

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
Faculdade de Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Geografia

Oslon Carlos Estigarribia Paes de Barros

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA CIDADE DE DOURADOS-MS:
Mudanças, permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana

Dourados - MS
2016

OSLON CARLOS ESTIGARRIBIA PAES DE BARROS

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA CIDADE DE DOURADOS-MS:
Mudanças, permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Faculdade de Ciências Humanas, da Universidade Federal da Grande Dourados para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof. Dr. Adauto de Oliveira Souza
Área de Concentração: Produção do Espaço Regional e Fronteira

**Dourados - MS
2016**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

B268t	<p>Barros, Oslon Carlos Estigarribia Paes de. Transporte público coletivo na cidade de Dourados-MS : mudanças, permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana . / Oslon Carlos Estigarribia Paes de Barros. – Dourados, MS : UFGD, 2016. 200f.</p> <p>Orientador: Prof. Dr. Adauto de Oliveira Souza. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados.</p> <p>1. Política pública. 2. Transporte público coletivo. 3. Mobilidade urbana.I. Título.</p>
-------	--

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD.

©Todos os direitos reservados. Permitido a publicação parcial desde que citada a fonte.

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA CIDADE DE DOURADOS – MS:
mudanças, permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade
Urbana**

BANCA EXAMINADORA

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE

Presidente / Orientador

Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza



1º Examinador

Prof. Dr. Alexandre Bergamin Vieira



2º Examinador

Profª Drª Ana Paula Camilo Pereira Fonseca



Dourados, 27 de julho de 2016.

RESUMO – Este trabalho analisa as características do transporte público coletivo na cidade de Dourados buscando estabelecer relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana cujos princípios, diretrizes, objetivos e instrumentos estão contidos na Lei 12.587/2012. Como objetivos específicos analisamos o Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Dourados, estudo concluído em outubro de 2013 a cargo de uma consultoria contratada pela Prefeitura, o qual se encontra em implantação desde o início de 2014; caracterizamos os instrumentos criados e as ações realizadas no que tem sido chamado de “novo modelo de transporte coletivo” em Dourados. Por fim, analisamos a proposta/minuta do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados elaborada em 2016, relacionando-a com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Os procedimentos de pesquisa se sustentam neste triple: levantamento bibliográfico e documental; trabalho de campo com visitas técnicas; entrevistas com os sujeitos relacionados com a temática. Igualmente fizemos o registro fotográfico das materialidades construídas/produzidas ao longo desse percurso. Constatamos que a Prefeitura entendeu que “sair na frente” na questão da mobilidade urbana foi contratação de uma empresa de consultoria para elaborar o seu plano de mobilidade urbana; a criação em agosto de 2013 do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e a sanção de nova legislação municipal (Lei 3.723/2013) estabelecendo que a frota de ônibus a ser operada deva ter em média cinco anos de fabricação. Trata-se de encaminhamentos que estavam na pauta de reivindicações do Movimento Popular pelo Passe Livre (MPPL) que, em junho de 2013, ocupou a Câmara de Vereadores do Município por 42 dias exigindo mudanças e melhorias no transporte público coletivo da cidade. Registramos ainda a realização de cinco audiências públicas para tratar da temática, sendo a primeira em maio de 2013 e a quinta em março de 2016, na qual foi apresentada uma proposta/minuta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana para Dourados na qual se fala inclusive em “busca de um novo paradigma como forma de resolução dos problemas”. Verificamos ainda que a Prefeitura realizou, em 2015, nova licitação em que venceu a mesma empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo. Evidenciamos que o Plano de Mobilidade Urbana, em implantação, segue algumas diretrizes contempladas na Política Nacional de Mobilidade, todavia, com características próprias. As audiências públicas – princípio previsto na política nacional - são realizadas sem a publicização necessária, o que praticamente inviabiliza a participação social dos trabalhadores. Talvez a contradição principal seja o fato de que esse Plano de Mobilidade Urbana se antecipa à revisão do Plano Diretor do município – instituído em 2003 e ainda não rediscutido com a sociedade - fato que contraria, inclusive, o princípio constitucional segundo o qual a política de desenvolvimento urbano deve ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar social de seus moradores.

Palavras-chave: Política pública; Transporte público coletivo e Mobilidade urbana.

RESUMEN – Este trabajo analiza las características del transporte público colectivo en la ciudad de Dourados y busca establecer relaciones con la Política Nacional de Movilidad Urbana cuyos principios, directrices, objetivos e instrumentos están previstos en la Ley 12.587/2012. Los objetivos específicos tratan del Proyecto de Reestructuración del Sistema de Transporte Colectivo Municipal de Dourados (en implementación desde el inicio de 2014), estudio llevado a cabo en octubre de 2013, por medio de una consultoría contratada por la Alcaldía; también caracterizamos los instrumentos creados y las acciones realizadas en el llamado “nuevo modelo de transporte colectivo” en Dourados. Por fin, analizamos la propuesta/minuta del Plan Director de Movilidad Urbana de Dourados elaborada en 2016, relacionándola con la Política Nacional de Movilidad Urbana. Los procedimientos de investigación se fundamentan en: recopilación bibliográfica y documental, trabajo de campo con visitas técnicas y entrevistas a los sujetos relacionados con la temática. De igual modo, hicimos el registro fotográfico de las materialidades construidas/producidas a lo largo de esa trayectoria. Constatamos que la Alcaldía entendió que debería “tomar la delantera” en la movilidad urbana y contrató una empresa consultora para elaborar su plan de movilidad urbana lo que resultó en la creación, en agosto de 2013, del Consejo Municipal de Transporte Colectivo y en la sanción de una nueva legislación municipal (Ley 3.723/2013) que determina que la flota de autobuses en circulación tenga una vida útil estimada de cinco años. Se trata de peticiones que forman parte del pliego de reivindicaciones del Movimiento Pase Livre Popular (MPPL) que, en junio de 2013, ocupó la Cámara de Vereadores del Municipio durante 42 días exigiendo cambios y mejoras en el transporte público colectivo de la ciudad. También registramos la realización, entre mayo de 2013 y marzo de 2016, de cinco audiencias públicas acerca de la temática con la presentación de una propuesta/minuta del Plan Director de Movilidad Urbana para Dourados en la cual se propone incluso la “búsqueda de un nuevo paradigma para la resolución de los problemas”. Además, verificamos que la alcaldía realizó, en 2015, una nueva licitación, ganada por la misma empresa concesionaria del servicio de transporte público colectivo. Evidenciamos que el Plan de Movilidad Urbana, en proceso de implementación, obedece algunas directrices de la Política Nacional de Movilidad, aunque tenga sus propias características. Las audiencias públicas – principio previsto en la política nacional – son realizadas sin la publicidad necesaria, lo que prácticamente hace inviable la participación social de los trabajadores. Esta vez la principal contradicción sea el hecho de que ese Plan de Movilidad Urbana se anticipa a la revisión del Plan Director del municipio – instituido en 2003 y todavía no rediscutido con la sociedad – lo que va en contra, incluso, del principio constitucional según el cual la política de desarrollo urbano debe ordenar el pleno desarrollo de las funciones sociales de la ciudad y garantizar el bienestar social de sus habitantes.

Palabras clave: Política pública; Transporte público colectivo y Movilidad urbana.

DEDICATÓRIA

Dedico esta pesquisa a tod@s aqueles que lutam pela qualidade de vida melhor nos centros urbanos.

Especialmente aos movimentos populares organizados.

AGRADECIMENTOS

Agradecer penso ser uma das tarefas mais difíceis na vida humana, algumas vezes por se esquecer de algumas pessoas importantes, outras por citar muitas pessoas, mas agradeço a todos que de uma forma ou outra fizeram parte da minha história neste período.

Ao meu orientador Prof. Dr. Adauto de Oliveira Souza, que por diversas vezes deixou até mesmo seu horário de descanso e lazer, para tirar dúvidas e debater assuntos desta dissertação e deste sempre angustiado orientado.

Aos Professores Jones Dari Goettert e Alexandre Bergamin Vieira, pelas valiosas contribuições, incorporadas neste trabalho, por ocasião do exame de qualificação.

A Prof^a Dra Lisandra Pereira Lamoso, pelos conselhos e orientações; a Prof^a. Dra Flaviana Gasparotti Nunes e ao Prof. Dr Guillermo Johnson pelos debates e aprendizagem. A todos os professores do Programa de Pós-Graduação da Geografia desta Universidade.

Meus colegas de turma que me receberam de forma educada e cortês e com muito respeito.

Os servidores da universidade, sobretudo os servidores lotados no Programa de Pós-Graduação na pessoa da ex-secretária Valéria e da atual a secretária Érika Santos Gutierrez.

Aos trabalhadores da limpeza e da segurança da UFGD.

Também não posso deixar de agradecer os servidores do Centro de Documentação Regional. Na pessoa do Professor Dr Paulo Roberto Cimó Queiróz.

Agradecer todos os entrevistados indistintamente..... sem eles a pesquisa não seria possível.

Agradeço a minha colega de trabalho na Escola Estadual Vilmar Viera Matos Professora Alda Maria, pela ajuda na Língua Espanhola.

Agradeço em especial ao meu amigo Luis Carlos Luciano pelas correções dos meus artigos de forma recorde e gratuita.

Agradeço aos meus colegas de trabalho pelo incentivo e compreensão, por último e não menos importante a minha amada esposa Silvana Regina Teixeira Barros, meu filho Tiago Paes de Barros e minha filha Marielle Cristina Barros.

Sumário

1 – NOTAS INTRODUTÓRIAS	16
2 – ESTADO E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL: algumas Considerações	33
2. 1 – DESENVOLVIMENTO URBANO: da política dos transportes à mobilidade.....	42
3 - POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA: princípios, diretrizes e objetivos	48
4 – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM DOURADOS:.....	61
Manifestações e Mudanças	61
4.1 - Os termos aditivos e o discurso do “novo modelo”	76
4.2 – A Proposta de Reestruturação do Transporte Público Coletivo: características do projeto básico operacional.....	83
4.2.1 - Etapa 01.....	94
4.2.2 - Etapa 02.....	96
4.2.3 - Etapa 03.....	96
4.3 - Pontos de Parada	98
4.4 – A AGETTRAN.....	99
4.5 - O Conselho Municipal de Transporte Coletivo	101
4.6 – O Fundo gestor: composição e finalidades	105
4.7 - As audiências públicas.....	109
4.7.1 - 1ª Audiência em 27 de maio de 2013	109
4.7.2 - 2ª audiência em 05 de julho de 2013	110
4.7.3 - 3ª Audiência pública em 30 de julho 2013	112
4.7.4 - 4ª Audiência em 21 de outubro de 2013	114
4.8 – A licitação para a exploração do serviço de transporte urbano	115
4.9 - Movimento e ocupação da Câmara de Vereadores.....	119
5 - O QUE FOI FEITO: as novas materialidades	133
5.1 – A Proposta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana:	151
princípios, diretrizes, objetivos e “leitura dos sujeitos”	151
6 - CONCLUSÃO	159
7 – REFERÊNCIAS	163
8 – ANEXOS.....	171

MAPAS

Mapa 01- Mato Grosso do Sul: Localização do Município de Dourados.....	23
Mapa 02 – Dourados: Perímetro Urbano (2009) e 2011.....	71
Mapa 03 – Dourados: Atuais Linhas de Ônibus.....	73
Mapa 04 - Dourados: linhas de Ônibus Terminal Leste ao Terminal Oeste.....	88
Mapa 05 – Dourados: Linhas de Ônibus no Atual Projeto.....	89

TABELAS

Tabela 01 - Taxas de crescimento da população e taxa de urbanização no Brasil (1940-2010).....	20
Tabela 02 – Município de Dourados (MS): crescimento e evolução da frota de veículos.....	20
Tabela 03 - Contratos aditivos entre Prefeitura de Dourados e Empresas Prestadoras de serviços de transporte público coletivo.....	80

FIGURAS

Figura 01 – Evolução da renda nominal domiciliar per capita (Em R\$).....	28
Figura 02 – Estrutura proposta para a rede de transporte urbano de Dourados.....	86
Figura 03 - Projeção da Estação de Integração Leste (Licitada).....	91
Figura 04 – Projeção da Estação Leste (Licitação).....	91
Figura 05 – Projeção da Estação de Integração Leste (Licitação).....	92
Figura 06 – Projeções da Estação Oeste.....	92
Figura 07 – Projeções da Estação de Integração Oeste.....	93
Figura 08 – Estação Oeste (a ser Licitada e Construída).....	93
Figura 09 – Diagrama Esquemático de operação das Linhas Urbana do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Dourados.....	95

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 01 – Fila de Estudantes para tomar o ônibus na Cidade Universitária.....	63
Foto 02 - Ônibus na Cidade Universitária.....	64
Foto 03 - Placa Indicativa da obra de recapeamento na Rua Balbino de Matos.....	67
Foto 04 – Passageiros no Terminal de Transbordo em Dourados.....	68
Foto 05 – Aspecto interno do Terminal de Transbordo.....	69
Foto 06 – Vista frontal da sede da empresa em Dourados.....	77
Foto 07 – Aspecto interno da garagem da empresa em Dourados.....	78
Foto 08 – Ônibus na garagem da Empresa Viação Dourados.....	78
Foto 09 – Aspecto do novo modelo de Ponto de Ônibus em Dourados.....	99
Foto 10 – Cerimônia de posse dos Conselheiros de Transporte Coletivo.....	102
Foto 11 – Caçamba de coleta de entulhos na Cidade.....	108
Foto 12 – Apresentação do Projeto Operacional durante a 3ª Audiência Pública.....	113
Foto 13 – Manifestantes ocupando o Terminal de Transbordo de Ônibus.....	120
Foto 14 – Aspecto da reunião na Câmara Municipal entre estudantes e o Prefeito.....	121
Foto 15 – “Pautas” da Reivindicação dos Estudantes.....	124
Foto 16 – Ação dos Manifestantes queimando pneus na Avenida.....	127
Foto 17 – Os Manifestantes limpam a Avenida após o protesto.....	128
Foto 18 – O Movimento ocupando a Câmara de Vereadores.....	129
Foto 19 – Aspecto da ocupação: barracas na Câmara.....	129
Foto 20 – Aspecto da ocupação na Câmara douradense: colchões e barracas.....	130
Foto 21 – Exposição dos ônibus novos.....	136
Foto 22 – Aspectos internos dos novos ônibus.....	137
Foto 23 – Ônibus novos com elevador.....	138
Foto 24 – Vista do ponto de ônibus em frente ao CAM.....	141
Foto 25 – Ponto de ônibus na Igreja do Relógio	142
Foto 26 – Ponto (novo e danificado) de ônibus em frente a UPA.....	143
Foto 27 – Ponto de ônibus no Centro da Cidade.....	144
Foto 28 – Ponto de ônibus na Av. Presidente Vargas, Área Central.....	145
Foto 29 – Aspecto do local a ser construído o Terminal de Integração Leste.....	146
Foto 30 – O Início (?) da construção do Terminal Leste.....	147
Foto 31 – Aspecto do local a ser construído o Terminal de Integração Oeste.....	148
Foto 32 – Manifestação estudantil pela melhoria do Transporte Público (2015).....	149

LISTA DE SIGLAS E ABREVIações

AGETTRAN - Agência Municipal de Transportes e Trânsito
BNDES- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT - *Bus Rapid Transit*
CAM - Centro Administrativo Municipal
CFC - Centros de Formação de Condutores de Veículos
CHESF - Companhia Hidrelétrica Vale do São Francisco
CODEMAT – Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso
CODESUL – Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul
DCE - Diretório Central dos Estudantes
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito
FHC - Fernando Henrique Cardoso – ex-Presidente do Brasil
IPI - Imposto Sobre Produtos Industrializados
ISSQN - Imposto de Serviços Sobre Qualquer Natureza
JK - Juscelino Kubitschek de Oliveira – ex-Presidente do Brasil
MPPL - Movimento Popular pelo Passe Livre
NBR 15.570:2008 - Norma Técnica
OAB - Ordem dos Advogados do Brasil
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PEC - Proposta de Emenda à Constituição
PLADESCO - Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste
PPA - Plano Plurianual de Investimentos
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDU - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SeMob - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SUDECO – Superintendência para o Desenvolvimento da Região Centro-Oeste
TAC - Termo de Ajustamento de Conduta
TRO - Trânsito Rápido para Ônibus
UEMS - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais
VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos

“De onde menos se espera, daí é que não sai nada mesmo”

(Barão de Itararé – Apparício Torelly)

1 – NOTAS INTRODUTÓRIAS

O interesse por essa temática deve-se, fundamentalmente, por uma experiência profissional, mas, sobretudo, de atuação político-administrativa. Mais explicitamente, trabalhamos como diretor geral na Superintendência de Transportes e Trânsito do Município de Dourados (MS) no período de janeiro de 2001 à dezembro 2008, na gestão do então Prefeito Jose Laerte Tetila (Partido dos Trabalhadores).

Encerrada nossa participação na administração municipal, na qual acreditamos ter acumulada uma experiência significativa, não apenas do ponto de vista da prática cotidiana, mas também com a participação em alguns cursos realizados com estudiosos do setor trânsito e transporte coletivo, decidimos agora – como professor de Geografia do ensino básico desde 2009, portanto, desde que deixamos o cargo na Prefeitura - aprofundar a análise acerca da temática do transporte público coletivo na cidade de Dourados e sua relação com a política nacional de mobilidade urbana, implementada pelo Governo Federal, a partir de 03 de janeiro de 2012, através da Lei nº 12.587¹.

Daí a iniciativa de estudar as características – mudanças e permanências - do transporte público coletivo em Dourados, tendo em vista que a cidade – como de resto todo o país – visivelmente tem aumento o número de veículos automotores particulares. Estaticamente foram apresentado – dados oficiais do Denatran/Detran-MS - na audiência pública de 30 de março de 2016, que Dourados tem 62.095 automóveis, de uma frota veicular total de 136.965, portanto, 45% representativo de automóveis; por sua vez, para Mato Grosso do Sul, os dados indicam 652.713 automóveis e uma frota veicular total de 1.405.990.

De outro lado, a mencionada cidade, elevada à condição de pólo de desenvolvimento regional da porção austral de Mato Grosso do Sul desde meados da década de 1970, apresenta um crescimento populacional que ultrapassa a casa dos 200 mil habitantes, conforme dados do IBGE, 2012. Tal contingente, por sua vez, também impõe uma demanda, por um serviço de transporte público coletivo eficiente e de qualidade.

¹ A mencionada Lei em seu Artigo 4º, item VI, define **transporte público coletivo**, como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda à população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.” É, portanto, com essa compreensão que o conceito será utilizado neste trabalho.

Neste contexto – aqui descrito muito sucintamente – é que se insere essa dissertação, a qual teve como objetivo geral analisar as características do transporte público coletivo na cidade de Dourados buscando estabelecer possíveis relações com a política nacional de mobilidade urbana que, segundo o discurso governamental, se constitui na reunião das políticas de transporte e de circulação e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

Como objetivos específicos, identificamos e analisamos as diretrizes do “Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Dourados” o qual “estabelece as condições mínimas para a oferta e o atendimento aos usuários e parte da diretriz de que o sistema deve ser organizado através de uma rede única, de forma integrada e complementar a outros modais de transporte²”. Trata-se de um estudo concluído em outubro de 2013, por consultoria contratada pela Prefeitura e está sendo operacionalizado na cidade desde o início de 2014; ainda, caracterizamos os instrumentos criados e as ações implementadas no que tem sido chamada de “novo modelo de transporte coletivo” em Dourados. Por fim, mas não menos importante, analisamos a proposta/minuta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados relacionando-a com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida, através da Lei nº 12.587/2012.

Constatamos em 30 de março de 2016, a realização de uma audiência pública na qual foi apresentado um relatório técnico contendo o diagnóstico de uma pesquisa realizada junto aos usuários do transporte público coletivo em Dourados.³ E, na mesma oportunidade foi apresentada uma proposta/minuta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana para Dourados, no interior da qual se fala inclusive em “busca de um novo paradigma como forma de resolução dos problemas.⁴” Portanto, esse é o conteúdo que analisamos tendo como recorte a temática do transporte público coletivo. Como o próprio nome sugere é um serviço público – essencial para a sociedade/usuários - e,

² DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia. Projeto de reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados. Relatório técnico – etapa 02 – versão final. Dourados (MS)/Caxias do Sul (RS). Outubro de 2013, 187p.

³ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados (MS) – Relatório Técnico. PE 089/2015, Dourados, março 2016, 160p.

⁴ DOURADOS. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia. Audiência Pública: Plano Diretor de Mobilidade Urbana. 30 de março de 2016. Dourados (MS)/Caxias do Sul (RS), 84p.

como decorrência para a cidade e seu processo de desenvolvimento, assim, deve ser um serviço privilegiado/priorizado pelo Estado – nos diferentes níveis, no caso o municipal – no bojo da mobilidade urbana, relacionando à qualidade de vida, a inclusão social e ao acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Nesse contexto, se justifica a realização deste trabalho.

A chamada “região da Grande Dourados”⁵ se caracterizava na década de 1970 tanto pela formação de novos espaços produtivos através da expansão da fronteira agrícola quanto pela transformação de áreas de agropecuárias já estruturadas. Esse modelo de ocupação que se baseia na implantação do empreendimento capitalista produz um novo arranjo do espaço agrário e concentração fundiária, ao mesmo tempo em que provoca a retração da produção familiar.

Trata-se de um processo ideologicamente concebido como modernizador⁶ e contextualizado do bojo da “Revolução Verde”⁷ que se caracteriza por absorver pouca mão de obra contribuindo para ampliar, significativamente, o excedente de trabalhadores rurais, o que leva o constante deslocamento da força de trabalho – êxodo rural - em direção a áreas que oferecem “melhores” oportunidades de emprego.

No Brasil, como desdobramento desse processo evidenciamos um crescimento urbano acelerado. Há pouco mais de quarenta anos, a população vivia,

⁵ Conforme aponta ABREU (2005, p.160), a Grande Dourados foi criada oficialmente e seu território definido no contexto II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, 1975/79), com decisiva atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO). Em suas palavras: “A Região da Grande Dourados nasceu, oficialmente, como uma “área-programa”. Na justificativa da SUDECO, tratava-se de uma área com elevada produtividade e que se encontrava sob o impacto direto da influência do Estado de São Paulo, em virtude das inter-relações comerciais com as áreas de mercado do Centro-Sul. A idéia era fomentar a infra-estrutura necessária para potencializar vantagens comparativas já estabelecidas, quais sejam: a fertilidade dos solos e a produção agrícola. (...)” ABREU. “Região da Grande Dourados: Planejamento e (des)construção de uma região” Disponível em: <<http://obserbatoriogeograficoamericalatina.org.ms/egal10/Teoriaymetodo/Conceptuales/01.pdf>>. Acessado em 29.07.2015.

⁶ Sobre essa questão, Abreu (2001, p.202) afirma que: “A conjuntura internacional, associada aos interesses de investimentos do capital industrial (principalmente multinacional) em áreas com capacidade produtiva confirmada e com riquezas naturais não exploradas intensamente, serão consideradas para agregar condições internas e externas que permitam o avanço do capital, incorporando “novas” áreas ao plantio e, ao mesmo tempo, modernos insumos para melhorar a produtividade.”

⁷ A Revolução Verde é concebida, do ponto de vista ideológico, como o processo de modernização da agricultura e do aumento da produção de alimentos para sanar a questão da fome no mundo. Tal processo produziu profundos impactos no espaço geográfico mundial e brasileiro. Temos a região da Grande Dourados, como exemplo. Historicamente, a Revolução Verde tem suas origens vinculadas à lógica da Guerra Fria – na relação da geopolítica com a agricultura. Não é aleatória que ela “surge” nos Estados Unidos. Sucintamente, seus objetivos estão relacionados à reprodução ampliada do capital; a monopolização e a territorialização do capital, a sujeição do campo à sua lógica. No Brasil, é importante dizer, esse processo contou com decisiva atuação do Estado (subsídios, financiamentos agrícolas, pacotes tecnológicos voltados à agricultura de exportação) e do capital estrangeiro.

majoritariamente, na zona rural, sem que houvesse muitas demandas por transporte de massa nos poucos aglomerados urbanos existentes. Hoje, cerca de 85% da população vive em centros urbanos (Ver **Tabela 01**), sendo que existem 36 cidades com mais de 500 mil habitantes na rede urbana, além de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de pessoas, o que corresponde percentualmente, a cerca de 45% da população.

Estudando essa temática, Carvalho (2016b, p.8), argumenta que:

Parte dos problemas urbanos vividos pela população brasileira hoje em dia é resultado desse forte e rápido crescimento das cidades, ocorrido após o início do processo de industrialização brasileira (...), sem que houvesse investimentos correspondentes na rede de infraestrutura urbana, formando grandes passivos nessa área. Os sistemas de transporte urbano são um exemplo claro desse descompasso entre o crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não- motorizado.

A cidade de Dourados e o serviço de transporte público coletivo é um caso explícito do mencionado descompasso entre o crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não-motorizado. No capítulo 4, voltaremos com uma análise mais acurada, dessa questão, trazendo inclusive a contribuição de Campos (2014), acerca do exorbitante crescimento do perímetro urbano douradense que, em 2011, ampliou de 77 km² para 210 km².

Tabela 01**Taxas de crescimento da população e taxa de urbanização no Brasil (1940-2010)**

Décadas	Crescimento populacional total (%)	Crescimento populacional urbano (%)	Taxa de urbanização (%) (1)	Cidades com população maior que 500 mil habitantes (2)
40-50	25,9	72,8	26,4	2
50-60	36,7	72,0	36,2	3
60-70	33,1	66,1	45,5	6
70-80	28,2	55,4	56,8	9
80-90	21,3	35,8	68,9	14
90-00	15,6	21,8	77,1	-
00-10	12,3	16,4	81,3	-
10-20			84,2	36

Fonte: IBGE.

Elaboração: Carvalho (2016b)

Notas:

1 - Porcentagem de habitantes morando em área urbana no início da década considerada.

2 - Quantidade de cidades com população superior a 500 mil habitantes no início da década.

No interior desse processo, o padrão de mobilidade da sociedade vem passando por expressivas modificações desde meados do século XX, como desdobramentos principalmente do intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento “desordenado” das cidades, além do uso cada vez mais intenso do transporte motorizado individual pela sociedade brasileira.

Mais uma vez, podemos utilizar o município de Dourados - com uma população estimada de 212.870 habitantes (IBGE, 2015) e uma frota total de 136.964 veículos (DETRAN/MS, 2015) - como exemplo no tocante ao uso cada vez mais intensivo do transporte motorizado individual. Em outras palavras do aumento da sua frota de veículos automotores. Vejamos a **Tabela 02**.

Tabela 02 - Município de Dourados (MS): crescimento e evolução da frota de veículos (2009-2015)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Frota	85.879	95.893	105.602	114.478	123.595	131.095	136.964
Crescimento anual (%)	-	10,38	10,12	8,41	7,96	6,97	4,48
Crescimento da frota (2009/15)							63,43%

Fonte: <www.denatran.gov.br/frota2014.htm>. Acessado em 30.06.2015.

Nesse contexto, o índice de motorização atingiu em 2015, o patamar de 0.64 veículos por habitante, praticamente a mesma motorização do Estado de Mato Grosso do Sul e do Brasil. Ademais, a evolução da frota demonstra que a linha de tendência desta variável sugere que o município está evoluindo de modo acelerado, condição que reafirma a necessidade de redefinição de seu processo de mobilidade urbana.

Ainda sobre essa questão, esse mesmo autor, em outro trabalho, aponta que:

Há pouco mais de sessenta anos, o deslocamento das pessoas nas maiores cidades brasileiras era realizado predominantemente por modalidades públicas coletivas, com destaque para os sistemas sobre trilhos, em especial os bondes elétricos, e também pelo transporte não motorizado, já que as cidades tinham dimensões menores e eram mais compactas. Nessa época, os deslocamentos por transporte motorizado individual eram insignificantes, uma vez que a indústria automobilística era bastante incipiente. (CARVALHO, 2016(a), p.7)

Nesse contexto, todavia, em escala regional, a principal mudança ocorrida no final da década de 1970 é o processo de expansão do complexo agroindustrial⁸, sendo um dos principais elementos definidores do rearranjo produtivo na região da Grande Dourados.

O Estado⁹ teve um papel preponderante nesse processo. A partir de 1973 o município de Dourados foi inserido no PLADESCO - Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste - como corredor de exportação soja-trigo. O programa tinha como objetivo o aumento da produção, melhoria das instalações destinada e armazenagem e transporte, melhorias das linhas ferroviárias e rodoviárias, além de melhorias nos portos de Vitória (ES), Santos (SP) e Paranaguá (PR), com o objetivo de exportar a produção de soja-trigo da região Centro-Sul do País.

O binômio, soja-trigo eliminou grande parte das pequenas propriedades e a consequência disso foi à expansão da malha urbana da cidade, fazendo com que essa mão de obra, migrasse para trabalhar na cidade, submetendo-se ao subemprego. De

⁸ Conforme Muller (1989, p.45) este pode ser concebido: "... como um conjunto formado pela sucessão de atividades vinculadas à produção de produtos agropecuários e florestais. Atividades tais como: a geração destes produtos, seu beneficiamento, transformação e a produção de bens de capital e de insumos industriais para as atividades agrícolas. Ainda, a coleta, a armazenagem, o transporte, a distribuição de produtos industriais e agrícolas, financiamento à pesquisa e a tecnologia e assistência técnica. As atividades são interdependentes, mas assimétricas, pois há aquelas cujas funções possuem maior grau de importância na reprodução do complexo."

⁹ Não se enquadra nos objetivos desta dissertação discutir teorias de Estado, todavia, tendo em vista que estamos analisando uma política de Estado, apontaremos ainda que brevemente – no Capítulo 02 - nossa concepção de Estado que, acreditamos referenciará o nosso trabalho.

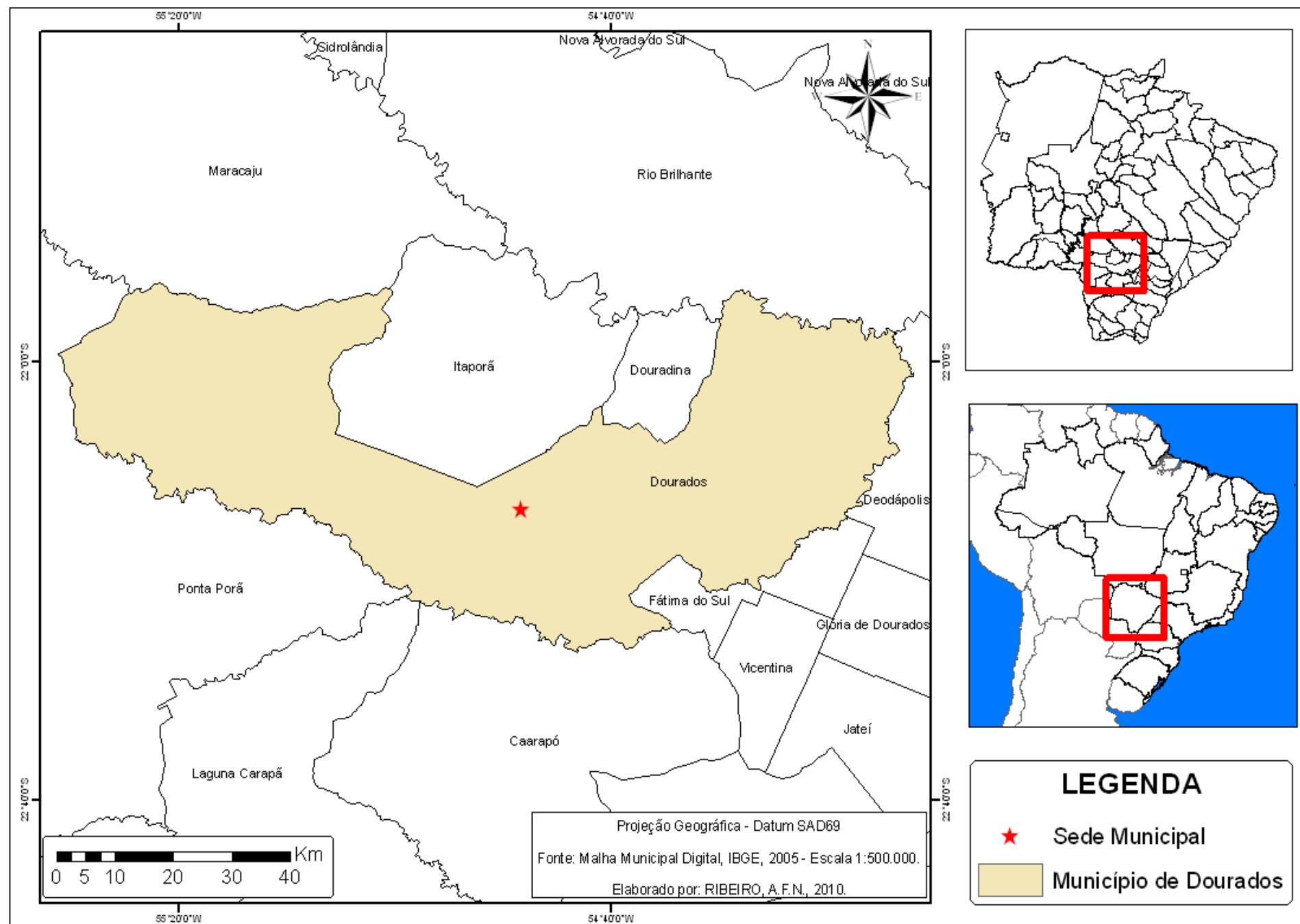
outro lado, alguns pequenos e médios produtores resistiram, optaram pela produção familiar inserindo-se no processo de agroindústria através das granjas como a avicultura e a suinocultura.

A expansão agroindustrial que ocorreu na região da Grande Dourados, na década de 1970, se deu, dentre outras determinantes, pela expansão do capitalismo internacional através de incentivos e financiamentos que as transnacionais recebiam do Governo brasileiro, sobretudo, após o golpe militar de 1964. Esse processo, conhecido como “modernização da agricultura”, produziu novas relações no campo e nas cidades, as quais passaram a demandar novas formas de intervenção do Estado, nesse espaço regional e, sobretudo, na cidade de Dourados (ver **Mapa 01**), elevada à condição de pólo de desenvolvimento a partir de meados da segunda metade dos anos de 1970, no contexto do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (SOUZA, 1995 e 2003).

A partir dessa definição governamental, na qual Dourados passou a condição de pólo de desenvolvimento regional, Souza (1995) apontou a implantação do Distrito Industrial, “vocacionado” no seu estudo de viabilidade econômica para a industrialização da produção primária regional. Portanto, da verticalização desse processo de agro-industrialização, numa área industrial planejada.

Esse é o momento na história do País de intensa utilização da estratégia de definição das cidades como polo de desenvolvimento regional (Perroux, 1967) e da implantação territorialmente planejada da industrialização, via distritos industriais.

MAPA 01 – Mato Grosso do Sul: Localização do Município de Dourados



Nesse sentido, Souza, Vieira & Abreu (2015) dissertaram sobre a inserção desta cidade no processo de implementação e execução do Programa Nacional de Cidades de Médio Porte, o qual possibilitou a materialização de um conjunto de ações e equipamentos no seu espaço urbano “preparando-a” para exercer a função polarizadora.

Por sua vez, no início dos anos de 1980 a sociedade brasileira manifestava de forma muito intensa os sintomas de uma crise econômica que implicou um corte no crédito rural o qual retirou o subsídio desse setor, desaquecendo-o.

Refletindo acerca dessa temática, Silva (2000, p.1.) argumenta que:

A crise da economia internacional desencadeada nos anos 1970 (expressa na redução do ritmo de crescimento, aceleração da inflação, aumento do desemprego, falência do sistema monetário internacional montado em Bretton Woods etc.) e o vigoroso processo de reestruturação econômica que ganhou intensidade nas décadas de 80 e de 90 (revolução tecnológica, reestruturação industrial e organizacional, internacionalização do capital produtivo e financeiro, avanço da doutrina neoliberal etc.) afetaram e redimensionaram o modelo de Estado “keynesiano” moldado no segundo pós-guerra, comprometendo, sobretudo, seu papel de agente financiador, produtor, provedor e regulador. Entre as principais conseqüências da crise desse formato estatal, verificou-se o comprometimento dos mecanismos de proteção social configurados no modelo do Welfare State.

No Brasil, o resultado dessa convulsão na economia internacional manifestou-se no início dos anos 80 sob a forma de crise da dívida externa e de grave comprometimento da capacidade financeira da esfera pública (crise fiscal)¹⁰.

Nesse contexto histórico a cidade de Dourados, por sua vez, sofreu influências principalmente aquelas relacionadas com o crescimento “desordenado” da área urbana¹¹.

Posteriormente, como demonstra Souza (2003), já na última década do século XX, a cidade não foi contemplada com programas governamentais, tendo em vista a política governamental impressa através dos Eixos Nacionais de Integração e

¹⁰ Não se insere nos objetivos deste trabalho a discussão da existência e/ou tendências e das particularidades do *Welfare State* no Brasil. Para uma discussão desta temática, consultar: BENEVIDES, C.V. **Um Estado de Bem-Estar Social no Brasil?** Rio de Janeiro: UFF, Dissertação (Economia), fevereiro 2011. Acerca dos objetivos de sua dissertação, a autora elucida que: “Este trabalho teve por objetivo documentar a existência do Estado de Bem-Estar Social no Brasil, de modo a situar o sistema de proteção brasileiro no contexto internacional de análise desse tipo de Estado, tentando elucidar sua formação, caracterização e tendências. (...) Essa análise permitiu não apenas ratificar a existência do Welfare Brasileiro, mas também contrastar o caso brasileiro com as tendências dos Estados de Bem-Estar contemporâneos mais efetivos. (...)”.

¹¹ “A expansão urbana desordenada obriga a rede de transporte coletivo a ir-se formando também de maneira desordenada e irracional, sendo a superposição de linhas uma das características dessa irracionalidade. Agregue-se a isso a descoordenação das redes municipais e intermunicipais, com mais superposição e irracionalidade no conjunto.” (SAMPAIO; LIMA NETO & SAMPAIO YONI, 2006, p.101).

Desenvolvimento executada no governo FHC (1995-2002). Trata-se de uma conjuntura caracteristicamente neoliberal na qual o Estado abdicou sua função de planejamento. Ou melhor, conforme sinalizado por Souza (2003) planejou a partir do diagnóstico e do estabelecimento de prioridades de programas e projetos definidos (e aprovados em seu Plano Plurianual de Investimentos) por consultoria transnacional. Portanto, o desenvolvimento nacional – as prioridades setoriais e espaciais nos investimentos públicos – foram definidos alhures e referenciados por interesses transnacionais.

Como nos diz Silva (2000, p.2.):

Na década de [19]90, essa conjuntura econômica adversa, conjuntamente com o avanço da vaga neoliberal que inspirou a adoção de medidas de austeridade fiscal (via redução da estrutura e dos programas do Estado), resultou na falência da versão brasileira do modelo estatal “keynesiano” - o Estado desenvolvimentista.

Esse processo comprometeu seriamente a capacidade de intervenção do Estado brasileiro e, sobretudo trouxe sérias restrições ao precário esboço de *Welfare State* implantado no período desenvolvimentista nas áreas de educação, saúde, previdência, assistência social, habitação popular e transportes.

No início do século XXI, com a gestão do Presidente Lula (Partido dos Trabalhadores, 1ª gestão, 2003/2006, e 2ª, 2007/2010), notadamente a partir da saída do Ministro Antonio Palocci (em 2006, deixou o Ministério da Fazenda, assumindo em seu lugar o então presidente do BNDES, Guido Mantega), tem-se a ascensão de uma nova convenção de desenvolvimento¹² no governo, agora neodesenvolvimentista,¹³ na qual um conjunto de programas governamentais passa a ser implementados¹⁴ alguns deles especificamente voltados para a questão da mobilidade urbana.

Como nos diz Erber (2011, p.46): “O Estado, nesta convenção, volta a assumir um papel de liderança no processo de desenvolvimento, recuperando, inclusive, o

¹² Segundo ERBER (2011, p.33), uma convenção de desenvolvimento, “(...) trata das transformações estruturais que devem ser introduzidas na sociedade, estabelecendo o que há de “errado” no presente, fruto do passado, qual o futuro desejável, quais estruturas devem ser mudadas e as agendas de mudança, positiva e negativa.” Portanto, em síntese, uma teleologia.

¹³ Refletindo acerca das características desta convenção neodesenvolvimentista, ERBER (2011, p.45), afirma que: “Do ponto de vista econômico, seu núcleo duro é de inspiração keynesiana — o crescimento é impulsionado pelo aumento autônomo da renda familiar dos grupos mais “pobres”, via salário mínimo e transferências fiscais, e de investimentos em infraestrutura e construção residencial, regidos pelo Estado. (...). Proposta inicialmente no Plano Plurianual de Aplicações (PPA) 2003 (?)2007, ampliada pela Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE) e pela tentativa de estabelecer parcerias público privadas, em 2003, a convenção neodesenvolvimentista foi reforçada, a partir de 2006, pela mudança de equipe no Ministério da Fazenda e pela reeleição do Presidente Lula.

¹⁴ Por exemplo, o PAC, no qual a cidade de Dourados foi inserida (DANTAS, 2011).

protagonismo das empresas estatais e dos bancos públicos, perdido durante o período liberal”.

Assim, neste novo marco histórico de protagonismo do Estado e de suas empresas e da importância atribuída à problemática da mobilidade urbana levou o Ministério das Cidades a criar uma Secretaria específica para tratar da questão. Referimo-nos a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), instituída com a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável.

Portanto, a política se materializa, ganha ossatura institucional no interior do Governo. Ademais, segundo o discurso deste próprio Governo, os programas e as ações da SeMob, integrados com as demais políticas urbanas, visam mudar radicalmente a sua atuação, aliando-o aos entes estaduais e municipais para desenvolver e implementar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, referenciada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais nos modos coletivos e nos meios não-motorizados de transporte.

Com tais pressupostos é que a “Política Nacional de Mobilidade Urbana” - instituída pela Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 - está sendo implementada pelo Governo com o objetivo declarado de tentar resolver os problemas de transporte que afetam as cidades brasileiras, causados, sobretudo, pelo uso crescente de automóveis em detrimento do transporte coletivo, e busca promover a integração entre os diferentes modos de transporte, além de melhorar a acessibilidade¹⁵ e a mobilidade¹⁶ de passageiros e cargas nas cidades brasileiras.

¹⁵ Acessibilidade urbana, concebida como: “atributo associado à infraestrutura das cidades, relativo à facilidade de acesso (físico, distância, tempo e custo) das pessoas ao espaço urbano, seja no acesso ao interior dos veículos motorizados, terminais e pontos de embarque/desembarque utilizados no transporte público de passageiros.” BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasil Acessível. Brasília: SeMob, 28 de agosto de 2009). Legalmente, a acessibilidade é definida como: “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.” BRASIL. Lei 12.587/2012. É forçoso mencionar que a acessibilidade universal é um dos princípios previstos neste instrumento legal que materializa a Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil.

¹⁶ Por sua vez, mobilidade é concebida como: “Atributo associado às cidades, relativo ao deslocamento (função/circulação) de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando veículos motorizados e não motorizados, vias, a infraestrutura de transportes e trânsito, os serviços de transportes e do sistema de trânsito. De forma a usufruir da cidade em relação às suas funções urbanas (lazer, moradia, trabalho, circulação). BRASIL. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasil Acessível. Brasília: SeMob, 28 de agosto de 2009. Do ponto de vista legal, a mobilidade urbana é definida como: “condição em que realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.” BRASIL. Lei 12.587/2012.

Estes dois pressupostos – acessibilidade e mobilidade – constituem objetivos fundamentais perseguidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), a qual estabelece em seu Art. 7º que tem os seguintes objetivos: I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II – promover o acesso

Assim, as diretrizes referenciais do Programa buscam evidenciar a precedência do transporte não-motorizado sobre o motorizado e do transporte coletivo sobre o individual; a priorização de projetos de transportes coletivos estruturadores do território e indutores do crescimento; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos; e o estabelecimento de uma política tarifária baseada nos critérios de equidade no acesso aos serviços.

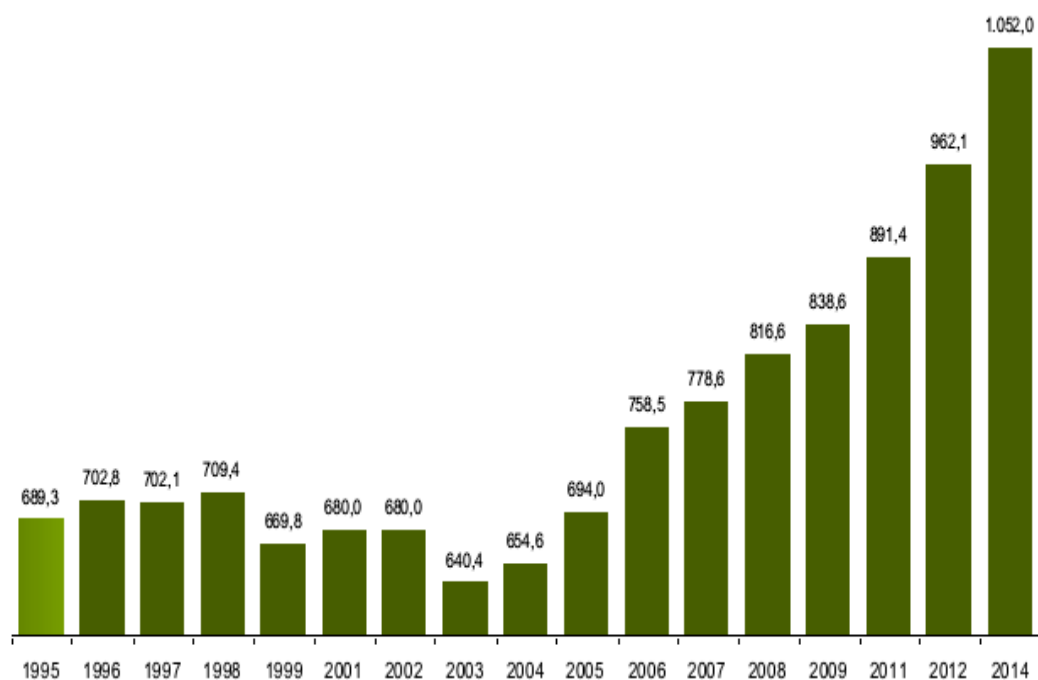
Não podemos deixar de mencionar as contradições da política governamental. Por um lado, prioriza-se as diretrizes de precedência do transporte não-motorizado sobre o motorizado e do coletivo sobre o individual, mas por outro lado, implementa política de redução de impostos (por exemplo, do IPI – Impostos sobre Produtos Industrializados) para aquisição de carros particulares.

