estrutura a rede de transportes por ônibus na cidade de Belo Horizonte, trazendo um panorama histórico, desde as origens da cidade e as escolhas dos gestores públicos de como estruturar a rede, inicialmente baseadas num sistema formado por bondes elétricos. Já na implantação desse sistema, problemas vivenciados a muito pelos moradores da cidade, e ainda presentes quando da conclusão desse trabalho, estavam presentes: superlotação, insegurança, má qualidade e denúncias de envolvimento de concessionárias em escândalos das mais variadas vertentes.

Com a implementação dos ônibus como principal meio de transporte, esses problemas foram arrastados ao longo das décadas. O crescimento desorganizado, alinhado a falta de uma estruturação da rede de transporte possibilitou que os usuários ficassem dependentes de empresas que visavam apenas os lucros que pudessem ganhar, em detrimento da oferta de um serviço adequado e eficiente. E estas empresas se beneficiaram historicamente do baixo nível de controle e regulação exercidos pelas autoridades públicas.

A Constituição Cidadã de 1988 permitiu que os municípios pudessem gerir e fiscalizar toda a rede dentro do seu território, mas o lobby dos empresários do setor, que já se organizavam em sindicatos e organizações patronais freavam propostas que, aos olhos dos mesmos, prejudicassem o sistema e o retorno financeiro que geravam.

O contrato de concessão realizado em 2008 em Belo Horizonte trouxe vários meios de controle para que problemas estruturantes fossem sanados. Entretanto, tais medidas não foram colocadas em prática ao mesmo tempo em

que ocorria o sucateamento dos órgãos regulares e fiscalizadores, enquanto interesses privados dos concessionários buscavam pautar sua agenda dentro dos ambientes de discussão no espaço público.

Os conselhos municipais, criados para permitir que a sociedade pudesse ser ouvida e atuante foram, pouco a pouco descontinuados, além de não terem a divulgação necessária para permitir o envolvimento de um número maior de usuários. Chefes do Poder Executivo que passaram pela Prefeitura buscavam ou não tinham força ou empenho para desarticular os privilégios dos empresários, descumprindo vários pontos do contrato de concessão. Tal foi o caso das renúncias fiscais pelo não pagamento das multas aplicadas; da diminuição do número de trabalhadores responsáveis pela fiscalização; pela retirada do agente de bordo (descumprindo Lei Municipal que obrigava todas as viagens a contar com o profissional); do aumento da idade da frota em 20% para atender aos interesses dos empresários; da permissão para que, durante a pandemia de COVID-19, as empresas pudessem operar com veículos superlotados, sem a higienização adequada e disponibilização do álcool em gel.

A Prefeitura também não tem realizado a manutenção dos pontos de embarque e desembarque, muitos deles sucateados, assim como ocorre no caso das estações de integração e de transferência, alvo frequente de denúncia dos usuários e da imprensa, que apontam para elevadores e escadas rolantes para acessibilidade inoperantes, bancos e TVs quebrados, além de não conseguir entregar um serviço de proteção ao patrimônio público municipal adequado, sem a presença de guardas municipais. Não foi implementada na sua plenitude, também, as faixas exclusivas para ônibus, que poderiam aumentar a velocidade e diminuir o tempo de viagem, permitindo que o mesmo ônibus possa realizar mais viagens.

Entretanto, a principal falha do contrato de concessão de 2008 se deu pela entrega do controle das receitas do sistema de transporte para os próprios concessionários, através de um braço do SETRA-BH, seu sindicato patronal. A Prefeitura de BH, ao permitir que a gestão do dinheiro arrecadado esteja nas mãos da TRANSFACIL, se ausentou de sua principal ferramenta de controle. Permitir que a quantidade de viagens realizadas seja calculada somente pelo

número de usuários pagantes incentiva a superlotação, que desaba em outros problemas, como uma manutenção menos frequente, falta de higiene e atrasos.

A tarifa alta, ônibus sem qualidade e irregulares trazem consequências como o aumento do trânsito, mais poluição e uma pior qualidade de vida para os moradores. Tem sido defendida a extinção do contrato de concessão em vigor, com apresentação de uma nova proposta onde os interesses privados de um grupo pequeno de empresários não possam sobressair sobre os interesses dos quase três milhões de habitantes de Belo Horizonte. O valor da passagem impacta na vida principalmente do cidadão de baixa renda, residente de áreas distantes, marginalizadas, onde o Poder Público é pouco atuante.