São aspectos contraditórios do estabelecimento da política do Estado que começou em 2012 e encerrou-se em janeiro de 2015, com o discurso – no contexto da crise mundial de 2008 - de aquecer o mercado e de política anticíclica. Evidenciamos, a mesma política havia sido adotada em 2009. Para sermos mais exatos, a política de atração de investimentos da indústria automobilística foi retomada no Brasil, em meados da década de 1990. O que retoma, “naturalmente” uma nova fase de aumento do transporte automotivo individual (Carvalho, 2016b).

Assim, o governo contraditoriamente tem incentivado a indústria automobilística. Mas há um outro fator que contribuiu para a expansão das vendas de veículos automotores no Brasil, nos últimos dez anos. Segundo Carvalho (2016b) “foi o aumento de renda das famílias, principalmente das mais pobres, o que permitiu que parte delas tivesse acesso a esse bem durável.” Vejamos os dados da **Figura 01**.

aos serviços básicos e equipamentos sociais; III – proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. IV (...).

Figura: 01
Evolução da renda nominal domiciliar per capita (em R\$)



Nota: Em 1994, 2000 e 2010 não foram publicados
 Elaboração do Centro de Altos Estudos Brasil Século XXI com base nos dados do Ipeadata / PNAD

Fonte: Gomes & Cruz (2015, p.76).

Ademais, nessa conjuntura, temos outro componente aliando-se a esse processo: a forte expansão do crédito que ocorreu na última década, trazendo em decorrência a tendência recente de expressivo crescimento da taxa de motorização da população brasileira.

No contexto dessa política nacional (Lei 12.587/2012) as cidades com mais de 20 mil habitantes teriam que implantar seus respectivos planos de mobilidade urbana até 2015. Anteriormente pelo Estatuto da Cidade, apenas as cidades com mais de 500 mil habitantes estavam obrigadas. Trata-se, de um expressivo avanço, na medida em que anteriormente, apenas 38 municípios brasileiros eram obrigados a terem um plano de mobilidade urbana, com a nova lei tal quantitativo amplia-se para 1.663. Portanto, um salto significativo (IPEA, 06 de janeiro de 2012).

É no interior desse processo – e certamente, induzido pelo movimento de rua ocorrido em todo o País, a partir de junho de 2013 e com a ocupação pelo Movimento Popular Passe Livre da Câmara de Vereadores do Município de Dourados, por 42 dias – é que a Prefeitura argumenta oficialmente que Dourados “sai na frente na qualificação

do serviço de transporte coletivo.¹⁷ Sair na frente significou contratar uma empresa de consultoria nessa área para elaborar um estudo sobre a realidade atual e apontar o que deve ser feito para que a cidade tenha um serviço adequado. Cabe-nos indagar: adequado sob qual ponto de vista?

Posteriormente foram feitas quatro (04) audiências públicas para discutir e apresentar o que tem sido denominado “novo modelo de transporte coletivo para Dourados”.

Ademais, o Prefeito sancionou a Lei nº 3.707/agosto de 2013, que dispõe a criação do Conselho Municipal do Transporte Coletivo. Portanto, uma materialidade institucional, com a participação da sociedade, visando discutir as ações e a política municipal deste setor.

Já em 2016, no dia 30 de março foi realizada a 5ª audiência pública na qual foi apresentado um relatório técnico contendo o diagnóstico de uma pesquisa realizada junto aos usuários do transporte público coletivo em Dourados¹⁸.

E, na mesma oportunidade o arquiteto e urbanista Edson Marchioro – cuja empresa de engenharia é sediada em Caxias do Sul (RS) – apresentou uma proposta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados com a seguinte estrutura (84 páginas): caracterização do município, gestão urbana, infraestrutura em transporte coletivo, caracterização do sistema viário, envolvimento social e institucional e projetos do plano diretor de mobilidade urbana.¹⁹

Acerca destes dois documentos – o relatório técnico e o proposto plano diretor de mobilidade urbana de Dourados nos deteremos esmiuçadamente mais a frente, no **Capítulo 05**.

Do ponto de vista metodológico buscamos no plano da realidade histórica investigar as relações, tensões e conflitos analisando desse modo caminhos para desvelar uma realidade contraditória.

Assim, o precípua básico é dar conta da totalidade, do específico, do singular e do particular. Em outras palavras, relacionar o contexto nacional – a política de

¹⁷ “Prefeitura de Dourados investe R\$ 52 milhões em mobilidade urbana” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 02.07.2013.

¹⁸ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados (MS) – Relatório Técnico. PE 089/2015, março 2016. 160p.

¹⁹ DOURADOS. Prefeitura Municipal de Secretaria Municipal de Planejamento. Audiência Pública: Plano Diretor de Mobilidade Urbana. 30 de março de 2016. Caxias do Sul: Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S, 84p.

mobilidade urbana - com sua congênere municipal, na tentativa de identificar e analisar suas especificidades, suas materialidades.

Como procedimentos de pesquisa, sabemos que a abordagem na Geografia sustenta-se no tripé básico: leitura bibliográfica, fonte documental e trabalho de campo incluindo visitas técnicas. Com esse pressuposto, fizemos um levantamento teórico e de leituras pertinentes ao tema em tela. Nesta dissertação, nossas preocupações se voltaram à problemática do estabelecimento de política de planejamento do transporte público coletivo; às imposições do capital; a afirmação do veículo automotor individual, criando novas espacialidades, num insistente necessidade de recriação do seu território para uso de toda a sociedade.

Mesmo que a pesquisa tenha como base elementos decididamente geográficos – espaço urbano, políticas de mobilidade urbana, transportes público coletivo - foi preciso nos ater as questões de ordem sociológicas e antropológicas na medida em que é com pessoas que as relações de investigação se processaram. Nesse sentido e, principalmente, porque a produção da fonte de pesquisa se constitui como um dos aspectos centrais deste trabalho. Assim fizemos um conjunto de entrevistas com agentes sociais, movimentos populares e instituições relacionadas ao transporte público coletivo na cidade de Dourados. Referimo-nos ao diretor da Agência Municipal de Transportes e Trânsito (AGETTRAN/Dourados); membros titulares do Conselho Municipal de Transportes Coletivo, incluso sua presidenta; membros do Movimento Popular Passe Livre em Dourados (MPPL) e, finalmente, a direção da empresa que presta serviços de transporte coletivo na mencionada cidade.

Com relação às entrevistas junto ao citado Conselho conseguimos um rol de quatro (04), incluso a presidenta. Delineamos um conjunto de pessoas, todavia, alguns se recusaram a concedê-la. Esperamos que tal atitude – de representantes de segmentos sociais – não prejudique a análise. De qualquer modo, consideramos que as entrevistas realizadas foram elucidativas e contribuíram com os objetivos perseguidos neste trabalho. Assim colhemos subsídios expressivos com o vereador-membro do Conselho (gestão 2014/16); como também dois outros integrantes titulares – sendo um representante estudantil e outro representante de uma universidade pública, além da presidenta do Conselho. Ao todo eram 16 membros, hoje tal Conselho congrega apenas 14 membros. A alegação oficial é que não havia quórum para as reuniões.

Não entrevistamos os usuários. Isso não significa desconsiderá-los no processo. Pelo contrário: a qualidade na prestação do serviço de transporte público coletivo tem

efetivamente no usuário seu principal foco²⁰. Por entender que a visão do usuário acerca desse tema comporta uma pesquisa específica é que delimitamos as entrevistas com outros sujeitos, contemplando nesta variável do usuário, os representantes do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e o Movimento Popular Passe Livre (MPPL/Dourados), do qual conseguimos um universo de 05 entrevistas.

Além das fontes orais que são imprescindíveis para a compreensão da realidade dos sujeitos estudados na questão ora proposta, buscamos também através de dados documentais elementos para explicitar a problemática do transporte coletivo urbano na cidade de Dourados. Tal empreitada demandou visitas técnicas na Câmara Municipal de Dourados, mais especificamente na Comissão de Transportes e Trânsito e no PROCON/Dourados.

Encontramos boa receptividade na presidência da mencionada Comissão, todavia, não conseguimos retorno em nosso intento. Mesmo enviando o roteiro da entrevista, por email e após várias tentativas, a alegação – após quase um mês de contato – foi dificuldade de agenda. Desse modo, não conseguimos obter resposta positiva junto ao Presidente dessa Comissão.

Fizemos uma visita técnica no PROCON/Dourados para identificar se haviam “aberturas diretas de reclamações” dos usuários do transporte público coletivo. Em outros termos, se os usuários estão utilizando o regramento previsto na política nacional de mobilidade urbana que prevê a utilização do PROCON como instrumento de apoio às suas reclamações e denúncias. No mencionado órgão obtivemos dados relativos ao período de 2009 a maio de 2016.

Por fim, mas não menos importante, uma fonte que se revelou útil foram os endereços eletrônicos dos governos, notadamente, o douradense. Em virtude das conquistas sociais e democráticas, os governos são obrigados (inclusive para receberem os recursos federais) a tornarem-se mais transparentes e até participativos criando, por exemplo, os conselhos temáticos – no caso em evidência o Conselho de Transporte Coletivo de Dourados. Desse modo, se veem na obrigação da realização de audiências públicas e divulgação das pesquisas/diagnósticos nos seus respectivos sítios eletrônicos.

²⁰ Para um aprofundamento acerca dessa temática, consultar dentre outros: Rodrigues, M.O. (2006). Para esse autor: “Nos sistemas de transportes públicos, de modo geral, uma nova postura se faz cada vez mais necessária: a preocupação com o usuário e seus anseios. Está ultrapassado o conceito tradicionalmente estabelecido pela empresa prestadora do transporte que a define como a relação entre o serviço planejado e o serviço oferecido, sendo que o mais correto seria a visão com foco no usuário e definida como o serviço recebido em relação ao serviço almejado”.

Foram estes os casos dos trabalhos apresentados na audiência pública de 30 de março de 2016, os quais foram disponibilizados no *site* da Prefeitura Municipal de Dourados²¹. Inclusive foi disponibilizado para receber contribuições.

Este trabalho encontra-se dividido em 05 capítulos, distribuídos da seguinte maneira:

Na introdução, a qual consideramos como **Primeiro Capítulo** fizemos uma contextualização geral, enfatizando os objetivos do trabalho - geral e específicos – situamos a temática de análise em suas escalas, destacamos os procedimentos de pesquisa.

No **Segundo Capítulo**, elaboramos uma análise – ainda que sucinta – da relação Estado e economia brasileira, procurando relacioná-lo com a variável do transporte público coletivo e a mobilidade urbana.

No **Terceiro Capítulo**, fizemos uma caracterização da Política Nacional de Mobilidade Urbana materializada através da Lei nº 12.587/2012, a qual expressa em suas diretrizes, princípios e objetivos a necessidade de incentivar os deslocamentos por meios de transporte não-motorizados e os coletivos e desestimular os individuais motorizados. Isto é, ela tenta corrigir a distorção na cultura do planejamento dos deslocamentos que ocorrem nas cidades brasileiras.

No **Quarto Capítulo**, analisamos o “Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Dourados”, apresentando-o em suas diversas etapas e características, conforme a elaboração do projeto feito por uma empresa de consultoria, em outubro de 2013 e que segundo discurso oficial encontra-se em implementação.

No **Quinto Capítulo**, analisamos “o que foi feito” – ou seja, as ações empreendidas tanto pelo governo municipal quanto pela empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo. E também uma análise da proposta, em andamento, do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados, tomando-se como referencial de análise a proposta apresentada, em março de 2016, pela Prefeitura Municipal para a o setor de transporte público coletivo e da mobilidade urbana.

Por fim, na conclusão procuramos apontar os “achados” de nossa pesquisa.

²¹ “Espaço para opinar sobre plano de mobilidade já esta disponível no site da Prefeitura” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 06.04.2016.

2 – ESTADO E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL: algumas Considerações

Enquanto forma do político, o Estado se comporta como centro de institucionalização e decisões, reconduzindo as relações sociais, garantindo assim, a sua própria recondução. No dizer de Lefebvre (1986, p.28):

O Estado tem sua lógica, além disso, ele "é" lógico. (...). O poder político armado com sua lógica busca os conflitos, as contradições, as lutas para reduzi-los, para reprimi-los ou para integrá-los absorvendo-os. A lógica torna-se a ideologia dominante. Ligam-se contra a dialética, com a lógica formalizada, a ideologia, a cultura, os atos visam à coerência, à estabilidade, ao equilíbrio, à luta contra o tempo e contra o futuro.

Constatamos essa lógica em Dourados: quando o Movimento Popular Passe Livre ocupou a Câmara de Vereadores, em 2103, exigindo melhorias no transporte público coletivo, o Estado diante deste conflito, ideológica e discursivamente prega que “Dourados sai na frente” na questão do transporte urbano. Ou seja, tenta-se absorvê-los e integrá-los reestabelecendo a estabilidade e o equilíbrio. A estratégia é desocupar a Câmara, “adormecer” o movimento.

Nessa mesma linha de raciocínio buscamos em Poulantzas (2000, p.130), a seguinte definição de Estado, com a qual concordamos:

(...) o Estado, no caso capitalista, não deve ser considerado como uma entidade intrínseca, mas, como, aliás, é o caso do “capital”, como uma relação, mais exatamente como a condensação material de uma relação de forças entre classes e frações de classe, tal como ele expressa, de maneira sempre específica, no seio do Estado.

Portanto, podemos asseverar que o Estado estabelece sua política, no caso em tela, de mobilidade urbana e de reestruturação do transporte público coletivo a partir das contradições de classes inseridas na sua própria estrutura (o Estado-relação).

A concepção de Estado-relação permite-nos caracterizar as diretrizes, os princípios, os objetivos e os instrumentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como o do Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Público Municipal (2013) e do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados (2016) identificando suas mediações e correlações de forças, mas notadamente suas contradições, tensões, conflitos, clivagens e rupturas.

Feitas essas considerações iniciais acerca de nossa concepção a respeito do conceito de Estado, passemos agora a discutir a relação entre Estado e economia no Brasil, tentando privilegiar a variável do transporte e da mobilidade urbana.

“Governar é abrir estradas”, frase que marca a gestão do governo Washington Luís, proferida ainda quando governador de São Paulo na década de 1920 referencia programaticamente como o Brasil caminharia no século XX, construindo e ampliando estradas priorizando o modal rodoviário e, por conseguinte, a indústria automotiva.

Neste sentido Silva, J. (2013, p.2) escrevendo sobre a estratégia brasileira de privilégios das rodovias em detrimento das ferrovias, afirma:

Ao assumir a Presidência [Washington Luís Pereira de Sousa], inaugurou em 1928 a Rodovia Rio-Petrópolis – a primeira rodovia asfaltada do Brasil – e a Rodovia Rio-São Paulo. Criou também a Polícia Rodoviária Federal e um mecanismo para promover o rodoviarismo no Brasil: o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais.

Por sua vez, o presidente Getúlio Vargas investiu em novas materialidades com a criação da PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S.A. -, da Vale do Rio Doce, da Companhia Siderúrgica Nacional, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a da Companhia Hidrelétrica Vale do São Francisco (CHESF), apenas para citar alguns exemplos, conhecidos nacionalmente.

Buscando resolver os problemas econômicos do País, e visando uma industrialização acelerada, o segundo governo de Vargas (após a sua eleição de 1950) abandonou as diretrizes liberais (do ex-presidente Eurico Gaspar Dutra) e assumiu papéis considerados decisivos, para o crescimento econômico. É desse período histórico, especificamente, de 1952, o Plano Nacional de Reparcelamento Econômico (ou Plano Láfer) que foi apresentado como um plano quinquenal de investimentos em indústria de base, transporte, energia, frigoríficos e modernização da agricultura.

Com tais pressupostos, podemos asseverar que ao iniciar-se o segundo período do Governo Vargas (1951/54) desencadeia-se novamente uma reorientação das relações entre o Estado e a economia²².

²² Analisando este período histórico, Ianni (1991, p.119) argumenta que: “Com Vargas, o poder público passou a desempenhar funções mais ativas e diferentes, no sistema econômico-financeiro do País. (...)”.

Tais iniciativas foram materializadas seja na criação de órgãos governamentais com o fulcro de promover a industrialização²³ assim como na elaboração de estudos técnico-científicos acerca da economia nacional.

Posteriormente já no bojo do “Plano de Metas²⁴” de Juscelino Kubitschek (1955/60), que o Brasil passaria a investir nos setores de transporte, energia, indústria e educação, além de transferir a capital político-administrativa do Rio de Janeiro para o Planalto Central, com a construção de Brasília.

Ianni (1991, p.152) analisando esse período histórico, argumenta que “durante o Governo Kubitschek aprofundaram-se bastante as relações entre o Estado e a economia”.

Tratando da relação entre Estado e transportes, Rubim & Leitão (2013, p.56), argumentam que:

No Brasil, em especial, a preferência ao transporte rodoviário começou a ser dada a partir da Constituição de 1934, com o direcionamento dos esforços para construção de rodovias no país. Em 1956, passamos pela introdução da indústria automobilística, acompanhada, desde então, por políticas públicas de apoio aos veículos automotores, em especial ao carro e à motocicleta.

Podemos afirmar que a problemática da mobilidade urbana é um desafio para qualquer governante, mas, sobretudo, para o governo brasileiro por causa da alta taxa de motorização da sociedade brasileira. O caso começa a sofrer forte impacto da indústria automobilística a partir dos anos 1950, e não mais parou de crescer o número de veículos em relação ao número da população.

Acerca dessa questão, Vasconcellos (2011, p.9) advoga que:

A grande transformação na mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras começou a ocorrer na década de 1960 do século passado, quando o processo intenso de urbanização se associou ao aumento do uso de veículos motorizados, tanto os automóveis, quanto os ônibus.

Também, segundo Evans (1980, p.89): “A ascendência do desenvolvimentismo como ideologia em fins da década de 1950 aumentou a participação geral do Estado na

²³ Nos anos de 1952-53, foram criados o Banco do Nordeste Brasileiro; a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia; o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e a Petrobrás.

²⁴ Refletindo acerca do contexto histórico em que o Plano de Metas foi implantado, Ianni (1991, p.155) afirma que ele foi uma expressão possível das tendências da economia nacional, combinada com as tendências do capitalismo mundial, sob a hegemonia dos Estados Unidos. Vale dizer que esse processo histórico, apesar de suas particularidades não ocorre exclusivamente no Brasil.

economia²⁵”. Desse modo, houve uma reelaboração das relações entre o Estado e a economia nacional e, também internacional – capitalismo associado.

Com tais pressupostos, podemos afirmar que o Brasil historicamente esteve inserido no processo de expansão do capitalismo mundial, sobretudo depois dos anos 1950 com a eleição de Juscelino Kubitschek de Oliveira e a chegada das fábricas automotivas estadunidenses²⁶. No interior desse processo, as cidades brasileiras – *locus* dos processos de concentração e centralização de capitais e pessoas - foram inseridas nesse contexto: industrialização, urbanização e priorização dos investimentos governamentais nas cidades pólos de desenvolvimento regional.

Tal política – com suas diretrizes e materialidades – foram sustentadas na teoria dos pólos de desenvolvimento, como aponta Souza (2003, p.33).

(...) deve-se compreender que a ocupação de “áreas vazias”, como o Centro-Oeste, tem sido parte de uma política econômica nacional, em resposta às necessidades do padrão de acumulação, tanto em âmbito externo como interno. Deste modo, a implementação desses pólos de desenvolvimento, ao permitir uma ampliação/integração do “espaço econômico”, é uma busca que diferentes governantes empreendem a fim de encontrar os rumos do desenvolvimento - via industrialização [27] - e revela, ao mesmo tempo, a intervenção direta do poder público como indutor do processo de ocupação e transformação do espaço.

Como já mencionamos, nessa concepção, desenvolvimento significa industrialização que, por sua vez, deve ocorrer nas cidades. São as cidades-pólos, prioritárias para receberem os investimentos governamentais, sobretudo, das superintendências regionais de desenvolvimento – no caso da região Centro-Oeste, da

²⁵ Sobre o conceito de desenvolvimentismo, nos apoiamos em Bielschosky (1996, p.7), o qual assevera que: “Entendemos por desenvolvimentismo, (...), a ideologia de transformação da sociedade brasileira definida pelo projeto econômico que se compõe dos seguintes pontos fundamentais: a) a industrialização integral é a vida de superação da pobreza e do subdesenvolvimento brasileiro; b) não há meios de alcançar uma industrialização eficiente e racional no Brasil através de forças espontâneas de mercado; por isso, é necessário que o Estado a planeje; c) o planejamento deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos de promoção dessa expansão; e d) o Estado deve ordenar também a execução da expansão, captando e orientando os recursos financeiros e promovendo investimentos diretos naqueles setores em que a iniciativa seja insuficiente”.

²⁶ Não desconhecemos que o Brasil, mesmo na condição colonial tenha participado do processo de mundialização do capital, através de sua relação com Portugal e, sobretudo, depois de 1808, com a Inglaterra. Diversos autores, dentre os quais Hobsbawm (1979) tem destacado o papel do comércio colonial (e da escravidão) como determinante na origem da revolução industrial inglesa.

²⁷ Com o advento da fase monopolista do Capitalismo no Brasil, há uma sólida convicção, seja de governantes mas também na academia, de que a maior riqueza e melhores padrões de vida estão relacionados com a industrialização. Ademais, Dreifuss (1981, p.49) nos ensina que a Segunda Guerra Mundial pode ser considerada um divisor de águas crucial que marcou a consolidação econômica e a supremacia política do capital monopolista nos centros industriais e financeiros.

SUDECO – mas também das companhias estaduais de desenvolvimento. No antigo Mato Grosso, a CODEMAT – Companhia de Desenvolvimento de Mato Grosso – e posteriormente, a CODESUL – Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul (Souza, 1995 e 2003; Abreu, 2000).

Sobre a implementação da política urbana no caso brasileiro, Steinberger (s.d, p.2) argumenta que:

O ano de 1975, quando se editou o item "Política de Desenvolvimento Urbano", (...) do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), tem sido considerado marco da nossa primeira política urbana.

De fato, (...), este foi apenas o ano em que o Estado Brasileiro se apropriou da expressão "política urbana", já utilizada em alguns países da Europa e da América Latina.

(...)

Era a política urbana da tecno-burocracia e da academia que tinha o Estado como seu principal ator. Foi concebida, formulada e implantada pelo Estado sob um misto do marco do planejamento nacional-desenvolvimentista e do projeto de integração e segurança nacional²⁸.

Nestes termos, portanto, a “política urbana” brasileira tem sua gênese no período militar, mais exatamente no contexto do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, 1975/79), no interior do qual, inclusive a cidade de Dourados foi elevada a categoria de pólo de desenvolvimento regional, de toda porção austral do então Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul.

Analisando esse processo histórico, Bresser Pereira (2002, p.8), afirma que:

Embora a falência da estratégia nacional-desenvolvimentista e sua substituição pela ortodoxia convencional fosse ocorrer somente no final dos anos 1980, suas causas e – mais amplamente – o enfraquecimento das nações latino-americanas (depois do relativo fortalecimento associado ao nacionalismo e à industrialização) tiveram origem em meados da década de 1960.

Sobre essa mesma problemática, Ianni (1991, p.289) assevera que a política econômica governamental desde 1964 constata o predomínio da tendência do projeto de desenvolver no Brasil um sistema capitalista associado. Em suas palavras:

(...) as diretrizes e objetivos econômicos adotados pelos governos militares implicavam na recomposição das relações da economia brasileira com a economia mundial. De fato, o que ocorreu foi uma reintegração da economia brasileira. (...) no âmbito do capitalismo mundial, sob a égide dos Estados Unidos. Esse processo foi facilitado e acelerado pelas diretrizes governamentais (...) que impulsionaram a

²⁸ Steinberger, M. “A quem interessa uma política urbana hoje?” s.n.t.

concentração e a internacionalização do capital aplicado nos diversos setores da economia brasileira.

Todavia, tal diretriz estratégica de desenvolvimento da “interdependência” não predominou de maneira absoluta, tendo em vista que no interior de sua própria linguagem/ação, surgiram gradativamente indícios nacionalistas, acompanhando o “projeto Brasil-Potência²⁹”. Nesse sentido, para o supracitado autor, “teria sido a própria política econômica apoiada na doutrina da interdependência, (...) que provocou o aparecimento de novo surto nacionalista”³⁰ (Ianni, 1991, p.295).

Particularmente, no caso da região Centro-Oeste é importante destacar que historicamente esteve inserida no processo de desenvolvimento mundial e nacional; assim, tal assertiva, igualmente é válida para o Mato Grosso do Sul. Refletindo acerca dessa problemática, Abreu (2014, p.20) argumenta que:

É preciso compreender o espaço mato-grossense dentro da perspectiva de totalidade espacial que engendra o capital monopolista e que implica na incorporação de novos e velhos territórios às demandas das grandes corporações do capital industrial.

E segue a mesma autora:

A ocupação e intervenção na região Centro-Oeste fez parte de uma política nacional de racionalização da economia, no sentido de responder às necessidades do padrão de acumulação e valorização do capital tanto em âmbito externo como interno. (Abreu, 2014, p.78)

Portanto, a expansão agroindustrial que ocorreu na “região da Grande Dourados” na década de 1970 se deu, dentre outras determinantes, pela expansão do capitalismo internacional através de incentivos e financiamentos que as transnacionais

²⁹ Emir Sader (2013, p.136/7) analisando esse período histórico, argumenta que: “O golpe militar no Brasil teve uma particularidade em relação aos outros golpes da região. O golpe se deu ainda no ciclo longo expansivo do capitalismo mundial e, com isso, o regime conseguiu, mediante a repressão aos sindicatos e o arrocho salarial, imprimir um ritmo expansivo a economia. Nos outros países da região, que também tiveram ditaduras, o regime de exceção foi instalado no ciclo longo recessivo da economia mundial, o que coincidiu com recessão e com formas iniciais de conversão ao neoliberalismo. Durante a ditadura, o Brasil não enfraqueceu economicamente o Estado, apesar do ingresso maciço de capital estrangeiro. Foi só com a crise da dívida que a situação econômica do Brasil se igualou as dos outros países, abandonando projetos de desenvolvimento, sob o impacto do crescimento das dívidas e dos acordos com o Fundo Monetário Internacional (FMI)”.

³⁰ No Governo Garrastazu Médici, para citarmos um exemplo, ao mesmo tempo em que se lançou o Programa de Metas e Bases, divulgaram-se aproximadamente 230 projetos - em diversos setores - de “alta prioridade”, aparecendo como objetivo nacional, até pelo seu significado ideológico, esse projeto “Brasil-Potência”.

recebiam do governo brasileiro, sobretudo, após o golpe militar de 1964³¹. Esse processo conhecido como a “modernização da agricultura” produziu novas relações no campo e nas cidades, as quais passam a demandar novas formas de atuação do Estado.

A retomada do papel do Estado como um dos principais sujeitos no processo de desenvolvimento social teve início com a redemocratização do Brasil nos anos 1980, mas, sobretudo após a Constituição de 1988³². Foi chamada de *Constituição Cidadã* exatamente porque enalteceu as conquistas sociais garantindo direitos civis e políticos, direitos às crianças, às mães, aos pais, aos idosos, aos índios e aos analfabetos³³.

Essa Carta Magna fora uma ruptura com os governos anteriores, especialmente os 21 anos de Ditadura Militar. Era preciso garantir liberdades, formas de governar, políticas de assistência social, médicos, escolas, moradias, hospitais. Nesse sentido, foram implantados, por exemplo, o Sistema Único de Saúde (SUS) e a universalização da Seguridade Social³⁴.

Igualmente, esta Carta em seu Artigo 175, diz que cabe aos municípios regulamentar o transporte coletivo urbano:

³¹ Analisando esse processo, Abreu (2015, p.76/7) afirma que: “(...) no início dos anos setenta, o Estado canalizou recursos para agricultura e pecuária (inclusive em relação à pesquisa) e incentivou as exportações, fornecendo estímulos aos produtos com preços elevados no mercado externo, especialmente à soja, objetivando nitidamente substituir a agricultura diversificada e de subsistência pela agricultura comercial de exportação – a monocultura”.

O desencadeamento desse processo, segundo alguns autores, consolidar-se-ia no CAI – Complexo Agroindustrial –, composto por um conjunto indissociável de sujeitos representativos dos interesses das empresas multinacionais (de implementos agrícolas, tratores e defensivos agrícolas), dos empresários rurais que muitas vezes se tornavam também industriais e ainda dos banqueiros, já que todas as transações de produção eram financiadas, e os preços, subsidiados. Esta seria uma das principais colunas de sustentação do processo de ampliação da participação do espaço o destino na economia nacional, bem como no processo de modernização da agricultura.

³² POCHMANN (2013, p.151) analisando essa problemática afirma que: “As bases da economia social atual originaram-se na Constituição Federal de 1988, que estabeleceu os grandes complexos do Estado de bem-estar social no Brasil especialmente no âmbito da seguridade social (saúde, previdência e assistência social), favoráveis ao avanço importante do gasto social absoluto e relativo ao PIB. Mesmo assim, a difusão do receituário neoliberal na década de 1990 praticamente paralisou as possibilidades de avanço do gasto social, com crescente focalização dos recursos e desvio da tendência universalista”.

³³ Sader (2013, p.187), em “A construção da hegemonia pós-neoliberal”, afirma: “A transição democrática no Brasil teve força suficiente – ao contrário de outros países da região – para convocar uma Assembleia Constituinte e dotar-se de uma carta da democracia restaurada. Seu presidente, Ulysses Guimarães, a chamou de Assembleia Cidadã, porque ela restaurou direitos cassados pela ditadura militar”.

³⁴ O art. 195 da Constituição de 1988, diz: “A seguridade Social será financiada por toda a sociedade, de forma indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, (...)”.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II – os direitos dos usuários;

III – a política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

E ainda no seu capítulo referente à “política urbana” a Constituição garante uma política de desenvolvimento urbano nos seguintes termos:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Portanto, efetivamente, a Constituição avança no sentido de construir uma política que instrumentalize o poder executivo municipal a ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus moradores. Os planos diretores das cidades são expressões materiais desse processo, juntamente com os planos de transportes para cidades com mais de 500 mil habitantes.

Posteriormente, em outro contexto histórico - início do século XXI – na mesma “questão urbana” muda-se o foco dos transportes para a mobilidade. Essa passa a ser a pauta dos movimentos populares e, como uma conquista, passa a integrar a agenda do Governo Federal.

A mobilidade urbana tornou-se um dos principais debates do mundo atual, nas capitais, grandes e até médios centros urbanos. Este desafio teve início no final do século passado e vem ganhando forças no século XXI, sendo que no século XX as soluções para tal discussão davam-se, principalmente, com os veículos sobre trilhos, notadamente, trens e metros.

Analisando a temática, Vasconcellos (2011, p.53), afirma que:

O aumento do transporte privado é um fenômeno mundial, sendo que, nos países em desenvolvimento, esse fato ocorre com uma intensidade muito mais forte, em função dos anos de demanda reprimida. Neste ano, por exemplo, a China ultrapassou os Estados Unidos como o maior produtor de automóveis do mundo.

O grande diferencial deste século XXI é que as cidades estão revendo seus modelos e fazendo descobertas de meios sustentáveis, como a bicicleta e as calçadas de forma integrada ao transporte coletivo urbano. A mobilidade passa então a ter como discussão não só o trânsito e transporte de pessoas, mas começa a levar em questão a ocupação do território, o crescimento econômico, os impactos sociais e as demais políticas públicas correlacionadas.

Para Silveira & Cocco (2010, p.67):

(...) não se trata de um simples deslocamento no espaço, mas de parte integrante do espaço, uma vez que as interações espaciais possuem a propriedade de atenuar ou intensificar processos preestabelecidos, assim como de transformá-los. Conclui-se, portanto, que a interação entre formações materiais é um dos elementos da categoria de causalidade dentro da dialética materialista, e possui a qualidade de transformar estas formações.

Dito isso, passaremos a discutir essa mudança de foco – dos transportes para a mobilidade urbana – que foi uma reivindicação e conquista do Movimento Nacional pela Reforma Urbana e incorporado já na política governamental, em 2004, mas de maneira, mais abrangente e institucionalizada com todos os entes, com o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012.

2. 1 – DESENVOLVIMENTO URBANO: da política dos transportes à mobilidade

O Brasil é um país que historicamente priorizou o transporte individual privado, portanto, distante do atendimento adequado às necessidades da população que demanda um serviço de transporte público coletivo, eficiente e eficaz. Parece-nos, que a regra seja a prestação de um serviço ineficiente, ineficaz e de qualidade questionável³⁵.

Sobre esta temática, Vasconcellos (2011, p.43) argumenta:

Nessa linha de estímulo ao transporte individual, também se pode citar as políticas de incentivo à produção de motocicletas na Zona Franca de Manaus, a instalação de fábricas de automóveis no Brasil com grandes incentivos fiscais, além das políticas anticíclicas de redução tributária para motos e automóveis adotados periodicamente em épocas de crise.

Tivemos no transporte de tração animal o meio mais avançado para o escoamento da produção, modal que durou mais de um século e, em alguns lugares do território nacional, ainda é utilizado.

Acerca dessa problemática, Souza & Pasqualetto (2013, p.103/4), argumentam que:

A aceleração dos processos de crescimento urbano, no período pós Segunda Guerra Mundial nas cidades brasileiras, passou a coexistir com os problemas de mobilidade devido à falta de recursos locais, uma vez que a Carta Magna de 1988 delegou ao poder público municipal a responsabilidade pelos transportes nos municípios (...). Este modelo de urbanização consolidou-se devido às condições de trabalho impostas no campo, se caracterizando como um processo de êxodo rural. E, além desse processo, o meio urbano já possuía vantagens sobre o meio rural, como um espaço das técnicas, garantindo certa qualidade de vida não encontrada no campo. Agregado a este aspecto, a falta de políticas urbanas adequadas, a acelerada produção industrial e as facilidades cada vez maiores de compra de um automóvel contribuíram para o caos instalado nas

³⁵ Sampaio, Lima Neto & Sampaio Yoni (2006, p.102) argumentam que: “A qualidade e a eficiência de sistemas de transporte público pode ser aferida com base em uma série de fatores, sejam eles ligados à qualidade de serviço ofertado – eficiência em desempenho de serviço concebido em nome da população sejam ao desempenho das agências e/ou empresas encarregadas do serviço”.

Como exemplo, Santos (2000) *apud* Sampaio, Lima Neto & Sampaio Yoni (2006, p.102/3) indica como principais fatores característicos da qualidade de um sistema de transporte público urbano: 01) Acessibilidade ao sistema (...); 02) Tempo de viagem, determinado pela velocidade comercial dos veículos e da geometria das linhas. (...); 03) Confiabilidade, determinada pelo grau de incerteza que os usuários têm sobre os horários de saída e de chegada dos veículos(...); 04) frequência de atendimento, determinada pelo intervalo de tempo entre passagens consecutivas de veículos pelos pontos de parada(...); 05) Lotação, determinada pela relação entre o número de passageiros no interior do veículo nos horários de pico, momento de lotação máxima, e sua capacidade. (...); 06) Características dos veículos, como seu estado de conservação e a sua tecnologia que afetam o conforto dos passageiros durante as viagens. (...); 07) Facilidade de utilização, (...); e 08) Mobilidade, caracterizada pelo grau de facilidade de locomoção das pessoas de um local para outro da cidade, utilizando o transporte público.

idades de médio e grande porte, como resultado do fato de que a mobilidade urbana, em nosso país, obedece a uma política não explícita centrada na existência de um único meio de transporte, que é o automóvel, cujo emprego abusivo resulta em congestionamentos que tendem a ser cada vez maiores, na medida em que se amplia o tamanho da frota.

Rodrigues (2012, p.39) analisando as políticas urbanas no País, afirma que:

A política urbana aplicada pelo Estado deveria contemplar a complexidade da produção e reprodução do espaço urbano nas dimensões política, econômica e social. Contudo, desde os primórdios do processo de urbanização no Brasil, a política urbana é entendida apenas como intervenção do Estado nas “mazelas sociais” (habitação, popular, saneamento básico, transportes coletivos, etc.) e/ou no avanço da modernização (obras viárias, grandes equipamentos como aeroportos, portos, etc.), sempre desvinculadas entre si, caracterizando-se como políticas setoriais.

A evidência histórica demonstra que o País passou o século XX praticamente na sua totalidade distante da modernidade no tocante as demandas do transporte público coletivo, com poucos investimentos no setor em geral, especialmente em infraestrutura e tecnologias, visando à renovação e a qualidade do sistema e a mobilidade urbana.

Essa ação política do Estado brasileiro – que historicamente priorizou o patrimonialismo – produz segregação sócio-espacial, desemprego, violência urbana e no campo, especulação imobiliária e abandono. Para Milton Santos (2009, p.106):

(...) essas discrepâncias promovem a 'periferização da população': Há a interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro periferia (...). O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade.

O Estado, enquanto gestor deve elaborar e executar as suas políticas voltadas para o transporte público coletivo tendo em vista seu caráter de imprescindibilidade, isto é, de atendimento às necessidades básicas de ir e vir, de locomoção diária relacionada às tarefas do cotidiano de cada cidadão ou cidadã: o trabalho, o estudo, o lazer, a cultura, enfim.

Nesse modelo rodoviário urbano caracteristicamente disperso, como aponta Santos (1993), o que se percebe é priorização dos interesses do capital, sobretudo dos empresários de transporte público coletivo, das leis que os favorecem, da fiscalização ineficiente e planejamento na esfera político-governamental, muito embora haja o

regramento que preconiza a implantação nos municípios de políticas de mobilidade urbana.

Apenas no crepúsculo do século XX a situação evidencia sinais de mudança. Na esfera federal, sob intensa cobrança da sociedade brasileira, mais participativa e exigente por mudanças, acalorando o ambiente democrático, especialmente após 1992, o afastamento do presidente Fernando Collor de Melo, começa-se a rediscutir o desenvolvimento urbano, suas implicações e seus desdobramentos.

No bojo desse processo, é sancionada a lei federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamentando os arts. 182³⁶ e 183³⁷ da Constituição Federal³⁸. Trata-se do “Estatuto da Cidade” que em seu Art. 1º, parágrafo único, preconiza:

*Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental*³⁹.

E mais, em seu Art. 2º assegura que a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

³⁶ Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º 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.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I – parcelamento ou edificação compulsórios; II – imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III – desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. BRASIL. CF. 1988, ART. 182.

³⁷ Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

³⁸ Vasconcellos (2011, p.49) argumenta que: “Outra exceção a esse período foi à promulgação da nova Constituição Federal de 1988 que, como fruto conquistado dos movimentos pela reforma urbana, cria um capítulo específico sobre a Política Urbana, estabelecendo as bases para a retomada de uma política federal mais consistente e de um marco legal mais adequado ao tratamento da questão urbana nacional a partir do final dos anos 1990 e início dos anos 2000.

³⁹ BRASIL. Presidência da República. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, 2001.

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (...). (Art. 2º, Lei 10.257/2001).

Com tais pressupostos legais, uma das atribuições do Governo Federal relacionada à política urbana era instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos, utilizando-se para tal ensejo um conjunto de instrumentos de planejamento, dos quais um dos mais importantes era o Plano Diretor Municipal.

O Estado se vê obrigado a cumprir seu papel⁴⁰ e passa a ser efetivamente o órgão regulador, planejador e fiscalizador. Tal papel ficará mais explícito por conta da Lei 12.587/12 que lançou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana expondo regramento, prioridades e objetivos, dentre os quais o direito à cidade, a consolidação da democracia, a promoção da cidadania e da inclusão social.

Ainda no primeiro Governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006), foi criado o Ministério das Cidades, em 01 de janeiro de 2003, com o objetivo de diminuir às desigualdades no espaço intra-urbano, sobretudo nas áreas de moradia, saneamento básico e transporte coletivo. Mais do que isso, essa materialidade institucional nasce como uma reivindicação dos movimentos populares, principalmente, o da Reforma Urbana.

Refletindo acerca dessa temática, Gomide (2008, p.11.) argumenta que:

Com a mudança de governo na esfera federal em 2003, foi criado o Ministério das Cidades. Este Ministério foi fruto da articulação histórica do movimento pela Reforma Urbana que, desde a década de 1980, agregou os movimentos comunitários, sindicais e setoriais urbanos. O novo Ministério foi estruturado com a criação de quatro secretarias nacionais, envolvendo

⁴⁰Art. 30 da Constituição Federal de 1988. Inciso V- organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

os principais setores relacionados ao desenvolvimento urbano: habitação, saneamento, programas urbanos e transportes urbanos.

Neste sentido, o Governo Federal, instituiu no interior do Ministério das Cidades, a Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), com a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como:

(...) a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. (Disponível em: <www.cidades.gov.br> acesso em: 10/10/2014).

Uma conquista do governo do presidente Lula, sobretudo por trazer a lume o debate nacional, um plano de gestão aos municípios na expansão e desenvolvimento econômico e social nos ditames da Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável.

Vejamos fragmentos da fala do então Ministro das Cidades, Olívio Dutra, na apresentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável, em 2004:

A criação do Ministério das Cidades representa o reconhecimento do Governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de que os imensos desafios urbanos do país precisam ser encarados como política de Estado.

Atualmente cerca de 80% da população do país moram em área urbana e, em escala variável, as cidades brasileiras apresentam problemas comuns que foram agravados, ao longo dos anos, pela falta de planejamento, reforma fundiária, controle sobre o uso e a ocupação do solo.

Com o objetivo de assegurar o acesso à moradia digna, a terra urbanizada, à água potável, ao ambiente saudável e à mobilidade com segurança, iniciamos nossa gestão frente ao Ministério das Cidades ampliando, de imediato, os investimentos nos setores da habitação e saneamento ambiental e adequando programas existentes às características do déficit habitacional e infraestrutura urbana que é maior junto a população de baixa renda. (...) Também incorporamos às competências do Ministério das Cidades as áreas de transporte e mobilidade urbana, trânsito, questão fundiária e planejamento territorial.

Paralelamente a todas essas ações, iniciamos um grande pacto de construção da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, pautado na ação democrática, descentralizada e com participação popular, visando à coordenação e a integração dos investimentos e ações. Neste sentido, foi desencadeado o processo de conferências municipais, realizadas em 3.457 dos 5.561 municípios do país, culminando com a Conferência Nacional, em outubro de

*2003, e que elegeu o Conselho das Cidades e estabeleceu os princípios e diretrizes da PND*⁴¹.

Desse modo, com a criação do Ministério das Cidades e em consonância com o Conselho das Cidades que espelha a diversidade de segmentos da sociedade civil, foram elaboradas as propostas de políticas setoriais de habitação, saneamento básico, transportes e mobilidade urbana, trânsito, planejamento territorial e a PNDU. Esse processo político e de conquistas populares vai culminar na sanção da Lei 12.587/2012, na gestão Dilma Rousseff.

O Brasil moderno sonhado por gerações, mas, fundamentalmente, construído na luta política, nas tensões, conflitos e contradições, tomou rumo democrático com a Constituição de 1988⁴². A partir de então passa-se a tratar transporte urbano e a mobilidade, constitucionalmente ao instituir que o Plano Diretor, para cidades com mais de 20 mil habitantes, seriam a mola propulsora para o desenvolvimento urbano.

Por esse meio, legal e democrático, com o objetivo de regulamentar e fomentar a política urbana inserida na Carta Magna, o Estatuto das Cidades, estrutura as obrigações acessórias ao plano diretor.

É certo que a lei não aprofunda o debate em torno do transporte urbano e mobilidade, mas vai ressaltar que o transporte é indispensável ao pleno desenvolvimento da municipalidade. Ademais, define que deverá existir um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido (art. 41, § 2º). Certamente a Lei 12.587/12, que institui a Política de Mobilidade Urbana e Sustentável, ganha capilaridade a partir desse contexto.

Sobre essas questões é que nos debruçaremos no próximo capítulo.

⁴¹ BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília, 2004.

⁴² OLIVEIRA, Francisco (1999, p.70) nos diz que: “A Constituição balizou o campo da luta social e sacramentou uma série de direitos criados socialmente, dando-lhes a forma e a letra da Lei, o que reforça a potência da própria luta social; o reconhecimento do conflito como a via democrática por excelência. Instituiu o conflito e não o consenso, retomando as aspirações de direito que a sociedade guardou em si, atropeladas pelo golpe de 64: a reforma agrária, o *habeas corpus*, que foi suspenso durante toda a ditadura e, outros direitos individuais foram recriados e ampliou-se o escopo dos direitos sociais e políticos.”

3 - POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA: princípios, diretrizes e objetivos

Neste capítulo o objetivo precípua é identificar os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, expressa através da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para em outro momento, no capítulo 4, estabelecer relações dessa Política e aquela estabelecida no município de Dourados.

Como já mencionamos, a referida lei foi sancionada, pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva estabelecendo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional.

A sua formulação foi fundamentada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal de 1988. Este, por sua vez, teve sua gênese na década de 1980 – a “década ganha” no dizer de Brum (2005) - com Movimento da Reforma Urbana, que dentre outros pontos, conseguiu colocar em pauta a questão da política urbana no processo Constituinte. Nesse contexto, foi aprovada a Lei nº 10.257/2001 – o Estatuto da Cidade, que estabeleceu as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana.

O primeiro projeto de lei relativo à questão (PL nº 694/1995, de autoria do deputado Alberto Goldman) dispunha apenas sobre as diretrizes para o transporte coletivo. Assim, constatamos foi o Projeto de Lei (PL 1.687/2007) encaminhado pelo Presidente Lula, que ampliou o objeto da lei aprovada, vinculando-a a política de desenvolvimento urbano, conforme o art. 182 da Constituição. (IPEA, 2012).

Esse breve relato histórico de tramitação dessa Lei, evidencia o papel histórico do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, criado em 1986⁴³.

Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, e a realização da Conferência Nacional das Cidades em outubro de 2004 – precedida da realização de 3.457 conferências municipais - as diretrizes para a política de mobilidade urbana são formuladas e publicadas em 2004, no Caderno MCidades⁴⁴. Nesta publicação explicitam-se os objetivos, princípios e diretrizes que o Conselho das Cidades aprovou para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

⁴³ “Ressalte-se que a formulação do projeto de lei pelo Ministério das Cidades envolveu diversas discussões com atores-chave do governo e da sociedade civil ligados ao setor. Houve também a realização de seminários regionais, em caráter de audiência pública, em várias capitais brasileiras.” (IPEA, 2012, p.5)

⁴⁴ BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável. Brasília : MCidades, novembro de 2004.

Embora gerais essas orientações foram centrais para orientação das ações do Ministério das Cidades em seus programas de investimento, financiamento e apoio à gestão municipal dos sistemas de transporte em cidades brasileiras; da mesma forma para o estabelecimento dos dispositivos consubstanciados no Projeto de Lei encaminhado pelo Executivo (PL nº 1687/2007).

Analisando o contexto histórico desse processo, Gomide (2008, p.16.) nos diz:

Com a criação do Ministério das Cidades em 2003, entendeu-se haver condições políticas e institucionais para a formulação e execução de uma política nacional de mobilidade urbana, agora sob o Estado democrático e o princípio da cooperação federativa. A fundamentação jurídica para a iniciativa baseou-se no entendimento de que a política de mobilidade urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano – conforme dispõe o Art. 182 da Constituição Federal –, segundo a qual os transportes urbanos integram a política de mobilidade urbana. Em outras palavras, as condições de deslocamento das pessoas e bens na cidade estão intimamente relacionadas com o desenvolvimento urbano e o bem-estar social.

Com tais pressupostos, a Lei 12.587/2012 é sancionada estabelecendo-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual:

*(...) tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos **princípios, objetivos e diretrizes** da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (Art. 2º, da Lei 12.587/2012)*

As principais medidas previstas na Política Nacional de Mobilidade Urbana estão fundamentadas nos seguintes **princípios**:

- I - acessibilidade universal;*
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;*
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (Art. 5º, Lei 12.587/2012).*

Assim, esta lei, viabiliza as condições jurídicas de acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável das cidades, equidade no uso do espaço público de circulação além de participação e controle social, justa distribuição dos benefícios e ônus no uso dos meios de transportes, eficiências e eficácia na prestação de serviços de transporte coletivo urbano.

De forma subjacente, portanto, a lei imprime um princípio de equidade na execução da Política de Mobilidade Urbana pelos municípios, reconhecendo a existência de determinadas desigualdades seja no uso do espaço público - vias e logradouros - como na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transportes - entre o transporte público e individual motorizado, por exemplo.

Como se sabe, o uso intensivo dos meios de transporte individual motorizado constitui expressiva fonte de externalidades negativas ao espaço urbano, com desdobramentos sócio-econômicos e ambientais⁴⁵. A inserção dessa noção de equidade na legislação avança no sentido de buscar uma correção das externalidades negativas geradas pelos meios de transporte urbano, notadamente pelo uso intensivo dos automóveis. Ao explicitar esse princípio na lei, cria-se respaldo jurídico para que municípios implantem políticas de taxaço ou subsídio, buscando priorizar modos de transporte mais sustentáveis (por exemplo, “pedágios urbanos”, cobrança de estacionamento na via pública, subsídio às tarifas etc.).

Já discorremos anteriormente na introdução deste trabalho, acerca do conceito de acessibilidade. Considerando-se que no Brasil, conforme apontado por Carvalho (2015, p.7/8):

(...) Estima-se que no Brasil mais de 20% da população tenha algum tipo de dificuldade de locomoção, seja por deficiência física, motora ou sensorial, ou mesmo por uma condição específica transitória ou permanente, como obesidade, gestação, infância ou velhice.

(...)

Apesar da alta incidência de pessoas com dificuldades de locomoção, os sistemas de transporte público nunca estiveram preparados para atender adequadamente a esse segmento social. A infraestrutura urbana e de transportes, na maior parte das vezes, não foi planejada

⁴⁵ “Os problemas de um modelo de mobilidade estruturado no transporte individual são as externalidades negativas geradas. Talvez a mais impactante dessas externalidades seja as mortes no trânsito. No Brasil, são cerca de 50 mil mortes no trânsito por ano. Segundo dados do seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) (Seguradora Líder, 2015), em 2013, foram 54.767 indenizações por mortes e 444.206 por invalidez, com um desembolso total de R\$ 2,5 bilhões. O IPEA estimou em cerca de R\$ 40 bilhões os custos com acidentes nas rodovias brasileiras e cerca de R\$ 10 bilhões nos aglomerados urbanos (IPEA, 2015), sendo que a perda de produção e os gastos hospitalares são os itens de maior custo. Outras externalidades são os congestionamentos e a poluição veicular.” (Carvalho, 2016b, p.16). IPEA. Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do IPEA. Brasília: IPEA, 2015. (Relatório de Pesquisa).

com elementos que facilitassem o deslocamento das pessoas com mobilidade reduzida. Os passeios públicos, acessos a terminais, pontos de parada e rodoviárias, entre outros, sempre foram construídos para atender pessoas adultas, dentro de um determinado padrão médio da população, sem qualquer dificuldade de locomoção. Da mesma forma, observava-se na frota de transporte público coletivo a utilização de veículos originários de projetos de chassis de caminhões, com um desnível muito grande entre o piso do veículo e o das áreas de embarque, que, para ser vencido, dispunham de escadas bastante desconfortáveis para o grupo de pessoas com de locomoção. Além disso, os sistemas de informações dos serviços de transporte urbano, quando existentes em um nível mínimo de caracterização, eram todos voltados exclusivamente para pessoas sem problemas sensoriais e com um nível de alfabetização elevado.

Diante do quadro apresentado por Carvalho (2015), a modificação apresentada pelo menos do ponto de vista do arcabouço legal é, indubitavelmente, um avanço.

Cabe-nos aqui, apresentar, ainda que rapidamente, a definição de acessibilidade universal, a qual Carvalho (2015, p.12), concebe como:

No Brasil, diferentemente de outros países, o sistema de transporte é considerado acessível quando o conjunto de seus elementos é projetado e planejado para todos usarem simultaneamente, dentro do conceito de desenho universal. Isso significa que não se pode pensar em sistemas fragmentados, planejados para atender a segmentos específicos, excluindo outros. Todos têm o direito de acessar qualquer sistema de transporte ou equipamento urbano, independentemente das suas limitações. E o sistema e os equipamentos têm de estar preparados para atender tanto as pessoas sem deficiência ou sem dificuldade de locomoção quanto as com deficiência ou mobilidade reduzida.

Esse mesmo autor segue afirmando que, por exemplo, o programa “PAC Mobilidade Copa do Mundo”, procurou investir com recursos federais e locais em grandes empreendimentos de mobilidade. Todos os seus projetos já nasceram dentro dos princípios de acessibilidade universal. Como, em geral, são projetos de grande impacto nos sistemas de transporte público da cidade, a expectativa era que as condições de acessibilidade do sistema como um todo melhorariam. Os sistemas de Transporte Rápido por Ônibus (*Bus Rapid Transit – BRTs*), por exemplo, consideram plataformas de embarque no mesmo nível do piso dos veículos e espaços adequadamente dimensionados para atender a todos os segmentos de pessoas com mobilidade reduzida, inclusive aquelas em cadeiras de rodas. Isso ocorre também com os veículos que irão operar nesses sistemas. Nos sistemas sobre trilhos planejados, por

exigência legal, também foram considerados os requisitos de acessibilidade destacados nas normas, principalmente na NBR 9.050. (Carvalho, 2015, p.15/6)

No tocante as **diretrizes** a Política Nacional de Mobilidade Urbana define:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não-motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (Art.6º, Lei 12.587/2012).

Refletindo acerca dessas diretrizes, Rubim & Leitão (2013, p.58), argumentam que:

As diretrizes são claras e podem ser bem resumidas em uma frase: é preciso incentivar os deslocamentos por meios de transporte não-motorizados e os coletivos e desestimular os individuais motorizados – responsáveis por 27,4% dos deslocamentos realizados nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes (Associação ... 2012). Nisso reside o maior mérito da Política: ao obrigar que os gestores das cidades priorizem e incentivem outros modais, ela claramente tenta corrigir a distorção na cultura do planejamento dos deslocamentos que ocorrem no país⁴⁶.

Apesar de as determinações da Política Nacional ser fundamentais, a ideia de fazer que os entes municipais executem um planejamento do setor é relativamente antiga. Em 2001, o Estatuto das Cidades instituiu a obrigatoriedade do Plano Diretor – determinou que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu Plano de Transportes. Mudanças no termo (de transporte para mobilidade) à parte, o central das duas determinações é o mesmo: a compreensão da necessidade de se regular o setor de transporte de pessoas e cargas. Não obstante, quase duas décadas após o advento do Estatuto das Cidades, a determinação feita ainda continua descumprida para boa parte dos municípios brasileiros. De acordo com o IBGE (2013), somente 55,3% dos

⁴⁶ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. Sistemas de Informações da Mobilidade – Relatório Geral 2011. Brasília: ANTP, 2012.

municípios com mais de 500 mil habitantes possuem o Plano de Transporte. Na visão de Rubim & Leitão (2013), essa realidade evidencia que o retorno da determinação governamental, de modo sistematizado, é apropriado, devido a dois fatores principais – um relativo à legislação em si e outro externo a ela.

O primeiro é o fato de que além da diferença nominal – de plano de transportes para plano de mobilidade - à obrigatoriedade de elaboração do plano municipal de mobilidade urbana somam-se a sua escala nacional, a determinação de diretrizes explícitas que orientam sua elaboração e seu conteúdo e o estabelecimento de que aqueles que descumprirem a norma federal ficarão privados de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade até que cumpram o disposto na lei. Apesar de a efetividade dessa sanção ser questionável, ela já demonstra um avanço em relação ao Estatuto da Cidade, cuja ineficácia parcial pode ser atribuída à inexistência, à época, de qualquer sanção para aqueles que a descumprissem.

O segundo fator que faz com que a existência de diretrizes federais para a mobilidade seja significativo é relativo aos investimentos em mobilidade urbana realizados, atualmente, no país. Como nos diz Rubim & Leitão (2013, p.59):

O Brasil passa, assim, por um dos maiores ciclos de investimento de mobilidade da história, sendo essencial que a alocação desses recursos seja orientada por diretrizes rígidas que priorizem outras formas de deslocamento que não o carro, refletidas, localmente, em um planejamento que trace um inovador perfil de mobilidade para a cidade. Caso contrário, veremos os recursos serem investidos na manutenção de um status quo que privilegia o carro e acaba por sujeitar mais de 60% da população dos centros urbanos a um sistema de transporte coletivo colapsado.

Tais investimentos em política urbana são materializados num conjunto de programas governamentais, tais como: PAC Copa do Mundo; Programa de Mobilidade das Grandes Cidades; Programa Mobilidade em Cidades de Porte Médio, dentre outros. Além das linhas de financiamentos para aquisição de frota de ônibus novos realizados pelo BNDES. Por exemplo, constatamos que os novos ônibus adquiridos pela empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo em Dourados foram financiados pelo BNDES *Leasing*.

Delineados os princípios e as diretrizes, a legislação explicita os seus **objetivos**. Vejamos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;*
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;*
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;*

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Uma constatação é que, em linhas gerais, a nova lei preserva quase que a totalidade dos princípios e das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, formulados pelo Ministério das Cidades em 2004. (IPEA, 2012, p.6). Portanto, respeitou o que foi deliberado e construído nas audiências públicas e na pauta do Movimento pela Reforma Urbana. Ademais, partir desse arcabouço legal, tais princípios e diretrizes passam a ter força de lei federal, válida para todos os municípios brasileiros.

Com isto o governo brasileiro obriga o poder público municipal a planejar e implementar políticas de mobilidade urbanas no âmbito de sua responsabilidade, com objetivo de ordenar o desenvolvimento urbano. Como vimos, a lei estabelece diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana de acordo com sua realidade, e que promova o acesso universal à cidade e ao mesmo tempo contribua para o desenvolvimento urbano sustentável. Podendo inclusive modernizar o marco regulatório do transporte coletivo urbano e desta forma defender os interesses dos usuários do transporte coletivo urbano, potencializando o processo de consolidação da democracia nas políticas públicas municipais.

Ademais, a lei prevê a obrigatoriedade dos municípios de divulgar os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor final das tarifas, mudanças no regime econômico e financeiro das concessões do transporte coletivo conforme artigo 9º da remuneração baseada no custo resultante do processo licitatório, estabelecido o valor inicial da tarifa ele passara a ser corrigido, reajustada em períodos pré-definidos, que incluirá a transparência e eficiência dos ganhos da produtividade da empresa, desta forma não sendo mais possível a empresa pedir aumento tarifário toda vez que vai haver correção salarial aos funcionários ou toda vez que tiver alteração nos valores de combustíveis. Além disso, prevê que eventuais custeios ou mesmo subsídios do transporte coletivo urbano só possam ser incorporados se estiver previsto em contrato, com isto usando critérios de transparência, bem como objetivos de produtividades e eficiências.

Constatamos que em Dourados, foi utilizado parte desta metodologia, excluindo possíveis subsídios, bem como critérios de transparência, produtividade e transparência, isto não aparece no contrato de concessão.

Nos argumentos de CARVALHO & COMIDE (2016, p.17):

O controle da qualidade do serviço prestado é um dos objetivos da regulação. De acordo com o art. 10 da Lei no 12.587/2012, os contratos de prestação de serviços de transporte coletivo deverão observar a fixação de metas a serem atingidas pelos concessionários e os seus instrumentos de controle e avaliação. Destarte, os mecanismos de incentivo à realização de metas de desempenho são uma importante variável regulatória.

Um aspecto que avança bastante na Política Nacional de Mobilidade Urbana refere-se aos direitos dos usuários. Vejamos o Art. 14º, da Lei 1.2587/2012:

*Art. 14º- São **direitos dos usuários** do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:*

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;*
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;*
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;*
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 08 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.*

Portanto, através desse arcabouço legal, o Código de Defesa do Consumidor passa a valer para o transporte público coletivo urbano, com isto o usuário do sistema terá direito de ser informado no ponto de ônibus, de forma gratuita e acessível sobre itinerários, tarifas e horários dos ônibus. É dever do poder público de estabelecer, informar padrões de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, tendo que oferta os meios de reclamação e respectivos prazos de respostas, com isto garantindo a participação efetiva da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política de mobilidade urbana.

Na visita técnica que fizemos ao PROCON/Dourados constatamos que no período entre 2009 e maio de 2016, o mencionado órgão recebeu 08 (oito) “abertura direta de reclamação” contra a empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo. São reclamações que variam de negativa de fornecimento de planilha de custos; recusa injustificada em prestar serviço; e, mais recentemente, “vício de qualidade” (mal executado, inadequado, impróprio), indicando que neste caso, o

reclamante deve ter feito uso do regramento jurídico previsto na lei de mobilidade nacional. E também serviço não fornecido que inclui não cumprimento de oferta/contrato, ou seja, o ônibus não circulou em determinado horário e linha prevista.

A disponibilização de instrumentos de racionalização do uso do automóvel está previsto no artigo 23º da Lei, como restrição e controle de acesso e circulação em locais e horários pré-determinados, controle de estacionamentos inclusive com pagamentos do espaço público, bem como, aplicação de tributos sobre a utilização da infraestrutura viária, visando desestimular o uso de determinados modos, vinculando à receita a aplicação exclusiva no transporte público coletivo.

Em Dourados há o parquímetro na área central, todavia, o recurso arrecadado não se destina a nenhuma melhoria no transporte público coletivo⁴⁷. Uma vez que quem explora é uma empresa terceirizada para empresa EPX Parking, empresa de exploração de estacionamento pago sediada em Brasília-DF.

Quanto a controle de acesso e circulação em locais e horários pré-determinados constatamos que o Decreto nº 472, de 28 de novembro de 2011, disciplina o tráfego de caminhões e o serviço de carga e descarga no Município, definindo duas áreas com normas específicas relacionadas com horários e dias para o tráfego de veículos de carga.

Retomada, a questão no seu âmbito nacional, Gomide (2008, p.19), argumenta que:

De modo diferente, o entendimento do problema que motivou a formulação das diretrizes da política de mobilidade urbana se apoiava tanto na necessidade de uma reforma regulatória nos serviços de transporte urbano quanto na mudança institucional no ambiente da mobilidade urbana para a sustentabilidade das cidades. Um dos pressupostos do projeto é que a existência de regras claras com instituições adequadas (em contraposição à discricionariedade de políticos e burocratas) contribui para a consistência das políticas do setor, mantendo sua continuidade, estabilidade e coerência, reduzindo custos de transação.

Assim, entendemos que a lei reconhece a profunda existência de desigualdades nos espaços públicos e no uso excessivo de modais não coletivos com preferência sobre

⁴⁷ Em Dourados, o estacionamento rotativo pago conhecido como “Zona Azul” é regulamentado pela Lei nº 2.822, de 26/12/2005 (e suas alterações). A disponibilidade de vagas em novembro de 2015 contou com 1.219 (um mil, duzentas e dezenove) vagas na área central da cidade. O gerenciamento das vagas até 2015 ocorreu através sistema de parquímetros. Todavia, a partir de 2016, o sistema foi ampliado através de um sistema por sensor e gestão online. Inicialmente, a oferta das 1.219 vagas será ampliada para 3.000 (três mil) vagas, sendo 2.219 (duas mil, duzentas e dezenove) vagas convencionais para veículos e mais 781 (setecentas e oitenta e uma) vagas para motos, que passarão a ser tarifadas.

os modais coletivos, bem como o uso de veículos, a não preferência de veículos motorizados sobre os não-motorizados, portanto não poluentes.

Ademais, disponibiliza instrumentos de gestão para a compensação destas desigualdades; fornece segurança jurídica para que os municípios possam tomar medidas de priorização aos meios não-motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao individual; abre as possibilidades para que a sociedade possa questionar quando o gestor municipal não atender estas determinações legais. Todavia, apenas a lei é insuficiente ao processo de mobilidade e sustentabilidade urbana. É imprescindível à participação ativa de todos os sujeitos - movimentos de pedestres, usuários de transporte públicos coletivos, ciclistas, dentre outros - para fazer com que a lei seja efetiva, eficaz e eficientemente aplicada no país e, particularmente em Dourados.

Como nos diz Rubim & Leitão (2013, p.60):

(...), seria ingenuidade acreditar que a elaboração de um plano per se seja capaz de mudar a realidade catastrófica da mobilidade brasileira. De fato, não o é. Mas o cenário composto pela disponibilização de recursos e a existência de diretrizes rígidas voltadas à melhoria da mobilidade gera uma perspectiva promissora que não pode ser desperdiçada: a de que, pela primeira vez, os municípios e gestores têm a obrigação de discutir com a população qual cidade querem ter no futuro.

Rubim & Leitão (2013, p.61) concluem que a construção de uma cidade diferente da que temos hoje, mais inclusiva e socialmente justa, perpassa obrigatoriamente a adoção de duas medidas complementares: a melhoria do transporte público coletivo e a revisão dos benefícios concedidos, direta e indiretamente, ao usuário do transporte individual motorizado, seja durante a produção, comercialização ou uso do carro. A relação entre os subsídios e incentivos⁴⁸ dados ao transporte individual e ao coletivo é da ordem de oito para um, ou seja, para cada R\$ 8,00 concedidos ao transporte individual, R\$ 1,00 é direcionado ao transporte coletivo (Vasconcellos, 2012). Essa estratégia política do governo parece ignorar que, nos grandes centros urbanos, somente 35% das viagens urbanas motorizadas são realizadas por esse meio, contra 64% realizadas por ônibus e metrô (IPEA, 2011).

⁴⁸ Segundo Rubim & Carvalho (2013, p.61): “No tocante aos subsídios provenientes de incentivos tributários, eles somam, anualmente, montante que varia entre R\$ 8,5 e R\$ 14 bilhões. Esse valor corresponde à renúncia fiscal operada pelo governo federal quando decidiu reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para aquisição de veículos de baixa cilindrada e a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide-Combustíveis) – reduzida a partir de 2008 até ter sua alíquota zerada em junho de 2012”.

O transporte público coletivo e urbano, como forma de pensar a cidade na sua plenitude e nuances, contempla o desenvolvimento do ser humano inserido em sociedade quanto investido de equipamentos sociais e culturais. Ao longo do trajeto percorrido pelos ônibus, a cidade se faz e se desenvolve com estruturas que vitalizam os setores do comércio e lazer, negócios e turismo. Quando bem sucedido o sistema, o espaço agrega restaurantes, farmácias, hotéis, shoppings, estádios de futebol, que interagem com o cidadão usuário, morador ou visitante, potencializando diretamente a economia do lugar.

Analisando essa temática, Silveira (2010, p. 72) argumenta que:

Deste modo, os sistemas de transporte urbano colocam-se no centro dos processos de estruturação e reestruturação do espaço urbano, isto é, nos padrões de distribuição das atividades econômicas e dos espaços residenciais, segundo os mecanismos de valorização da terra.

Assim, se adequadamente pensado e planejado pelos governantes com a participação da sociedade o transporte público coletivo deve ser um equipamento social que beneficia a população usuária, obedecendo a critérios de mobilidade urbana e acessibilidade. Com infraestrutura moderna, corredores exclusivos, pistas largas para ônibus articulados e biarticulados, visando comodidade e rapidez no transbordo, estações arêjadas, os usuários começam a ter os benefícios da modernidade.

Tarifas unificadas e administradas por um sistema arrojado em tecnologia de ponta poderá constituir-se o meio mais prático, rápido, moderno e cômodo de se locomover, levando em consideração a redução de gás carbônico na atmosfera, a redução do efeito estufa e a conseguinte prestando sua contribuição ao meio ambiente uma vez que, funcionando, o transporte público coletivo permite que o usuário deixe os veículos automotores em casa e passem a utilizar o ônibus.

Essa postura/atitude tem sido constatada em algumas cidades.⁴⁹

Nesse contexto, a cidade passa a ser um lugar habitável, onde as pessoas passam de lugar para o outro em meios às contradições do mundo moderno. O transporte público coletivo que era para ser solução continua no atraso com ônibus e carros se aglomerando “cada vez com mais cavalos/potência”, agravando toda e qualquer operação em transporte público.

⁴⁹ “Desde 2001, o número de quilômetros dirigidos nos EUA vem caindo. Na última década, o número de estadunidenses que vai diariamente ao trabalho de bicicleta aumentou 60%, (...). Em várias cidades, mais de 10% das viagens de casa ao trabalho são feitas a pé ou de bicicleta (...). Houve investimentos pesados para que isso acontecesse. (...) O uso do transporte coletivo nos EUA em 2013, foi o maior registrado desde 1956 (...).” “O declínio de uma paixão” In: Folha de São Paulo, 29 de junho de 2014, p.4 (Ilustríssima).

Sobre essa temática, Silveira (2010, p.64) afirma que:

Finalmente, após o advento e consolidação do ônibus como transporte coletivo que substituiria as ferrovias urbanas, opera-se a clivagem derradeira entre os modos de transporte dos pobres e os automóveis do segmento médio e alto, fazendo emergir o problema do trânsito, agravando ainda mais a dificuldade de operação do transporte público em uma cidade cada vez mais alvejada pela carência de investimentos em infraestrutura urbana de circulação.

Carlos (2007, p.109), chama a atenção pelo direito à Cidade, suas contradições e precariedades. Para ela o direito à cidade já não existe: “A questão central é como vão se ampliando, no mundo moderno, as novas contradições, e como a precariedade da vida e o esvaziamento do ato de morar vão provocando a crise e, com ela, denunciando e iluminando esse processo”.

Carlos (2007, p.116/17) defende que o direito à cidade deve ser entendido em sua radicalidade, que surge na contramão da história e que transforma propriedade em potência abstrata na sociedade capitalista. Para tanto, sugere uma nova massa crítica que enxergue além do capital, do ser em detrimento do ter: “A produção de um conhecimento crítico sobre os conteúdos da urbanização contemporânea deve ir além do capital. Essa é a tarefa dos pesquisadores que pensam a cidade”.

Assim, uma política de mobilidade urbana prescinde de ações que desestimule, por exemplo, o uso do automóvel em virtude do bem-estar social no que a autora chama de “na contramão da história” e na sua “radicalidade”. Trocar o carro por transporte público coletivo, adaptado por sistemas objetivos e dinâmicos, acessos com traçados que priorizem o conforto e a agilidade dos usuários seriam os primeiros passos que transformam a propriedade em “potência abstrata” (Carlos, 2007, p.118).

Analisando essa questão, Beltrão Spósito (2013, p.50) afirma que:

Com raras exceções, nada de novo há em termos de estruturação do transporte urbano nas cidades brasileiras, nos últimos anos, ainda que esses ambientes tenham mudado muito, tanto quanto a sociedade, em função de novas formas de uso do tempo e do espaço urbanos. Esta constatação revela o quanto nossos modos de deslocamento urbano estão defasados vis-à-vis nossas necessidades cotidianas de ir e vir.

No Brasil, embora haja um Código de Trânsito elaborado e aprovado na esfera federal, a responsabilidade sobre a circulação urbana está mais afeita à escala local. Por força de lei federal, cabe ao Município o oferecimento do transporte coletivo urbano ou a concessão ou permissão do direito de exploração a empresas que devem fazê-lo, sob a fiscalização do poder público. Embora se possa dizer que há uma normatização, que as licitações vêm sendo feitas, que as

Prefeituras estão negociando com as empresas e que, nas campanhas eleitorais, esse tenha sido um tema relevante no debate entre candidatos, muito pouca coisa tem se alterado, quando se avalia o conjunto das transformações que seriam necessárias, em termos de políticas públicas, para tornar a circulação urbana nas cidades brasileira, mais efetiva e mais eficaz.

No caso da cidade de Dourados, está inserida neste processo.

Para corroborar com a assertiva acima destacamos que houve um processo de luta, liderado pelo movimento estudantil denominado Movimento Popular Passe Livre, o qual ocupou a Câmara de Vereadores do Município de Dourados, por 42 dias exigindo o passe livre e uma política relacionada às melhorias no transporte público coletivo da cidade.

4 – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM DOURADOS: Manifestações e Mudanças

A partir de junho de 2013, o Brasil vivenciou manifestações públicas da sociedade que clamava por uma política mais condizente com as urgências populares em diversos setores⁵⁰ sobretudo no transporte público coletivo.

Carvalho & Gomide (2016, p.7) analisando essa questão, argumentam que:

As manifestações populares de junho de 2013 colocaram na agenda de discussão pública, mais uma vez, a questão das altas tarifas do transporte público coletivo vis-à-vis a qualidade dos serviços prestados, sobretudo dos ônibus urbanos – modo predominante de deslocamento urbano motorizado no país.

Acerca dessa mesma problemática, BALBIM, *et al.* (2013, p.3), afirmam que:

O aumento das tarifas de ônibus motivou os primeiros movimentos das manifestações de junho de 2013. Posteriormente, estas se desdobraram em uma série de reivindicações que, a despeito de sua enorme diversidade, se concentraram na demanda por melhores serviços públicos.

Analisando historicamente essa questão, Cruz (2015, p.631), afirma que:

(...) é a partir do ano de 2003 que as problemáticas em torno do transporte público começam a ganhar maior destaque na sociedade brasileira. Foi na cidade de Salvador, onde se principiaram os movimentos por melhorias no transporte coletivo e o questionamento sobre os seus constantes reajustes. Esse acontecimento ficou conhecido como Revolta do Buzu. No ano seguinte, 2004, foi à vez de Florianópolis. Novamente, a população saiu às ruas para revogar o aumento no preço das passagens e defender o passe livre estudantil. O episódio foi denominado de Revolta das Catracas (...). Se espelhando nesses levantes populares, diversas outras cidades do país também saíram às ruas para lutar por uma reestruturação no sistema de transportes. São elas: Vitória (2006), São Paulo (2010), Teresina (2011), Aracaju e Natal (2012) e Porto Alegre e Goiânia (2013). Foi nesse contexto, que no ano de 2005, nasceu o Movimento Passe Livre no V Fórum Social Mundial ocorrido em Porto Alegre. Esse constitui uma das maiores instituições de luta pela Tarifa Zero no Brasil.

⁵⁰ Como já mencionado anteriormente durante as manifestações politizaram-se as pautas de diversos setores, inclusive patronais. Entendemos que tais manifestações comportam pesquisas específicas, em diferentes áreas do conhecimento. Nosso interesse reside em evidenciar a relação desse acontecimento histórico com o processo de elaboração da política de mobilidade urbana em Dourados.

Portanto, a emergência dessas mobilizações tem sua gênese no interior da história do Movimento Passe Livre e das mobilizações na área do transporte público coletivo que têm ocorrido em determinados momentos, pelo menos desde a denominada Revolta do Buzu, de 2003, em Salvador (BA).⁵¹ Desde então, manifestantes – sobretudo, estudantes - têm periodicamente, bloqueado ruas das grandes cidades brasileiras exigindo revogação do aumento das tarifas do transporte público coletivo. Como citado, a mencionada Revolta influenciou outras manifestações, como a Revolta da Catraca em Florianópolis em 2004, e a própria criação do Movimento Passe Livre, durante o Fórum Social Mundial em Porto Alegre, em 2005.

As especificidades dos protestos de junho de 2013 nas diferentes cidades do País evidenciam que é necessário compreendermos o que há de particular em cada lugar. Em comum podemos perceber apenas os traços gerais de mobilizações caracterizadas por organizações horizontais, pela crítica das instituições representativas e pelo uso de formas de ação direta como protestos de rua e ocupações.

Em Dourados, evidenciamos tais pressupostos.

Em linhas gerais, os manifestantes/estudantes reclamavam que esperavam mais de duas horas a chegada do ônibus na Cidade Universitária (local onde estão instaladas duas universidades públicas: UEMS e UFGD); também mais segurança pública, acessibilidade, melhoria na infraestrutura viária, mais rotas e passe livre.

⁵¹ Para um aprofundamento deste movimento/Revolta, consultar dentre outros: OLIVEIRA, J. R. (Coord). Revolta do Buzu – movimento de estudantes secundaristas de Salvador. Relatório das situações – tipo Brasil. Betinho/IBase – Instituto Polis, Setembro 2007.

Foto 01- Fila de Estudantes para tomar o ônibus na Cidade Universitária



Fonte: Trabalho de campo do autor, 16 de junho de 2016.

Foto 02- Ônibus na Cidade Universitária



Fonte: Trabalho de campo do autor, 16 de junho de 2016.

Por conseguinte, podemos dizer que a pauta dos estudantes/manifstantes em Dourados, além de legítima, estava baseada – conscientemente ou não - nos fundamentos da Constituição Federal de 1988⁵² que, entre outras prerrogativas, determina que o transporte público coletivo é um serviço de caráter essencial e que a sua organização compete aos municípios.

Igualmente, acreditamos numa certa influência – ainda que não determinante - das diretrizes, princípios e objetivos estabelecidos nacionalmente através da Política de Mobilidade Urbana na definição da pauta dos movimentos, em escala nacional, e localmente, em Dourados. Ou seja, a questão não seria simplesmente, “centavos da tarifa”: a sociedade – notadamente as lideranças dos movimentos populares, como o Movimento Popular pelo Passe Livre (na cidade de São Paulo) à frente - tinha conhecimento do caráter público e essencial do serviço de transporte coletivo e que sua organização incumbe aos municípios brasileiros que teriam, em tese, recursos para instituir as diretrizes desta Política de Mobilidade, imprimindo nova concepção ao seu

⁵² Artigo 30: Compete aos Municípios: Inciso V: Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Constituição Brasileira. In. <www.planalto.gov.br>, acesso 30.06.2015.

desenvolvimento urbano e o mais importante, fornecendo regramento à infraestrutura urbana, trânsito e transporte público coletivo, potencializando o processo de integração dos diferentes modais de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas, bens e cargas nas cidades. Portanto, um processo mais amplo.

No interior desse processo constatamos que, em novembro de 2012, dessa maneira, um semestre antes das manifestações pelo País e particularmente em Dourados, o prefeito Murilo Zauith (PSB) esteve em Brasília para articular verba de R\$ 50 milhões para o sistema de transporte público coletivo junto ao Ministério das Cidades. Na ocasião, ainda sem as manifestações públicas, o prefeito argumentou: “Os R\$ 50 milhões permitirão que a prefeitura faça uma verdadeira revolução na mobilidade urbana e na qualidade de vida da população de Dourados.” Constatamos, que o aporte financeiro é oriundo do Programa de Aceleração do Crescimento II (PAC Mobilidade Urbana⁵³).

Naquele momento, o prefeito estava correto em sua avaliação. Tal montante financeiro se, adequadamente aplicado, era suficiente para recuperar a malha viária urbana, investir em infraestrutura, abrir editais de licitações para que outras empresas de transporte público coletivo atuassem em Dourados, realizar estudos de viabilidade técnico-econômica que fornecessem diretrizes aos técnicos da Agência Municipal de Transportes e Trânsito (AGETTRAN) na elaboração de um sistema de trânsito e transporte público coletivo eficiente, seguro e de qualidade à sociedade douradense.

Tais recursos federais poderiam materializar a construção de novos terminais de transbordo/integração, novas linhas alimentadoras, pontos de ônibus, acessíveis e com cobertura, corredores exclusivos para que atendessem a demanda dos usuários em geral, em agilidade, conforto, segurança e acessibilidade, conforme queriam e se movimentavam os estudantes e os demais usuários/cidadãos⁵⁴. E, principalmente,

⁵³ “Delcídio e Murilo pedem R\$ 50 milhões para as obras do PAC da Mobilidade em Dourados” In: < www.douradosnews.com.br>, acesso em 10.11.2012.

⁵⁴ Por exemplo, Carvalho (2016b, p.11) em “Desafios da mobilidade urbana no Brasil” argumenta que: “As periferias dos aglomerados urbanos brasileiros já estão estabelecidas, e há a necessidade de atendimento dentro de padrões aceitáveis de qualidade dos deslocamentos dessa população, principalmente no caso dos deslocamentos casa-trabalho. Deslocamentos distantes, com baixo nível de conforto em função da acomodação em pé dos passageiros e alto nível de fragmentação dos destinos, requerem que as viagens ocorram no menor tempo possível e haja a oferta de múltiplos destinos pelo sistema público. Tudo a um preço compatível com o nível baixo de renda da população. Para isso, **os corredores de transporte** rodoviários têm que apresentar pistas exclusivas para o transporte coletivo, reduzindo o seu tempo de viagem, com áreas de transbordo adequadas e que permitam ultrapassagem entre os veículos nestes pontos. Além disso, o sistema tem de operar dentro do conceito de uma **rede integrada** para que todos possam ter condições de acesso a qualquer ponto da cidade.”

conforme também os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Portanto, segundo divulgação governamental, Dourados estava com projetos considerados estruturantes em andamento na área de mobilidade urbana desde o início de 2013. Eram R\$ 52 milhões - R\$ 49.911.063,07 oriundos no Governo Federal e R\$ 2,8 milhões de contrapartida do município⁵⁵.

Em mobilidade urbana, a Prefeitura – majoritariamente com recurso federal - previa pavimentar uma extensão de 59 quilômetros de ruas e construir 97 mil metros de passeios com rampa de acessibilidade e obras de microdrenagem em ruas de pelo menos 20 bairros.

O discurso governamental é de além da pavimentação nova, os investimentos federais permitiram executar o recapeamento de várias vias de grande fluxo de veículo que estavam com o pavimento deteriorado. Entre elas, as ruas Balbina de Mattos (Rua da Unigran – instituição privada de ensino superior), a Floriano Peixoto, a Raul Frost (Bairro Izidro Pedrozo) e a Fernando Ferrari (Bairro Vila Industrial). Pontos de ônibus também serão instalados e outros reformados, além da sinalização horizontal e vertical das vias.

Tais obras, lançadas em “lotes” tiveram início e término em períodos diferenciados. Algumas ainda estão em andamento⁵⁶. Apregoa-se, discursivamente que os benefícios destes equipamentos deverão atingir aproximadamente 30 mil pessoas⁵⁷. Todavia, se oculta, por exemplo, que a Rua Balbina de Matos, contemplada no projeto sob o discurso de grande fluxo dá acesso principal à Unigran – instituição de ensino superior particular da cidade – é de propriedade da família do prefeito.

⁵⁵ “Prefeitura de Dourados investe 52 milhões em mobilidade urbana” In: <www.douradosnews.com.br>, acesso em 03.07.2013.

⁵⁶ Por exemplo, a pavimentação asfáltica do Jardim Guaicurus, do Estrela Poty, assim como da Chácara Flora ainda estão em fase de implantação.

⁵⁷ “Prefeitura de Dourados investe 52 milhões em mobilidade urbana” In: <www.douradosnews.com.br>, acesso em 03.07.2013.

Foto 03 – Placa Indicativo da obra de recapeamento na Rua Balbina de Matos



Fonte: Trabalho de campo do autor maio (2016).

Assim, enquanto, a cidade encontra-se num “verdadeiro catálogo de carências” o acesso a um centro universitário privado, vinculado à administração municipal, recebe o benefício com investimento de recurso público.

Como pode ser visto na placa, tal obra - iniciada em novembro de 2015 com previsão de término em novembro de 2016 - recebeu um investimento no montante de R\$ 742.032,11, sendo quase cem mil reais de contrapartida do município.

Quando eclodiu o movimento reivindicatório de junho de 2013 as promessas do prefeito não haviam se efetivado. Os usuários em geral e os estudantes, em particular, constataram que a situação no transporte público coletivo, permanecia na mesma situação.

Assim, o serviço de transporte público em Dourados, parece-nos encontrava-se em precárias condições tendo em vista o desgaste material da frota de ônibus, a perspectiva de aumento da tarifa da passagem e também o aumento do número de

veículos particulares na cidade, conforme já demonstramos na introdução deste trabalho.

Vejamos aspectos do atual no terminal de transbordo. Através das **Fotos 04** e **Foto 05**.

Foto 04 – Passageiros no Terminal de Transbordo em Dourados



Fonte: Trabalho de campo do autor em 20 de junho de 2016.

Foto 05 – Aspecto interno do Terminal de Transbordo



Fonte: Trabalho de campo do autor, 20 de junho de 2016.

Para agravar ainda mais a situação, dois anos antes das manifestações, ou seja, em 2011, houve um aumento exorbitante do perímetro urbano, “espraiando” a cidade de Dourados. Dissertando acerca dessa expansão do perímetro urbano de Dourados, Campos (2014, p.19), afirma que:

O Poder Executivo do município de Dourados, por meio da Lei nº 3.480, de 30 de Setembro de 2011 (...), ampliou o perímetro urbano da cidade, passando dos então 77,28km² para 210,826 Km² (...). A proposta foi apresentada pelo governo de Murilo Zauith, inicialmente, por meio do Projeto de Lei nº 17, de 20 de julho de 2011 (...), que, ao ser sancionado, alterou os limites das áreas passíveis à ocupação urbana do solo, resultando num acréscimo de 172,80 % em relação à área urbana anterior.

Ainda sobre a questão, Campos (2014, p.43) argumenta que:

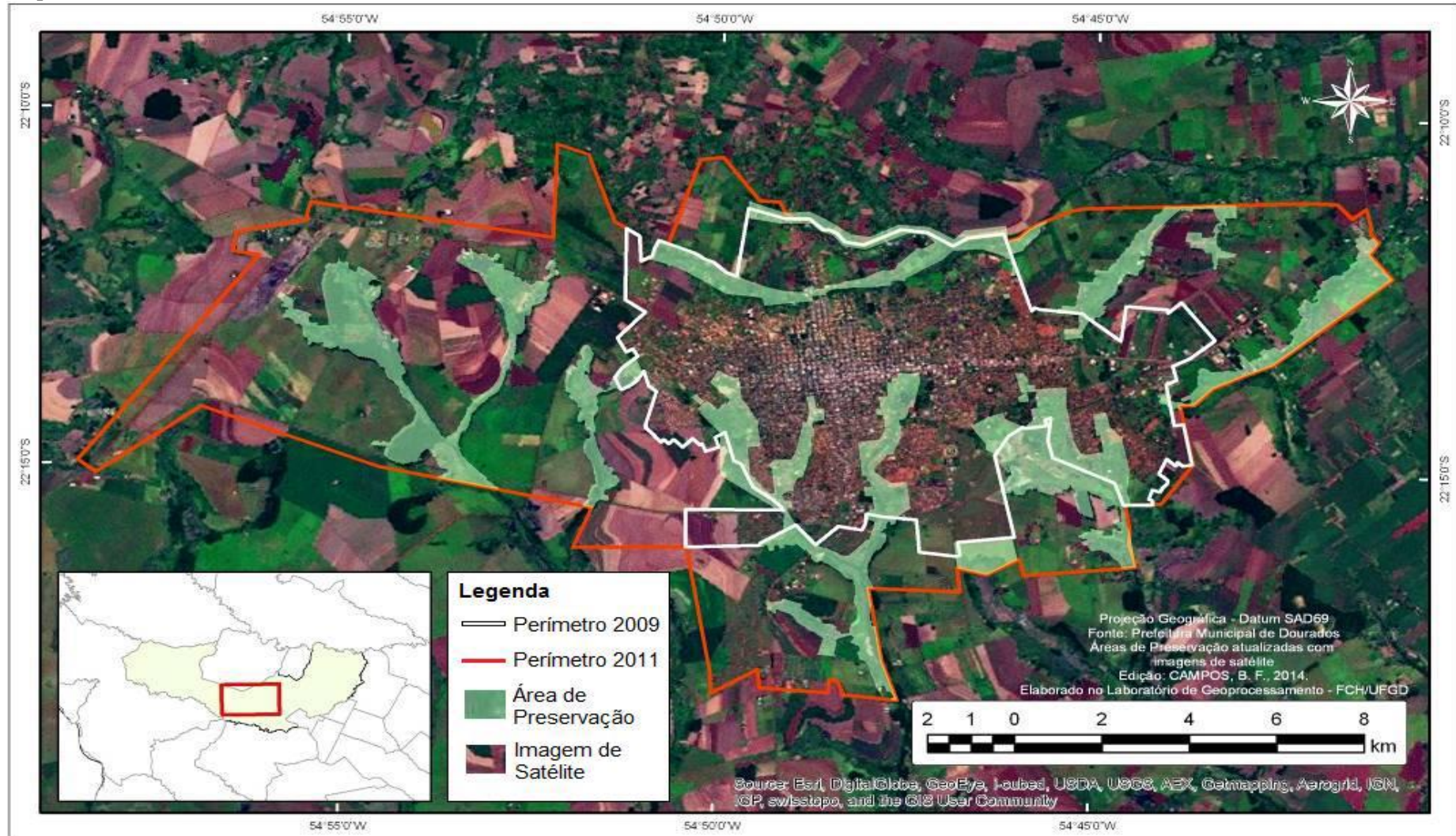
(...) tem-se que a medida tomada pelo Executivo Municipal, com o intuito de ampliar o perímetro urbano, consiste numa manifestação da articulação existente entre o Estado e os agentes privados,

vislumbrando a possibilidade de maior arrecadação e de lucratividade com a cidade, respectivamente. Além dos proprietários fundiários, há um claro interesse das incorporadoras e construtoras na incorporação de novas áreas pelo novo perímetro, para conversão de terra rural em urbana.

Indubitavelmente, este é um aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade urbana, ou seja, a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres. Isto significa que o custo do transporte vai aumentando à medida que as fronteiras urbanas se expandem em função das maiores distâncias percorridas que reduzem a rotatividade de uso do transporte público, aumentando seu custo unitário. (Carvalho, 2016b).

Aumento e expansão do perímetro urbano de Dourados (ver **Mapa 02**).

Mapa 02 – Dourados: Perímetro Urbano (2009) e 2011.



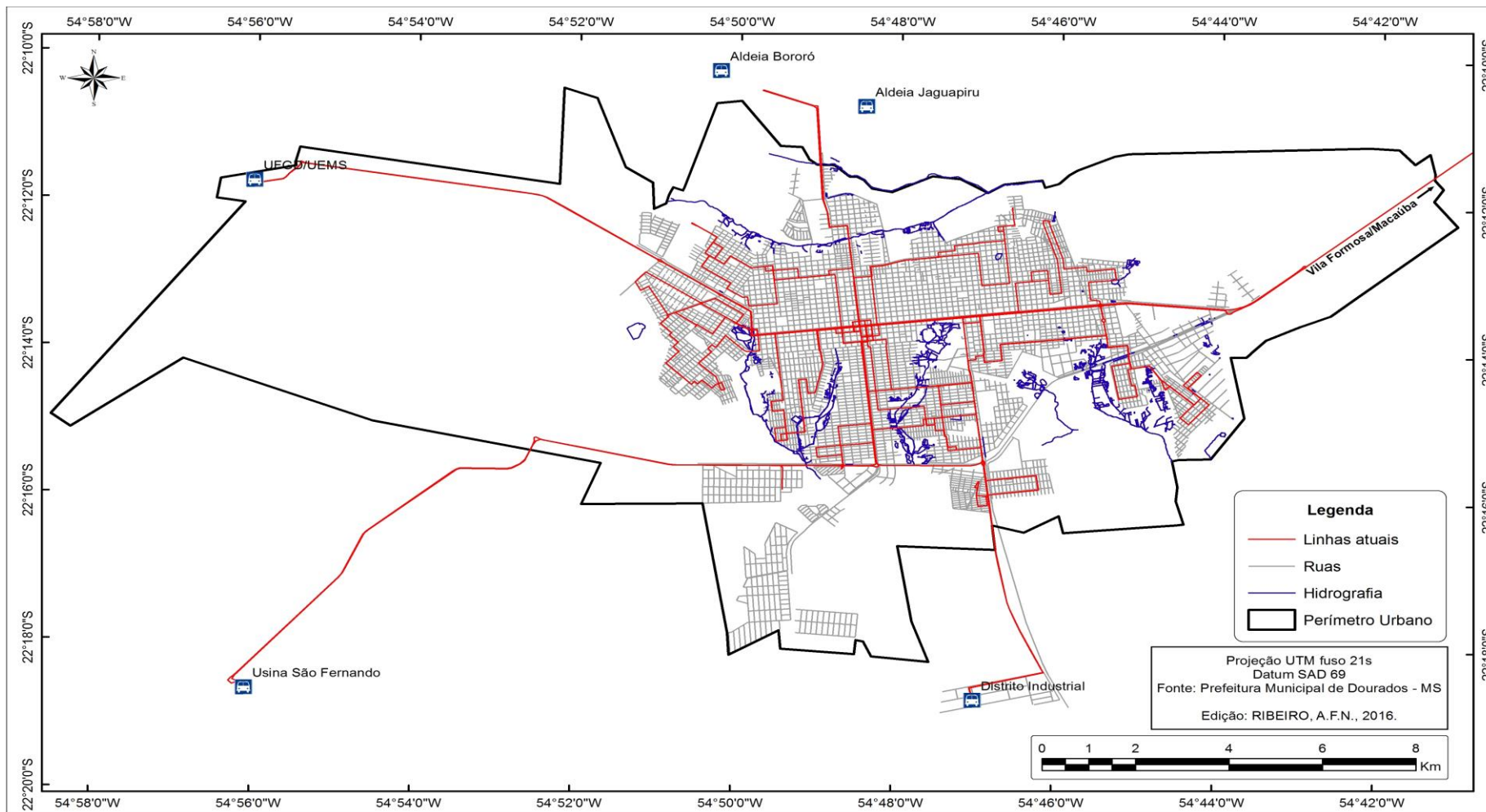
Fonte: Campos (2014)

Trata-se, como já mencionamos de uma ação política do Estado, em sua escala municipal – que historicamente produz segregação sócio-espacial, especulação imobiliária, periferação, dificuldade de circulação, mais tempo gasto no percurso casa-trabalho-casa, carência de equipamentos sociais e infraestruturais urbanos. Nos termos, apontados por Milton Santos (2009, p.106) “essas discrepâncias promovem a periferação da população, produzindo graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro- periferia”.