Durante o ano de 2022, foi implementado na cidade de Belo Horizonte um subsídio, através da Lei 11367/22, pago às empresas de transporte no valor de

R$512 milhões de reais para a manutenção do valor das passagens a R$ 4,50, com a obrigação de contrapartidas como o aumento de viagens e renovação da frota. Todos os meses, são publicados no portal da PBH os valores repassados aos consórcios operacionais, sendo as linhas com mais reclamações dos usuários e as ações realizadas pelo Poder Executivo para fiscalização e controle da rede. O valor total do subsídio pago equivale a cerca de 35% do custo do sistema, avaliado pela CMBH em R$1,5 bilhões de reais, o que mostra que o poder público municipal sozinho já mantém uma parte considerável do sistema, sendo a parte restante fruto das tarifas cobradas e da exploração de publicidade dentro dos ônibus.

Neste trabalho, mapeamos os espaços de participação política e controle público, que deveriam oferecer os meios de reverter tal desequilíbrio em favor do interesse da cidadania. Entretanto, e este é um ponto que merece maior investigação em próximos trabalhos, tais canais têm sido desarticulados, mantendo apenas o Legislativo Municipal os instrumentos mais potentes para o exercício do controle público, especialmente por via das CPI´s.

Enquanto em outros municípios cresce a discussão sobre a implantação da tarifa zero, política pública que por muito tempo foi estigmatizada, mas presente no ano de 2023 em mais de 80 cidades em todo território nacional.

Esta não é a realidade de Belo Horizonte. Para isso, discutir o financiamento do transporte é tarefa vital, unindo esforços de todos os entes federativos.

É expectativa da população que os gestores públicos municipais de BH retomem o controle do transporte coletivo e o tragam, para a Prefeitura, a gestão dos valores, aumento das fiscalizações e uso das ferramentas previstas em contrato para exclusão das concessionárias que não entregam o serviço adequado, que ferem e matam usuários em acidentes, como nos vários casos de ônibus do sistema MOVE que pegam fogo, dos coletivos que circulam com falta de peças e sem freios, como ocorrido da empresa Transoeste, que no ano de 2018, na linha 305 – Estação Diamante/Mangueiras, matou cinco pessoas e outras dezesseis ficaram feridas. Espera-se, por fim, que se inicie a retomada da participação da comunidade e que seja superada a falta uma gestão pública eficiente.

ANEXOS:

I -

Pc = Po * (((0,25 * ((ODi-ODo)/ODo)) + 0,05 * ((ROi-ROo)/ROo)) + 0,20 * ((VEi-VEo)/VEo))) + 0,40 * ((MOi-MOo)/MOo)) + 0,10 * ((DEi-DEo)/DE))

Onde: Pc = Preço da Tarifa calculada

Po = Preço das Tarifas vigentes em janeiro de 2008;

ODi = Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês de novembro anterior a data de reajuste.

ODo = Número índice de óleo diesel; FGV / Preços por atacado – Oferta global – Produtos industriais. Coluna 54, relativo ao mês de novembro de 2007.

ROi = Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos - Subitem pneu, Coluna 25, relativo ao mês novembro anterior a data de reajuste.

ROo = Número índice de rodagem, FGV / IPA / DI Componentes para veículos - Subitem pneu, Coluna 25, relativo ao mês novembro de 2007.

VEi = Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte - Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês novembro anterior a data de reajuste.

VEo = Número índice de veículo, FGV / IPA / DI Veículos Pesados para Transporte - Subitem ônibus, Coluna 14, relativo ao mês novembro de 2007.

MOi = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês novembro anterior a data de reajuste.

MOo = Número índice do INPC, relativo ao mês novembro de 2007;

DEi = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês novembro anterior a data de reajuste;

DEo = Número índice do INPC, relativo ao mês novembro de 2007;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alves, Isabela; Rocha, Rafael; Lagoa, Tatiana. Desde os tempos do bonde. O Tempo, 2021. Disponível em: https://www.otempo.com.br/hotsites/a-revolucao-do-transito/capitulo-um/desde-os-tempos-do-bonde-mais-de-100-anos-de-insatisfacao-1.2488229. Acesso em 28 de novembro de 2023.