Nesse modelo rodoviário urbano caracteristicamente disperso, como aponta Santos (1996), o que se percebe é priorização dos interesses do capital imobiliário, dos empresários do setor de transporte público coletivo, das leis que os favorecem, da fiscalização ineficiente, muito embora haja o regramento que preconiza a implantação nos municípios de políticas de mobilidade urbana.

Assim, em Dourados – naquele contexto histórico – a constatação era de que nos pontos/paradas de ônibus, no terminal rodoviário, na qualidade dos veículos, no irritante desconforto, enfim, havia um catálogo de carências e deficiências no processo de mobilidade e acessibilidade, enfim, no serviço de transporte público coletivo urbano. Portanto, poucas ações e materialidades no tocante ao incremento da qualidade do serviço prestado aconteceram, exceto o aumento dos buracos nas pistas de rolamento.

MAPA 03 – Dourados: Atuais Linhas de Ônibus



E mais, um dado importante, o prazo de concessão do serviço público de transporte coletivo prestado pela empresa viação Dourados, se encerraria em agosto de 2013. Portanto, era o momento oportuno da discussão. Somadas às carências sociais nas áreas de segurança pública, saúde, o estopim social estava aceso.

E, assim, junho de 2013 tomava outros contornos históricos com parte significativa da sociedade mais uma vez nas ruas. Em Dourados, o Portal G1 informou que 17 mil pessoas participaram das manifestações⁵⁸.

O significado dessas manifestações ainda está em disputa dentro da esfera política, conforme mencionou em entrevista ao Portal da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Marcus Abílio Pereira da Fonseca, do Departamento de Ciência Política⁵⁹. Para o mencionado professor o que havia na verdade era uma insatisfação generalizada com o sistema político brasileiro em relação aos anseios populares. Na sua concepção, o povo descobriu que podia ser protagonista do processo político e queria respostas:

Há na verdade um conjunto de atores políticos que busca aprofundar a democracia por mais diálogo entre o sistema político e a sociedade. Visam melhorias no transporte público, mais controle sobre os gastos públicos e o reconhecimento para grupos sociais historicamente excluídos.

Inconformados e organizados pelo Movimento Popular pelo Passe Livre (MPPL), os estudantes – e parte expressiva da sociedade representada outros segmentos sociais, patronais e até manifestações individualizadas - de Dourados foram às ruas com faixas, cartazes e palavras de ordem. Era uma resposta pública aos poderes constituídos. No caso que nos interessa, a prestação do serviço de transporte público coletivo urbano é uma busca de interlocução com o chefe do Poder Executivo, com a máquina administrativa, com os técnicos alojados na repartição de trânsito da cidade, no caso a Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados (AGETTRAN), mas também aos vereadores - representantes da sociedade.

Nesse sentido, constatamos que foi sancionada uma nova legislação relativa ao sistema de transporte público coletivo em Dourados. Referimo-nos a Lei Nº 3.723, de 22 de outubro de 2013 qual altera significativamente a legislação anterior (DOURADOS. Prefeitura Municipal de. LEI Nº 3.449, de 27 de maio de 2011),

⁵⁸<<http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/fotos/2013/06/confira-fotos-da-manifestacao-em-dourados-ms.html>>. Acesso em 29.05.2015.

⁵⁹ < www.ufmg.br/online/arquivos/028895.shtml>. Acesso em 30.05.2015.

contemplando diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas igualmente, a pauta dos manifestantes/estudantes do MPPL/Dourados.

Por exemplo, passam a constituir diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, incluído pela Lei nº 3.723, de 22.10.2013:

I - modificação gradual do perfil da frota, conforme metas que serão estabelecidas no Projeto de Troncalização e Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo Municipal, visando operar as linhas de grande demanda e linhas tronco nos entre picos, com carros tipo Low Enter (piso baixo); operar as linhas tronco com carros articulados e dotar as linhas alimentadoras com demandas concentradas também com veículos articulados; as linhas com demanda reduzida deverão operar com ônibus tipo leves;

II - elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, da nova sistemática troncalizada, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

III - busca pela eficiência do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa;

IV - busca por recursos que viabilizem a melhoria das condições fora do ônibus, através da construção de abrigos, estações secundárias e principais, pavimentação dos passeios públicos, sinalização dos pontos de embarque/desembarque;

V - modernização e adequação dos pontos de ônibus;

VI - implantação obrigatória do serviço de transporte coletivo urbano aos sábados, domingos e feriados, sempre que a Administração Pública entender necessário.

VII - implantação gradativa de sistema de informação ao público nas estações de ônibus e no interior dos ônibus, baseado em tecnologia GPS ou outra adequada, permitindo ao usuário saber o tempo de espera para a linha de interesse ou qual a próxima estação para desembarque;

VIII - implantação de um centro de controle integrado, reproduzindo as informações on-line, no órgão gestor, incluindo: a) monitoramento de imagens de terminais e canaletas exclusivas; b) localização automática de veículos via GPS; c) movimentação de passageiros nas validadoras;

IX - instituição da publicação da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do sistema, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

X - implantação de canaletas exclusivas, priorizando o transporte coletivo nas vias onde o fluxo de coletivos ultrapassar os 60 (sessenta) ônibus/hora/pico;

XI - estabelecimento do mês de novembro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

XII - somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do Sistema de Transporte Coletivo Municipal;

XIII - funcionamento do Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, especialmente para bloqueio de cartões furtados, roubados ou extraviados, durante as 24 horas do dia, inclusive nos finais de semana e feriados; (...);

XIV - a disponibilização, em todas as linhas, de ônibus adaptados para os portadores de necessidades especiais⁶⁰.

É possível constatar que a legislação avança bastante contemplando reivindicações dos manifestantes, mas, sobretudo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Dourados (2013).

4.1 - Os termos aditivos e o discurso do “novo modelo”

Conforme explicitamos, havia uma crescente e generalizada insatisfação com os serviços prestados pela empresa concessionária de transporte público coletivo – Medianeira Dourados.

⁶⁰ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. LEI Nº 3.449, de 27 de maio de 2011. "Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Dourados. Autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências."

Foto 06 - Vista frontal da sede da empresa em Dourados



Fonte: Trabalho de campo do autor, 23 de abril de 2016.

Sobre a empresa Medianeira Dourados Transportes – responsável pelo serviço (e monopólio) de transporte público coletivo em Dourados - é preciso compreender como se deu o processo de inserção dessa empresa no município, portanto, um pouco de história.

Foto 07 - Aspecto interno da garagem da empresa em Dourados



Fonte: Trabalho de campo do autor, 27 de fevereiro de 2016.

Foto 08 – Ônibus na garagem da empresa Viação Dourados.



Fonte: Trabalho de campo do autor, 27 de fevereiro 2016.

A Medianeira, cuja sede fica na cidade de Santa Maria (RS) – hoje com 07 sócios - foi fundada em 1953⁶¹ - assinou contrato com a Prefeitura de Dourados, em 28 de maio de 2004, e fez essa opção locacional: “Pela conjuntura de desenvolvimento de Dourados, sendo uma das cidades que mais cresce no Brasil.” Atualmente, presta serviço de transporte público coletivo em 04 cidades do Rio Grande do Sul e duas de Mato Grosso do Sul. Além de Dourados, também Ponta Porã⁶².

A empresa Viação Dourados Ltda., empresa concessionária do transporte coletivo urbano na cidade de Dourados transporta aproximadamente 23.000 passageiros por dia e 500.000 passageiros por mês. Com 27 linhas em operação e uma frota de 56 ônibus (destes, 06 são ônibus reserva), a empresa opera com tecnologia embarcada através da bilhetagem eletrônica, sistema Vision e GPS⁶³ (...).

Em Dourados por força de aditivos ao longo desses anos, prestou serviços até abril de 2015, tendo vencido o edital de concorrência/licitação nesse período prestará tal serviço de 2015 até 2025, prorrogáveis por mais 10 anos, podendo, assim chegar, portanto, até 2035.

Fizemos aqui outro adendo no sentido de contextualizarmos contratos e termos aditivos:

Vejamos na **Tabela 03**.

⁶¹ Entrevista com Marcelo Sacol. Diretor presidente em 26 de abril de 2016.

⁶² Além do serviço de transporte público coletivo, a Medianeira atua também como concessionária de implementos rodoviários, agricultura, pecuária e indústria. (Marcelo Sacol, entrevista realizada pelo autor em 26 de abril de 2016).

⁶³ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. & Edson Marchioro, Arq. Eng. e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório técnico PE 089 / 089/2015”- março 2016, p.64/5.

Tabela 03 - Contratos Aditivos entre Prefeitura de Dourados e empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo

Contratos/Termos Aditivos	Ano	Administração	Empresa(s)	Período
Contrato por 10 anos	1975	João Câmara	Viação Dourados	10 anos
1º	1976	João Câmara	Viação Dourados	
1ª contrato por 10 anos renovado	1986	Luiz Antônio	Viação Dourados	10 anos
2ª Licitação contrato por 05 anos	1991	Braz Melo	Viação Dourados	05 anos
3ª Licitação por 05 anos	09.06.1995	Humberto Teixeira	Viação Dourados e Júnior Transportes	05 anos
Contrato por 05 anos renovado	08.06.2000	Braz Melo	Viação Dourados e Júnior Transportes*	05 anos
Renovação	08.06.2005	Laerte Tetila	Viação Dourados e Medianeira	05 anos
Renovação	08.06.2010	Ari Artuzi	Viação Dourados e Medianeira	06 meses
Renovação	01.12.2010	Ari Artuzi/Murilo Zauith	Viação Dourados e Me Entrevista com Marcelo Sacol. Diretor presidente em 26 de abril de 2016.	06 meses
Renovação	08.08.2011 Lei 3.449/2011	Murilo Zauith	Viação Dourados e Medianeira	02 anos
Renovação	21.08.2013 Lei 3.705/13	Murilo Zauith	Viação Dourados e Medianeira	02 anos prorrogáveis mais 01 ano
Renovação	Lei 3.825, de 25.08.2014 prorroga até 15.04.2015 com efeito retroativo a 01.06.2014	Murilo Zauith	Viação Dourados e Medianeira	09 meses. Até finalizar o projeto de reestruturação do transporte e fazer a licitação
4ª Licitação da empresa de transporte coletivo	Abril 2015	Murilo Zauith	Viação Medianeira Dourados Ltda	2025 prorrogáveis por mais 10 anos

- Em 28 de maio de 2004 a Júnior Transportes de Passageiros cedeu sua concessão para a Medianeira Dourados.

O primeiro contrato entre o município de Dourados e uma empresa concessionária do transporte público coletivo data de 23 de junho de 1975, na gestão do prefeito João da Câmara, o segundo contrato data em 26 de janeiro de 1986, na gestão do prefeito Luiz Antônio já o terceiro em 04 de novembro de 1991, na gestão de Braz Melo. Os três primeiros contratos foram com a empresa Viação Dourados, o

quarto na gestão do prefeito Humberto Teixeira (PRN, 1992-1996), entre a empresa Viação Dourados Ltda. e outra da empresa, a Junior Transportes de Passageiros Ltda. Sendo os dois contratos da mesma data.

Esses dois contratos foram renovados na gestão do prefeito Antonio Braz Genelhu Melo (PMDB, 1989-1992 e 1997-2000) em 08 de junho de 2000, por mais cinco anos, através do primeiro termo aditivo. Já no dia 28 de maio de 2004, a Junior Transporte de Passageiros faz um termo de cessão de sua concessão para a empresa Medianeira Dourados.

O segundo termo aditivo foi assinado em 08 de junho de 2005, na gestão do prefeito Jose Laerte Cecílio Tetila (PT, 2001-2004 e 2005-2008), por mais cinco anos. Tanto com a Viação Dourados como com a Medianeira, que havia assumido as linhas da Junior Transporte de Passageiros.

O terceiro termo aditivo foi assinado na gestão do prefeito Ari Artuzi (PDT, 2009-2010) em 08 de junho de 2010, por um prazo de seis meses.

O quarto termo aditivo foi assinado em 01 de dezembro de 2010, igualmente, pelo prazo de 06 meses.

O quinto e sexto termo aditivo foi assinado dia 08 de agosto de 2011 na gestão do prefeito Murilo Zauith (DEM, 2011/2012 e PSB, 2013/2016), pelo período de 02 anos. Portanto, com vencimento em agosto de 2013.

Sobre o sétimo termo aditivo – materializado na Lei nº 3.825/2013, que prevê 02 anos de concessão, prorrogáveis por mais um ano, segundo o procurador jurídico do município, Sr. Alessandro Lemes, o projeto encaminhado pelo executivo visa apenas estabelecer um novo contrato com a Medianeira por mais nove meses, já que a empresa está operando em Dourados com o contrato vencido. Em suas palavras: “Esse não é uma contrato por mais três anos e, sim, até que o novo projeto de modelo do transporte público coletivo esteja pronto. O prefeito já fez esse comprometimento e é isso que está sendo feito e uma empresa está trabalhando e realizando diversos estudos no transporte coletivo⁶⁴em Dourados”.

Assim, a Lei 3.825, de 25.08.2014 prorroga até 15.04.2015 com efeito retroativo a 01.06.2014, portanto, nove meses. Tempo necessário para que a Prefeitura elaborasse/contratesse o projeto de reestruturação do sistema de transporte público

⁶⁴ “Vereadores aprovam concessão à Medianeira por mais nove meses” In: <www.douradosnews.com.br>. Acesso em 22.08.2013.

coletivo para Dourados e ao mesmo tempo fizesse o processo licitatório para definir a empresa que prestará o serviço de transporte público coletivo no município.

A Prefeitura, por meio da AGETRAN, tenta no seu dizer “correr atrás do prejuízo”. Reconhece os problemas e inicia certames licitatórios para estudos técnicos de transporte coletivo e para a contratação de nova(s) empresa(s) de transporte público coletivo que queira(m) atuar em Dourados.

No interior desse processo, constatamos que em 22 de março de 2013, a Prefeitura de Dourados contratou a empresa Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia S/S - ME pelo montante de R\$ 246.600,00 (Duzentos e quarenta e seis mil e seiscentos reais) para execução de serviços de assessoria, consultoria e planejamento na área de mobilidade urbana, com elaboração de estudo técnico visando à reestruturação do sistema de transporte coletivo Municipal e Distrital de Dourados, conforme Processo de Concorrência nº 008/2012. Com vigência contratual de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da data de assinatura do Contrato, ou seja, até 22 de junho de 2013⁶⁵. Depois, o prazo foi prorrogado.

Constatamos esse estudo foi entregue em sua versão final em outubro de 2013⁶⁶.

Fazem parte do discurso midiático e deveriam, igualmente, ser inseridos no cotidiano dos douradenses. Em tese, a cidade ganharia com a redução no preço da passagem, corredores exclusivos, novas estações, ônibus articulados e biarticulados e 56 ônibus novos estavam nas propostas do novo estudo, entre outras medidas que foram divulgadas na imprensa, por intermédio do então diretor da AGETRAN, Sr. Nelson Almirão:

Além de receber os ônibus biarticulados, que vão circular apenas pela Marcelino Pires, as estações também vão receber os chamados “ônibus alimentadores”, que saem dos bairros e distritos. Para se deslocarem para outros bairros, os passageiros terão de passar por uma das duas estações e pegar outro ônibus. O usuário vai utilizar cartões e não vai precisar pagar outra passagem quando trocar de ônibus na estação⁶⁷.

⁶⁵ Diário Oficial – órgão de divulgação oficial de Dourados. ANO XV Nº 3.451 27.03.2013, p.7. Posteriormente, vários termos aditivos foram feitos, prorrogando-se o prazo de entrega dos trabalhos, mas também alterando/aumentando o valor do contrato. Entretanto, no diário oficial não consta o valor acrescido.

⁶⁶ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. & Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S. Projeto de Reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados (MS). Relatório técnico – etapa 02. Versão final. Dourados (MS/Caxias do Sul (RS) Outubro de 2013).

⁶⁷ “Novo modelo de transporte será três etapas” In: <www.diarioms.com.br>. Acessado em 12.12.2014.

Com tais pressupostos, no início de 2014, o prefeito de Dourados Murilo Zauith disse na imprensa que Dourados teria um novo sistema de transporte urbano o qual incluía uma série de melhorias, entre elas: novos e modernos ônibus, novas linhas e a construção de dois terminais de transbordo a serem instalados nas porções leste e oeste da cidade para diminuir o tempo de espera e de viagem dos passageiros.

Veremos mais adiante, que “as promessas” do prefeito não se efetivaram.

4.2 – A Proposta de Reestruturação do Transporte Público Coletivo: características do projeto básico operacional

Constatamos que o modelo operacional a ser implantado em Dourados é do tipo “sistema aberto” sendo que existe disponível no mercado, o sistema semiaberto e o fechado. Segundo representantes da administração “a operação permite a racionalização de linhas de forma a coincidir parcialmente os itinerários atuais, favorecendo a identificação pelos usuários e permitindo o aproveitamento da infraestrutura existente”⁶⁸.

Em termos textuais:

O Projeto Operacional envolve a definição de uma rede de linhas que é estruturada a partir dos resultados de demanda da pesquisa de origem e destino (integrante do Relatório Técnico 01), dos dados populacionais obtidos do Censo de 2010 do IBGE, das definições previstas no Plano Diretor Municipal de Dourados que envolvem otimização de integração das linhas e, também, da diretriz de estruturação do corredor de ônibus a ser implantado na Avenida Marcelino Pires.

A seleção dos corredores de tráfego para a circulação dos ônibus do sistema é estruturada a partir da hierarquia viária definida pelo Plano Diretor Municipal de Dourados, que já prevê a definição de critérios de iluminação e sinalização específicos, permitindo maior qualificação nos percursos dos itinerários propostos, privilegiando inclusive os eixos de circulação no interior dos bairros. (Dourados, 2013, p.16)

Com tais pressupostos, a empresa de consultoria, através do Projeto Operacional propôs a qualificação da rede do serviço do transporte público coletivo municipal de Dourados, envolvendo a integração dos seguintes condicionantes:

- **Eixos Viários**

⁶⁸ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. & Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S. Projeto de Reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados (MS). Relatório técnico – etapa 02. Versão final. Dourados (MS/Caxias do Sul (RS). Outubro de 2013. Ressaltamos que a totalidade das informações e da análise deste item está baseada neste documento feito pela empresa de consultoria contratada pela Prefeitura de Dourados.

- a) Eixo Leste-Oeste: Avenida Marcelino Pires;
- b) Eixo Norte-Sul: Rua Presidente Vargas, Avenida Marcelino Pires e Rua Hayel Bom Facker;
- c) Hierarquia Viária prevista no Plano Diretor.

- **Equipamentos Urbanos**

- d) Centro Administrativo Municipal (CAM);
- e) Instituições de ensino (universidades, escolas de ensino médio, fundamental e infantil);
- f) Instituições de saúde (hospitais e postos de saúde);
- g) Estações de Integração e de transferência previstas.

Esse sistema, segundo a concepção da consultoria contratada, favoreceria a implantação de um corredor estrutural a ser implantado na Avenida Marcelino Pires, configurando a operação integrada através de um sistema tronco-alimentador para o transporte coletivo municipal.

Ademais, o sistema de operação das linhas será classificado de acordo com o tipo de serviço conceitual que as linhas passarem a operar. Esta organização, segundo o modelo operacional proposto (DOURADOS, 2013) favorece a organização das linhas propostas e de novas linhas a serem implantadas quando houver a expansão das áreas de ocupação e a necessidade de aumento da oferta do serviço do transporte coletivo em Dourados. Sinteticamente, os conceitos das linhas são:

Sistemas Troncais: são aquelas que têm origem nas Estações Principais de Integração realizando percursos diretos entre as mesmas, na forma de agente coletor e distribuidor de passageiros ao longo das Estações de Transferência e das Estações Intermediárias.

Sistemas Alimentadores: são aquelas provenientes dos bairros e que acessam as Estações Principais de Integração (Leste, Oeste, Norte e Sul), retornando de imediato ao ponto de origem no bairro ou no Distrito. Uma variação do sistema alimentador é denominada de Sistemas Circulares, que são aquelas linhas onde cada veículo realiza percurso circular contínuo no mesmo sentido, seja ele horário ou anti-horário entre as estações.

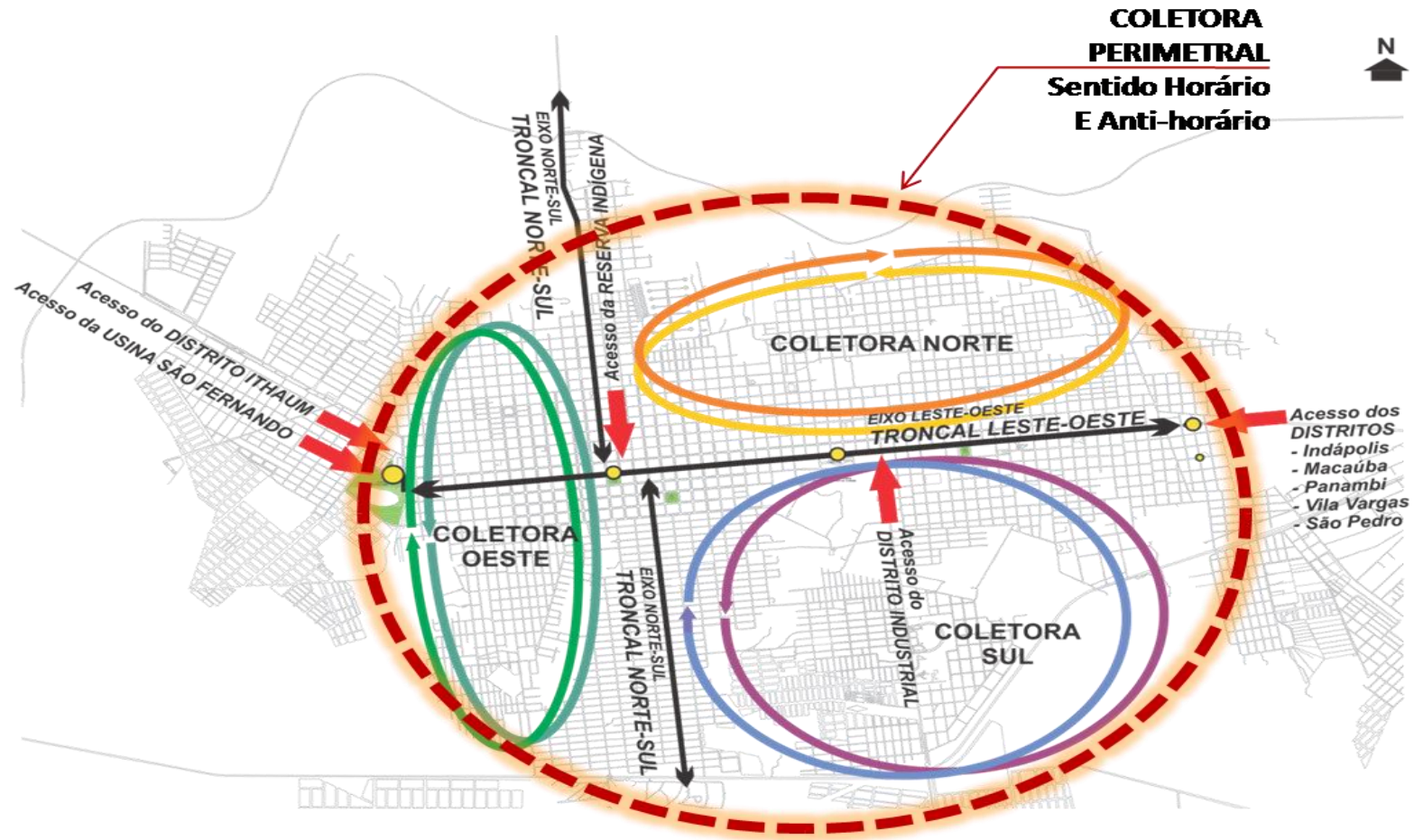
Sistemas Radiais: são aquelas provenientes dos bairros e seguem até as Estações de Transferência formando laços de acesso e retornando aos locais de origem

das linhas. As Linhas Radiais podem apresentar uma variação de itinerário onde algumas delas podem passar pela Estação Principal de Integração e pelas Estações de Transferência Principais (junto à Praça Antônio João e junto ao Terminal Rodoviário Renato Lemes Soares).

A partir destes elementos, foram estruturadas as diretrizes das linhas para a operação do sistema geral, de forma a atender ao máximo de permutações possíveis de origens e destinos. Segundo discurso da empresa de consultoria, a matriz proposta para Dourados visa otimizar os tempos de viagens, permitir maior conveniência nos deslocamentos e reduzir consideravelmente os custos operacionais. Nesse sentido, o sistema de transporte público coletivo terá uma rede estruturada da seguinte forma:

Vejamos na **Figura 02**.

Figura 02 – Estrutura proposta para a rede de transporte urbana de Dourados



Fonte: Dourados (2013, p.18)

O documento (DOURADOS, 2013) menciona que serão implantadas linhas distritais alimentadoras⁶⁹ para Macaúba, Vila Vargas, Usina São Fernando, Itahum, Indápolis, Panambi e Usina São Marcos⁷⁰. Na verdade essas linhas já existem, portanto, serão mantidas.

Conforme previsto no projeto operacional, as estações de integração vão permitir o uso dos ônibus articulados para trafegar apenas pela Avenida Marcelino Pires.

A Estação Oeste - cujo projeto divulgado na mídia terá 822,84 m² - será instalada no Parque Antenor Martins, na Rua Joaquim Távora, entre as Ruas Floriano Peixoto e Onofre Pereira de Matos.

Através da Lei municipal nº 3.941, de 27 de outubro de 2015, o prefeito denominou “Estação de Aniz Faker”, mesmo antes do processo licitatório dessa estação. Se a classe dominante e a elite política tivesse essa mesma agilidade com a questão da mobilidade urbana e do transporte público coletivo em Dourados, certamente, a cidade estaria em melhores condições. Recordando Aniz Faker foi deputado estadual e é filho de Hayel Bom Faker, nome de uma das principais avenidas da cidade. É a elite política materializando sua dominação no espaço urbano.

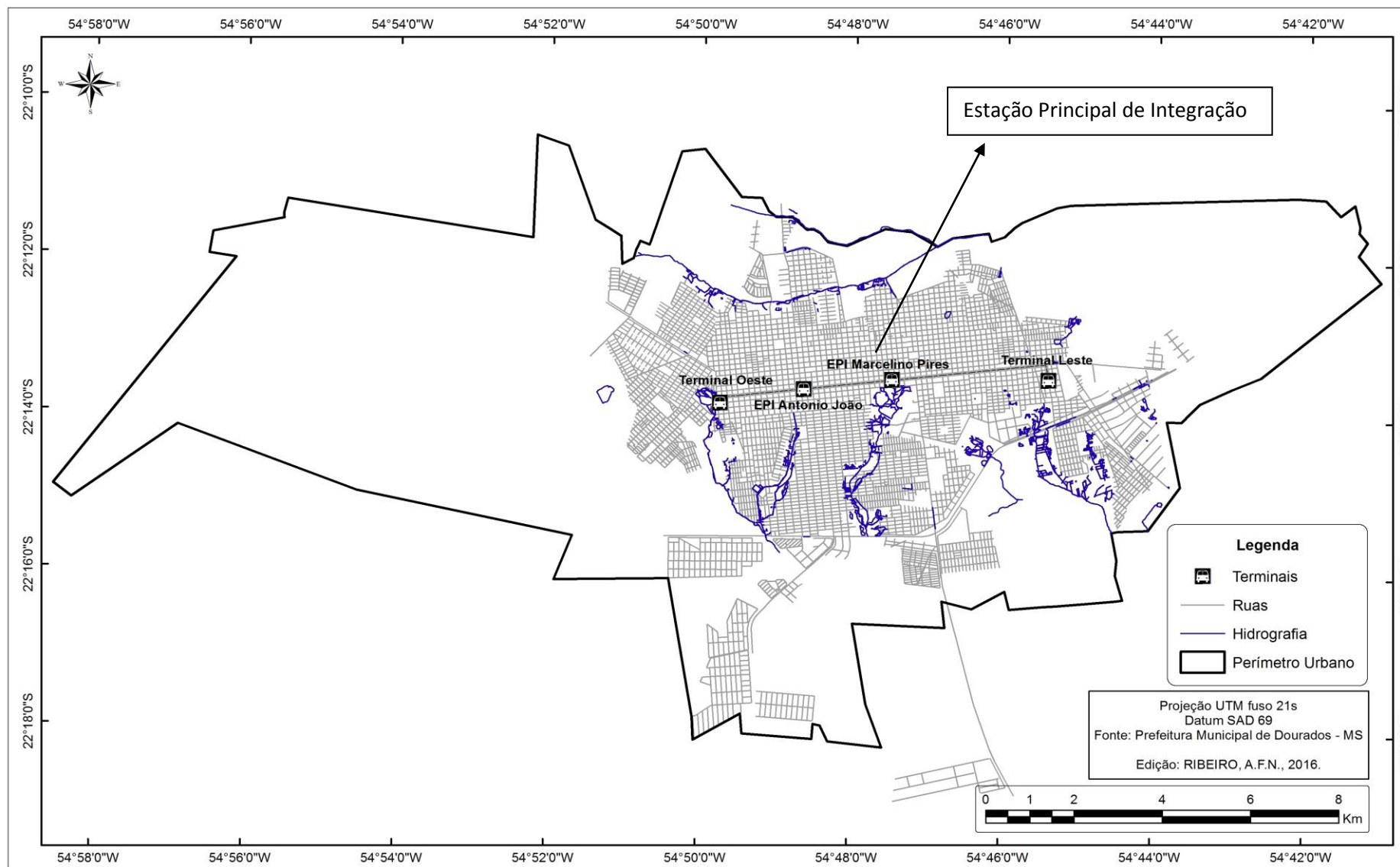
A Estação Leste – projeto de 438,58 m², num terreno de 2.502,37 m² - e em licitação lançada em 01 de setembro de 2015, com concorrência tipo “menor preço⁷¹” - será instalada no Jardim Márcia, entre as Ruas Wilson Dias Pinto e Marechal Rondon, na saída para Campo Grande. (Ver **mapa nº 04**), com investimentos previstos de R\$ 1.666.183,33, conforme o edital de licitação, mencionado em rodapé.

⁶⁹ **Linhas distritais alimentadoras**, segundo o documento: são as linhas que realizam o atendimento junto aos Distritos do Município de Dourados e apresentam os itinerários junto das rodovias que acessam o centro urbano. Elas são originadas nos centros dos distritos e finalizam o percurso junto das Estações Principais de Integração.

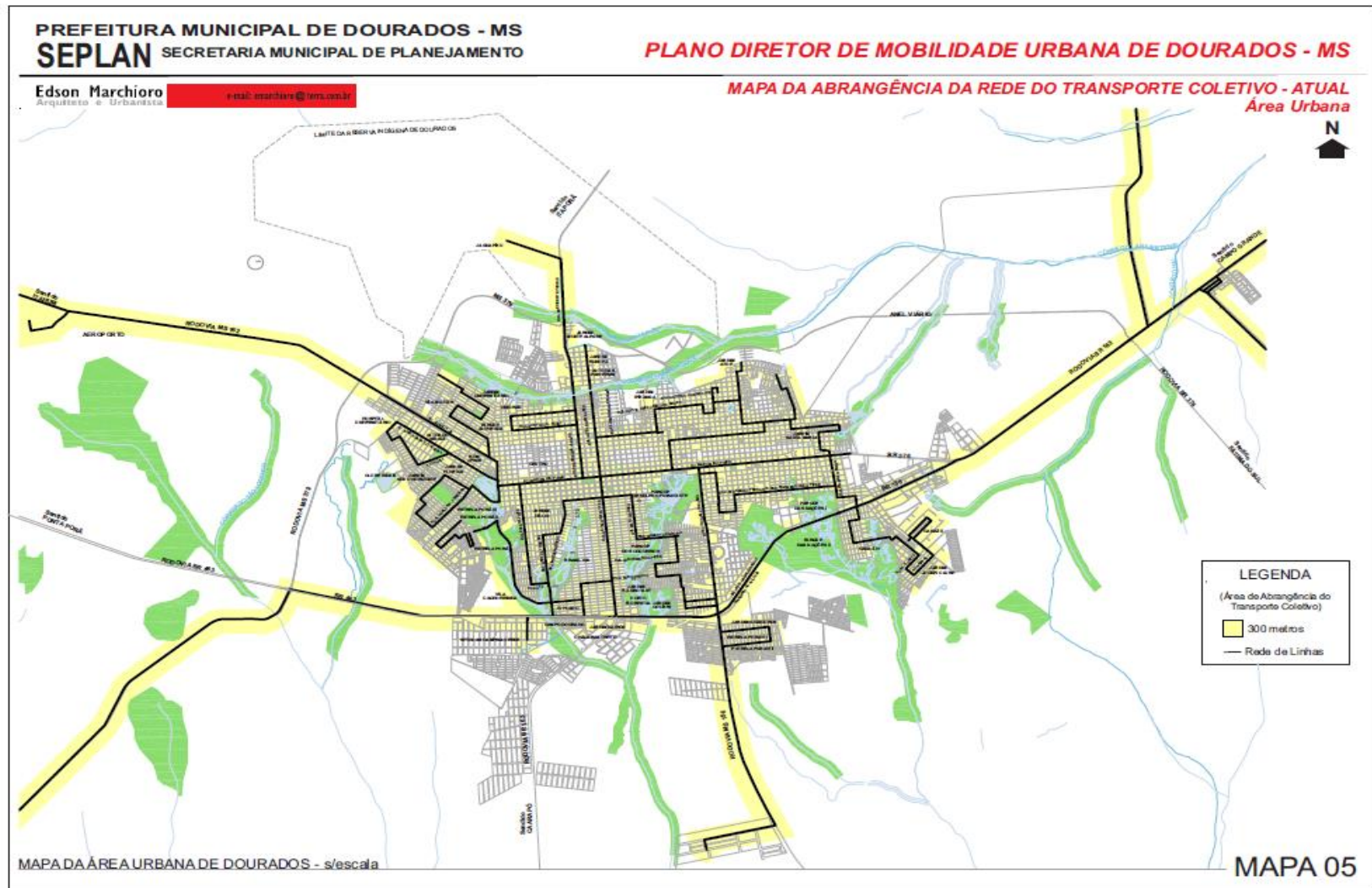
⁷⁰ “O novo modelo de transporte público” In: <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 30.05.2015.

⁷¹ DOURADOS. DIÁRIO OFICIAL. “Aviso de Licitação – Concorrência Nº 008/2015” Ano XVII nº 4064, de 01 de setembro de 2015, p.8.

MAPA 04 – Dourados: Linhas de Ônibus Terminal Leste ao Terminal Oeste



MAPA 05 – Dourados: Linhas de Ônibus no Atual Projeto



Segundo a empresa operadora, as linhas de ônibus estão operando em itinerários que gradualmente se aproximam do projeto operacional previsto, tendo na implantação das Estações Leste e Oeste o ajuste operacional final para o novo modelo. Os pontos de parada, equidistantes também gradualmente estão sendo ajustados conforme o projeto operacional. (DOURADOS, março 2016, Relatório técnico, p.53).

A empresa Viação Medianeira Dourados Ltda., empresa concessionária do transporte coletivo urbano na cidade de Dourados transporta aproximadamente 23.000 passageiros por dia e 500.000 passageiros por mês. Com 27 linhas em operação, a empresa opera com tecnologia embarcada através da bilhetagem eletrônica (DOURADOS, março de 2016, Relatório técnico p.56).

Com o contrato de concessão do serviço a frota de ônibus pôde ser reduzida do modelo operacional anterior, uma vez que o novo modelo otimizou as rotas das linhas em operação. Segundo a empresa operadora, o processo de implantação das linhas foi antecipado para incorporar o novo sistema em um processo de transição de modo mais simples. A frota de ônibus que realiza a operação das linhas atuais são 56 veículos, sendo que destes, 06 (seis) ônibus são veículos reserva (DOURADOS, março 2016, Relatório técnico p.66).

Portanto, a “racionalização” implicou em diminuir a oferta de linhas. Mesmo assim, há um discurso de diminuir o tempo de espera e reduzir custos para o usuário. Apesar do aumento exorbitante do perímetro urbano, conforme apontado por Campos (2014).

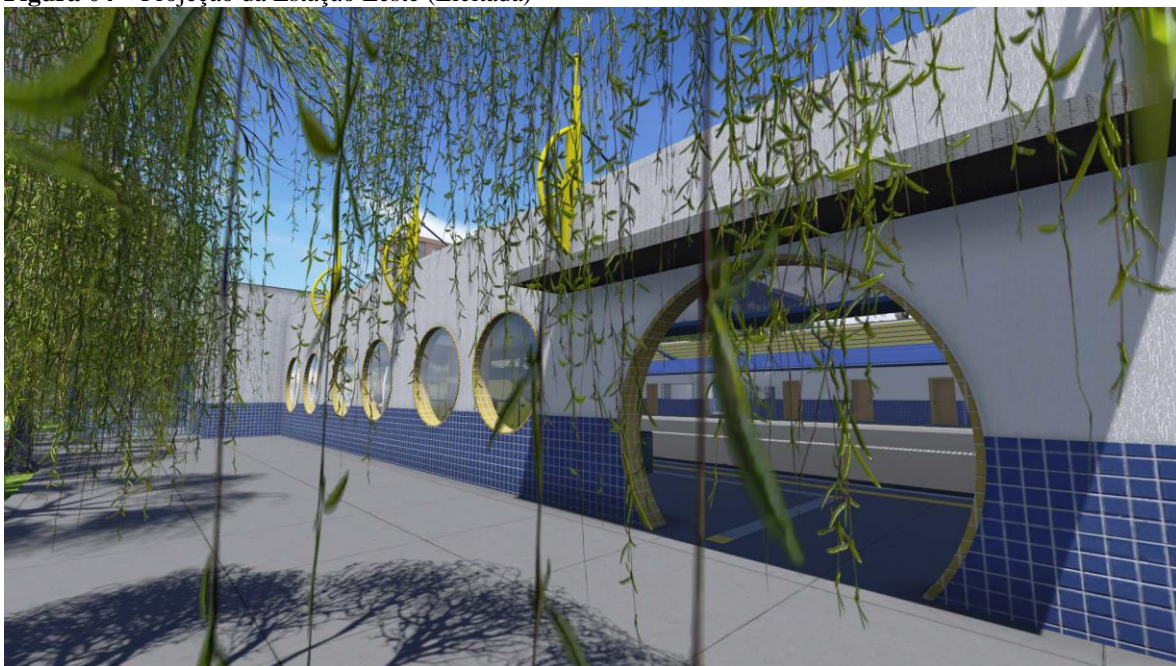
A seguir apresentamos algumas projeções disponibilizadas no endereço eletrônico da Prefeitura Municipal de Dourados. A simbologia e a identidade visual são expressivas e contrastam fortemente com a realidade. Vejamos as projeções.

Figura 03 - Projeção da Estação de Integração Leste (Licitada)



Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso maio de 2016.

Figura 04 – Projeção da Estação Leste (Licitada)



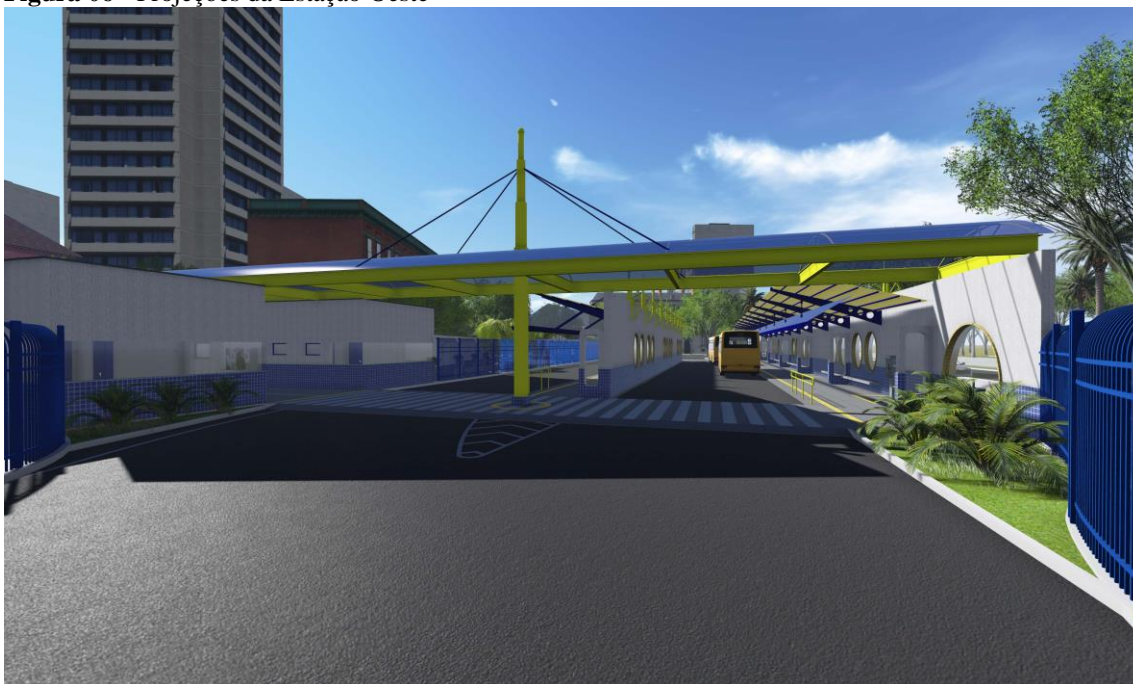
Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso maio de 2016.

Figura 05 - Projeção da Estação de Integração Leste (Licitada)



Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso maio de 2016.

Figura 06 - Projeções da Estação Oeste



Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso maio de 2016.

Figura 07 – Projeções da Estação de Integração Oeste



Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso maio de 2016.

Figura 08 – Estação Oeste (a ser Licitada e Construída)



Fonte: <www.dourados.ms.gov.br>. Acesso em maio de 2016.

Além de receber os ônibus articulados que irão circular apenas pela Avenida Marcelino Pires, as estações de integração (Leste e Oeste) também vão receber os chamados “ônibus alimentadores” que saem dos bairros e distritos:

O projeto do sistema proposto envolve o conforto acerca das condições dos veículos e também dos tempos de viagens, permitindo flexibilidade de acessibilidade temporal aos usuários. O manejo da

demanda de passageiros é definido pelas características de capacidade, acessibilidade, comunicação e controle dos veículos a serem utilizados, que deverão estar em conformidade com a Norma Técnica ABNT NBR 15.570:2008⁷².

Ainda de acordo com o contratado pela Prefeitura de Dourados, o projeto operacional da rede de linhas sugeridas será implantado em três etapas:

4.2.1 - Etapa 01

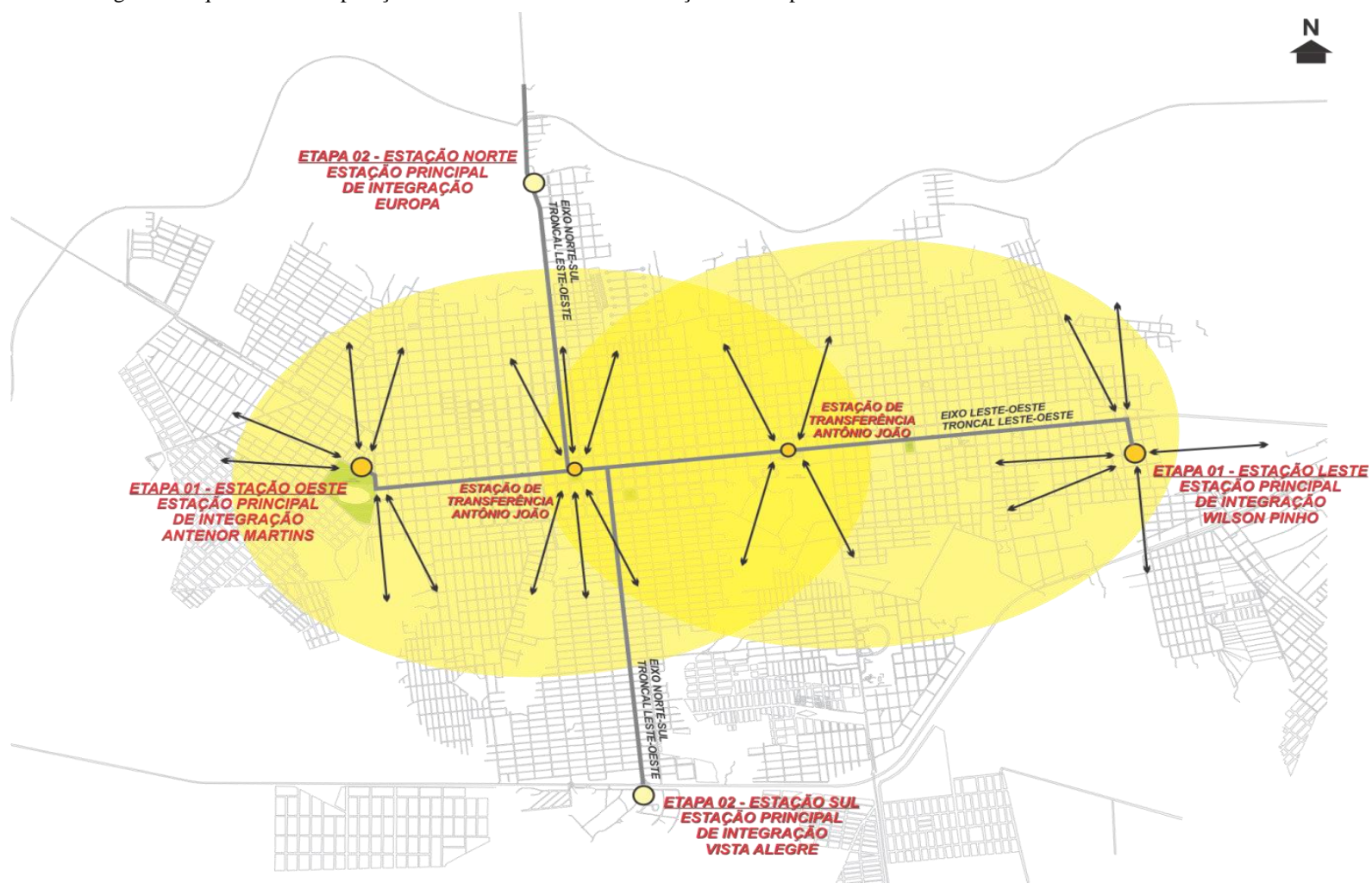
- a) Estruturação do Eixo Leste-Oeste através da adequação e caracterização do corredor de ônibus da Avenida Marcelino Pires;
- b) Implantação das Estações Principais de Integração Leste e Oeste;
- c) Implantação das Estações de Transferência principais e secundárias;
- d) Implantação do sistema de operação da Linha Troncal Leste-Oeste⁷³;
- e) Implantação do sistema de operação das Linhas Distritais;
- f) Implantação do sistema de operação das Linhas Urbanas.

As linhas urbanas deverão realizar percursos “alimentando” as Estações Principais de Integração e/ou as Estações de Transferência, de acordo com a proximidade e área de abrangência de cada linha. Esquemáticamente as estações de transferências (principais e secundárias: Praça Antonio João e Igreja do Relógio) estão expressas na **Figura 09**.

⁷² “Projeto de reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados” In: < www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 30.05.2015.

⁷³ De acordo com o documento: são as linhas que realizam a comunicação direta conectando as estações principais de integração e as estações de transferência nos percursos junto aos principais eixos viários. Tipo de sistema a ser ofertado: Linhas Troncais Tipo de ônibus a ser utilizado: articulado BRT ou BRS piso baixo (low entry – 21,00 metros). Nomes das Linhas: Troncal Leste-Oeste; Troncal Norte-Sul.

Figura 09 - Diagrama Esquemático de operação das Linhas Urbanas do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Dourados.



Fonte: Dourados (2013, p.20).

Até o momento de conclusão de nossa dissertação – meados de 2016 – praticamente nenhuma novidade no sistema previsto nesta etapa foi implementada. Os itens (e) e (f) – da etapa 1ª - já existiam na estrutura do sistema de transporte público coletivo anterior/antigo na cidade de Dourados.

Midiaticamente, o Secretário de Serviços Urbanos, Luis Roberto Martins, em janeiro de 2014, afirmou que a implantação destas duas estações (Leste e Oeste) e mais as linhas alimentadoras fazem parte da primeira etapa do projeto, “cuja licitação será encaminhada em breve.” Em suas palavras: “A partir deste ano, Dourados terá um novo conceito de transporte coletivo, muito diferente do que existe. Essa é a determinação do prefeito Murilo⁷⁴”.

Como já mencionamos apenas a licitação da Estação Leste foi lançada em setembro de 2015.

Reforçamos que a promessa foi feita em janeiro de 2014. Algo parece errado com a determinação do prefeito. Ou com a realidade constatada pelos usuários do transporte público coletivo em Dourados.

4.2.2 - Etapa 02

- a) Estruturação do Eixo Norte-Sul através da adequação e caracterização do corredor de ônibus na Rua Presidente Vargas e na Avenida Hayel Bon Facker;
- b) Implantação das Estações Principais de Integração Norte e Sul.

4.2.3 - Etapa 03

Implantação do sistema de operação das Linhas Coletoras Norte, Sul e Oeste e Perimetral⁷⁵.

Operando com sistema aberto, as linhas de ônibus estão operando em itinerários que gradualmente se aproximam do projeto operacional

⁷⁴ “Dourados terá novo sistema de transporte público em 2014” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 30.01.2014.

⁷⁵ Linhas coletoras são as que realizam percursos perimetrais ao centro urbano e nos principais eixos viários, promovendo a circulação interbairros, em sentido horário e anti-horário. (Dourados, 2013, p.19) Nomes das Linhas: Coletora Norte; Coletora Sul; Coletora Oeste e Coletora Perimetral (DOURADOS, 2013).

previsto, tendo na implantação das Estações Leste e Oeste o ajuste operacional final para o novo modelo. Os pontos de parada, equidistantes também gradualmente estão sendo ajustados conforme o projeto operacional. (DOURADOS, Audiência pública, 30 de março de 2016, p.44) Grifado no original.

O horizonte temporal “gradualmente” permite uma diversidade de interpretações. Mas fundamentalmente, a operacionalização do projeto de reestruturação do sistema de transporte público coletivo de Dourados depende de recursos financeiros e disposição política para sua implementação.

Ademais, o mesmo documento expressa que:

A sustentabilidade econômica é fundamental para aumentar o desempenho dos ônibus, uma vez que LINHAS DE ALTA DENSIDADE (nos dois sentidos) favorecem a alimentação do corredor do transporte coletivo e justificam investimentos na adequação do sistema viário urbano diretamente voltados a qualificação e ao desempenho do transporte coletivo urbano. Dessa forma, é preciso ampliar o sistema de INTERAÇÃO, seja através da INTEGRAÇÃO MODAL com motos e bicicletas, seja através da comunicação com os usuários, tais como: aplicativos de celular; totens informativos; parcerias com publicidade; otimização dos transbordos; estruturação de pontos de parada; maior infraestrutura para os usuários⁷⁶.

Portanto, constatamos aqui um conjunto de princípios e diretrizes que confluem com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas que exigem investimentos públicos que passados 06 anos dessa gestão municipal temos dúvidas acerca de sua materialização. Até porque o momento histórico nacional parece um tanto quanto diferente em dias atuais. Estamos nos referindo ao provável fim do ciclo de investimentos do Ministério das Cidades, iniciado no Governo Lula, como apontamos.

Qual o significado dessa nova postura institucional para a política nacional de mobilidade urbana?

O Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal (2013) foi uma etapa importante para a qualificação do serviço do Transporte Coletivo Municipal de Dourados. Historicamente iniciado em 2012, portanto, ainda na outra gestão⁷⁷ do atual prefeito que neste mandato (2013-2016). Aliás, tais realizações, constatamos foram desdobramentos mais do contexto nacional favorável – política nacional de mobilidade urbana e atuação do Ministério das Cidades – e localmente, a

⁷⁶ DOURADOS. Audiência pública. 30 de março de 2016, p.48.

⁷⁷ Murilo Zauith, então no DEM (Partido Democratas) foi eleito prefeito de Dourados, em 06 de fevereiro de 2011, em eleição suplementar. Posteriormente, já no PSB, foi reeleito para o período 2013 a 2016.

pressão social, notadamente, do movimento estudantil. Acreditamos, sem essa manifestação pública, a Prefeitura teria caminhado “vagarosamente”, apesar da existência de recursos no âmbito federal.

4.3 - Pontos de Parada

No tocante aos “pontos de parada” o estudo da consultoria indicou que:

As definições dos pontos de parada ocorrem em função da hierarquia viária do Município ao longo da rede das linhas propostas, procurando compatibilizar os roteiros com itinerários sobrepostos de mais de uma linha e a proximidade com os equipamentos urbanos de saúde e educação considerados neste trabalho. (DOURADOS, 2013, p.105)

Ademais, a regra geral para a definição dos pontos ficou indicada através de uma média de 300 (trezentos) metros entre os pontos de parada dos ônibus com abrigo e fácil identificação. O abrigo seria para amenizar as intempéries da natureza, notadamente, nos períodos de chuva e calor intensos. Segundo o estudo contratado: “É indicada a implantação de abrigos que apresentem padronização de tipologia a fim de conferir identidade e rápida identificação dos locais de embarque e desembarque⁷⁸”.

Os pontos com abrigo (340 unidades) nos percursos bairro-centro, nas superposições de linhas, nas vias estruturantes das linhas coletoras, defronte ou próximas de instituições de ensino e saúde e igualmente nas rodovias, notadamente na rodovia estadual MS 162, conhecida como Guaicurus, que dá acesso à UFGD e a UEMS. Ademais, segundo o mencionado estudo/projeto nos percursos centro-bairro poderão ser implantados pontos de ônibus apenas com placas indicativas (187 unidades⁷⁹).

⁷⁸ “Projeto de reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados” In: <http://www.dourados.ms.gov.br> 30.05.2015.

⁷⁹ “Projeto de reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados” In: www.dourados.ms.gov.br 30.05.2015.

Foto 09 - Aspecto do novo modelo de Ponto de Ônibus em Dourados



Fonte: Trabalho de campo do autor, 27 de Fevereiro de 2016.

Os pontos de abrigos foram construídos em alguns locais de maior movimentação, como por exemplo, próximo ao Terminal Rodoviário, em frente da Prefeitura e na “Igreja do Relógio” e em frente a UPA (Unidade de Pronto Atendimento). Importante notar que o espaço reservado para colocar vidro blindex – proteção ao usuário contra as adversidades atmosféricas – ainda não foram colocados em nenhum ponto. Resta saber se o será.

Os pontos com placas indicativas, por sua vez, não constatamos nenhuma instalação concluída.

4.4 – A AGETTRAN

O projeto de lei que criou a Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados (AGETTRAN) teve sua redação final aprovada na Câmara de Vereadores em 05 de setembro de 2011. A agência ficou responsável por criar ferramentas necessárias para melhorar a mobilidade no trânsito da cidade. Institucionalmente:

(...) responde pelo planejamento, organização, fiscalização, controle e promoção do desenvolvimento da circulação urbana, da qualidade do trânsito e dos transportes, bem como pela administração dos terminais rodoviário, ferroviário, transbordo, estacionamento pago, aeroporto, sinalização horizontal e vertical, direta ou indiretamente mediante concessão⁸⁰.

Na ocasião, o então Diretor do Departamento de Trânsito, Jonecir Ferreira, comentou, na mídia local, que o seu principal desafio da AGETTRAN seria consertar e realizar serviços que deveriam estar prontos há anos em Dourados, além de planejar melhorias para o setor, tanto a longo quanto em curto prazo. Ele acreditava que o incentivo ao transporte coletivo e a padronização dos taxistas e mototaxistas deveriam ser um dos pontos fortes do órgão. Em suas palavras: “A tendência é que se tenha mais autonomia para resolver os problemas do setor. Pelo número de habitantes, Dourados já comporta agência desse segmento⁸¹”.

Nesse contexto, a Agência Municipal de Trânsito – AGETTRAN-DOURADOS - foi criada através da Lei nº 3.478, de 15 de setembro de 2011. É uma entidade autárquica vinculada à Secretaria de Serviços Urbanos e tem por finalidade:

- a) Promover no âmbito de sua competência maior segurança, fluidez, comodidade e educação para o trânsito, associando a qualidade de vida, da trafegabilidade, com comodidade e economia;
- b) Administrar, técnica e financeiramente as sinalizações viárias, a rodoviária, aeroporto e ferroviária no âmbito do município de Dourados-MS;
- c) Manter e aperfeiçoar a educação para o trânsito, especialmente para fortalecer o conhecimento público das legislações e regras relativas ao trânsito em vias públicas;
- d) Aplicar com rigor a legislação de trânsito;
- e) Sujeitar ao interesse coletivo, os requerimentos especiais de interesse coletivo;
- f) Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes e ruídos em lugares especiais.

⁸⁰ <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 15.07. 2015.

⁸¹ “Agetran é criada em Dourados para dar mobilidade ao trânsito” In: <www.jornalderole.com.br>. Acessado em 09. 09. 2011.

Evidentemente foi um avanço institucional. Ou seja, de um Departamento para uma Agência, portanto, uma nova materialidade/ossatura que deverá ter recursos orçamentários garantidos, autonomia e, principalmente competência técnica para atuar – a médio e longo prazo - no setor.

Não se desconhece, todavia, o risco – sempre iminente – de que o órgão seja transformado em um “cabide de emprego” para contemplar correligionários e apadrinhados políticos. Casualmente, mesmo sendo uma Agência relativamente nova e em implantação constatamos que sua direção já foi mudada por três vezes, entre 2013 e 2015. Em uma delas, o indicado foi um vereador da base aliada do prefeito que não conseguiu se reeleger.

Como a AGETRAN dialoga com a Política Nacional de Mobilidade Urbana? Vejamos que diz textualmente, o Art.22, da Lei 12.587/12:

Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários;

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Desse ponto de vista a atuação da AGETRAN deixa muito a desejar. Em outras palavras, sua atuação praticamente não se menciona a questão da mobilidade e da acessibilidade urbana, além do monitoramento de desempenhos para garantir a consecução das metas de universalização e de qualidade. Enfim, ela atua de maneira mais restrita com uma concepção mais vinculada a “transporte e fiscalização de trânsito” que mobilidade urbana.

4.5 - O Conselho Municipal de Transporte Coletivo

Constatamos que um dos fatores determinantes da desocupação da Câmara Municipal de Dourados (processo sobre o qual versaremos mais adiante) foi à elaboração do Projeto de Lei 087/2013 que dispõe sobre a criação do Conselho

Municipal de Transporte Coletivo, votado em 13 de agosto de 2013, em regime de urgência e aprovado por unanimidade.

Nesse sentido a entrada em vigor no dia 23 de agosto de 2013, da Lei nº 3.707/13, dispõe sobre a criação do Conselho Municipal do Transporte Coletivo.

Evidenciamos que a AGETTRAN, empossou em 06 de agosto de 2014, os membros do mencionado Conselho, o qual é formado por 23 membros – representantes de órgãos da prefeitura, da Câmara de Vereadores, representantes dos usuários, dos centros de formação de condutores de veículos, dos estudantes universitários, das universidades, da empresa de transporte e dos sindicatos dos trabalhadores do transporte rodoviário e dos comerciários⁸².

Foto 10 - Cerimônia de posse dos Conselheiros de Transporte Coletivo



Fonte: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 06.02.2014.

Conforme a Lei, os três representantes dos usuários são indicados em fórum próprio deliberativo, a ser convocado pelo Conselho. A mesma lei também diz que os três representantes dos acadêmicos das instituições públicas e os três de acadêmicos de

⁸² “Prefeitura empossa membros do Conselho de Transporte Público” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 06.02.2014.

instituições privadas serão escolhidos através de fórum próprio deliberativo, entre os centros acadêmicos das instituições.

O Conselho é vinculado à AGETTRAN e tem diretoria executiva, formada pelo presidente, vice, primeiro e segundo secretário. O mandato dos membros é de dois anos, permitida uma única recondução.

Acerca da participação da sociedade, através dos Conselhos, o Ministério das Cidades, através da SeMob (2013, p.13), avalia que:

A gestão democrática e o controle social são princípios definidos desde a primeira Conferência das Cidades, em 2003. A base de uma política urbana com participação popular está no reconhecimento de que a participação nas políticas públicas é um direito dos cidadãos. O caminho para o enfrentamento da crise urbana está vinculado à articulação e à integração de esforços e recursos nos três níveis de governo – federal, estadual e municipal – e à atuação dos diferentes segmentos da sociedade.

A criação deste Conselho como reivindicação do movimento dos estudantes em Dourados se relaciona diretamente com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Materializada na Lei nº 12.587/2012, em seu Art. 15 prevê:

A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas;

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Portanto, a conquista dos manifestantes se materializa no Conselho, enquanto órgão colegiado com a participação da sociedade civil. Evidentemente que o seu funcionamento, ou seja, ocupar os espaços, fazer o debate, encaminhar propostas demanda outras estratégias e ações coletivas. É um direito conquistado, mas que precisa ser cotidianamente assegurado.

Por exemplo, constatamos que na Minuta do Edital (sobre o qual falaremos mais adiante) para definição da empresa prestadora do serviço de transporte público coletivo em Dourados consta no item referente a direitos e obrigações da partes envolvidas:

São direitos e obrigações da concessionária:

I - Cobrar dos usuários beneficiados pelos serviços as tarifas da SMTC e os preços dos serviços complementares e dos demais direitos, conforme legislação vigente e aplicável;

II - Prestar serviço adequado, na forma prevista neste contrato, segundo normas técnicas e legais vigentes e aplicáveis;

III - Prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente, à AGETTRAN e aos usuários, nos termos definidos no EDITAL DE CONCORRÊNCIA N° 16/2014, neste contrato e na legislação vigente e aplicável;

IV - Permitir ao poder concedente e à AGETTRAN livre acesso, (...).
(DOURADOS. Minuta do Edital, anexo p.157).

Fica evidenciado que a Prefeitura praticamente ignora a existência do Conselho Municipal de Transporte Coletivo. Por que não fortalecê-lo?

Em Dourados, constatamos esse órgão colegiado tem funcionado. Ademais, constatamos em entrevista, que: “(...) os conselheiros procuram fazer o melhor, porém tem dificuldade em ter acesso as informações, que poderiam contribuir para qualificar a intervenção do Conselho”. (Entrevista realizada pelo autor com o vereador Elias Ishi (PT, 2013/16), representante da Câmara Municipal no mencionado Conselho).

Na avaliação do Conselheiro Mário César Tompes da Silva, o Conselho tem cumprido com o seu papel/função. Em suas palavras: “Sim, tem proporcionado um espaço de participação aos membros representantes da sociedade civil, abrindo a oportunidade para que opinem sobre a política de transporte coletivo no Município.” (Entrevista realizada pelo autor, em 14 de maio de 2016).

Presidenta do Conselho Municipal de Transporte Coletivo, Satie Jacqueline Taguchi Daniel, afirma que:

“Acredito que sim, ao tempo em que cumpri o mandato, juntamente com outros ilustres Conselheiros, a composição do Conselho teve representantes responsáveis que estavam realmente preocupadas e interessadas com os problemas existentes com o transporte público, se dispuseram a enfrentá-los, através de questionamentos, debates e fiscalização, também atuando na propositura de soluções aos problemas que surgiam.” (Entrevista realizada pelo autor em 23 de maio de 2016).

Portanto, constatamos que o Conselho funciona e tem dado sua contribuição. Não isento de contradições é verdade. Por exemplo, um conselheiro mencionou que a explicação da planilha de custos para definição de tarifa do ônibus é dada unicamente pela empresa e que exige um conhecimento técnico de um profissional qualificado, colocado à disposição pela Prefeitura poderia auxiliá-los.

No tocante as audiências públicas podem dizer que as mesmas são realizadas, todavia, não tem tido a publicização necessária. Normalmente, são divulgadas na véspera de sua realização dificultando, dessa forma, a participação social. Este fato mereceu inclusive referência tanto dos estudantes quando ocuparam a Câmara de Vereadores, quanto de um Conselheiro do Conselho Municipal de Transporte Coletivo que relatou-nos, em entrevistas, “audiências esvaziadas”.

Constatamos também que a AGETTRAN não possui ouvidoria conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.6 – O Fundo gestor: composição e finalidades

Constatamos que há no município de Dourados um Fundo Municipal de Transporte e Trânsito (FUNTRAN).

De acordo com o mencionado em seu Artigo 11, o FUNTRAN, instrumento de captação de recursos financeiros, será composto por:

I - taxas, emolumentos e multas arrecadadas com a administração dos serviços de transporte público e outras provenientes do sistema viário;

II - os valores arrecadados de publicidade em veículos, abrigos de terminais e pontos de embarque e desembarque dos serviços de transporte público de passageiros;

III - as transferências de dotações orçamentárias que forem consignadas no orçamento do Município;

IV - os recursos de convênios, ajustes ou acordos celebrados com órgãos públicos ou particulares;

V - as rendas de bens patrimoniais ou o produto de suas alienações;

VI - os rendimentos de aplicações financeiras;

VII - os recursos de operações de crédito decorrentes de empréstimos ou financiamentos nacionais ou internacionais;

VIII- receitas de cobrança pela outorga de concessões e ou permissões relacionadas com os sistemas de trânsito e viário do município;

IX - transferências a qualquer título do Tesouro da União, do Estado e do Município;

X - contribuições, doações ou legados de pessoas, físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou internacionais;

XI - os valores arrecadados a título de aluguéis de guichês, box, taxa de utilização (ou embarque), de estacionamento, de vistoria, de emissão de documentos, entre outras receitas;

XII - tarifas operacionais incluídas as aeroportuárias, de comunicação e auxílios à navegação aérea e de outras naturezas;

XIII - a receita proveniente da cobrança de preços específicos aos utilizadores de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços do aeroporto, de órgão de apoio às navegações aéreas diretamente administradas pela AGETTRAN;

§ 1º As receitas do Fundo serão depositadas obrigatoriamente em conta especial, em agência bancária oficial⁸³.

O Fundo será gerido por um Conselho Gestor, órgão colegiado consultivo, deliberativo e fiscalizador dos recursos da AGETTRAN.

Constatamos que esse Conselho Gestor Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados – FUNTRAN é constituído por cinco membros titulares, com os seus respectivos suplentes, todos vinculados oficialmente a Prefeitura, sendo apenas um vereador, normalmente da “base aliada”.

Ademais, constatamos que ao Conselho Gestor Fundo compete:

I - Planejar a aplicação anual dos recursos do fundo para dar cumprimento dos objetivos, finalidades e diretrizes estabelecidas na lei municipal 3.478/11.

II - Acompanhar e fiscalizar a aplicação dos recursos do fundo, solicitando, se necessário, o auxílio do órgão de finanças do Executivo.

III - Gerir o Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados.

IV - Suspender o desembolso de recurso caso sejam constatadas irregularidades na aplicação;

V - Aprovar trimestralmente as demonstrações de receitas e despesas do Fundo.

VI - A gestão patrimonial, de bens, valores e títulos, da AGETTRAN.

VII - Elaborar seu regimento interno⁸⁴.

Nesse sentido tal Conselho teve seu regimento interno aprovado através do Decreto nº 1.215, de 01 de agosto de 2014⁸⁵.

⁸³ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. DECRETO Nº 566, DE 30 DE JANEIRO DE 2012. Estabelece a estrutura básica da Agência Municipal de Transporte e Trânsito – AGETTRAN, e dá outras providências.

⁸⁴ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. DECRETO Nº 566, DE 30 DE JANEIRO DE 2012. Estabelece a estrutura básica da Agência Municipal de Transporte e Trânsito – AGETTRAN, e dá outras providências.

⁸⁵ Publicado no Diário Oficial do Município de Dourados, nº 3.875, do dia 11 de agosto de 2014.

Evidenciamos que na Política Nacional de Mobilidade Urbana, no capítulo dedicado as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana consta que deve 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 permanentes dos objetivos estabelecidos;

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Portanto, diretrizes do planejamento, da gestão e da avaliação com horizontes temporais, identificação de recursos financeiros e institucionais que assegurem o processo de implementação, assim como monitoramento dos objetivos e metas estabelecidas e universalização da oferta de transporte público coletivo.

Assim, esse é um meio financeiro, ainda que insuficiente, de transparência questionável e que poderia ser ampliado tanto em termos de participação social na sua constituição quanto de setores de arrecadação.

Por exemplo, sua arrecadação seria substancialmente aumentada caso abarcasse os recursos oriundos das caçambas (de entulhos e da construção civil), assim como do parquímetro da cidade⁸⁶. Nesse contexto, tais recursos poderiam, por exemplo, custear extratarifariamente a gratuidade do transporte dos idosos.⁸⁷

Como nos diz Carvalho (2016b, p.12):

O desafio aqui colocado é a constituição de fundos públicos para o custeio dessa e de outras gratuidades existentes, de forma que o ônus do benefício não recaia nas costas dos usuários de baixa renda (...). O ideal é que esses fundos sejam compostos de recursos oriundos do transporte individual ou outras fontes ligadas ao padrão de consumo dos mais ricos, já que eles pouco contribuem para o financiamento do transporte público.

⁸⁶ A Presidenta do Conselho Municipal de Transporte Coletivo de Dourados sugeriu: “Também, a criação de um fundo municipal para fins de custeio do transporte público coletivo, tendo como fonte o percentual arrecadado das multas de trânsito repassadas pelo Estado que são aplicadas pelo Município. Outra fonte de arrecadação do fundo poderia advir do percentual da cobrança de outorga da exploração do parquímetro.” Satie Jacqueline Taguchi Daniel, em entrevista concedida ao autor em 23 de maio de 2016.

⁸⁷ Carvalho (2016b, p.12) afirma que: “O impacto atual das gratuidades dos idosos chega a quase 10% do custo da tarifa, com forte tendência de crescimento. Como não há custeio extratarifário dessa gratuidade, os usuários de transporte estão pagando por ele, o que torna-se uma grande injustiça social, já que esses usuários, em sua maioria, são de baixa renda.”

Foto 11 – Caçambas de coleta de entulhos na Cidade



Fonte: Adauto de Oliveira Souza (orientador - trabalho de campo, maio 2016).

Mas, em Dourados o processo é contraditório. Constatamos que diretor da AGETTRAN, como diz no próprio endereço eletrônico do órgão: “Sua carreira profissional acumula experiências como empresário da construção...”. Em outros termos, ele é proprietário/membro da família proprietária da empresa de caçambas da cidade, que, aliás, tem o seu pseudônimo “TransMITO”, conforme demonstra a **foto 11**.

Como implementar uma política nesse contexto?

Em outras palavras, mas seguindo o raciocínio de Carvalho (2016b), com o qual concordamos no Brasil como o custeio da operação de transporte público coletivo ocorre quase que exclusivamente da arrecadação de tarifas e a maior parte dos usuários são pessoas de baixa renda, pode-se deduzir que quem financia a operação de transporte são as famílias de menor renda. Destarte, como igualmente inexistente financiamento externo das gratuidades e dos benefícios concedidos, o ônus dessas medidas recai da mesma forma aos usuários pagantes de baixa renda, que têm sua tarifa onerada para cobrir esses custos.

Quem paga a conta?

4.7 - As audiências públicas

Como demonstramos, em 2013, venceria o contrato de concessão de serviço de transporte público coletivo municipal com a Medianeira Dourados. Por lei é necessário um procedimento de consulta e debate, envolvendo a sociedade, antes da oficialização do processo de definição da empresa encarregada de prestar esse serviço.

Nesse sentido, constatamos que foram realizadas quatro audiências públicas para discutir o processo de implementação do novo sistema de transporte coletivo público com a sociedade. Tais audiências foram assim distribuídas, temporalmente: a 1ª, em 27 maio de 2013; a segunda, em 05 julho de 2013; a 3ª em agosto de 2013 e a 4ª em 21 de outubro de 2013⁸⁸.

A seguir fizemos um relato de cada uma delas. Poderíamos analisar o conteúdo de tais audiências e fazermos uma síntese, todavia, optamos por um relato até por um registro histórico, inclusive no sentido de captarmos discursos tanto do governo municipal quanto da consultoria contratado que podem, no futuro, subsidiar novas pesquisas, inclusive relacionando o que foi prometido publicamente com as materialidades efetivamente entregues à sociedade.

4.7.1 - 1ª Audiência em 27 de maio de 2013

Nessa audiência efetivada na Câmara de Vereadores de Dourados, a Secretaria de Serviços Urbanos encaminhou o debate acerca do panorama do transporte público coletivo urbano e através de uma “avaliação” buscou definir um modelo de transporte para a cidade.

Conforme o secretário de Serviços Urbanos, Luis Roberto Martins de Araújo, a audiência era mais uma etapa antes da abertura da concorrência pública para a contratação da empresa que vai explorar o transporte coletivo na cidade. Como já mencionamos anteriormente, o contrato de concessão da empresa que presta o serviço na cidade – Medianeira Dourados – venceria em agosto de 2013, portanto, estava a três meses do seu encerramento.

⁸⁸ Em 30 março de 2016 foi feita uma 5ª audiência na qual foi apresentada uma proposta/minuta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana para Dourados. Faremos uma análise específica deste item, por isso, não mencionaremos aqui, esta audiência.

A citada audiência foi organizada em conjunto com a empresa Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia, de Caxias do Sul (RS), contratada pela Prefeitura para realizar também a pesquisa. No decorrer da audiência foi divulgado o resultado da consulta feita aos usuários do transporte coletivo.

A pesquisa questionou os pontos positivos e negativos do atual sistema, buscando fazer um diagnóstico do serviço prestado para implantar melhorias que possam resultar em mais qualidade do transporte coletivo⁸⁹.

Algumas constatações que foram divulgadas na mídia:

Em média, a empresa que explora o serviço de ônibus urbano em Dourados faz 600 mil transportes de passageiros por mês e a gratuidade chega a 40%. Pessoas com deficiência, estudantes do ensino fundamental que não conseguem vaga em escola perto de casa, idosos e policiais têm passe-livre.

Os universitários pagam meia passagem, (...). O passe livre para os acadêmicos acabou há pelo menos oito anos. Dos cerca de 20 mil estudantes de ensino superior matriculados nas universidades de Dourados, pelo menos três mil se beneficiam da meia passagem⁹⁰.

Divulgou-se em vários meios de comunicação que o resultado da pesquisa iria apontar se havia ou não necessidade de uma ou mais empresas operando na cidade.

Como se trata de “um produto encomendado” o seu resultado não pode ser considerado isento de alguns interesses. Nesse caso interesses políticos e empresariais podem sobrepor aos interesses dos usuários.

De acordo com o secretário municipal Luis Roberto, a contratação do serviço especializado para apontar os gargalos do transporte público coletivo urbano foi o primeiro passo da atual administração para a remodelação planejada do sistema. As mudanças vão incluir rotas, horários, condições dos ônibus e diversos outros itens apontados pelos passageiros durante a consulta.

4.7.2 - 2ª audiência em 05 de julho de 2013

A Prefeitura de Dourados deu continuidade durante audiência pública na Câmara de Vereadores à apresentação de propostas para o novo modelo de transporte público coletivo urbano. O novo sistema é visto governamentalmente como instrumento para melhorar a qualidade do serviço. Trata-se, portanto, de uma oportunidade –

⁸⁹ “Audiência pública discute hoje transporte coletivo em Dourados” In: <www.grandefm.com.br>. Acessado em 27.05.2013.

⁹⁰ “Dourados discute novo modelo de transporte coletivo” In: <www.cfcliderançams.com.br>. Acessado em 28.05.2013.

prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - para que a cidade tenha um transporte público moderno, atendendo com dignidade a sociedade em geral.

Dessa audiência participaram o então diretor da AGETTRAN, Sr. Walter Hora e o secretário de Serviços Urbanos, Sr. Luis Roberto Martins de Araújo, o qual reafirmou que a tarifa de transporte coletivo permanece “congelada” em R\$ 2,50, preço que vigora desde 2011. Em fevereiro de 2013, a Medianeira Dourados que explora o serviço pediu aumento para R\$ 3,28, mas a proposta foi rejeitada para não penalizar os usuários, sobretudo porque o serviço prestado reconhecidamente não era de boa qualidade.

Luis Roberto Martins de Araújo informou durante a audiência que várias cidades do porte de Dourados foram visitadas para se traçar um perfil e fazer um comparativo do transporte público, inclusive municípios onde o serviço é gratuito. O secretário explicitou que a prefeitura não descarta a possibilidade da gratuidade dentro do novo modelo, desde que seja encontrada a fonte para custear essa despesa⁹¹.

⁹¹ “Em audiência pública, Prefeitura apresenta modelo de transporte coletivo” In: <www.msatual.com.br>. Acessado em 05.07.2013.

4.7.3 - 3ª Audiência pública em 30 de julho 2013

Essa audiência pública – realizada na OAB - continuou pautada na discussão acerca do “novo modelo de transporte coletivo urbano”. Segundo discurso oficial, o novo sistema vai melhorar a qualidade do serviço, incluindo uma nova concorrência pública tendo em vista o encerramento do contrato de concessão do serviço com a atual empresa (Medianeira Dourados).

Ademais, os técnicos da empresa contratada pela Prefeitura, apresentaram um pré-projeto sobre o novo modelo de transporte público coletivo urbano. Segundo o secretário municipal de serviços urbanos, Sr. Luis Roberto Martins de Araújo: “Mas esse pré-projeto poderá ter alterações, já que o evento estará aberto a novas sugestões. (...) Será mais uma etapa em que serão colhidas sugestões, tirar dúvidas para a construção do projeto oficial que será colocado em prática em Dourados⁹²”.

O discurso midiático é de que a Prefeitura de Dourados estava trabalhando para que a cidade tivesse transporte público coletivo urbano de qualidade em 2014, com veículos novos e com ar condicionado, pontos com abrigo para os passageiros, itinerários mais frequentes e pontuais, tudo isso com tarifa justa para todos que andam de ônibus.

Nas palavras do prefeito:

Queremos transporte público com qualidade e segurança, cobrando uma tarifa justa e dentro da realidade dos trabalhadores e demais usuários do sistema. Para isso estamos ouvindo a sociedade, contratamos uma empresa especializada em transporte público para ajudar a elaborar esse novo modelo, fizemos duas audiências públicas, uma pesquisa com os passageiros e agora vamos fazer a terceira audiência⁹³.

⁹² “Prefeitura realiza audiência pública sobre transporte coletivo nesta sexta-feira” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 08.08.2013.

⁹³ “Prefeitura realiza audiência pública sobre transporte coletivo nesta sexta-feira” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 08.08.2013.

Foto 12 - Apresentação do Projeto Operacional durante a 3ª Audiência Pública.



Fonte: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 30.08.2013.

Segundo o consultor (**Foto 12**), da empresa contratada para elaborar o estudo e o projeto Operacional do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Dourados, esse novo modelo começaria a ser implantado no início de 2014.

A implantação, segundo o citado arquiteto, seria feita em três etapas, já que é um sistema que demanda custos e, além disso, é uma forma de adaptar a população, aos poucos, para sentir o impacto gradativamente. No dizer do arquiteto contratado: “Será uma reestruturação completa, a população vai sentir a diferença para melhor, logo na implantação da primeira etapa”.

O secretário Luis Roberto Martins de Araújo fez uma avaliação positiva da terceira audiência pública sobre o transporte coletivo municipal. Ademais:

O novo sistema de transporte público de Dourados defendido pelo prefeito Murilo será implantado por etapas e vai melhorar muito o serviço em Dourados. Nosso objetivo é ampliar o transporte público, satisfazer a todos e aumentar o número os usuários⁹⁴.

⁹⁴ “A implantação do novo modelo de transporte será três etapas” In: <<http://www.progresso.com.br/caderno>>. Acessado em 30.08.2013.

Nesse contexto, Dourados passará a ter dois terminais principais que terão mais linhas interligadas, com uma frota que passa de 50 para 66 ônibus para atender a demanda. Nas palavras de Edson Marchioro:

Não dá para mudar tudo de uma hora para a outra, tem que ser um processo, e chegamos a um projeto que creio atender bem às necessidades de Dourados, que não é a única que sofre com problemas de mobilidade relacionados a um transporte coletivo de serviço insuficiente⁹⁵.

Ainda de acordo com o arquiteto, a população já perceberá a mudança assim que a infraestrutura começar a operar.

Apenas dois exemplos disso: acontece um aumento de pelo menos 30% nos horários de circulação da frota, e o tempo de espera dos passageiros dentro do ônibus deve ter uma redução média estimada em 50% considerando as linhas do corredor até o Centro, por exemplo,⁹⁶.

Como já mencionado, a previsão de início de funcionamento do projeto era não cumprir nenhum prazo previsto.

4.7.4 - 4ª Audiência em 21 de outubro de 2013

A 4ª audiência pública – também realizada na OAB – ocorreu em 21 de outubro de 2013, quando foi apresentado o estudo final sobre o novo sistema de transporte público de Dourados. Trata-se do “Projeto de Reestruturação do Sistema Transporte Coletivo Municipal de Dourados – relatório técnico – etapa 02 – versão final” de outubro de 2013, o qual analisamos no item 4.2

De acordo com o secretário de serviços urbanos, Sr. Luis Roberto Martins de Araújo, todas as audiências públicas realizadas foram para a sociedade opinar sobre a reestruturação do transporte público. No seu dizer: “Com todas as informações e propostas colhidas, o a empresa de arquitetura concluiu o projeto que será apresentado

⁹⁵ “Dois meses após criação, Conselho Municipal de Transporte Coletivo não saiu do papel” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 21.10.2013.

⁹⁶ “Dois meses após criação, Conselho Municipal de Transporte Coletivo não saiu do papel” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 21.10.2013.

agora à sociedade. Após mais essa etapa será aberto o processo de licitação que vai escolher a empresa para explorar o serviço a partir de 2014”⁹⁷.

O escopo, no dizer governamental, é implantar em Dourados um transporte público de qualidade, com preços compatíveis, satisfazer os usuários e em contrapartida aumentar o número de passageiros. O que se oculta é que a parte mais expressa dos investimentos é originária do Governo Federal, portanto, do PAC Mobilidade Urbana, o instrumento financeiro para colocar em prática a política nacional de mobilidade urbana sustentável. Ou seja, uma apropriação/ocultação do recurso que em última instância serve como instrumento eleitoral.

Souza, (1998, p.24/5), defende a posição de que:

Se se aceitar que a prática da LIVRE participação na tomada de decisões e o gozo da liberdade não se podem desenvolver plenamente em uma sociedade capitalista, cujas instituições mais típicas encarnam e reproduzem uma separação estrutural entre dominantes e dominados, entre privilegiados e desprivilegiados, cumpre indagar: há, verdadeiramente, um compromisso do "desenvolvimento urbano sustentável" e do "planejamento urbano alternativo" com a conquista de condições gerais propiciadoras de uma significativa autonomia? Em que pese o fato de que o segundo se acha menos distante desse compromisso que o primeiro, e em que pesem, também, uma certa heterogeneidade e a possibilidade de contradições no interior de cada uma dessas correntes, o que converte generalizações em um negócio deveras arriscado, a resposta é: NÃO.

Portanto, há uma participação, todavia, limitada e mais no sentido de legitimar uma ação desencadeada pela Prefeitura que ao buscar recursos da União precisa atender ao regramento estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.8 – A licitação para a exploração do serviço de transporte urbano

Como vimos, concluído o projeto operacional de reestruturação do transporte público coletivo foi encaminhado para apreciação dos vereadores. Depois, seria iniciado o processo de licitação para a exploração do serviço.

Constatamos que a matéria foi discutida e aprovada na Câmara de Vereadores de Dourados, tendo sido publicada pelo Executivo, no Diário Oficial do Município, a

⁹⁷ “Novo modelo de transporte público será apresentado nesta segunda” In: <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 20.10.2013.

Lei 3.723/2013, alterando dispositivos da Lei 3.449/2011 que trata da organização do sistema de transporte coletivo da cidade⁹⁸.

Portanto, a lei publicada permite que a Prefeitura faça a reestruturação do transporte público coletivo no município.

A lei trata da política municipal de gestão do sistema de transporte coletivo, estabelecendo diretrizes e normas a serem implantadas, concebendo-o um serviço público municipal de caráter essencial. E mais que isso, Como os manifestantes reivindicavam sua municipalização conseguiram inserir nesta nova legislação o seguinte teor: “A Política Municipal de Gestão do Sistema de Transporte Coletivo Municipal objetiva o estabelecimento das diretrizes a serem observadas na gestão do transporte coletivo no Município, podendo ser prestados sob os regimes **público** e/ou privado.” (Art. 1º, da Lei 3.723/2013).

Portanto, avançaram em nosso entendimento, até onde foi possível.

De acordo com a legislação que até então era vigente (Lei 3.449/2011), as menções a temática da qualidade e do desempenho eram demasiadamente genérica: “receber serviço adequado”. Evidenciamos que a partir de 2013, a contratação dos serviços de transporte público coletivo deverá ser precedida de licitação e observar as seguintes diretrizes: (Incluído pela Lei nº 3.723, de 22 de outubro de 2013).

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente;

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. *Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em lei, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário*⁹⁹.

⁹⁸ “Prefeitura de Dourados publica lei sobre reestruturação do transporte coletivo” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 01.11.2013.

⁹⁹ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *LEI Nº 3.449, de 27 de maio de 2011. "Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Dourados. Autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências."*

Tais diretrizes se relacionam com aquelas estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana. E mais, integram a pauta de reivindicações dos manifestantes de junho de 2013, ou seja, do MPPL/Dourados.

A Prefeitura de Dourados abriu processo licitatório para que as empresas de transporte coletivo interessadas em explorar o serviço no município se apresentassem. Como já havíamos dito o contrato com a atual concessionária (Viação Dourados do mesmo grupo da Medianeira Dourados) venceu em abril de 2015¹⁰⁰.

Sobre os procedimentos, o então diretor da AGETRAN, Sr. Néelson Almirão explica que:

*(...), será feita uma visita técnica com os empresários interessados em trabalhar em Dourados. Nessa visita eles vão conhecer a cidade, quais e quantas regiões deverão atender e a qualidade da malha asfáltica. Após essa atividade, nós entregamos um documento para cada empresário afirmando que foi realizada visita técnica*¹⁰¹.

O pregão para as empresas mostrarem suas propostas foi realizado no dia 19 de janeiro de 2015, no CAM (Centro Administrativo Municipal). Caso atendesse aos pré-requisitos descritos em edital, a Medianeira Dourados poderia participar da concorrência e, se vencer, continuar prestando o serviço¹⁰² na cidade. Foi o que aconteceu.

Em 06 de abril de 2015 foi publicado o resultado da licitação no Diário Oficial do Município (ANO XVII Nº 3.943) com a empresa vencedora do certame, sendo a empresa Medianeira Dourados Transportes Ltda. No mesmo resultado a tarifa passava de R\$ 2,50 para R\$ 3,00¹⁰³. Trata-se do julgamento de concorrência 016/2014¹⁰⁴.

¹⁰⁰ “Aberta licitação que irá escolher empresa de transporte coletivo” In: <www.diarioms.com.br>. Acessado em 12.12.2014.

¹⁰¹ “Aberta licitação que irá escolher empresa de transporte coletivo” In: <www.diarioms.com.br>. Acessado em 12.12.2014.

¹⁰² De acordo com a minuta do Edital – elaborado pela Prefeitura Municipal de Dourados - que tivemos acesso: “Define-se **serviço adequado** aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade da tarifa, de acordo com as condições, critérios, parâmetros, metas e tarifas constantes da legislação vigente e do processo licitatório homologado”.

¹⁰³ Diário Oficial Município de Dourados. In: <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 06.04.2015.

¹⁰⁴ A Comissão Permanente de Licitação do Município de Dourados, Estado de Mato Grosso do Sul, constituída e nomeada pelo do Decreto nº 1.528, de 08 de janeiro de 2015, publicado no Diário Oficial de 20.01.2015, por intermédio do Presidente, torna público o resultado final do certame licitatório em epígrafe, relativo ao Processo nº 404/2014/DL/PMD, tendo por objeto a “CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE DOURADOS-MS”, que teve como vencedora a proponente MEDIANEIRA DOURADOS TRANSPORTES LTDA. Dourados-MS, 31 de março de 2015. DOURADOS. Diário Oficial do Município de. ANO XVII Nº 3.943, 06 de abril de 2015.

Constatamos o prazo de contrato inicial é de 10 anos, ou seja, até 2025, renováveis por igual período com valor de contrato estipulado em R\$ 96 milhões.

Não tivemos acesso ao Edital, apenas a sua Minuta, a qual merece algumas considerações. Por exemplo: os serviços prestados pela concessionária serão remunerados pela receita tarifária obtida a partir da cobrança das tarifas fixadas em obediência a política tarifária definida pelo poder concedente, no caso a Prefeitura.

O que se avançou em Dourados, no sentido de atender as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e também as demandas dos manifestantes ficou estabelecido nas “diretrizes” da política tarifária dos serviços de transporte público coletivo, o qual consta em seu Art. 21 – A: (Incluído pela Lei nº 3.723, de 22 de outubro de 2013).

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;*
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;*
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal;*
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;*
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;*
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;*
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;*
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos;*
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo. (DOURADOS. LEI 3.723/2013)*

As gratuidades e os descontos tarifários do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Dourados são aqueles previstos na legislação municipal vigente à época da publicação do edital de concorrência. Ademais, novas gratuidades, ampliações das gratuidades ou benefícios tarifários existentes, novos abatimentos ou novos benefícios tarifários somente serão concedidos ou criados, ao longo da concessão, com a indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato de concessão e não prejudicar a modicidade das tarifas.

Em outras palavras, o serviço público de transporte coletivo é custeado pela tarifa paga pelo usuário. Como já mencionamos, normalmente é o cidadão de menor poder aquisitivo.

4.9 - Movimento e ocupação da Câmara de Vereadores

Evidenciamos que o início de junho de 2013 foi movimentado no tocante à temática da prestação do serviço de transporte público coletivo. Tal constatação se dá em decorrência de alguns fatores, tais como iminente encerramento do contrato de concessão da empresa de transporte no município; a questionável qualidade do serviço prestado; as recorrentes notícias de alta da tarifa e a mobilização dos estudantes em torno dessa problemática.

Nesse contexto, averiguamos que o movimento estudantil conseguiu que a Prefeitura marcasse uma audiência pública para o dia 02 de junho de 2013, no CAM – sua sede – para discutir o reajuste da tarifa do transporte coletivo. Todavia, após aceitar a audiência e impor restrições à participação cidadã – por exemplo, a inscrição prévia – o Executivo, através da AGETTRAN, cancelou-a.