Superintendência de Comunicação Institucional. Transporte Coletivo: desafios dos usuários e caminhos da reestruturação. CMBH, 2021. Disponível em: https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2023/01/transporte-coletivo-desafios-dos-usu%C3%A1rios-e-caminhos-da-reestrutura. Acesso em 28 de novembro de 2023.

Werneck, Gustavo. Evolução do transporte coletivo em BH mostra uma sucessão de gargalos. Estado de Minas, 2013. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/11/09/interna_gerais,468883/evolucao-do-transporte-coletivo-em-bh-mostra-uma-sucessao-de-gargalos.shtml. Acesso em 15 de setembro de 2023.

Omnibus: uma história dos transportes coletivos de Belo Horizonte. Fundação João Pinheiro. 1996.

Figueiredo, Pedro; Vasconcelos, André. Procurador cita omissão da PBH com empresas de ônibus; TCE diz que não há decisão do tribunal. Rádio Itatiaia, 2023. Disponível em: https://www.itatiaia.com.br/editorias/politica/2023/08/01/procurador-cita-omissao-da-pbh-com-empresas-de-onibus-tce-diz-que-nao-ha-decisao-do-tribunal. Acesso em 15 de setembro de 2023.

Oliveira, Raylan. Irregularidades no ônibus de BH motivam mais de 100 denúncias por dia. O Tempo, 2023. Disponível em: https://www.otempo.com.br/cidades/irregularidades-nos-onibus-de-bh-motivam-mais-de-100-denuncias-por-dia-1.2874212. Acesso em 15 de setembro de 2023.

Tarifa Zero. Projetos. 2023. Disponível em: https://tarifazerobh.org/projetos/. Acesso em 19 de novembro de 2023.

Nossa BH. O Que Queremos. 2023. Disponível em: https://nossabh.org.br/o-que-queremos/. Acesso em 19 de novembro de 2023.

Câmara Municipal de Belo Horizonte. Financiamento público de transporte é defendido por movimentos sociais. 2023. Disponível em:

https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2023/05/financiamento-p%C3%BAblico-do-transporte-%C3%A9-defendido-por-movimentos-sociais. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. Relatório de estudo de caso do Observatório de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. 2017. Disponível em: https://issuu.com/nossabh/docs/final_estudo_de_caso_obsmob-bh?utm_medium=referral&utm_source=nossabh.org.br. Acesso em 25 de novembro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. O que é a CRTT. 2019. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/participacao-popular/crtt/o-que-e-crtt. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Estado de Minas. Câmara de BH abre CPI dos ônibus sem qualidade. 2023. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2023/07/20/interna_politica,1522961/camara-de-bh-abre-cpi-dos-onibus-sem-qualidade.shtml. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Câmara Municipal de Belo Horizonte. CPI dos ônibus sem qualidade. 2023. Disponível em: https://www.cmbh.mg.gov.br/t%C3%B3picos/cpi-%C3%B4nibus-sem-qualidade. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Ronan, Gabriel. Ônibus em BH: Saiba o que diz o contrato em vigor quanto à rescisão. O Tempo. 2023. Disponível em: https://www.otempo.com.br/politica/onibus-em-bh-saiba-o-que-diz-o-contrato-em-vigor-quanto-a-rescisao-1.2861915. Acesso em 11 de novembro de 2023.

Cabral, Henrique. Aspectos de qualidade em concessões do Transporte Coletivo por ônibus: estudo de caso de Belo Horizonte e Porto Alegre. 2021. Páginas 20-25. Disponível em:https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/225670/001129461.pdf?sequence=1. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. Lei Orgânica do Município. 1990. Disponível em http://www.pbh.gov.br/smsa/biblioteca/conselho/lei_organica_do_municipio.htm. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Foureax, Francisco. Mobilidade Urbana e burocracia em Belo Horizonte. 2017. Páginas 87-100. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/31491/1/disserta%c3%a7%c3%a3o%20definitiva%20com%20ata.pdf. Acesso em 07 de outubro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. Move. 2023. Disponível em https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/MOVE. Acesso em 10 de outubro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. Estações. 2023. Disponível em https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/estacoes. Acesso em 10 de outubro de 2023.

Prefeitura de Belo Horizonte. Concorrência Pública Nº 131/2008 edital e contratos. 2019. Disponível em https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/concorrencia-publica-131-2008.