O seu cancelamento consta no Edital de Cancelamento de Audiência Pública nº 001/AGETTRAN publicado do Diário Oficial do Município do dia 20 de maio de 2013. Demonstramos que não houve qualquer explicação sobre o que motivou tal procedimento.

Nesse interim, com manifestações em todo o País, em Dourados os manifestantes bloquearam o acesso dos ônibus ao terminal de transbordo durante protesto realizado em 20 de junho de 2013. O grupo composto por centenas de pessoas, principalmente alunos da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) e da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), cobrava melhorias no serviço de transporte público coletivo.

Foto 13 – Manifestantes ocupam o Terminal de Transbordo de Ônibus.



Fonte: <www.douradosagora.com.br>. Acessado em 21.06.2013.

Portanto, as manifestações de âmbito nacional, igualmente, se materializam em Dourados com os estudantes nas ruas, na Câmara de Vereadores e no terminal de transbordo. Três expressões simbólicas para o movimento.

No interior desse processo manifestantes/estudantes foram até o prédio do Legislativo e exigiram a presença do prefeito Murilo Zauith, que compareceu.

Foto 14 – Aspecto da reunião na Câmara Municipal entre estudantes e o Prefeito



Fonte: <www.94fmdourados.com.br>. Acessado em 20.05.2014.

Após debate foi marcada uma nova audiência pública para 04 de julho que iria “abrir” discussões sobre transporte público coletivo em Dourados.

“Abrir” porque na verdade a 1ª audiência pública realizada em 27 de maio de 2013, na Câmara de Vereadores, praticamente foi realizada sem a presença dos usuários/estudantes. Referindo-se as audiências, o Vereador Elias Ishi – membro do Conselho de Transporte Coletivo – mencionou “audiência esvaziada”. (Entrevista realizada pelo autor em 05 de maio de 2016).

Constatamos o DCE – Diretório Central dos Estudantes – da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), emitiu uma carta de esclarecimentos, a qual reproduzimos na íntegra:

CARTA DE ESCLARECIMENTOS

Dourados, 25 de junho de 2013.

Nós do Diretório Central dos Estudantes, entidade representativa dos estudantes da Universidade Federal da Grande Dourados, viemos por meio deste

instrumento dar nossa versão em relação aos fatos ocorridos na última sexta-feira dia 21 de junho de 2013.

Na data em questão estava programada para acontecer em nossa cidade uma Audiência Pública na Câmara dos Vereadores para discutir a proposta de reajuste das tarifas do transporte coletivo em Dourados, notícias preliminares davam conta que, o valor cogitado pelo poder público seria de R\$3,28, valor este que, no entendimento desta entidade não é justo com a realidade econômica de acadêmicos, estudantes em geral, trabalhadores da indústria e comércio.

Ao termos acesso a essa informação convocamos uma reunião em caráter de urgência, onde se fizeram presentes lideranças estudantis representadas por vários Centros Acadêmicos da UFGD e UEMS, além dos DCE/UFGD e DCE/UEMS. Neste encontro foi colocado a pauta da audiência acima citada e foi discutido a organização do movimento estudantil, no sentido de contestar esse aumento junto ao poder público.

*Nesta reunião refletimos sobre a questão e debatemos além desta problemática, decorremos sobre **toda a estrutura de transporte em nossa cidade, e a maneira que o serviço é prestado em Dourados.** E neste sentido deliberamos sobre uma agenda onde ficou contemplado parte das demandas em relação ao transporte público.*

Definimos a presença massiva dos estudantes de todas as Universidades ali representadas, para levar essas demandas ao conhecimento dos nossos representantes no dia da Audiência, ficou acertado também que nosso movimento seria um movimento pacífico, mas não passivo, ao contrário seria um movimento com alto valor de contestação e de retomada de direitos por parte dos estudantes.

Desta maneira demos os encaminhamentos necessários para a organização de nossas bases em torno da questão, no entanto houve por parte do poder público um claro golpe no sentido de tentar desarticular o movimento, ocorreu um cancelamento de última hora da Audiência Pública sem nenhum tipo de justificativa, explicação ao aviso, fato que, em nossa leitura demonstrou total desrespeito com os cidadãos douradenses.

Contudo o Movimento se manteve unido, forte e ainda mais motivado para a luta e pela construção de nossa cidadania, fomos à rua com esse espírito no dia 21 de junho pela manhã, marchamos pelo centro em direção ao Terminal de Transbordo e nos manifestamos naquele local, com amplo apoio da população, dos trabalhadores e notadamente dos funcionários da Medianeira Transporte, profissionais que também são vítimas do caos que é o sistema de transporte coletivo em nossa cidade.

A manifestação tomou rumos de Assembleia, e deliberamos de forma democrática pela ocupação do espaço da Câmara dos Vereadores, para cobrarmos sim, pela realização da Audiência Pública cancelada anteriormente pelo poder público e pela interlocução direta com o Prefeito Murilo, e deixamos claro nosso posicionamento, só sairíamos com a presença do Prefeito e com a Audiência Pública marcada e com as nossas pautas contempladas neste evento.

Fomos a Câmara tomamos um espaço que é nosso de fato, afinal somos quem sustenta aquele espaço, somos quem paga por ele e é para nós que aquela casa deve estar à serviço e reiteramos novamente as nossas posições e exigimos de forma firme o que queríamos.

O Prefeito foi chamado às pressas atendendo assim a primeira reivindicação do Movimento Estudantil, colocamos pessoalmente a realidade que vivemos no dia-a-dia, no que diz respeito a mobilidade urbana, colocamos nossa indignação em relação ao problema e repudiamos o cancelamento anterior da Audiência e exigimos a marcação de uma nova Audiência Pública para o dia 04 de julho de 2013, fato que não estava sendo aceito pelo prefeito, na medida que, o prefeito mantinha uma postura de tentar

vencer o movimento pelo cansaço, fugindo das perguntas, dando respostas vazias e dando sinais claros que não era do interesse da Prefeitura uma Audiência nos moldes exigidos pelos estudantes.

Contudo conseguimos sim uma vitória, não nossa, mas da sociedade, conseguimos a assinatura do Prefeito de seu Secretário e do Presidente da Câmara firmando o compromisso da realização da Audiência Pública no dia proposto pelo Movimento Estudantil, para discutir a diminuição imediata da tarifa, a implantação do Passe Livre (Pauta histórica do Movimento Estudantil) e a municipalização do transporte coletivo em Dourados.

É importante repudiar alguns fatos mentirosos que foram, amplamente divulgados nos últimos dias:

Primeiro, foi vinculado na imprensa que o Movimento Estudantil foi recebido com café e água pela Câmara, sim tomamos café e água, servido pela Câmara café e água pago pelo povo para servir ao povo; estudantes fazem parte também do povo e estávamos lutando também pelo povo, logo não há nada de errado em tomarmos água e café que estava sendo servido no local.

Segundo foi dito que além do café e água foi servido “lanchinho” para os manifestantes, é mentira; este lanche foi servido por volta da 20:30 horas, comprado com dinheiro do DCE/UFGD e servido aos estudantes que solicitaram a entidade, com a justificativa de estarem alguns sem almoço, outros por estarem na luta desde as 6 horas da manhã.

O dinheiro que temos no nosso caixa foi conquistado com nosso trabalho durante a festa de Recepção aos Calouros da UFGD, não temos patrocínio de Empresas e/ou Partidos, o dinheiro é dos estudantes e é para ser utilizado para os estudantes, desta forma é desrespeitoso quem tenta, levantar mentiras e calúnias contra o Movimento Estudantil. Fica aqui o nosso relato dos fatos para esclarecimento geral da sociedade,

Lembrando que dia 04/07 será realizado audiência pública para tratar as pautas de discussões proposta por nós acadêmicos que são?

- 1) Redução da tarifa partido do preço de 2,50*
- 2) Passe Livre.*
- 3) Municipalização do transporte público*

Fora que a prefeitura se comprometeu a entregar em nossas mãos todos os documentos financeiros, gastos e toda contabilidade da prefeitura e MEDIANEIRA, tudo na maior transparência possível. Fica aqui o nosso relato dos fatos para esclarecimento geral da sociedade,

Respeitosamente.

Fábio Araujo Gomes

Coordenador de Formação Política

DCE/UFGD.

Nesse contexto, segundo um participante do movimento (MPPL), o estudante Tatus Park, coordenador de comunicação do Diretório Central Acadêmico da Universidade Federal da Grande Dourados (DCE/UFGD):

Neste primeiro momento obtivemos conquistas importantes como o reagendamento da audiência cancelada. Lutamos pela

municipalização do transporte, ou maior rigor nas fiscalizações e mais transparência nos processos de licitação e contratos. Por enquanto, os protestos surtiram efeito. (<www.douradosagora.com.br>. Acessado em 25.06.2013).

Mas o prefeito não compareceu a audiência. Enviou seu procurador jurídico: “... ai o pessoal ficou inflamado e resolveu ocupar a Câmara.” (Leandro Lucato Moretti, entrevista realizada pelo autor em 25 de maio de 2016).

O prédio da Câmara de Vereadores de Dourados foi ocupado em 04 de julho de 2013, após essa audiência/reunião que discutia melhorias no transporte público da cidade. Pelo menos 70 estudantes deram início ao protesto porque não concordaram com as propostas apresentadas e com a ausência do prefeito.

Desse modo, em sua pauta de reivindicações uma questão central: a municipalização do serviço. Tal postura é fundamental nesse processo e vai muito além da discussão acerca da tarifa do ônibus.

Foto 15 – “Pautas” de reivindicações dos Estudantes.



Fonte: Guilherme Vieira 24/03/2013

Vale mencionar que pelo menos 23 cidades brasileiras tiveram Câmaras Municipais ocupadas por manifestantes, em sua maioria estudantes insatisfeitos com a política de transportes dos seus respectivos municípios. Dentre as capitais, Belém, Natal e Belo Horizonte tiveram suas sedes do Legislativo ocupadas.

Segundo consta os manifestantes realizavam duas reuniões por dia para discutir os resultados da mobilização e estavam divididos em comissões como limpeza, comunicação, segurança e alimentação.

Mas também reuniões com movimentos populares no sentido de fortalecer a tese do passe livre: “As reuniões aconteciam com vários representantes do movimento popular pelo passe livre, com os representantes do prefeito, além do representante da empresa Medianeira, mas o prefeito Murilo nunca falava, quem falava era o Marcelo Saccol [gerente da Medianeira].” (Leandro Lucato Moretti, entrevista realizada pelo autor em 25 de maio de 2016).

Acerca da participação de outros segmentos sociais, a entrevistada Romenia Souza Almeida, integrante do MPPL, nos disse que: “... na verdade o Movimento pelo Passe Livre, começou dentro da ocupação da câmara, a princípio eram apenas discentes da UFGD e UEMS, depois se juntaram secundaristas e sindicatos...” (Entrevista concedida ao autor, em 20 de maio de 2016).

Fica evidenciado, então, que o MPPL conseguiu agregar outros segmentos sociais, além dos estudantes.

O Legislativo douradense encontrava-se em recesso parlamentar desde o dia 08 de julho de 2013 e com previsão de recomeçar os trabalhos em 23 de julho do mesmo ano. Conforme o presidente da Casa, vereador Idenor Machado (DEM), por questão de segurança não havia nenhuma decisão se, no fim do recesso, as sessões seriam realizadas no prédio.

Os manifestantes asseguravam sua permanência na Câmara Municipal até que as reivindicações do movimento fossem atendidas. Entretanto, caso a situação não fosse resolvida até o fim do recesso parlamentar, eles afirmavam que as atividades dos vereadores não seriam prejudicadas.

Um dia após a ocupação, portanto, em 05 de julho de 2013, a Justiça – através de decisão do Juiz José Domingues Filho - decidiu que a Câmara Municipal não tem legitimidade para pedir a reintegração de posse do prédio e que só a prefeitura podia fazer esse pedido. Diante dessa situação, o Legislativo enviou um ofício ao Executivo comunicando a decisão judicial. Para o juiz esse papel é da Prefeitura de Dourados que tem domínio sobre o prédio da Câmara.

Por outro turno, o presidente da Câmara Municipal, dizia que iria recorrer ao Tribunal de Justiça contra a decisão do Juiz. Ele afirmava que a Câmara é a responsável pelo patrimônio e que é ela quem tem a responsabilidade sobre o prédio, que é a sede do Legislativo¹⁰⁵.

Os manifestantes também pediam que o prefeito Murilo Zauith fizesse uma audiência com eles na sede da Casa de Leis. O chefe do Executivo afirmava que já recebeu representantes do movimento em seu gabinete e que estava à disposição para novos debates desde que eles fossem feitos na prefeitura.

Quanto ao pedido de reintegração de posse do prédio, o prefeito disse que não seria feito por parte da prefeitura por entender que os poderes são independentes e que a Câmara precisa buscar outra forma de resolver a situação.

Em nota divulgada nas redes sociais um dos manifestantes postou a seguinte informação:

*(...) O nosso movimento é pacífico e articulado. Não estamos armados como saiu em algumas mídias, mesmo porque fomos revistados na entrada. Tudo o que portamos são cartazes e ideias. Fomos observados por policiais da guarda civil o tempo todo que permanecemos em vigília na câmara, e não houve sequer um incidente de vandalismo ou depredação. Hoje de manhã, devido à nossa movimentação, a câmara estava suja. Nós criamos um mutirão para lavá-la inteira. Alguns de nós permaneceram acordados a madrugada toda para garantir que ninguém cometeria algum ato mais passional. Ao contrário do que estão tentando articular, nosso movimento não se opõe a nenhum outro movimento social da cidade. Muito pelo contrário. Lutamos para ver uma cidade melhor, mais plural, mais respeitosa para com todos. A luta estudantil é a luta do povo douradense, do jovem e do velho, do rico e do pobre. Acreditamos estar tocando em setores sensíveis do progresso da cidade, e tudo o que queremos é ver uma cidade de Dourados mais bonita (...)*¹⁰⁶.

No decorrer da ocupação os manifestantes queimaram pneus em frente à Câmara Municipal no dia 12 de julho. A Avenida Marcelino Pires, a principal avenida da cidade e na qual se localiza a Câmara ficou interditada das 17h40 (de MS) às 18h20, de acordo com a Guarda Municipal.

¹⁰⁵ “Justiça mantém ocupação de estudantes na Câmara” In: <www.oprogreso.com.br>. Acessado em 06.07.2013.

¹⁰⁶ “Justiça mantém ocupação de estudantes na Câmara” In: <www.oprogreso.com.br>. Acessado em 07.07.2013.

Foto 16 – Ação dos manifestantes queimando pneus na Avenida



Fonte: Guilherme Vieira

Na ocasião, o estudante Tatus Park relatou ao G1 que a queima de pneus foi feita por conta da falta de interesse do poder público na pauta de reivindicações. Em suas palavras: "Como solução imediata queremos a redução da tarifa de ônibus de R\$ 2,50. Depois, passe livre para todas as classes e municipalização do transporte público¹⁰⁷".

Após o manifesto, os próprios manifestantes limparam a avenida.

¹⁰⁷ "Manifestantes queimam pneus em frente à Câmara de Dourados, MS" In: www.globo.com 12.07.2013. (do G1 MS)

Foto 17 - Os Manifestantes limpam a Avenida após o protesto.



Foto: Flávio Verão 12 de julho 2013.

A ocupação fez com que a volta dos vereadores aos trabalhos, marcada para o dia 23 de julho de 2013, não ocorresse. O setor administrativo também não voltou às atividades na data prevista, logo após o recesso parlamentar. Apenas os 19 gabinetes da Casa mantiveram atendimento ao público¹⁰⁸.

¹⁰⁸ “Por ônibus mais barato, jovens ocupam Câmara em MS há 18 dias” In: <www.globo.com>. Acessado em 23.07.2013 (do G1 MS).

Foto 18 - O movimento ocupando a Câmara de Vereadores



Foto: Hélio Fazan In: <www.oprogreso.com.br>. Acessado em 06.07.2013.

Foto 19 – Aspecto da Ocupação: Barracos na Câmara



Foto: <www.globo.com>. Acessado em 23.07.2013 (do G1 MS).

Foto 20 - Aspecto da Ocupação na Câmara douradense: colchões e barracas



Foto: Reprodução/TV Morena <www.idest.com.br>. Acessado em 13.08.2013.

Eles sempre afirmaram que permaneceriam no local - em barracas e com colchões, acomodando-se e dormindo no plenário - até que as reivindicações do movimento fossem atendidas. Uma das sugestões dos jovens era que a tarifa do transporte coletivo urbano fosse reduzida a R\$ 1 contra os R\$2,50 (então vigente). Segundo o estudante Thiago Vieira, outros pontos estavam na pauta de reivindicações: “A imediata redução da tarifa do transporte público em Dourados e a municipalização do transporte¹⁰⁹”.

Constatamos que os representantes do movimento reuniram-se, em 12 de agosto de 2013, com o Procurador-Geral do Município, Alessandro Lemes, e com o promotor de Justiça de Defesa do Patrimônio Público, Amilcar Araújo Carneiro Júnior, para tentar resolver a situação.

A reunião foi marcada após recomendação do Ministério Público Estadual (MPE) para que Legislativo e Executivo tomassem medidas para a desocupação do prédio. O prazo terminava em 11 de agosto de 2013. O promotor argumentou midiaticamente que a medida foi tomada para garantir o pleno funcionamento da Câmara e zelar pelo patrimônio público¹¹⁰.

¹⁰⁹ “Por ônibus mais barato, jovens ocupam Câmara em MS há 18 dias” In: <www.globo.com>. Acessado em 23.07.2013 (do G1 MS).

¹¹⁰ “Ocupação na Câmara de Vereadores de Dourados completa 41 dias” In: <www.idest.com.br>. Acessado em 13.08.2013.

Evidenciamos que a reunião durou mais de quatro horas e ficou decidido que o município entregaria um projeto de lei estabelecendo a criação do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito. O pedido foi protocolado e houve emendas com sugestões dos estudantes.

O Procurador-Geral do Município declarou que a alteração pedida pelos estudantes era que o Conselho fosse composto por 23 pessoas em vez de 19 como estava no projeto original da prefeitura. O Procurador, interlocutor da Prefeitura, garantiu que as alterações foram feitas e que a proposta deveria seguir para votação na Câmara¹¹¹.

Ainda de acordo com o Procurador-Geral do Município, os estudantes pediram redução da tarifa e apresentaram pesquisas feitas na internet sobre a isenção Imposto de Serviços Sobre Qualquer Natureza (ISSQN) que poderia gerar a redução de custos para o transporte. A Procuradoria-Geral do Município pediu prazo de 20 dias ao MPE para fazer um estudo sobre o imposto e a possibilidade legal de aplicação.

A Promotoria da Justiça relatou que foi proposto um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) no qual o Município se comprometeu a apresentar o relatório do estudo nesse prazo de 20 dias e torna-se público, em um prazo de seis a nove meses, um estudo sobre planejamento para licitação de contratação de uma empresa de transportes. Para ele: "Assinando o TAC, entendemos que eles estão tomando medidas para a desocupação".

Portanto, a partir desse processo de negociação há recomendação para que fossem tomadas medidas de desocupação. Em caso de não cumprimento do termo, o município é penalizado com multa¹¹².

A Câmara Legislativa de Dourados foi desocupada no dia 15 de agosto de 2013, portanto, 43 dias após a sua ocupação, em 04 de julho.

Indagada sobre sua avaliação sobre a atuação do MPPL/Dourados, a entrevistada Daniella Lourenço, nos disse que é positiva, pois “consequimos pequenas conquistas como segurar o preço da tarifa, mesmo que temporariamente, ganhou-se maior visibilidade essa questão...” (Entrevista realizada pelo autor em 13 de maio de 2016).

¹¹¹ “Ocupação na Câmara de Vereadores de Dourados completa 41 dias” In: <www.idest.com.br>. Acessado em 13.08.2013.

¹¹² “Ocupação na Câmara de Vereadores de Dourados completa 41 dias” In: <www.idest.com.br>. Acessado em 13.08.2013.

Acerca dessa temática, Romenia Souza Almeida (MPPL), avalia que:

(...) sim, o MPL é muito importante, pois ele ascendeu às manifestações, o brilho nos olhos, a galhardia e, sobretudo a força de lutar por uma sociedade melhor, um sentimento que o advento da democracia acabou deixando de forma estática a juventude e a força dos movimentos sociais, além claro, de suas manifestações pelo país que impediram o aumento do passe e o mais importante, um movimento horizontal. (Entrevista concedida ao autor em 20 de maio de 2016).

Uma outra entrevistada do MPPL – Jéssica Aparecida Oliveira Pereira - que também ocupou a Câmara, avalia da seguinte maneira:

Em partes sim, a intenção geral era causar um movimento de ampla visibilidade e que a população acreditasse nele. Recebíamos doação da população em geral, apesar da mídia manchar o nome do movimento, recebíamos pessoas lá com palavras de apoio e doações. Outra questão é o alcance das pautas, umas delas foi o congelamento do preço do passe do ônibus, que anos depois houve a renovação do contrato da empresa que trouxe brecha pra subir. Hoje o ônibus está 3,00. A criação do espaço de discussão com a população no Conselho do Transporte também foi uma ação de positiva para o movimento. O objetivo era o passe livre, mas outras conquistas se sucederam. (Entrevista realizada pelo autor em 02 de maio de 2015).

As falas evidenciam explicitamente “as pequenas conquistas”, mas também o alcance de outras pautas as quais estavam de certa maneira silenciadas no contexto social douradense. Além da horizontalidade do movimento e da participação de diversos outros segmentos sociais e sindicais.

No tocante a estabelecer relações entre a ação deste movimento (MPPL) que culminou com a ocupação do espaço legislativo douradense e a gestão da política do sistema de transporte público coletivo procuramos dialogar nesse sentido desde o início deste trabalho. Trata-se, evidentemente, de um fato histórico/geográfico complexo, mas, sobretudo interdisciplinar que exige, portanto, outras análises.

5 - O QUE FOI FEITO: as novas materialidades

Além da fonte documental e de campo, recorreremos à mídia para captarmos o discurso governamental no sentido de desvelarmos a novas materialidades, mas igualmente seus aspectos ideológicos e fundamentalmente suas contradições. Vejamos, por exemplo, o mencionado textualmente no endereço eletrônico da Prefeitura Municipal de Dourados acerca da temática que estamos analisando:

*A mudança que leva mais agilidade e conforto à população faz parte de um projeto amplo que o prefeito Murilo vem fazendo ao longo de sua administração no transporte coletivo. É o cumprimento de um **compromisso** em prol da mobilidade urbana.*

*Uma das primeiras medidas foi o **congelamento da tarifa**, que está com o mesmo preço desde 2011. Houve ainda a **contratação de uma empresa** de arquitetura e urbanismo do Rio Grande do Sul especializada na área, que venceu processo licitatório e realizou um **estudo completo** sobre a realidade do transporte coletivo de Dourados em seus mais variados aspectos. A pesquisa foi apresentada à população (...) em agosto de 2013.*

*(...). Houve a implantação do **sistema de integração** nos mais diversos pontos de ônibus da cidade, expandida neste mês para o Terminal de Transbordo.*

*Foi ainda elaborado um **processo licitatório** prevendo, entre outros, uma frota mais ampla e melhor estruturada para atender a demanda do município. A **Medianeira Dourados venceu a concorrência** que também foi aberta a outras empresas em abril deste ano, no entanto, com o contrato nos novos termos que tem provocado mudanças.*

*A **frota** passou de 58 para 77 novos veículos anunciados no final de junho e que já estão rodando nas vias da cidade. Além destes, mais quatro novos ônibus serão inclusos até o final de julho para atender a Cidade Universitária. O prefeito ainda anunciou como parte da **reestruturação**, a implantação de **dois terminais** nas extremidades da cidade, para melhor distribuir as linhas que hoje tem como ponto central o Terminal de Transbordo¹¹³ (Grifos nossos).*

A questão é colocada como COMPROMISSO. Na verdade, conforme procuramos mostrar ao longo deste trabalho, às manifestações populares de junho de 2013 colocou na agenda de discussão pública, a problemática das altas tarifas do transporte público coletivo, além da questionável qualidade dos serviços prestados nos ônibus urbanos. Nesse contexto, em 2013, os reajustes e as revisões nas tarifas foram adiados devido às reivindicações populares, assim como em 2014, pelo temor de que, em ano eleitoral, pudessem provocar novas mobilizações. Foi o que constatamos em Dourados. A tarifa foi reajustada em dezembro de 2015, justamente nas férias escolares, portanto, período de desmobilização/ausência dos estudantes na cidade. Portanto, foi

¹¹³ “Dourados dá mais um passo no processo de reestruturação do transporte coletivo” In: <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em 09.07.2015.

uma vitória dos manifestantes e não um compromisso do prefeito. Não houve congelamento, houve luta, ocupação de espaços públicos.

A empresa de consultoria foi efetivamente contratada. Tal fato pode ser positivo por um lado, pela questão da experiência profissional, todavia, denuncia, por outro lado, que a AGETTRAN não tem capacidade tecno-operacional para efetuar uma das funções precípuas para qual foi instituída. Ou seja, não recebeu investimentos e pessoal qualificado, não foi priorizada como materialidade institucional importante na administração pública municipal.

Quanto à questão da integração/bilhete, entendemos que se trata mais de uma decisão empresarial do que governamental e se relaciona a ordem econômica, de reduzir custos com os trabalhadores, assim como evitar assaltos.

Estudando essa temática, Andrade & Correa (1997, p.107/08) argumentam que:

Primeiro, que a automação do processo de arrecadação tarifária em ônibus urbanos pode reduzir consideravelmente os custos envolvidos no processo, que é o que sempre ocorre com a automação de qualquer outro processo.

Segundo, que a redução desses custos se reflete diretamente no valor da tarifa a ser cobrada, representando um benefício para a população usuária.

Terceiro, que a evasão de receita, que é um dos principais alvos a serem atingidos, pode constituir-se em um dos calcanhares de Aquiles do sistema quando da não existência da figura do cobrador no ônibus.

Quarto, que o investimento na bilhetagem automática é economicamente viável, com retorno em prazos relativamente curtos.

*Por último, os benefícios operacionais são grandes, mas é um fato incontestável que os **benefícios econômicos da bilhetagem automática são bastante atrativos, e, provavelmente, são os principais responsáveis pela crescente tendência de utilização nas cidades brasileira** (Grifo nosso).*

Nesse contexto de reestruturação operacional do transporte público coletivo em Dourados têm-se colocado que:

A primeira mudança com o novo sistema já está em vigor. O passageiro que adquirir o cartão da Medianeira poderá trocar de ônibus em qualquer ponto da cidade, desde que faça a mudança dentro do tempo de 40 minutos após o embarque. Antes, essa mudança, chamada de integração temporal, só podia ser feita no terminal de transbordo, localizado na área central (<www.campograndenews.com.br>. Acessado em 24.06.2015).

A integração só pode ser feita para um novo destino, ou seja, se o passageiro embarcar no bairro Parque das Nações poderá descer no centro e pegar outro ônibus

para o Jardim Flórida, por exemplo. Se quiser voltar para o bairro de origem, mesmo que dentro do tempo de 40 minutos, terá de pagar nova passagem.

O cartão custa R\$ 5 e vem carregado com duas passagens. A partir daí o usuário poderá recarregar quantas vezes quiser e com o montante financeiro que necessitar¹¹⁴. O usuário poderá continuar usando dinheiro para pagar a passagem – que em Dourados custa R\$ 3,00 desde dezembro de 2015. Entretanto, neste caso ele não tem direito à integração temporal e se precisar ir para outro destino terá de pagar uma segunda passagem.

Na verdade o bilhete eletrônico foi implantado pioneiramente na gestão do prefeito Tetila, em 2007¹¹⁵. Portanto, não é uma mudança na forma propalada.

No tocante ao processo licitatório apregoado como uma conquista: foi feito tão somente uma obrigação legal, tendo em vista o encerramento do contrato de concessão do serviço.

E quanto aos terminais de integração (Estações Leste e Oeste), os locais foram definidos, entretanto, entre a licitação, a construção e o início da operacionalização parece haver um longo e tortuoso caminho. Por enquanto, apenas o Terminal de Integração Leste foi licitado. Não há prazo para a entrega da obra.

Em relação à frota de veículos, constatamos que efetivamente 15 novos ônibus foram adquiridos – com financiamento BNDES FINAME *Leasing* – e muita propaganda se fez na cidade e em Mato Grosso do Sul. Os veículos ficaram expostos no Terminal Rodoviário: “demonstração pública de mudança”.

¹¹⁴ “Com 15 ônibus novos, cidade inicia mudança no sistema de transporte” In: <www.campograndenews.com.br>. Acessado em 24.06.2015.

¹¹⁵ Vejamos matéria publicada em janeiro de 2008, no *douradosagora*: Até junho 2008, a Medianeira pretende formalizar o “transbordo virtual” para o usuário do bilhete eletrônico. Nas palavras de Marcelo Saccoll, gerente da empresa Medianeira: “Hoje ele paga uma só passagem e muda de linha lá no Terminal. A idéia é permitir que se possa fazer a baldeação onde quiser, sem pagar extra. Para isso, o sistema vai dar um tempo médio de 40 minutos a uma hora. Estamos estudando a melhor forma.” E segue: “Uma outra novidade, que deverá ser implementada ainda este ano é a venda por Internet. Saccoll diz que a Medianeira já dispõe da tecnologia. “A pessoa compra os créditos com transferência do pagamento via online e ao passar no dispositivo acoplado à catraca o cartão é autenticado”. “Tarifa de ônibus aumenta a partir deste domingo” In: <www.douradosagora.com.br>. Acessado em 21.01.2008.

Foto 21 - Exposição dos ônibus novos.



Fonte: <www.campograndenews.com.br>. Acessado em 24.06.2015

Na oportunidade, Marcelo Saccol, diretor da empresa em Dourados, informou que os veículos foram pintados com as novas cores: “Os carros que serão trocados dentro de dois anos vão continuar amarelos e quando forem substituídos, os novos já serão azul e branco¹¹⁶”.

Como já mencionamos, havia uma avaliação muito negativa da empresa e a cor original dos ônibus (amarela) foi, estrategicamente, mudada, para “mexer no imaginário social” denotando mudança, novidade. Em todas as mídias a palavra mais enunciada acerca do fato foi “mudança”.

Nesse contexto, simbólica e inteligentemente, a direção da empresa mudou as cores dos seus veículos para evidenciar a mudança. Mesmo mantendo as cores originais nos seus ônibus (*layout*) nas outras cidades do país onde atua, por exemplo, em Ponta Porã (MS) Santa Maria (RS).

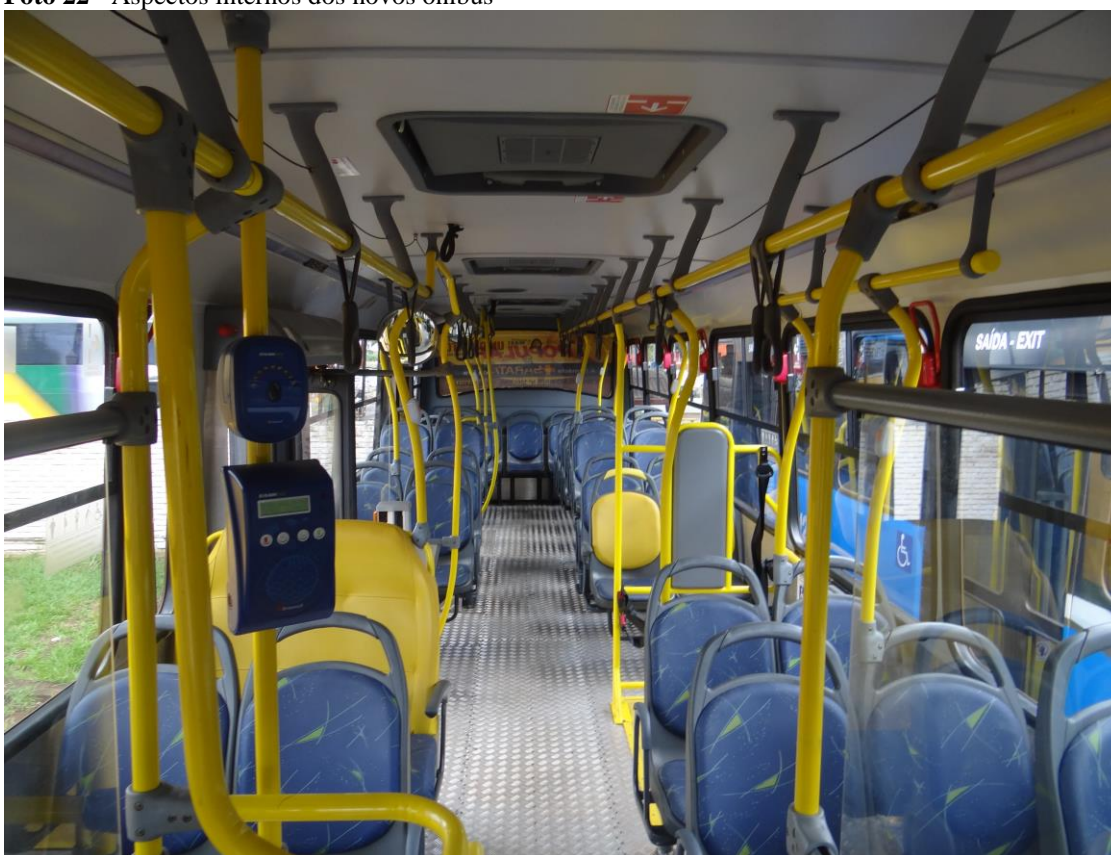
Os veículos novos atendem preceitos da acessibilidade previstos na legislação.

¹¹⁶“Com 15 ônibus novos, cidade inicia mudança no sistema de transporte” In: <www.campograndenews.com.br>. Acessado em 24.06.2015.

Constatamos uma entrevistada, integrante do MPPL/Dourados que esteve na ocupação da Câmara de Vereadores afirmou que: “Desconheço alguma ação para diminuir o custo, mas vejo melhoria nos ônibus apesar da passagem ter subido.” (Jéssica Aparecida Oliveira Pereira, entrevista realizada pelo autor, em 02 de maio de 2016).

Neste caso a entrevistada faz referência ao alto valor da tarifa e ausência de ação do poder municipal no sentido de reduzi-la, mas aponta que os ônibus têm melhorado.

Foto 22 - Aspectos internos dos novos ônibus



Fonte: Trabalho de campo do autor em 27 de Fevereiro de 2016

No primeiro plano à esquerda, o controle eletrônico de bilhetes, ao fundo de amarelo a poltrona reservada para pessoas obesas; à direita, espaço para cadeirantes e carrinhos de crianças e mais ao fundo, em poltrona amarela, poltronas para usuários prioritários.

Foto 23 - Ônibus novos com elevador



Fonte: Trabalho de campo do autor em 27 de fevereiro de 2016

Portanto, constatamos que após muita reclamação, luta e até a ocupação da Câmara de Vereadores os usuários de transporte público coletivo, no município, a Medianeira Dourados, empresa responsável em explorar as linhas coletivas financiou 15 novos ônibus (posteriormente mais 04 veículos foram adquiridos) para atender a cidade. Tais veículos substituem os outros com mais de 10 anos de uso.

Enfim, em relação ao transporte público coletivo urbano de Dourados podemos asseverar que o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, produzido em 2013, foi uma etapa importante para a qualificação do serviço do transporte coletivo municipal. Historicamente iniciado em 2012, portanto, ainda na outra gestão do atual prefeito que neste mandato (2013-2016) realizou muito pouco diante do prometido.

A mudança no regramento relativo ao transporte público coletivo como serviço essencial que, em Dourados era materializada na Lei N° 3.449/2011. Todavia, com a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e atuação do MPPL/Dourados

foi substancialmente modificada para melhor – atendendo as diretrizes da legislação nacional e incorporando reivindicações do MPPL. Tal modificação foi expressa na Lei Nº 3.723, de 22 outubro de 2013, que permite inclusive implementar as novas ações previstas no Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Público Municipal de Dourados. E principalmente, ao conceber o serviço de transporte público coletivo como essencial abre a possibilidade de que seja executado pelo poder público. Lembremos que a municipalização deste serviço era uma das principais reivindicações do movimento de ocupação da Câmara.

Também a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sobretudo de suas diretrizes e objetivos a sociedade potencializa a sua participação e protagonismo através dos Conselhos Municipais de Transporte e Trânsito, bem como do Plano Diretor de Mobilidade. Tal processo, constatamos, ocorreu em Dourados. Ao exigir-se, legalmente, as realizações de audiências públicas para a discussão da concessão de exploração do serviço de transporte público coletivo a sociedade – através dos estudantes - se organizou, exigiu a criação do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e de um conselho gestor do fundo municipal de transportes e trânsito.

Gomide & Carvalho (2016, p.38) apontam que:

São poucos os municípios que contam com conselhos municipais de transporte, e não há informações sistematizadas disponíveis sobre o uso de audiências ou consultas públicas para debater o planejamento e a política tarifária desses serviços no país. Não há registro de cidades ou regiões metropolitanas brasileiras que tenham adotado plebiscitos ou instrumentos similares para definição de políticas de mobilidade, a exemplo de alguns países desenvolvidos.

Tal constatação demonstra o significado da conquista do movimento dos estudantes ao ocupar a Câmara de Vereadores.

Leandro Lucato Moretti, outro integrante do MPPL, avaliando o movimento, nos disse em entrevista que o movimento foi importante, pois: “... o movimento ressignificou o papel da Câmara Municipal, no entanto, dois meses depois de ter terminado a ocupação da Câmara, a passagem subiu novamente.” (Entrevista realizada pelo autor em 25 de maio de 2016).

É verdade, a Câmara naquele episódio foi “chamada” ao diálogo com o movimento e teve que pautar a questão do serviço de transporte público coletivo no município. Como desdobramento aprovou a criação do Conselho de Transporte

Coletivo, aprovou a Lei 3.705/2013, enfim, “tocou” em pautas que normalmente, seriam objetos de termos aditivos e prorrogações.

Evidentemente que tal postura não significa que a Câmara revolucionou o seu “modus operandi” de fazer política. Significa que a luta, a manifestação dos estudantes impôs uma pauta e o estabelecimento de diretrizes de uma política de transporte público coletivo naquele contexto histórico – nacional e local.

Sobre o papel da Câmara de Vereadores de Dourados na discussão e encaminhamentos relativos ao transporte público coletivo, o vereador Elias Ishi (Partido dos Trabalhadores, mandato – 2013/2016), que participou do Conselho Municipal de Transporte Coletivo no período de 06 de fevereiro de 2015 a 16 de junho de 2015 - indicado através da Câmara Municipal - indagado se considerava que a Câmara tem contribuído para ajudar a diminuir os custos do sistema de transporte coletivo urbano em Dourados nos deu a seguinte resposta:

Muito pouco. O atual Executivo municipal não é aberto ao debate público sobre estas questões, dificultando ou anulando qualquer iniciativa que a integrantes da Câmara possa ter em relação a este e outros temas. Como exemplo, tivemos uma audiência pública sobre mobilidade urbana, com a presença de autoridades do Ministério da Cidade, técnicos que planejaram Curitiba e outras, foi um rico seminário. Não compareceu ninguém da Prefeitura para o debate. A Câmara Municipal é chamada apenas para cumprir formalidades, aprovar leis da forma que o governo municipal quer, não admitindo qualquer interferência do Legislativo. Sua base aliada, dá sustentação à qualquer política implementada pelo governo municipal. (Entrevista realizada pelo autor em 05 de maio de 2016).

Fica constatado, nesse caso, que a independência dos poderes não ocorre como apregoado constitucionalmente. E mais, o próprio mandato do vereador no Conselho foi efêmero. Por que foi substituído por outro da base aliada? A resposta parece óbvia.

Constatamos que a Prefeitura de Dourados, através da AGETTRAN, começou a instalar os novos pontos de ônibus, como parte do projeto de reestruturação do sistema de transporte público coletivo do município.

O primeiro ponto foi instalado em frente ao Terminal Rodoviário Renato Lemes Soares, em outubro de 2013. A estrutura de concreto tem cobertura de metal e, segundo discurso, em volta terá vidro temperado, uma forma de proteger os passageiros da chuva e do vento; o segundo foi instalado em frente ao Centro Administrativo Municipal (CAM). Constatamos, em meados de 2016, ambos continuam sem a mencionada proteção ao usuário.

Foto 24 – Vista do ponto de ônibus em frente ao CAM



Fonte: Trabalho de campo do autor em 10 de junho 2016.

Em percurso exploratório nas principais vias urbanas de Dourados constatamos que existem 08 pontos de ônibus instalados no município, do total de 340 anunciados pela administração municipal, sendo cinco (05) na rua Coronel Ponciano, assim distribuídos: dois na frente da UPA - Unidade de Pronto Atendimento Médico - sendo que um foi danificado; dois na frente do CAM - Centro Administrativo Municipal e o último desta via na frente do cemitério Santo Antonio de Pádua.

Na Avenida Marcelino Pires, principal via da cidade, constatamos mais três, sendo um em frente ao terminal rodoviário Renato Lemes Soares (terminal de passageiros do sistema intermunicipal) e dois na área central da cidade no lugar chamado popularmente como “Igreja do Relógio” - Igreja Metodista da cidade.

Foto 25 – Ponto de Ônibus na Igreja do Relógio



Fonte: Trabalho de campo do autor, em 10 de junho de 2016.

De acordo com o então diretor-presidente da AGETTRAN, Sr. Walter Hora, pontos semelhantes seriam instalados ao longo da Avenida Marcelino Pires. Em suas palavras: “O objetivo (...) é proporcionar mais proteção aos usuários com pontos mais modernos e seguros, além de atender a proposta de reestruturação do sistema de transporte coletivo¹¹⁷”.

Vejamos algumas imagens que falam por si.

¹¹⁷ “Prefeitura de Dourados instala novos pontos de ônibus” In: <<http://www.fatonews.com.br>>. Acessado em 07.10.2013.

Foto 26 – Ponto (novo e danificado) de ônibus em frente a UPA



Fonte: Adauto de Oliveira Souza (orientador – trabalho de campo, maio de 2016).

Uma unidade de saúde, a única UPA (vista ao fundo) do município com o ponto em péssimas condições. E sem o vidro prometido, portanto, sem a proteção ao usuário.

Foto 27 - Ponto de ônibus no centro da Cidade.



Fonte: Aduino de Oliveira Souza (orientador, trabalho de campo – maio de 2016).

A vegetação abundante na parte superior do ponto contrasta com o discurso do então diretor da AGETTRAN que em 2013, apregoava que novos pontos seriam construídos. Parece que esperar em pé é mais confortável e seguro: foi à opção das usuárias.

Foto 28 - Ponto de ônibus na Av. Presidente Vargas, Área Central.



Fonte: Aduino de Oliveira Souza (orientador – trabalho de campo, maio de 2016).

Esse ponto de ônibus fica na área central da cidade, saída para Itaporã (MS) e defronte uma escola estadual, cujo muro é visível ao fundo. Aliás a expressão no muro retrata a condição do transporte público coletivo em Dourados, apesar do discurso de mudança.

O relatório técnico produzido pela empresa de consultoria, encomendado pela Prefeitura nos ensina que:

São nos pontos de parada os locais onde ocorrem os primeiros contatos dos usuários com o sistema de transporte coletivo e estabelece a imagem do serviço em operação no Município. Por isso, é fundamental que o sistema apresente identidade, integração de itinerários e desempenho operacional atrativos para a população residente ou visitantes¹¹⁸.

Portanto, é essa a identidade construída em Dourados. Atrai o usuário?

Outra nova materialidade trazida pelo Plano de reestruturação do transporte municipal será a construção de dois terminais de integração nos extremos da Avenida

¹¹⁸ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. & Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados – Relatório Técnico. PE 089 - 09/2015”, março 2016, p.62

Marcelino Pires – um na porção leste e o outro na porção oeste da cidade, próximo ao Parque Antenor Martins. Ainda não existe previsão de quando começam as obras. O Terminal Leste foi licitado.

Foto 29 - Aspecto do local a ser construído o terminal de Integração Leste



Fonte: Trabalho de campo do autor em 25 de Abril de 2016.

Foto 30 - O Início (?) da Construção do Terminal Leste



Fonte: Trabalho de campo do autor em 10 de junho de 2016

Em visita técnica que fizemos no local onde será construído o primeiro terminal de passageiros do novo sistema de transporte público coletivo urbano (Terminal Leste), verificamos que não existe placa oficial no local indicando início e término da obra nem valor total do contrato.

Nos dirigimos à Prefeitura onde um servidor municipal nos informou que a empresa responsável pela execução da obra chama-se Julva Engenharia Ltda com sede em Campo Grande –MS, sendo o valor da obra licitado em R\$ 1,570.000,01, com prazo de 10 meses sendo início dia 15/02/16 e término em 15/11/2016, portanto, já se passaram 04 meses desde início do contrato e até agora apenas o serviço de terraplanagem foi executado. Certamente teremos pela frente mais atrasos e atrasos e mais termos aditivos, corrigindo os valores, “naturalmente”. Deste modo, aumentando demasiadamente o preço final da obra e quem sempre paga pelas contas das obras superfaturadas em todos os sentidos o contribuinte, sempre por meio da arrecadação de

impostos e desvios de recursos de outras áreas, como por exemplo, saúde e educação, que sempre pagam os custos das obras superfaturadas.

Foto 31 - Aspecto do local a ser construído Terminal de Integração Oeste



Fonte: Trabalho de campo do autor em 25 de abril de 2016.

Diante desse quadro – de mudanças e permanências - estudantes das universidades públicas de Dourados continuam suas manifestações. Por exemplo, em 12 de março de 2015, fecharam por uma hora o terminal de transporte público coletivo. A ação foi por reivindicações de melhorias na prestação de serviço da empresa que explora a concessão do serviço de transporte no município.

Foto 32 – Manifestação estudantil pela melhoria do transporte público (2015)



Fonte: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 12.03.2015.

Na concepção dos universitários, os ônibus estão sucateados e alguns não possuem acessibilidade para atender a população. Entre as 6h e 7h, nenhum ônibus entrou ou saiu do local e os passageiros transitavam pelo lado de fora da Praça Antônio Alves Duarte, anexa ao transbordo. Segundo Gisele dos Santos: “Queremos transporte de qualidade para nós e os trabalhadores. Precisamos de mais linhas para a Cidade Universitária e bairros. Às vezes ficamos duas horas aguardando um ônibus chegar no *campus* para irmos embora¹¹⁹”.

Faz-se mister destacar que as origens da organização horizontal do movimento continuam presentes nas manifestações. Vejamos, por exemplo, na fala do acadêmico Rodolfo Dias Pinto (Ciências Sociais/UFGD): “Sou ex-integrante do MPPL

¹¹⁹ “Estudantes cobram melhorias no transporte público e fazem passeata em Dourados” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 12.03.2015.

(Movimento Popular pelo Passe Livre) e em 2013 ocorreu dessa maneira [poucas pessoas], mas depois as pessoas começam a se envolver mais¹²⁰”.

Um portal de notícias, *Campo Grande News*, enfatizava as queixas dos estudantes de Dourados:

Os estudantes da UEMS (Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul) e da UFGD (Universidade Federal), que pagam 50% da passagem de R\$ 2,50, reclamam que além da falta de segurança – na semana passada o condutor de um ônibus saltou um quebra-molas na Avenida Guaicurus e provocou ferimentos em vários universitários – os usuários sofrem com a superlotação e os atrasos constantes. Reclamam em que em alguns dias chegam a ficar até duas horas e meia esperando o ônibus para voltar da universidade.

Vejamos algumas manchetes dos jornais do dia envolvendo os estudantes de Dourados:

“Estudantes cumprem promessa e fecham terminal por melhorias no transporte público”;

“Estudantes prometem "interditar" terminal em protesto”;

“Estudantes liberam terminal e saem em passeata pelas ruas do centro de Dourados”.

Portanto, apesar de algumas mudanças e muito discurso de melhorias a questão da qualidade do transporte público coletivo continua como um problema na agenda dos estudantes.

Parece-nos que não apenas para os estudantes. Constatamos através da mídia local que moradores do Jardim Canaã II interditaram, em 18 de setembro de 2015, trecho da Avenida Potreirito. Na pauta, reivindicam a extensão da linha de transporte público coletivo para que possam se deslocar para o trabalho. De acordo com manifestantes, após o asfalto e a abertura de ruas para facilitar o acesso ao centro da cidade, trabalhadores estão percorrendo longas distâncias para tomar o ônibus. Nesse contexto, a questão é a revisão do itinerário no local¹²¹.

Em meados de 2016, momento de conclusão deste trabalho - parece-nos plausível afirmarmos que pouco ou quase nada mudou na mobilidade urbana de

¹²⁰ “Estudantes cobram melhorias no transporte público e fazem passeata em Dourados” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 12.03.2015.

¹²¹ “Moradores fecham a rua por mais ônibus em Dourados” In: <www.douradosnews.com.br>. Acessado em 18.09.2015.

Dourados e transporte público coletivo. As manchetes dos jornais e as novas e recentes manifestações dos estudantes e outros usuários confirmam essa constatação.

5.1 – A Proposta de Plano Diretor de Mobilidade Urbana: princípios, diretrizes, objetivos e “leitura dos sujeitos”

Voltamos a salientar o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados está em processo de elaboração. A empresa de consultoria – a mesma que produziu o “Projeto de reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados” tem prazo contratual até outubro de 2016 para entregá-lo à Prefeitura.

Constatamos através do Diário Oficial ano XVII - Nº 4.085, p.3, de 04 de novembro de 2015, extrato de contrato Nº 302/2015/DL/Prefeitura Municipal de Dourados e Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia, processo: Tomada de Preços nº 013/2015 foi objeto de contratação de empresa especializada para a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município, com vigência contratual de 12 (doze) meses, contados a partir da data de assinatura (23 de outubro de 2015) do Contrato, no valor de R\$ 374.000,00 (trezentos e setenta e quatro mil reais). Portanto, como mencionamos, a empresa tem até outubro de 2016 para entregar o Plano. Termos aditivos são possíveis, tanto no tocante a prazos quanto a valores contratuais.

No interior desse processo, em 26 de março de 2016, em audiência pública foi feita uma exposição do Plano parcialmente elaborado e o documento/relatório técnico¹²² foi disponibilizado no endereço eletrônico da Prefeitura para “receber contribuições”.

O mesmo documento, em sua apresentação, menciona que nas próximas etapas, serão apresentados os seguintes documentos técnicos: Caderno Técnico - Projeto Calçada Legal; Caderno Técnico - Projeto Rede Cicloviária Integrada; Caderno Técnico - Projeto de Intervenções Viárias e Tratamento dos Pontos Críticos; e MINUTA do Projeto de Lei.

Com tais pressupostos, a análise aqui empreendida versa acerca desse Relatório Técnico, tendo como recorte de análise a questão da mobilidade urbana, pelo viés das

¹²² DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório Técnico PE 089 - 09/2015 - março de 2016.

ações e materialidades operacionalizadas no setor de prestação do serviço de transporte público coletivo.

Mas, não repetiremos a análise já produzida no Capítulo 04 e seus subitens. Aqui, o foco central é identificar e caracterizar os princípios e os objetivos delineados no Plano, relacionando-os com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a “visão” que os sujeitos – entrevistados nessa dissertação – atribuem ao mencionado Plano de Dourados.

Constatamos no “Relatório Técnico” um diagnóstico, o qual aponta que cidades brasileiras vivem uma crise de mobilidade urbana, exigindo uma mudança de paradigma relacionada aos deslocamentos urbanos, sendo necessário trazer para a gestão das cidades novos instrumentos urbanísticos sustentados em princípios de sustentabilidade ambiental e de inclusão social.

Assim, aponta o Relatório (DOURADOS, 2016, p.152).

A abordagem contemporânea da mobilidade urbana avança na maneira de abordar o tratamento dos espaços urbanos (e do trânsito) de forma articulada com o transporte coletivo e o planejamento da logística de distribuição das mercadorias, da adequação da infraestrutura viária, das calçadas e de todos os demais modais de circulação de pessoas e mercadorias nas cidades.

Nesse contexto, o Relatório, destaca que para o planejamento da mobilidade, deve ser observados os princípios de:

- Diminuir a necessidade de viagens motorizadas;
- Repensar o desenho urbano e a circulação de veículos;
- Desenvolver os modos alternativos e não motorizados de transportes;
- Valorizar a importância dos deslocamentos dos pedestres;
- Minimizar os impactos ambientais da mobilidade urbana;
- Qualificar a cidade para a mobilidade das pessoas;
- Priorizar o Transporte Coletivo;
- Promover a integração dos diversos modais de transporte;
- Contribuir positivamente para a gestão local integrada¹²³.

Portanto, fica evidenciado uma estreita relação destes princípios com aqueles estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, na qual se insere a necessidade de priorizar o transporte coletivo.

Nessa mesma linha de raciocínio, fomos investigar as diretrizes contidas no Plano de Mobilidade proposto para Dourados e constatamos que as diretrizes

¹²³ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório Técnico PE 089 - 09/2015 - março de 2016, p.152/3.

estipuladas na Lei Municipal 3.449, de 27 de Maio de 2011, estabelece que o planejamento do serviço de transporte público coletivo deve ocorrer de forma global, considerando o sistema viário básico e o atendimento das áreas ocupadas. Menciona, igualmente, que as tecnologias a serem adotadas devem ser compatíveis com o interesse público de forma que o serviço deve envolver rapidez, conforto, regularidade, segurança e acessibilidade ao sistema.

Com tais pressupostos, constatamos que os objetivos do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados, segundo discurso utilizado na “5ª audiência pública” – e também no Relatório Técnico - deve buscar soluções viárias que possibilitem a integração física das diversas centralidades urbanas, através de:

- *Atender às diretrizes do Plano Diretor Municipal;*
- *Compatibilização com o Planejamento Estratégico Municipal e a Legislação em vigor;*
- *Otimizar a malha viária existente;*
- *Promover e consolidar o projeto de recuperação das orlas das áreas de preservação ambiental;*
- *Promover da inclusão social;*
- *Otimizar os sistemas de circulação, tais como: Implantação de Rede Cicloviária-Integrada; Integração das Estações de Integração do Transporte Coletivo Urbano com os deslocamentos urbanos;*
- *Minimizar os conflitos de trânsito e sistemas internos;*
- *Promover o sistema turístico do Município;*
- *Revisão da hierarquia viária;*
- *Promover o desenvolvimento das regiões e da identidade dos bairros através da acessibilidade e da adequação da infraestrutura viária;*
- *Implantar rotas alternativas de tráfego urbano e rodoviário;*
- *Qualificar a mobilidade do transporte coletivo através de melhorias nos corredores de tráfego;*
- *Favorecer a qualificação do uso do solo urbano e a promoção do desenvolvimento urbano futuro¹²⁴.*

De imediato, evidenciamos um problema. Trata-se da relação entre Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana. Em Dourados, o seu Plano Diretor é de 2003, e ainda não foi feita uma revisão, mesmo que seu perímetro urbano tenha sido ampliado, em 2011, de 77 km² para um pouco mais de 210 km².

¹²⁴ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório Técnico PE 089 - 09/2015 - março de 2016, p.153.

Sobre essa questão, um membro conselheiro do Conselho de Transporte Coletivo argumentou, apropriadamente que:

O Plano é fundamental para o Município organizar os deslocamentos e a acessibilidade da população. Conforme as diretrizes iniciais que foram apresentadas na primeira audiência pública a proposta para a construção do Plano encontra-se em sintonia com as tendências mais contemporâneas de planejamento da mobilidade: prioridade do pedestre, dos transportes coletivo e alternativo, sem esquecer a circulação dos automóveis. No entanto, não deixa de ser temerário que o Plano de Mobilidade esteja sendo elaborado antes da revisão do Plano Diretor que encontra-se vencido desde 2013 e posteriormente à conclusão do Plano de Transporte Coletivo. Trata-se de uma completa inversão. A ordem correta deveria ser inicialmente a revisão do Plano Diretor, posteriormente o Plano de Mobilidade e somente depois o Plano de Transporte Coletivo. Isso porque o primeiro é quem é responsável pela definição das diretrizes mais gerais e das prioridades para a mobilidade e o transporte coletivo. Já o segundo por apresentar uma amplitude maior do que o terceiro e ser responsável por planejar e estabelecer as diretrizes de todos os modais deveria obviamente anteceder o Plano de Transporte Coletivo. O Município decidiu, no entanto, inverter essa ordem, realizar o trabalho de trás para a frente. Que Deus nos proteja! (Mário César Tompes da Silva, entrevista realizada pela autor em 14 de maio de 2016).

O Plano Diretor é o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município. Como nos diz; Bergman & Rabi (2005, p.20):

O Plano Diretor deve orientar o desenvolvimento do Município, as prioridades de ação, os investimentos estruturantes da política urbana, o planejamento e a elaboração da legislação urbanística, assim como contribuir para reduzir as desigualdades sociais, subordinando a propriedade privada à sua função social e redistribuindo os ônus e benefícios da urbanização. O objetivo fundamental do Plano Diretor é garantir “direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana [urbanizada e regularizada], à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”(Estatuto da Cidade, art.2º, inciso I).

Assim, falta compatibilidade entre a política de mobilidade urbana proposta e o desenvolvimento urbano constatado com a antecipação do Plano de Diretor de Mobilidade em relação ao Plano Diretor da cidade, efetivado em 2003 e ainda sem revisão conforme apontada pelo conselheiro entrevistado.

No dizer da empresa de consultoria, o lançamento de diretrizes complementares relacionadas ao uso do solo, na forma do desenvolvimento orientado

aos transportes é fundamental para garantir a sustentabilidade do sistema dos deslocamentos coletivos por ônibus em Dourados. Assim, definiu-se como eixos de diretrizes conceituais a adotar em Dourados: EIXO 1 - Adequação da Infraestrutura Urbana; EIXO 2 - Qualificação da Operação e EIXO 3 - Qualificação do Serviço (Audiência pública, março 2016, p.53).

EIXO 1 - Adequação da Infraestrutura Urbana

- a) Diretrizes complementares ao modelo operacional em implantação, envolvendo a adequação do sistema viário e a implantação de estações de integração em locais estratégicos integradores;*
- b) Diretrizes de adequação do sistema viário para a circulação dos ônibus nas rotas do transporte coletivo, revisando a hierarquia das vias urbanas e as pistas de tráfego para a implantação de corredores exclusivos ou semi-exclusivos relacionados com as rotas do transporte coletivo de forma a favorecer o desempenho operacional das linhas;*

EIXO 2 - Qualificação da Operação

- c) Implantação de elementos de acessibilidade universal, qualificando a imagem e a qualidade do serviço prestado desde os pontos de ônibus nos bairros e áreas periféricas até os locais de integração mais estruturados, tais como estações de integração e empreendimentos geradores de demanda de usuários (escolas, Shopping Center, Rodoviária, Aeroporto, praças, parques e demais instituições públicas);*
- d) Gestão da ampliação do sistema de integração física e tarifária, de forma melhorar as condições do tráfego viário para os motoristas e aumentar a agilidade nas operações de embarque e desembarque;*
- f) Gestão de monitoramento da frota em tempo real para permitir o monitoramento das viagens de modo a compatibilizar sistemas integrados de comunicação com os usuários pelo Poder Público Municipal e a Empresa Operadora;*

EIXO 3 - Qualificação do Serviço

- g) Integração modal, tais como sistema cicloviário, serviços de táxi, moto-táxi e, principalmente, com o transporte intermunicipal, tais como na estação rodoviária, aeroporto e estação ferroviária (se houver);*
- h) Adequações qualitativas dos pontos de parada, terminais e estações de integração de modo a garantir o conforto e qualificam as operações de embarque e desembarque dos veículos;*
- i) Implantação de elementos de acessibilidade universal na área de abrangência nos pontos de integração (estações e pontos de parada) mais abrangentes e completos em termos de elementos físicos;*
- j) Diretrizes de um sistema de comunicação integrado para a autonomia dos usuários como fator crucial do sucesso nas ações de mobilidade em transporte coletivo;*

*l) Diretrizes complementares relacionadas à publicidade planejada de programas e ações municipais nos veículos e pontos de parada, atividades itinerantes e ações culturais sazonais, entre outros*¹²⁵.

Uma leitura atenta de tais eixos explicita que em Dourados “esta tudo por fazer”.

E segue o Relatório Técnico, apontando que uma política municipal que pretenda dar resposta à necessidade de uma mobilidade sustentável deve conter em si os seguintes aspectos:

*a) **Integração** - tanto em relação aos vários modos de transporte (incluindo o andar a pé e a bicicleta), como ao nível do urbanismo, do ordenamento do território e dos transportes.*

*b) **Coerência** - no sentido de não conter em si mesmas medidas contraditórias que se anulam mutuamente, ou que transmitam sinais de sentido contrário para os diferentes agentes a mobilizar na sua execução.*

*c) **Continuidade** - dado que os resultados geralmente são vistos a médio e longo prazo, sendo por isso necessário manter o rumo certo até que as medidas aplicadas possam começar a produzir resultados.*

*d) **Clareza e participação** - pois numa democracia, as mudanças de hábitos e a aceitação de sacrifícios individuais em nome do interesse coletivo e da natureza, só se conseguem obter se a população compreender o que está em jogo (qualidade de vida) e o que lhe é pedido (engajamento), bem como sentir-se parte da solução e não apenas do(s) problema(s)*¹²⁶.

Vejamos a “visão” dos sujeitos que entrevistamos neste trabalho acerca da importância, mas, sobretudo, do Plano/proposta apresentada.

Indagada a respeito do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Dourados, Daniella Lourenço, integrante do MPPL, nos disse em entrevista que:

Muito amplo, [risos], bonito no papel, e pouca prática...enquanto MPPL, era isso que idealizamos... no plano ideal é o que precisamos, mas, afinal ciclistas padecem no trânsito douradense, as tarifas estão caras, a maneira de cobrá-las foi alterada, tá bem pior, pra chegar até a rodoviária por exemplo, tem-se que pagar dois passes (...). Enfim, são muitos exemplos do não cumprimento desse plano... é bom o plano, mas é só um plano, [risos]. (Entrevista concedida ao autor, em 13 de maio de 2016.)

¹²⁵ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório Técnico PE 089 - 09/2015 - março de 2016, p.77/78.

¹²⁶ DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria Municipal de Planejamento. Edson Marchioro Arquitetura, Engenharia e Urbanismo. “Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Relatório Técnico PE 089 - 09/2015 - março de 2016, p.155.

O vereador Elias Ishi, representante da Câmara Municipal no Conselho de Transporte Coletivo argumentou que a Prefeitura:

Tem desenvolvido algumas ações muito acanhadas, acho que o transporte coletivo não recebe a atenção que um governo municipal deveria dar a este setor. A Prefeitura tem trabalhado no sentido de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (disponível no site da Prefeitura), penso que este Plano deve passar pelo crivo dos vereadores, das entidades organizadas e da população em geral (através de audiências públicas) para que seja formatado de forma a garantir redução de custos e boa mobilidade urbana para um longo período (próximas gerações). Porém, não acredito que esta administração percorrerá estes caminhos. (Vereador Elias Ishi, entrevista concedida ao autor em 05 de maio de 2016).

Terá que percorrer tais caminhos até por obrigação legal¹²⁷. Mas com processos esvaziados e a Câmara simplesmente avalizando o processo como mencionou o próprio vereador em outro trecho da entrevista.

Por sua vez, a Presidenta do Conselho de Transporte Público Coletivo de Dourados, avalia o Plano Diretor de Mobilidade Urbana:

No momento, a análise recai sobre o dimensionamento urbano e seus reflexos nos próximos anos. Vejo que o projeto em andamento segue as diretrizes nacionais de mobilidade urbana que determinou prazo final para a elaboração, no entanto é imprescindível o apoio financeiro dos entes: federais e estaduais para a implantação do Plano Diretor, pois o ente municipal não dispõe de recursos financeiros suficientes para isso. Mesmo nesta etapa não basta focarmos apenas na elaboração, uma vez que não concretizado por falta de recursos financeiros logo estará desatualizado e estaremos diante de uma lei morta.

Além disso, a falta de divulgação impede a comunidade de participar das discussões quanto à elaboração das diretrizes que estão sendo traçadas para nossa cidade. Essa problemática traz como consequências as futuras reclamações, sendo, portanto de suma importância ampliar a comunicação com os munícipes para que todos apresentem os reais problemas do lugar onde residem, para que assim, possa ser estudado a se atingir o propósito de melhoria e aproveitamento do plano traçado. (Entrevista concedida ao autor em 23 de maio de 2016).

Para a AGETTRAN, através de seu diretor presidente, Ahmad Hassan Gebara, 26 de abril de 2016, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana é:

¹²⁷ De acordo com parecer da Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades (00165/2016/CONJUR-MCID/CGU/AGU) é necessária a aprovação, por Lei Municipal, do Plano de Mobilidade Urbana para que o Município se credencie a receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. “Plano de mobilidade deve ser aprovado por lei” In: <www.cidades.gov.br>. Acesso em 10.06.2016.

Válido, com diagnóstico real da atual situação e ganho para a população douradense e região.

(...) o projeto de mobilização urbana hoje é o principal aliado à diminuição dos custos operacionais (Entrevista concedida ao autor, em 25 de abril de 2016).

Marcelo Sacool, diretor presidente da Medianeira, considera importante o governo municipal possa ajudar diminuir custos do transporte coletivo urbano. Nesse sentido, apontou: “Plano de mobilidade Urbana bem como Plano de Transporte coletivo, além da redução das gratuidades”. Entrevista concedida ao autor, em 26 de abril de 2016.

Fica constatado que a proposta de Plano de Diretor de Mobilidade Urbana para Dourados segue os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Apesar de que “coerência, clareza e participação” tem sido questionada por alguns sujeitos entrevistados conforme vimos.

E mais, os diferentes sujeitos – conselheiros, manifestantes do MPPL, agentes institucionais e até empresariais – fazem uma leitura que, sob óticas diferentes contemplam preocupações fundamentais acerca de sua execução e importância no processo de desenvolvimento urbano de Dourados: sua antecipação em relação ao Plano Diretor da cidade; o “esvaziamento” das discussões e participação social”; a falta de recursos para implementá-lo.

Enfim, o mencionado Plano exige “reproduzir” o espaço urbano douradense nos 03 eixos apontados o que evidentemente demanda disposição política e recursos. Duvidamos da disposição política da atual administração tendo em vista que após 06 anos de gestão pouco encaminhou nesse sentido. Assim o princípio da “continuidade” é questionável principalmente porque em outubro de 2016, teremos eleições municipais, justamente quando encerra-se o prazo para a empresa de consultoria entregar o trabalho final. E quanto aos recursos – uma preocupação também apontada - o panorama nacional tem demonstrado evidentes sinais de final de um ciclo virtuoso de investimentos, através do Ministério das Cidades. Se a leitura estiver correta, teremos desdobramentos nos municípios brasileiros.

6 - CONCLUSÃO

A aprovação da Lei que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, após dezessete anos de tramitação no Congresso Nacional, consiste, em nossa compreensão em um significativo marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras. Como se sabe, o atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do país, sobretudo nas grandes cidades - mas não apenas - caminha para a insustentabilidade fundamentalmente devido à baixa prioridade dada e inadequação da oferta do transporte público coletivo; às externalidades negativas causadas pelo uso intensivo dos automóveis; à histórica carência de investimentos governamentais e fontes de financiamento ao setor; à fragilidade da administração pública municipal; e à necessidade de políticas articuladas nacionalmente.

Nesse sentido, a lei de mobilidade urbana reconhece a existência de desigualdades no uso do espaço público e a produção de externalidades negativas por determinados modos; disponibiliza instrumentos de gestão de transporte e trânsito para compensação dessas desigualdades; fornece segurança jurídica para que os municípios possam tomar medidas de priorização aos meios não-motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao individual e abre possibilidade para que as ações e investimentos das prefeituras que venham a contrariar as diretrizes fixadas na lei possam ser contestadas pela sociedade, todavia, ela é insuficiente para garantir sustentabilidade das cidades, com a necessária ampliação dos investimentos, redução dos congestionamentos e da poluição do ar, e a melhoria da qualidade dos serviços de transportes.

Quando concebida como um direito, o transporte coletivo e a mobilidade são colocados no patamar, por exemplo, da saúde e da educação públicas no Brasil, ou seja, os custos são todos subsidiados com recursos públicos. Porque são vistos como direitos fundamentais, e passam a ser financiadas pelo conjunto da sociedade brasileira. Hegemonicamente, os governos municipais, responsáveis constitucionalmente pelo transporte público coletivo, tem tratado a mobilidade urbana como um serviço que deve ser custeado precipuamente pelos usuários do transporte público. Assim, a compreensão que predomina no trato com o transporte urbano é o da cidade-mercado.

A importância do transporte coletivo e da mobilidade vai além de um direito em si; é um direito que dá acesso a outros direitos, na medida em que possibilita ao

cidadão ir ao trabalho, à escola, de acessar os equipamentos de saúde, lazer, cultura, enfim. Mas, o contrário igualmente é verdadeiro: sem mobilidade, há um cerceamento do acesso aos direitos. Por exemplo, aquele trabalhador que está procurando emprego e não tem dinheiro para pagar os meios de transporte, ele está sendo impedido do direito ao trabalho.

Nesse contexto, se reveste de extremo significado o engajamento político dos sujeitos/cidadãos para que a mencionada política possa ser efetivamente praticada. De igual modo, a capacitação do poder público municipal é fundamental. No caso de Dourados essa estratégia é materializada na Agência Municipal de Transportes e Trânsito a quem incumbe implementar a política em escala municipal. Ou seja, essa entidade precisa ser concebida como órgão de Estado – com quadro técnico competente, com recursos orçamentários próprios, independentes de ingerências políticas – para planejar, monitorar, avaliar, o transporte e a mobilidade urbana, juntamente com a sociedade, notadamente os usuários.

Tal postura teria dispensado a contratação de uma empresa de consultoria do Rio Grande do Sul para fazer um levantamento dos problemas do transporte público coletivo na cidade e tampouco elaborar propostas de reestruturação do sistema de transporte público coletivo municipal e de Plano Diretor de Mobilidade Urbana para Dourados.

Com esse pressuposto, é fundamental a compreensão de que nem o planejamento, tampouco planos – neste caso o de Reestruturação do Transporte Coletivo e o de Mobilidade Urbana – podem ter seus poderes superestimados e, por outro lado, de se subestimar o caráter decisivo da prática, da participação política.

No Brasil, o processo de tomada de decisão no contexto das políticas de mobilidade urbana sempre desconsiderou a participação popular, seja a participação direta, via plebiscitos e outros mecanismos de auscultar a sociedade, seja pela organização de fóruns específicos com a participação da sociedade civil organizada. A Lei da Mobilidade Urbana trouxe um grande avanço no processo de gestão e planejamento do sistema de mobilidade nesse sentido, apesar das poucas experiências práticas de efetiva participação popular no país.

As manifestações populares de junho de 2013 colocaram na pauta de discussão, mais uma vez, a questão das altas tarifas do transporte público coletivo urbano e a questionável qualidade dos serviços prestados. Em Dourados, constatamos essa situação. Inclusive, acreditamos que, em 2013, os reajustes e as revisões nas tarifas

foram adiados devido às reivindicações dos estudantes, assim como em 2014, pelo temor de que, em ano eleitoral, pudessem provocar novas mobilizações. A tarifa foi reajustada em dezembro de 2015, justamente nas férias escolares.

A mudança na legislação municipal – da Lei nº 3.449/2011 para a Lei nº 3.723/2013 - incorpora reivindicações do MPPL, mas também as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e as novas materialidades previstas para serem implantadas no projeto de reestruturação do sistema de transporte público coletivo em Dourados. Notadamente, a concepção de transporte público coletivo como serviço essencial que na nova lei também poderá ser prestado sob os regimes público e/ou privado.

Recordemos que a municipalização do serviço era uma das bandeiras do movimento que ocupou a Câmara. Portanto, avançaram em nossa compreensão, até o limite do possível no contexto da correlação de forças naquele momento histórico.

Os critérios utilizados para definição dos vencedores nos processos licitatórios no transporte público coletivo, em geral, são: *i*) menor valor da tarifa, quando há dissociação da tarifa cobrada do usuário da tarifa de remuneração do operador; e *ii*) maior valor de pagamento pela outorga da concessão, com a tarifa fixada em edital. (Gomide e Carvalho, 2016, p.16).

Em Dourados, o critério foi o menor valor da tarifa. Portanto, não teve outorga (ou seja, o empresário não teve nenhum desembolso), no entanto, a Prefeitura colocou um valor de R\$ 96 milhões no contrato. É um valor jurídico de garantia do contrato. Isso é histórico para Dourados tendo em vista que jamais, nas outras licitações havia acontecido tal fato.

Ademais, foi à única proposta apresentada. Outras empresas compraram o convite, entretanto, não retiraram a proposta.

Observaram-se prazos de contrato variando de dez a vinte anos para a prestação de serviços de ônibus urbano no Brasil. Geralmente, prazos maiores ocorrem em situações em que o nível de investimento é relativamente mais alto, a exemplo dos sistemas metro-ferroviários (prazos de quarenta anos). (Gomide e Carvalho, 2016, p.16). Em Dourados, o prazo de contrato foi de 10 anos, prorrogáveis por igual período. Ou seja, a empresa pode atuar, legalmente, até 2035. Lembramos que já atua neste setor desde 1975.

Tradicionalmente, no Brasil, os serviços de transportes públicos urbanos por ônibus apresentam modelo de gestão e organização com base em linhas. Em cidades

com a gestão pública menos estruturada (geralmente em cidades menores e do interior), os operadores privados se responsabilizam pela definição dos parâmetros operacionais e, conseqüentemente, arcam com toda a responsabilidade sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços no período entre os reajustes tarifários. Nessa situação, contudo, a ocorrência de *deficit* financeiro pode gerar passivos para o poder público, já que todo o processo de planejamento está sob a sua gestão. Em Dourados, a organização da oferta se deu com base em linhas com terminais abertos e índice de passageiros por quilômetros rodados (índice IPK).

No Brasil, há diversas experiências em relação à forma de remunerar os operadores privados. O modelo mais utilizado é a remuneração direta, na qual a tarifa arrecadada pelos operadores custeia todo o serviço, significando que a base de remuneração é o passageiro pagante, e a receita do sistema é privada, e sob a gestão das próprias operadoras. Em Dourados, constatamos, foi esse o modelo adotado.

Não foram construídos os dois terminais de transbordo, os corredores exclusivos de ônibus não existem, estações alimentadoras ficaram no projeto e frota. Foram adquiridos 19 ônibus novos, sendo 15 pequenos e 04 articulados.

Não há dúvidas de que precisamos melhorar a qualidade de serviços prestados pela concessionária de transporte público coletivo no município. A pesquisa de mobilidade urbana, apresentada em março de 2016, pela empresa de consultoria contratada pela Prefeitura mostrou que 49% da população entrevistada considera; o transporte coletivo urbano como ruim e; 39,6% dos entrevistados o considera regular, ou seja, cerca 88,7% dos usuários, do sistema, estão insatisfeitos. Os dados “falam por si”.

7 – REFERÊNCIAS

- ABREU, S. *Planejamento governamental: a SUDECO no espaço mato-grossense. contexto, propósitos e contradições*. São Paulo: USP/FFLCH, Tese (Doutorado em Geografia), 2001.
- ABREU, S. “Região da Grande Dourados”: planejamento e (des)construção de uma região” In: *ANAIS do X EGAL*. São Paulo: USP, 2005.
- AGUIAR, F. O. “Condições de mobilidade urbana e acessibilidade” In: *Revista Políticas Públicas*. São Luís, número especial, out.2012.
- ANDRADE, N. P. & CORREA, M.M. “A bilhetagem automática e a tarifa do transporte público por ônibus” In: *Revista dos Transportes Públicos ANTP*. Ano 19, 1997, p.99-108.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. *Sistemas de Informações da Mobilidade – Relatório Geral 2011*. Brasília: ANTP, 2012.
- Associação Brasileira das Empresas – ABRATI. Disponível em: < www.abrati.org.br > Acesso em: 21/10/2014.
- Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU. Disponível em: <www.ntu.org.br> Acesso em: 21/10/2015.
- Associação Nacional de Transporte Público – ANTP. Disponível em: <www.antp.org.br> Acesso em: 21/10/2014.
- Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – FABUS. Disponível em: <www.fabus.com.br> Acesso em: 22/10/2014.
- BANDEIRA, M. *Estado nacional e política internacional na América Latina: o continente nas relações Argentina-Brasil (1930-1992)*. São Paulo: Ensaio, 1993.
- BARAT, J. “Planejamento das infraestruturas de logística e transporte” In: *Radar*. IPEA, 04/2009.
- Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES. Disponível em: <www.bndes.gov.br> Acesso em: 22/10/2014.
- BECKER, B. “Logística e nova configuração do território brasileiro: que geopolítica será possível?” In: DINIZ, C. C. (org) *Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Européia e do Brasil*. Brasília: EdUnB, 2007.
- BELTRÃO SPOSITO, M. E. “O papel das políticas públicas na produção do espaço urbano brasileiro: o que temos e o que não temos” In: PAES; SILVA & MATIAS (org). *Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais*. e-book, 2013, p.39-58.

BERGMAN, L. & RABI, N. I .R. (Coords). *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada*. Rio de Janeiro: IBAM/Ministério das Cidades, 2005.

BIELSCHOSWKY, R. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo (1930-1964)*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

BRASIL. Presidência da República. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Brasília: Casa Civil, 2001.

BRASIL. CASA CIVIL. *LEI 12.587*, de 03 de janeiro de 2012. Brasília: Subchefia para Assuntos Jurídicos.

Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES. Disponível em: <www.bndes.gov.br> Acesso em: 22/10/2014.

Brasil Escola, Geografia Porque o Brasil adotou Utilizar Rodovias. Disponível em: <www.brasilecola.com/geografia/porquebrasiladotouutilizarrodovias>. Acessado em: 25/05/2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política nacional de mobilidade urbana sustentável*. Brasília: Ministério das Cidades, novembro 2004.

BRASIL. MPOG. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Mais Brasil PPA 2012-2015: Relatório de Comunicação à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional/Alterações do PPA 2012-2015*. Brasília: MP/SPI, 2013.

Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES. Disponível em: <www.bndes.gov.br> Acesso em: 22/10/2014.

BRESSER-PEREIRA, L. C. “A construção política do Estado” In: *Lua Nova*. São Paulo, v. 81, 2010, p.117-146.

_____. *A restrição democrática na reforma da gestão pública*. São Paulo: Editora 34, 2008.

BRUM, A. J. *Desenvolvimento econômico brasileiro*. Petrópolis/Vozes:Ijuí/Ed.Unijui, 2005.

BRUM, M. S. I. *O povo acredita na gente: Rupturas e continuidades no movimento comunitário das favelas cariocas nas décadas de 1980 e 1990*. Niterói: UFF, Dissertação (Mestrado), 2006.

Blog Transporte e Desenvolvimento. Disponível em: <www.trasportesedesenvolvimento.wordpress.com>. Acessado em: 22.06.2016.

CALIXTO, M. J. M. S. *O papel exercido pelo poder público local na (re)definição do processo de produção, apropriação e consumo do espaço urbano de Dourados*. Presidente Prudente: UNESP/FCT, Tese (Doutorado em Geografia), 2000.

CAMPOS, B. F. *Fundamentos e dinâmica da produção espacial: aspectos da ampliação do perímetro urbano de Dourados (MS) em 2011*. Dourados: UFGD, Dissertação (Mestrado em Geografia), 2014.

CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, A. F. A. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, C. H. R. *Políticas de melhorias das condições de acessibilidade no transporte urbano no Brasil*. Brasília: IPEA, outubro 2015 (Texto para discussão, nº 2139).

_____. (a). *Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões*. Brasília: IPEA, maio 2016 (Texto para discussão, nº 2194).

_____. (b). *Desafios da mobilidade urbana no Brasil*. Brasília: IPEA, maio 2016, (Texto para discussão, nº 2198).

COCCO, Rodrigo Giral di. Verbetes. In: SILVEIRA, Mário Rogério (Org.). *Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 613-614

Cultura Brasileira, Manifestações Comunista. Disponível em: <<http://www.culturabrasil.pro.br/manifestocomunista.htm>> Acesso em: 29/08/2015.

CRUZ, A.R.S. “Globalização, direito à cidade e transporte urbano no Brasil” In: *ANAIS XI Encontro Nacional da ANPEGE*. 09 a 12 de outubro 2015, p.626-637.

DANTAS, D. S. *Ações e desdobramentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS)*. Dourados: UFGD, Dissertação (Mestrado em Geografia), 2011.

Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Disponível em: <www.denatran.gov.br> Acesso em: 22/10/2015.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Lei Complementar Nº72, de 30 de dezembro de 2003. Institui o Plano Diretor de Dourados e dá outras providências*. Dourados, 30 de dezembro de 2003.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Lei Nº 2.725, de 28 de dezembro de 2004. Dispõe sobre a isenção na tarifa de transporte coletivo aos estudantes*. Dourados, 28 de dezembro de 2004.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Lei Nº 3.449, de 27 de maio de 2011. Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Dourados. Autoriza o poder executivo a delegar a sua execução e dá outras providências.* Dourados, 27 de maio de 2011.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Lei Nº 3.705, de 21 de agosto de 2013. Altera redação do Art. 32 da Lei 3.449/2011 que trata da concessão do transporte coletivo da cidade de Dourados.* Dourados, 21 de agosto de 2013.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Decreto Nº 847, de 24 de janeiro de 2014. Nomeia membros para comporem o Conselho Municipal de Transporte Público Coletivo.* Dourados, 24 de janeiro de 2014.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Decreto Nº 1.173, de 10 de junho de 2014. Nomeia membros para comporem o Conselho Gestor do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados.* Dourados, 10 de junho de 2014.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Decreto Nº 1.172, de 10 de julho de 2014. Homologa o regimento interno da Agencia Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados.* Dourados, 10 de julho de 2014.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. *Lei Nº 3.825, de 25 de agosto de 2014. Altera a redação do Art. 32 da lei 3.449/2011 (...) Autoriza o poder público a delegar a sua execução e dá outras providências.* Dourados, 25 de agosto de 2014.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. & Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S. *Projeto de Reestruturação do sistema de transporte coletivo municipal de Dourados (MS). Relatório técnico – etapa 02. Versão final.* Dourados (MS/Caxias do Sul (RS). Outubro de 2013.

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria de Planejamento. *Audiência Pública: plano diretor de mobilidade urbana.* 30 de março de 2016. Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S. Caxias do Sul (RS).

DOURADOS. Prefeitura Municipal de. Secretaria de Planejamento. *Relatório Técnico: Plano diretor de mobilidade urbana de Dourados (MS).* 30 de março de 2016. Edson Marchioro Arquitetura Urbanismo e Engenharia S/S. Caxias do Sul (RS).

DREIFUSS, R. A. *1964 – a conquista do Estado. Ação política, poder e golpe de classe.* Petrópolis (RJ): Vozes, 1981.

ERBER, F.S. “As convenções de desenvolvimento no governo Lula: um ensaio de economia política” In: *Revista de Economia Política.* V.31, nº1 (121), p.31-55, jan./março 2011.

EVANS, P. B. *A tríplice aliança: as multinacionais, as estatais e o capital nacional no desenvolvimento dependente brasileiro.* Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

FOLHA DE SÃO PAULO. Seminários folha: mobilidade urbana. São Paulo, 12 out. 2013.

FRIGOTTO, G. (Org.) *Teoria e educação no labirinto do capital*. Vozes, 2000.

Guia Colaborativo Com Informações Práticas e Imparciais sobre o Rio de Janeiro – WIKIRIO, Museu do Bonde. Disponível em: <www.wikirio.com.br/MuseudoBonde> Acesso em: 22/10/2014.

GOMES, G. & CRUZ, C.A.S. *Vinte anos de economia brasileira (1995-2014)*. Centro de Altos Estudos Brasil Século XXI. Brasília: CAE, março de 2015.

GOMIDE, A. A. Agenda governamental e o processo de políticas públicas: Projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Brasília: IPEA, 2008 (Texto para Discussão, n. 1334).

GOMIDE, A. A. & CARVALHO, C.H. *Transformações e tendências recentes na regulação dos serviços de ônibus urbano no Brasil*. IPEA: Brasília: março 2016. (Texto para Discussão, nº 2187).

HAESBAERT, R. *Regional-global: dilemas da região e da regionalização na Geografia Contemporânea*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARVEY, D. “Desenvolvimentos geográficos desiguais” In _____. *O neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Loyola, 2008, p.75-129.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HOBSBAWM, E. J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5ª. Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

IANNI, O. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Disponível em: <www.ibge.gov.br> Acesso em: 22/01/2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Emissões relativas de poluentes do transporte motorizado de passageiros nos grandes centros urbanos brasileiros*. Brasília: IPEA, 2011.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Comunicados do IPEA – nº 128 – A nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília: IPEA, 2012.

IPEA. Indicadores da mobilidade urbana da PNAD 2012. *Comunicado nº 161*, 24 de outubro de 2013.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.

LEFEBVRE, H. "État" In: _____. *Le retour de la dialectique - 12 mots chefs pour le monde moderne*. Paris: Messidor/Éditions sociales, 1986, p.17-35.

LIMA NETO, V.C. & GALINDO, E. P. *Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade?* Brasília: IPEA, agosto 2015 (Texto para discussão, nº 2115).

Ministério das Cidades. Disponível em: <www.cidades.gov.br> Acesso em: 10/10/2015.

MÜLLER, G. *Complexo agroindustrial e modernização agrária*. São Paulo: Hucitec, 1989.

OLIVEIRA, F. “À sombra do Manifesto Comunista: globalização e reforma do Estado na América Latina” In: SADER, E. & GENTILLI, P. (Orgs). *Pós-neoliberalismo II: que Estado para que democracia*. Petrópolis (RJ): Vozes, 1999, p.68/78.

OLIVEIRA, J. R. (Coord.) & CARVALHO, A. P. *A Revolta do Buzu - Salvador (BA): Manifestações dos estudantes secundaristas contra o aumento da tarifa de ônibus*. Instituto Pólis, 2007.

OLIVEIRA, V. A. *A infraestrutura de transportes como política governamental para o desenvolvimento regional e a integração sul-americana: Uma análise sobre as rotas bioceânicas em Mato Grosso do Sul*. Dourados: UFGD/FCH, Dissertação (Mestrado em Geografia), 2010.

PERROUX, F. *A Economia do século XX*. Porto: Herder, 1967.

Prefeitura de Dourados. Disponível em: <www.dourados.ms.gov.br>. Acessado em: 22.06.2016

POCHMANN, M. “Políticas públicas e situação social na primeira década do século XXI” In: SADER, E. (org). *10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma*. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil 2013, p.145-156.

POULANTZAS, N. *Estado, poder e socialismo*. São Paulo: Graal, 2000.

RODRIGUES, A. M. “A política urbana no governo Lula (2003-2010): permanências e mudanças” In: *Revista Continentes (UFRJ)*, ano 1, n. 1, p.38-55, 2012.

RODRIGUES, M. O. *Avaliação do transporte coletivo urbano na cidade de São Carlos*. São Carlos: USP, Dissertação (Engenharia de Transportes), 2006.

RUBIM, B. & LEITÃO, S. “O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades” In: *Estudos Avançados*. São Paulo: USP, 27 (79), 2013, p.55-66.

SADER, E. “Brasil, de Getúlio a Lula” In: SADER, E. & GARCIA, M. A. (orgs). *Brasil, entre o passado e o futuro*. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo/Boitempo, 2010.

SADER, E. *Estado e Política em Marx*. São Paulo: Cortez, 1998.

SAMPAIO, B. R.; LIMA NETO, O. & YONI SAMPAIO. “Eficiência na gestão do transporte público: lições para o planejamento institucional” In: *Revista Planejamento e Políticas Públicas*, nº 29, jul./dez. 2006.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. 5ed. Edusp. São Paulo, 2009

SANTOS, B. J. *A qualidade no serviço de transporte público urbano*. Rio de Janeiro IPEA, 2000. (Texto para discussão, PP).

São Paulo Transporte – SPTRANS, Museu. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/museu/>> Acesso em: 22/10/2014.

São Paulo Transporte – SPTRANS, Museu Cronologia do Transporte. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/museu/Cronologia_Transporte.pdf> Acesso em: 24/09/2015.

SILVA, J.C.L. A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias ao invés das ferrovias In: <<http://www.anonymousbrasil.com/brasil/estrategia-brasileira-de-privilegiar-rodovias-ao-inves-das-ferrovias/>>. Acessado em: 20/05/2015.

SILVA, M. C. T. *Os novos rumos da política habitacional e o processo de urbanização de Dourados*. São Paulo: USP/FFLCH, Tese (Doutorado em Geografia), 2000.

SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P. & MOURÃO, P. F. C. (Orgs) *Questões nacionais e regionais do território brasileiro*. São Paulo : Expressão Popular/Unesp, 2009.

SILVEIRA, M. R. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano In: *SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas*. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SOUZA, A. O. *Distrito Industrial de Dourados: intenções, resultados e perspectivas*. Presidente Prudente: UNESP/FCT, Dissertação (Mestrado em Geografia), 1995.

SOUZA, A. O. *A estratégia de implantação de distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul*. São Paulo : USP/FFLCH, Tese (Doutorado em Geografia), 2003.

SOUZA, A. O.; VIEIRA, A.B.; & ABREU, S. “Política e desenvolvimento espacial urbano: - análise do processo de implantação do Programa Nacional Cidades de Porte Médio em Mato Grosso do Sul” In: *FORMAÇÃO*. Presidente Prudente: FCT, v.2, p.43-58, 2015.

SOUZA, M.L. “Desenvolvimento urbano: a problemática renovação de um “Conceito-problema” In: *Revista Território*. Ano III, nº 5, jul./dez.1998, p.5-29.

SOUZA, F. & PASQUALETO, A. “Tópicos de mobilidade urbana” In: *Tópicos*. Goiânia, v.40, nº3, p.311-320, jun/ago. 2013.

SUZIGAN, W. & VILLELA, A. V. “Historical experience of industrial policy in Brazil” In: _____. *Industrial policy in Brazil*. Campinas : EdUnicamp, 1997, p. 31-48.

STEINBERG, M. “A quem interessa uma política urbana hoje?” Brasília: UnB, 2001.
In:
<http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=5364&Itemid=361>. Acessado em: 27/05/2015.

VASCONCELOS, E. A. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL. Escritório no Brasil/
IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL/IPEA, 34).

_____. “Transporte urbano no Brasil” *Le Monde Diplomatique* Brasil, 2012.
Disponível em: <www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1181>. Acessado em: 27/06/2015.

Viação Dourados – Transporte Público em Dourados – MS. Disponível em: <www.viacaodourados.com.br>. Acessado em: 22.06.2016.

8 – ANEXOS

LEIS

LEI Nº 3.478, DE 15 DE SETEMBRO DE 2011.

"Cria a Agência Municipal de Transportes e Trânsito de Dourados e dá outras providências".

O Prefeito Municipal de Dourados, Estado do Mato Grosso do Sul, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte lei:

Art. 1º. Fica criada a Agência Municipal de Transportes e Trânsito de Dourados - AGETRAN, como entidade autárquica da administração indireta do Poder Executivo Municipal, dotada de personalidade jurídica de direito público interno, com autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

Art. 2º. A Agência Municipal de Transportes e Trânsito de Dourados - AGETRAN ficará vinculada à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e responderá pelo planejamento, organização, controle e promoção do desenvolvimento da circulação urbana, da qualidade do trânsito e dos transportes e, no exercício das suas competências, cumprirá os seguintes objetivos:

I - assegurar à população o direito ao desenvolvimento da circulação urbana, em padrões de qualidade e segurança, garantindo acessibilidade, integração e equilíbrio no movimento de veículos, pedestres e animais, no meio urbano;

II - promover a educação e a fiscalização do trânsito para melhorar a segurança e prevenir acidentes nos espaços públicos;

III - dotar o sistema de trânsito de instrumentos e equipamentos gerenciais eficazes na promoção da segurança e facilidade na circulação, paradas e estacionamentos de veículos nas vias e logradouros públicos da cidade;

IV - gerenciar, controlar e regular o sistema de transporte público coletivo municipal rodoviário urbano com garantia de segurança, economicidade e qualidade de vida à população;

V - planejar, organizar e controlar o sistema multimodal de transportes e gerenciar as unidades de serviços de transportes rodoviário, aeroviário e, quando implantado, o sistema ferroviário, no Município;

VI - gerenciar controlar e regular os serviços de transportes especiais de taxis e moto-taxis, os demais transportes remunerados de passageiros e carga, compreendendo a concessão dos serviços, habilitação, tarifa e segurança dos veículos no interesse público;

VII - normatizar o uso dos espaços públicos das vias e espaços de livre circulação urbana, garantindo o direito de ir e vir da população, em padrões de qualidade e funcionamento dos sistemas viário, do trânsito e do transporte no meio urbano;

VIII - fiscalizar o cumprimento da legislação de trânsito, de transportes e do uso das vias públicas, aplicando as penalidades legais aos infratores;

Parágrafo único - Além das finalidades previstas neste artigo, a AGETRAN é o órgão do Poder Executivo Municipal de trânsito e rodoviário, do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito municipal, competindo-lhe:

I - gerenciar equipamentos de regulação e monitoramento do trânsito;

II - planejar, organizar e gerenciar a estruturação e a regulamentação do sistema de trânsito e do transporte urbano, da circulação de veículos de passeio, caminhões, motocicletas, ciclistas, pedestres e de veículos de propulsão animal, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança no trânsito;

III - executar diretamente ou mediante concessão os serviços de transportes coletivos, nos termos da Lei 3.449 de 27 de maio de 2011, exercendo a supervisão, estudos e definição de itinerários, horários, vistorias de veículos do serviço, fixação de preços e tarifas de serviços;

IV - regular e fiscalizar a prestação do serviço de transporte coletivo urbano, no que diz respeito ao cumprimento das condições exigidas em lei e contrato;

V - cadastrar e registrar os concessionários de serviços de transporte coletivo, registrando as empresas, proprietários, motoristas e veículos utilizados no serviço e suas responsabilidades;

VI - organizar a circulação controlada de caminhões, por capacidade de carga, no perímetro urbano, em horários especiais, de acordo com os objetivos do transporte;

VII - fiscalizar o sistema de trânsito urbano, em conformidade com a legislação e com as entidades estaduais e federais de controle e fiscalização dos serviços de trânsito;

VIII - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

IX - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

X - implantar, manter e operar, direta ou indiretamente os dispositivos e os equipamentos de controle e monitoramento viário, do transporte urbano, lombadas eletrônicas, estacionamento rotativo pago nas vias públicas, estacionamentos públicos;

XI - pesquisar e coletar dados estatísticos sobre o funcionamento e os acidentes de trânsito, elaborando estudos de suas causas a serem usados nas ações de educação de trânsito;

XII - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

XIII - executar a fiscalização de trânsito, autuar aplicar as penalidades de advertência por escrito, autuar e multar por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas aplicadas;

XIV - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas às infrações por excesso de peso, dimensão e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas;

XV - fiscalizar o cumprimento da norma contida no Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

XVI - regulamentar a cobrança e arrecadação de valores ao erário público provenientes de estada e remoção de veículos e objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas, inclusive com interdição de vias e coletores tipo caçambas;

XVII - credenciar, os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XVIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas unificação do licenciamento, a simplificação e a celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIX - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de Trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XXI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XXII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XXIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XXIV - integrar-se e articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XXV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, apoiando o órgão ambiental local, na educação e penalização dos infratores;

XXVI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

XXVII - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, vertical e horizontal, do trânsito na cidade, destacando os fluxos seletivos de caminhões, veículos de passeio, motocicletas, bicicletas e carroças;

XXVIII - realizar estatístico que tangente a todas as peculiaridades dos sistemas de tráfego;

XXIX - executar projetos de melhorias do sistema do trânsito, de forma integrada com as prioridades e modificações na circulação viária e na estrutura física da Cidade;

XXX - nomear os agentes de trânsito para fiscalizar o sistema de trânsito urbano, em conformidade com a legislação;

XXXI - implantar e administrar terminais;

XXXII - estabelecer política tarifária.

Art. 3º. Constituem receitas da AGETRAN:

I - os recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito;

II - taxas, emolumentos e multas arrecadadas com a administração dos serviços de transporte público e outras provenientes do sistema viário;

III - os valores arrecadados de publicidade em veículos, abrigos de terminais e pontos de embarque e desembarque dos serviços de transporte público de passageiros;

IV - as transferências de dotações orçamentárias que forem consignadas no orçamento do Município;

V - os recursos de convênios, ajustes ou acordos celebrados com órgãos públicos ou particulares;

VI - as rendas de bens patrimoniais ou o produto de suas alienações;

VII - os rendimentos de aplicações financeiras;

VIII - os recursos de operações de crédito decorrentes de empréstimos ou financiamentos nacionais ou internacionais;

IX - receitas de cobrança pela outorga de concessões e ou permissões relacionadas com o sistema de trânsito e viário do município;

X - transferências a qualquer título do Tesouro da União, do Estado e do Município;

XI - contribuições, doações ou legados de pessoas, físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou internacionais;

XII - os valores arrecadados a título de aluguel de guichês, box, taxa de utilização (ou embarque), de estacionamento, de vistoria, de emissão de documentos, entre outras receitas;

XIII - tarifas operacionais incluídas as aeroportuárias, de comunicação e auxílios à navegação aérea e de outras naturezas;

XIV - a receita proveniente da cobrança de preços específicos aos utilizadores de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços do aeroporto, de órgão de apoio à navegação aérea diretamente administrados pela AGETRAN;

§ 1º. As receitas previstas no inciso I deste art. 3º serão depositadas em conta específica e serão movimentadas pelo Diretor Presidente da Agência Municipal de Transportes e Trânsito para atender o disposto nos parágrafos seguintes.

§ 2º. A receita arrecadada com a cobrança das multas de Trânsito será aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de Trânsito.

§ 3º. O percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de Trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança e educação de Trânsito, na forma do artigo 320, do Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 4º. A administração da Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados - AGETRAN será da Diretoria Executiva, instância de direção superior composta pelos seguintes membros:

I - Diretor Presidente;

LEIS

- II - Diretor do Departamento de Planejamento e Controle Interno;
- III - Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro;
- IV - Diretor do Departamento de Transportes e Trânsito;
- V - Diretor do Departamento do Terminal Rodoviário;
- VI - Diretor do Departamento do Aeroporto.

Art. 5º. As competências da Diretoria Executiva serão definidas em Regimento Interno, observando as seguintes obrigações:

I - O planejamento e organização institucional para atender o que estabelece esta Lei;

II - O planejamento e gerenciamento administrativo e financeiro das atividades da AGETRAN;

III - A gestão do sistema multimodal de transportes de Dourados,

IV - A execução de contratos, convênios e outros termos de cooperação firmados com entidades públicas ou privadas;

V - A gestão do pessoal, da capacitação, treinamento dos servidores da agência.

Art. 6º. A Agência Municipal de Transporte e Trânsito - AGETRAN terá quadro próprio de pessoal efetivo, de regime estatutário, admitido mediante concurso público de provas e títulos e quadro de cargos com Provisão em Comissão, na forma da lei.

§ 1º. Os servidores efetivos, integrantes do quadro de pessoal da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - Departamento de Serviços Públicos de Transporte, serão redistribuídos para a AGETRAN, na forma da legislação vigente.

§ 2º. Os cargos com Provisão em Comissão serão de livre nomeação do Prefeito Municipal.

Art. 7º. Fica instituído o Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN, vinculado à AGETRAN, como instrumento de captação de recursos financeiros e das receitas previstas no art. 3º, à exceção das previstas nos incisos I, com o objetivo de proporcionar meios para o funcionamento da agência e aplicação na implementação das ações, finalidades e objetivos previstas nesta lei.

Parágrafo único - As receitas do Fundo serão depositadas obrigatoriamente em conta especial, em agência bancária oficial.

Art. 8º. O Fundo será gerido por um Conselho Gestor, órgão colegiado consultivo, deliberativo e fiscalizador dos recursos da AGETRAN.

Art. 9º. O Conselho Gestor Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN será constituído por cinco membros titulares, com os seus respectivos suplentes, a saber:

I - Diretor Presidente da Agência Municipal de Transporte e Trânsito;

II - Um representante da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos;

III - Um representante da Secretaria Municipal de Finanças e Receita;

IV - vetado;

V - Um representante da Procuradoria Geral do Município.

VI - Um Vereador indicado pela Câmara Municipal de Dourados - MS;

VII - vetado

§ 1º. A presidência do Fundo será exercida pelo Secretário Municipal de Serviços Urbanos.

§ 2º. Os Conselheiros titulares e suplentes, indicados pelos respectivos titulares dos Órgãos e Entidades, serão nomeados pelo Prefeito Municipal.

§ 3º. O mandato dos representantes será de 2 anos, permitida uma recondução.

§ 4º. O mandato dos membros do conselho será exercido gratuitamente, ficando expressamente vedada a concessão de qualquer tipo de remuneração pelo exercício do cargo, exceto as despesas de deslocamento a serviço do conselho.

Artigo 10. Ao Conselho Gestor Fundo compete:

I - Planejar a aplicação anual dos recursos do fundo para dar cumprimento dos

objetivos, finalidades e diretrizes estabelecidas nesta lei.

II - Acompanhar e fiscalizar a aplicação dos recursos do fundo, solicitando, se necessário, o auxílio do órgão de finanças do Executivo.

III - Gerir o Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN

IV - Suspender o desembolso de recurso caso sejam constatadas irregularidades na aplicação;

V - Aprovar trimestralmente as demonstrações de receitas e despesas do Fundo.

VI - A gestão patrimonial, de bens, valores e títulos, da AGETRAN.

VII - Elaborar seu regimento interno.

Art. 11. O saldo dos recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito - FMTT criado pela Lei 2.170 de 29 de dezembro de 1997, serão transferidos ao Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN.

Art. 12. O Poder Executivo designará comissão especial para que no prazo de até 90 (noventa) dias, após a publicação desta Lei, proponha a implantação da instância regulatória na gestão do transporte e trânsito do Município.

Parágrafo único - A comissão fixará a forma de interação da instância de regulação com a AGETRAN e os usuários.

Art. 13. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a proceder as alterações necessárias no orçamento 2011, para atender as disposições desta lei.

Art. 14. Os bens patrimoniais do Município em utilização pelo departamento de serviços público de transporte, na Secretaria Municipal de Serviços Urbanos ficam incorporados ao patrimônio da AGETRAN.

Parágrafo único - O Poder Executivo designará comissão para realizar o levantamento dos bens patrimoniais reteridos no caput e providenciar as formalidades relativas à transferência de seus domínios.

Art. 15. Fica autorizada a AGETRAN a firmar convênios com a Secretaria Estadual de Segurança Pública para fiscalização do trânsito do município, bem como com os demais entes públicos para fins de cumprimento das disposições desta lei.

Art. 16. Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Código Disciplinar do Sistema de Transporte e Trânsito de Dourados.

Art. 17. A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari - Dourados criada pela Lei nº 2.206, de 24 de setembro de 1998 e alterada pela Lei 2.721 de 23 de dezembro de 2004, funcionará junto à AGETRAN.

Art. 18. Até a efetiva implantação da Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados - AGETRAN, criada por esta lei, suas atribuições permanecerão sendo exercidas e executadas pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei 2.170 de 29 de dezembro de 1997, Lei 2.015 de 24 de outubro de 1995.

Dourados, 15 de setembro de 2011.

Murilo Zauith
Prefeito

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

DECRETOS**DECRETO Nº 337, DE 24 DE AGOSTO DE 2011.**

"Concede incentivo fiscal pelo Programa de Incentivos para o Desenvolvimento Sócio-Econômico - PID, criado pela Lei nº 2.478 de 26 de fevereiro de 2002 a empresa Enzo Caminhões Ltda e dá outras providências."

O PREFEITO MUNICIPAL DE DOURADOS, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do art. 66, da Lei Orgânica do Município

Considerando o art. 3º da Lei nº 2.478, de 26 de fevereiro de 2002 c/c artigo 8º do Decreto nº 786, de 23 de abril de 2002 que regulamenta a lei;

Considerando que o Conselho Municipal de Desenvolvimento - CMD reuniu-se em 10/08/2011, ATA nº 007/2011, publicada no Diário Oficial do Município de Dourados de 18/08/2011, nº 3.066, aprovou a concessão de incentivos fiscais conforme Processo Administrativo nº 22.365/2011

DECRETA:

Art. 1º. Nos termos da Lei nº 2.478, de 26 de fevereiro de 2002 c/c artigo 3º do Decreto nº 786, de 23 de abril de 2002, fica concedida à empresa Enzo Caminhões Ltda, CNPJ nº 09.137.236/0001-49, conforme Processo Administrativo nº 22.365/2011 o seguinte incentivo fiscal:

I - isenção do ISSQN sobre a obra indicada no processo administrativo nº 22.365/2011, extensivo a terceiro;

II - isenção de IPTU por até 5 (cinco) exercícios.

Art. 2º. Fica a empresa beneficiária obrigada à apresentação da documentação anual indicada na Lei nº 2.478/2002, assim como no Decreto nº 786, de 23 de abril de 2002, e suas alterações, para concessão anual do benefício.

Art. 3º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Dourados, 24 de agosto de 2011.

Murilo Zauith
Prefeito Municipal

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

Neire Aparecida Colman de Oliveira
Secretária Municipal de Agricultura, Indústria e Comércio.

EXTRATOS

Valor Total: R\$ 176.550,00 (cento e setenta e seis mil quinhentos e cinquenta reais).

TIPOGRAFIA PROGRESSO LTDA - EPP.

Valor Total: R\$ 256.306,00 (duzentos e cinquenta e seis mil trezentos e seis reais).

GRÁFICA E ETIQUETAS AKATSUKA LTDA.

Valor Total: R\$ 13.529,00 (treze mil quinhentos e vinte e nove reais).

CRESTANI & CIA LTDA - ME.

Valor Total: R\$ 233.290,60 (duzentos e trinta e três mil duzentos e noventa reais e sessenta centavos).

SERIE MAINDÚSTRIA GRÁFICA E EDITORA LTDA - EPP.

Valor Total: R\$ 185.032,18 (cento e oitenta e cinco mil trinta e dois reais e dezoito centavos).

GRÁFICA CRISTAL LTDA - ME.

Valor Total: R\$ 181.613,30 (cento e oitenta e um mil seiscentos e treze reais e trinta centavos).

PROCESSO: Pregão Presencial nº 175/2012.

OBJETO: Prestação de serviços gráficos e/ou serigrafia, objetivando atender as necessidades de Secretarias desta Municipalidade.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

Lei n.º 8.666/93 e Alterações Posteriores.

DOTAÇÃO ORÇAMENTARIA:

As despesas decorrentes da contratação dos objetos da presente Ata de Registro de Preços correrão a cargo dos Órgãos ou Entidades Usuários da Ata, cujos Programas de Trabalho e Elementos de Despesas constarão nas respectivas notas de empenho, contrato ou documento equivalente.

PRAZO: 12 (doze) meses, contados da data de publicação de seu extrato na Imprensa Oficial.

DATA DE ASSINATURA: 14 de Março de 2013.

Secretaria Municipal de Administração.

EXTRATO DO CONTRATO Nº 038/2013/DL/PMD

PARTES:

Município de Dourados

Esdon Marchipiro Arquitetura, Urbanismo e Engenharia S/S - ME.

PROCESSO: Concorrência nº 008/2012.

OBJETO: Contratação de empresa especializada para execução de serviços de assessoria, consultoria e planejamento na área de mobilidade urbana, com elaboração de estudo técnico visando à reestruturação do sistema de transporte coletivo Municipal e Distrital da cidade de Dourados/MS.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

Lei n.º 8.666/93 e Alterações Posteriores.

DOTAÇÃO ORÇAMENTARIA:

14.00. – Secretaria Municipal Serviços Urbanos

14.01. – Secretaria Municipal Serviços Urbanos

15.452.200. - Programa de Aperfeiçoamento dos Serviços Urbanos Ofertados

2027. – Coordenação das Atividades da Secretaria

33.90.35.00 – Serviços de Consultoria

33.90.35.03. – Outros serviços de consultoria

VIGÊNCIA CONTRATUAL: 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da data de assinatura do Contrato.

VALOR DO CONTRATO: R\$ 246.600,00 (Duzentos e quarenta e seis mil e seiscentos reais).

DATA DE ASSINATURA: 22 de Março de 2013.

Secretaria Municipal de Administração.

Trabalhador

10.305.17. – Sistema de Vigilância em Saúde

2103 – Manutenção do Serviço de Atendimento Especializado/Centro de Testagem e Aconselhamento SAE/CTA

33.90.30.00. – Material de Consumo

33.90.30.05. – Material Farmacológico

33.90.30.24. – Material Hospitalar

33.90.32.00 – Material de Distribuição Gratuita

33.90.32.02 – Medicamentos

33.90.32.10 – Produtos ou Materiais de Prescrição Médica

VIGÊNCIA CONTRATUAL: 12 (doze) meses, contados a partir da data de assinatura do contrato.

VALOR DO CONTRATO: R\$ 125.198,00 (cento e vinte e cinco mil cento e noventa e oito reais).

DATA DE ASSINATURA: 19 de Março de 2013.

Secretaria Municipal de Administração.

EXTRATO DO CONTRATO Nº 041/2013/DL/PMD

PARTES:

Município de Dourados

Centermedi Comércio de Produtos Hospitalares Ltda.

PROCESSO: Pregão Presencial nº 090/2012.

OBJETO: Aquisição de medicamentos de distribuição gratuita, material farmacológico e material hospitalar.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

Lei n.º 8.666/93 e Alterações Posteriores.

DOTAÇÃO ORÇAMENTARIA:

12.00 – Secretaria Municipal de Saúde

12.02. – Fundo Municipal de Saúde

10.303.16 – Assistência Farmacêutica

2.097 – Manutenção da Assistência Farmacêutica

2096 – Manutenção da Assistência Farmacêutica Básica – Pactuados CIB

10.302.15 – Atenção Especializada

2095. – Manutenção do Sistema Hospitalar e Ambulatorial

10.331.15 – Atenção Especializada

2105 – Implementação das Atividades do Centro de Referência em Saúde do Trabalhador

10.305.17. – Sistema de Vigilância em Saúde

2103 – Manutenção do Serviço de Atendimento Especializado/Centro de Testagem e Aconselhamento SAE/CTA

33.90.30.00. – Material de Consumo

33.90.30.05. – Material Farmacológico

33.90.30.24. – Material Hospitalar

33.90.32.00 – Material de Distribuição Gratuita

33.90.32.02 – Medicamentos

33.90.32.10 – Produtos ou Materiais de Prescrição Médica

VIGÊNCIA CONTRATUAL: 12 (doze) meses, contados a partir da data de assinatura do contrato.

VALOR DO CONTRATO: R\$ 40.281,50 (quarenta mil duzentos e oitenta e um reais e cinquenta centavos).

DATA DE ASSINATURA: 19 de Março de 2013.

Secretaria Municipal de Administração.

EXTRATO DO CONTRATO Nº 082/2013/DL/PMD

DECRETOS

Titular: Marivaldo Zeuli;
Suplente: Rozana Fernandes Alves.

VIII - Representante do Clube dos Diretores Lojistas de Dourados - CDL
Titular: Amarildo Ricci;
Suplente: Otávio Benites Gonçalves.

IX - Representante da Ordem dos Advogados do Brasil - Subseção de Dourados
Titular: Paulo Marcos Ferriol Fossati;
Suplente: Alair Laranhaga Tebar de Noronha.

X - Representante dos Clubes de Serviços:
Titular: Robson Orlei Azambuja;
Suplente: Liberato Itamar Ariola.

Art. 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos a partir de 06 de fevereiro de 2012.

Dourados, 25 de janeiro de 2012.

Murilo Zauith
Prefeito Municipal

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

Neire Aparecida Colman de Oliveira
Secretária Municipal de Agricultura, Indústria e Comércio.

DECRETO Nº 566 DE 30 DE JANEIRO DE 2012.

Estabelece a estrutura básica da Agência Municipal de Transporte e Trânsito - AGE TRAN, e dá outras providências.

O prefeito Municipal de Dourados do Estado de Mato Grosso do Sul, Murilo Zauith, no uso das atribuições que lhe confere o art. 66, inc. 2º da Lei Orgânica do Município

CONSIDERANDO os dispositivos constantes no art. 12, da Lei n. 3.478, de 15 de setembro de 2011,

DECRETA:

**CAPÍTULO I
DA FINALIDADE**

Art. 1º - A Agência Municipal de Trânsito - AGETTRAN-DOURADOS (MS), criada pela Lei nº 3.478, de 15 de setembro de 2011, entidade autárquica vinculada à Secretaria de Serviços Urbanos de Dourados-MS, tem por finalidade:

- a) Promover no âmbito de sua competência maior segurança, fluidez, comodidade e educação para o trânsito, associando a qualidade de vida, da trafegabilidade, com comodidade e economia;
- b) Administrar, técnica e financeiramente as sinalizações viárias, a rodoviar, aeroporto e ferroviária no âmbito do município de Dourados-MS;
- c) Manter e aperfeiçoar a educação para o trânsito, especialmente para fortalecer o conhecimento público das legislações e regras relativas ao trânsito em vias públicas;
- d) Aplicar com rigora legislação de trânsito;
- e) Sujeitar ao interesse coletivo, os requerimentos especiais de interesse coletivo;
- f) planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes e ruídos em lugares especiais.

**CAPÍTULO II
DA COMPETÊNCIA**

Art. 2º - Para atingir suas finalidades, compete a AGETTRAN-DOURADOS (MS):

- I - o planejamento, a coordenação da operação e a fiscalização do sistema viário do município e do trânsito local, bem como dos serviços de transporte público do município, concedidos ou permitidos;
- II - a execução dos serviços de transporte público municipal, por administração direta ou através de terceiros;
- III - cumprir, fazer cumprir e estabelecer formas de cumprimento das legislações e normas de trânsito, aeroportuárias, ferroviárias e rodoviárias no âmbito de suas atribuições, podendo:
 - a) Administrar amplamente: a sinalização, o transporte, a educação no trânsito, as autorizações especiais;
 - b) Contratar por meio de concurso público e gerir os recursos humanos que necessitar para desempenhar as atividades estabelecidas na lei e neste decreto;
 - c) Estabelecer convênios, contratos e parcerias com pessoas físicas ou jurídicas da administração pública direta, indireta ou privada;
 - d) Dar a devida destinação aos recursos sob sua administração, aplicando-os nos fins determinados em lei;
 - e) Buscar os meios necessários ao aperfeiçoamento da qualidade dos serviços prestados ao cidadão quer direta ou indiretamente.
 - f) Criar, manter ou aperfeiçoar os repositórios de estatísticas existentes.
- IV - Cumprir, fazer cumprir e estabelecer formas de cumprimento da legislação aeroportuária no âmbito de suas atribuições, ressalvadas as atribuições exclusivas da

autoridade aeroportuária local competente emanadas de lei federal e nos convênios firmados com o ministério da aeronáutica, e ainda:

a) Coordenar, fiscalizar, autorizar, aplicar e arrecadar valores de embarque, desembarque, carga, pouso, estadia e decolagem, fazer cumprir as legislações e normas aeroportuárias, no âmbito dos aeroportos públicos do município.

b) Estabelecer normas de controle, fiscalização e arrecadação, firmar contratos e convênios no âmbito de sua área territorial a respeito de facilidades, locação, cessão de uso, permissão e ou exploração de qualquer atividade econômica, quer de transporte, locação, alimentação ou prestação de serviço de qualquer natureza, em conjunto com a autoridade aeroportuária local.

V - Cumprir, fazer cumprir e estabelecer formas de cumprimento da legislação ferroviária no âmbito de suas atribuições, e ainda:

a) Coordenar, fiscalizar, autorizar, aplicar e arrecadar valores de embarque, desembarque, carga, chegada e partida, fazer cumprir as legislações e normas gerais e especiais a respeito do terminal de transporte coletivo no âmbito das ferroviárias do município.

b) Estabelecer normas de controle, fiscalização e arrecadação, firmar contratos e convênios no âmbito de sua área territorial a respeito de locação uso ou cessão de uso, permissão e ou exploração de qualquer atividade econômica, quer de transporte, locação, alimentação ou prestação de serviço de qualquer natureza, em conjunto com a autoridade ferroviária local.

VI - Cumprir, fazer cumprir e estabelecer formas de cumprimento das normas de transporte coletivo público municipal, interestadual, nacional e internacional, em razão do trânsito, parada, permanência, embarque e desembarque de passageiros, no perímetro do município, dentro ou fora dos terminais de passageiros, além de:

a) Coordenar, fiscalizar, autorizar, estabelecer, aplicar e arrecadar valores em decorrência da prestação de serviços públicos, fazer cumprir as legislações e normas de trânsito, no âmbito do município.

b) Estabelecer normas de controle, fiscalização e arrecadação, firmar contratos e convênios no âmbito de sua área territorial a respeito de locação uso ou cessão de uso, permissão e ou exploração de qualquer atividade econômica, quer de transporte, locação, alimentação ou prestação de serviço de qualquer natureza nos terminais públicos, em conjunto com a autoridade rodoviária local.

Artigo 3º - Outorga-se a AGETTRAN os poderes concernentes as suas atividades, podendo: fiscalizar, punir, controlar, autorizar, licenciar, permitir, conceder e cassar concessão além de:

I - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais; promover o desenvolvimento da circulação segura de veículos públicos, particulares, de carga e de segurança de ciclistas, pedestres e de tração animal;

II - implantar, manter, substituir, operar: a sinalização, os dispositivos eletrônicos e os equipamentos de controle viário;

III - estabelecer, por meios próprios e/ou em conjunto com os órgãos de polícia, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

IV - no limite de suas atribuições executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito em razão:

- a) do trânsito;
- b) do excesso de peso;
- c) das dimensões e lotação de veículos;
- d) da categoria, da permissão e cassação;
- e) da acomodação de cargas e de passageiros;
- f) da utilização inadequada;
- g) dos crimes no trânsito.

V - administrar e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias públicas; normatizar e fiscalizar a exploração do serviço forterceirizada;

VI - estabelecer normas de controle e arrecadação de valores, mediante taxas, com ou sem interdição de vias, provenientes de:

- a) estada e remoção de veículos e de objetos;
- b) escola de veículos de cargas superdimencionadas;
- c) escola de veículos de cargas perigosas;
- d) coleta e estípio caçambas;
- e) prestação de serviços.

VII - credenciar os serviços de escola, bem como fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escola e transporte de carga indivisível;

VIII - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para circulação desses veículos;

IX - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito e, ainda, as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando o infrator e arrecadando as multas que a aplicar;

X - estabelecer e administrar a polícia tarifária;

XI - promover a integração física, operacional e tarifária dentre as diversas modalidades de transporte;

XII - firmar convênios operacionais com os demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;

XIII - coletar e manter dados estatísticos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

XIV - prestar serviços, mediante remuneração ou não, de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito;

XV - implantar e gerir programas, atividades e intervenções que envolvam a geração de receitas para os sistemas sob sua responsabilidade;

XVI - decidir sobre a conveniência da instalação de atividades concentradoras de tráfego;

XVII - integrar-se a outros órgãos e entidade do Sistema Nacional de Trânsito para cumprimento das normas contidas no CTB e em relação a aplicação dos pontos na CNH dos infratores, e em relação a arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vista à unificação do registro do licenciamento, à

DECRETOS

simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação, no que compete ao município de Dourados (MS);

XXVIII - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XXIX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XX - registrar e licenciá-los na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XXI - mediante requerimento prévio e preenchidos os requisitos legais necessários conceder autorização, para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XXII - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, integrantes do CETRAN-MS;

XXIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado, além de;

a) autorizar ou proibir o tráfego ou permanência nas vias públicas de veículos que excedam o limite de emissão de gases poluentes ou ruídos, mediante requerimento, vedada a autorização ou permissão por prazo indeterminado;

b) cassar autorização em razão dos resultados da fiscalização que trata este inciso.

XXIV - apoiar administrativamente e financeiramente as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI's, além de:

a) receber e dar respostas aos ofícios encaminhados pelas respectivas JARI's;

b) encaminhar, por meio de ofício, à secretaria da presidência os documentos de interesse das JARI's;

c) responder financeiramente pelas despesas de operação e funcionamento das JARI's.

XXV - autorizar a implantação, criação, substituição ou desativação de terminais: rodoviários, de transbordo, coletivos e individuais públicos e particulares;

XXVI - determinar, nos termos da lei, a localização e a implantação de equipamentos de controle viário, quer eletrônico ou mecânico, e autorizar a operação no âmbito do perímetro urbano dos distritos do município.

Parágrafo único: São considerados terminais públicos para efeito deste decreto:

- a) terminais de embarque e desembarque em transporte coletivo urbano;
- b) pontos de permanência de taxi e moto-taxi;
- c) pontos de embarque e desembarque de cargas;
- d) rodoviária;
- e) aeroporto;
- f) ferroviária.

CAPÍTULO III DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Art. 4º - Para o cumprimento de suas finalidades e o desempenho de suas competências, a AGETRAN-DOURADOS, terá a seguinte estrutura organizacional:

- **PRESIDÊNCIA**
- Chefe de gabinete
- Serviço de atendimento ao usuário (SAC); ouvidoria
- Procuradoria; sindicância
- **ÓRGÃOS COLEGIADOS:**
- Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI's;
- Conselho Gestor do Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN
- Comissão disciplinar dos moto-taxistas;
- Comissão disciplinar dos taxistas;
- **ÓRGÃOS DE DIREÇÃO OPERACIONAL:**
- DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE
- Gerência de Engenharia de Trânsito;
- Divisão de Serviços Semaforicos; sinalização horizontal e vertical
- Gerência de Trânsito;
- Divisão de operações e fiscalização;
- Divisão de educação para o trânsito;
- Divisão de estacionamento regulamentado
- Gerência de Transportes;
- Divisão de vistoria e autorizações de trânsito de veículos;
- Divisão de autorização de trânsito;
- Divisão de transportes público;
- Divisão de usuários e veículos especiais.
- DEPARTAMENTO AEROPORTO
- Gerência de equipe de operacionalização;
- Segurança; supervisão; apaes e vigilância
- DEPARTAMENTO RODOVIÁRIA
- Gerência de apoio técnico;
- Assessoria;
- Gerência de fiscalização e segurança;
- DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO E CONTROLE INTERNO
- Gerência de Projetos;
- Viários, Aéreos, Ferroviários e Mobilidade Urbana;
- Gerência de Tecnologia da Informação;
- Gerência de Estatística;
- Bens, Frota, Materiais, Custos e Tarifas;
- DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO CONTÁBIL E FINANCEIRA:
- Gerência de multa e infrações;
- Registro, controle e arrecadação de multas;

- Gerência administrativa;
- Protocolo e controle de processos administrativos;
- Administração predial e Serviços Gerais;
- Recursos Humanos;
- Gerência de Contabilidade, Orçamento e Finanças;
- Contabilidade, Orçamento, Finanças, Compras e Licitação.

Art. 5º - Os Órgãos Colegiados da AGETRAN bem como as Diretorias de terminal rodoviário e aeroviário, terão suas competências, composição e funcionamento estabelecidos em regimento próprio, aprovado através de Decreto.

Art. 6º - Os Órgãos de Assessoramento e de Atuação Instrumental desempenharão as atividades-meio necessárias ao funcionamento da Agência, fornecendo apoio técnico, jurídico e logístico para que as unidades cumpram suas finalidades.

Art. 7º - Os Órgãos de Atuação Programática terão competências voltadas para o planejamento, acompanhamento, controle, execução e fiscalização do sistema viário do Município e o do trânsito local, bem como dos serviços de transporte público municipal, concedidos, permitidos ou autorizados.

CAPÍTULO IV DOS DIRIGENTES

Art. 8º - A Administração da Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados (MS) (AGETRAN-DOURADOS) será exercida por um Diretor Presidente, nomeado pelo Executivo.

§ 1º. Compete à autoridade máxima de trânsito, outorgar total ou parcialmente, os poderes concernentes às funções a serem exercidas pelos agentes de trânsito para a execução do que trata este decreto.

§ 2º. Poderão ser nomeados como agentes de trânsito no âmbito do município: guardas municipais de Dourados, policiais militares, monitores de fiscalização do estacionamento rotativo, fiscais do transporte coletivo público e civis.

§ 3º. As outorgas de poderes aos agentes de trânsito são de caráter personalíssimo, podendo ser revogadas quando houver substituição definitiva da autoridade máxima de trânsito.

CAPÍTULO V DAS SUBSTITUIÇÕES

Art. 9º - Serão substituídos em suas ausências ou impedimentos:

I - o Diretor-Presidente, por um dos Diretores de Departamento por ele indicado e na falta da indicação assume o diretor de departamento com mais tempo de serviço no cargo;

II - os Diretores de Departamento, por um Diretor de Departamento por eles indicados, e não havendo indicação a substituição será indicada pelo Diretor Presidente;

CAPÍTULO VI DOS RECURSOS FINANCEIROS E SUA GESTÃO

Art. 10 - Nos termos do artigo 5º. inc. II, da Lei 3.478/11, a diretoria de departamento de administração e finanças responderá pela gestão dos recursos próprios.

§ 1º. As receitas previstas no inciso I do art. 3º da Lei 3.478/11 serão depositadas em conta específica e serão movimentadas pelo Diretor Presidente da Agência Municipal de Transporte e Trânsito.

§ 2º. A receita que trata o parágrafo anterior, proveniente da cobrança das multas de trânsito será aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§ 3º. O percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança e educação de Trânsito, na forma do artigo 320, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 11 - O Fundo Municipal de Transporte e Trânsito, instrumento de captação de recursos financeiros, será composto por:

I - taxas, emolumentos e multas arrecadadas com a administração dos serviços de transporte público e outras provenientes do sistema viário;

II - os valores arrecadados de publicidade em veículos, abrigos de terminais e pontos de embarque e desembarque dos serviços de transporte público de passageiros;

III - as transferências de dotações orçamentárias que forem consignadas no orçamento do Município;

IV - os recursos de convênios, ajustes ou acordos celebrados com órgãos públicos ou particulares;

V - as rendas de bens patrimoniais ou produto de suas alienações;

VI - os rendimentos de aplicações financeiras;

VII - os recursos de operações de crédito decorrentes de empréstimos ou financiamentos nacionais ou internacionais;

VIII - receitas de cobrança pela outorga de concessões e ou permissões relacionadas com os sistemas de trânsito viário do município;

IX - transferências a qualquer título do Tesouro da União, do Estado e do Município;

X - contribuições, doações ou legados de pessoas, físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, nacionais ou internacionais;

XI - os valores arrecadados a título de aluguel de guichês, box, taxa de utilização (ou embarque), de estacionamento, de vistoria, de emissão de documentos, entre outras receitas;

DECRETOS

XII - tarifas operacionais incluídas as aeroportuárias, de comunicação e auxílios à navegação aérea e de outras naturezas;

XIII - a receita proveniente da cobrança de preços específicos aos utilizadores de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços do aeroporto, de órgão de apoio à navegação aérea diretamente administrados pela AGETRAN;

§ 1º As receitas do Fundo serão depositadas obrigatoriamente em conta especial, em agência bancária oficial.

Art. 12 - O Fundo será gerido por um Conselho Gestor, órgão colegiado consultivo, deliberativo e fiscalizador dos recursos da AGETRAN.

Art. 13 - O Conselho Gestor Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN será constituído por cinco membros titulares, com os seus respectivos suplentes, a saber:

- I - Diretor Presidente da Agência Municipal de Transporte e Trânsito;
- II - Um representante da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos;
- III - Um representante da Secretaria Municipal de Finanças e Receita;
- IV - Um representante da Procuradoria Geral do Município;
- V - Um Vereador indicado pela Câmara Municipal de Dourados - MS;

§ 1º. A presidência do Fundo será exercida pelo Secretário Municipal de Serviços Urbanos.

§ 2º. Os Conselheiros titulares e suplentes, indicados pelos respectivos titulares dos Órgãos e Entidades, serão nomeados pelo Prefeito Municipal.

§ 3º. O mandato dos representantes será de 2 anos, permitida uma recondução.

§ 4º. O mandato dos membros do conselho será exercido gratuitamente, ficando expressamente vedada a concessão de qualquer tipo de remuneração pelo exercício do cargo, exceto as despesas de deslocamento a serviço do conselho.

Artigo 14 - O conselho do fundo gestor se reunirá ao menos uma vez por mês em data, horário e local previamente estabelecidos pelo presidente e a requerimento de qualquer dos membros em sessão extraordinária.

§ 1º. O presidente do conselho gestor designará um secretário de apoio a quem competirá secretariar as sessões, além de:

- I - identificar os membros do conselho ou os respectivos suplentes das reuniões;
- II - preparar os processos, relatórios e quaisquer documentos para as reuniões do conselho;
- III - lavrar as atas das reuniões e subscrever os atos e termos dos processos.

§ 2º. As sessões do conselho somente serão instaladas pelo Secretário de Serviços Urbanos e se houver o mínimo de quatro membros.

§ 3º. As sessões obrigatoriamente terão as seguintes ordens de trabalho:

- I - verificação do quorum mínimo necessário;
- II - leitura, discussão e votação da ata anterior;
- III - apresentação, discussão e votação dos pareceres dos assuntos em discussão propostos na sessão anterior.

IV - distribuir os processos, por ordem cronológica aos membros, para relato e voto, e colher dos membros e interessados os assuntos para a sessão posterior;

V - declaração encerramento.

Artigo 15 - Ao Conselho Gestor Fundo compete:

I - Planejar a aplicação anual dos recursos do fundo para dar cumprimento dos objetivos, finalidades e diretrizes estabelecidas na lei municipal 3.478/11.

II - Acompanhar e fiscalizar a aplicação dos recursos do fundo, solicitando, se necessário, o auxílio do órgão de finanças do Executivo.

III - Gerir o Fundo de Transporte e Trânsito de Dourados - FUNTRAN

IV - Suspender o desembolso de recurso caso sejam constatadas irregularidades na aplicação;

V - Aprovar trimestralmente as demonstrações de receitas e despesas do Fundo.

VI - A gestão patrimonial, de bens, valores e títulos, da AGETRAN.

VII - Elaborar seu regimento interno.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 16 - Os cheques, endossos, balanços, balancetes e outros documentos financeiros da AGETRAN serão assinados pelo Diretor Presidente sempre em conjunto com o Diretor do Departamento de Administração e Finanças.

Art. 17 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Dourados, 30 de janeiro de 2012.

Murilo Zauith
Prefeito

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

DECRETO Nº 572 DE 03 DE FEVEREIRO DE 2012

"Declara de Utilidade Pública para fins de desapropriação, a área de propriedade de Nilce da Silva Alves."

O PREFEITO MUNICIPAL DE DOURADOS, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II do artigo 66 da Lei Orgânica do Município,

CONSIDERANDO o disposto no inciso III, alínea "b", do art. 164 da Lei Orgânica

do Município de Dourados, combinados com a linha "I" do art. 5º do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

DECRETA:

Art. 1º - Fica declarado de Utilidade Pública, para fins de desapropriação, judicial ou extrajudicial, destinado à abertura de via, parte da área de propriedade de Nilce da Silva Alves, objeto da Matrícula: 91.861, do Cartório de Registro Geral de Imóveis (CRGI) de Dourados-MS, conforme memorial descritivo e limites e confrontações:

SITUAÇÃO DESMEMBRADA PARA ABERTURA DE VIA

Um imóvel denominado pelo REMANESCENTE DO QUINHÃO 01 - FAZENDA COQUEIRO, (Matrícula: 91.861), nesta cidade de formato irregular, com área de 47.946,174 m², com a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO

Foi tomado como ponto de partida o MP 1, cravado na divisa com corredor de servidão e com terras de Atermio Camargo, deste marco segue no rumo de 00° 52' 23" NW com distância de 608,31 metros confrontando com terra de Atermio Camargo até encontrar o M2; deste marco segue no rumo de 68° 57' 12" NE com distância de 588,33 metros confrontando com parte da mesma área até encontrar o M3; deste marco segue no rumo de 86° 11' 32" SE com distância de 732,31 metros confrontando ainda com a mesma área, até encontrar o M4 cravado na margem direita do córrego Engano; deste marco segue no rumo de 26° 01' 45" SE com distância de 288,2 metros confrontando com a divisa com a margem direita do córrego do Engano até encontrar o marco M5, marco este cravado na margem do mesmo córrego; deste marco segue no rumo de 86° 11' 32" NW com distância de 741,44 metros confrontando com parte da mesma área até encontrar o M6; deste marco segue no rumo de 68° 57' 12" SW com distância de 565,37 metros confrontando com parte da mesma área até encontrar o M7; deste marco segue no rumo de 00° 52' 23" SE com a distância de 599,62 metros confrontando com parte da mesma área até encontrar o M8 marco este cravado na divisa com o corredor de servidão pública; deste marco segue no rumo de 71° 34' 23" SW com distância de 26,49 metros confrontando com o corredor de servidão pública até encontrar o MP - 1 presentereiro.

CONFRONTAÇÕES:

AO NORTE: Com parte da mesma área (REMANESCENTE DO QUINHÃO 01 - FAZENDA COQUEIRO);

AO SUL: Em duas linhas, sendo a primeira com parte da mesma área (REMANESCENTE DO QUINHÃO 01 - FAZENDA COQUEIRO), e a segunda com o corredor de Servidão pública;

AO LESTE: Em duas linhas sendo a primeira com parte da mesma área (REMANESCENTE DO QUINHÃO 01 - FAZENDA COQUEIRO), e a segunda com o córrego do Engano;

AO OESTE: Com terra de Atermio Camargo

Art. 2º - A declaração de Utilidade Pública de que trata este Decreto é feita em caráter de urgência, para efeito do Decreto-Lei Federal nº. 3.365, de 21 de junho de 1941, com as modificações introduzidas pela legislação vigente.

Art. 3º - No prazo de 120 dias (cento e vinte dias), a contar da publicação deste Decreto, não havendo composição amigável quanto à indenização, deverão ser promovidas as medidas judiciais aplicáveis à espécie, para consecução da desapropriação.

Art. 4º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Dourados (MS), em 03 de fevereiro de 2012.

Murilo Zauith
Prefeito Municipal

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

DECRETO Nº 576 DE 06 DE FEVEREIRO DE 2011.

"Regulamenta a Perícia Médica do Município de Dourados, Mato Grosso do Sul."

O PREFEITO MUNICIPAL DE DOURADOS, Estado de Mato Grosso do Sul, no uso das atribuições que lhe são conferidas no inciso II do Art. 66 da Lei Orgânica do Município.

DECRETA:

Art. 1º. Será concedida ao servidor licença para tratamento de saúde, a pedido ou de ofício, com base em perícia médica.

§ 1º. A perícia médica será composta por médicos peritos do trabalho ou



Diário Oficial

ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO OFICIAL DE DOURADOS

FUNDADO EM 1999

ANO XIII | Nº 3.010

DOURADOS, MS | SEGUNDA-FEIRA, 30 DE MAIO DE 2011

40 PÁGINAS

PODER EXECUTIVO

LEIS

LEI Nº 3.449, DE 27 DE MAIO DE 2011.

"Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Dourados. Autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências."

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS E SUA COMPETÊNCIA

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Dourados serão prestados sob o regime de concessão.

Parágrafo único - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, com forme disposto no art. 30, inciso V, da Constituição Federal e artigo 173 da Lei Orgânica do Município de Dourados.

Art. 2º - O Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de Dourados fica organizado, entre outras, sob as seguintes diretrizes:

- I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;
- II - planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;
- III - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
- IV - qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade do sistema, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, com forme as prescrições das normatizações dos padrões de emissão de poluentes;
- VII - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;
- VIII - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- IX - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos;

Parágrafo único - A região, cuja densidade demográfica, viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.

Art. 3º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a Administração Pública poderá, durante os levantamentos técnicos, e mesmo durante a execução dos serviços, celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira, para melhoria do tráfego urbano.

CAPÍTULO II

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 4º - A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de

concessão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 173 e 174 da Lei Orgânica do Município de Dourados:

I - A concessão será outorgada mediante licitação prévia, na modalidade de Concorrência Pública, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a delegação da prestação do serviço público poderá ser realizada sob o regime de parceria público-privada, desde que respeitado o procedimento licitatório prévio, nos termos do inciso anterior e as normas gerais nacionais pertinentes bem como as normas especiais da legislação municipal.

Art. 5º - Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas vencedoras do certame licitatório.

Parágrafo único - As concessões outorgadas na forma do artigo 4º, obedecerão às normas constantes da legislação municipal e, subsidiariamente, federal, em especial a que dispõe sobre as concessões de serviços públicos, observando-se sempre os princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, bem como da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo, e ainda o seguinte:

I - no procedimento licitatório de que trata o parágrafo acima, o Poder Público poderá jogar áreas locais e áreas estruturais para efeitos de outorga da concessão;

II - no julgamento das propostas formalizadas pelos licitantes deverão ser considerados como critério de eleição, dentre os critérios estabelecidos no art. 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a melhor técnica e qualificação, e aceitação de custo tarifário aferido pelo Município, mediante fixação de margem de lucratividade, nos termos dessa lei, bem como a certificação do licitante.

Art. 6º - É vedada a sub-concessão, parcial ou total, dos serviços contratados.

Art. 7º - A contratada poderá transferir o contrato e o seu controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia do poder concedente, sob pena de caducidade do contrato.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 8º - As empresas contratadas devem cadastrar, na Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do respectivo registro público de empresas, quais quer alterações societárias.

Art. 9º - A contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade.

Parágrafo único - A folha de ônus a ser operada deverá estar de acordo com as normas estabelecidas pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR.

Prefeitura Municipal de Dourados - Mato Grosso do Sul

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO E DE IMPRENSA
Rua Coronel Ponciano, 1.700
Parque dos Jequitibás
Fone: (67) 3411-7626
E-mail: assa.com@dourados.ms.gov.br
CEP.: 79.830-220

Visite o Diário Oficial na Internet:
<http://www.dourados.ms.gov.br>

Profeta	Murilo Zaulh	3411-7664
Vice-Profeita	Dinaci Maria Marques Ranzol	3411-7665
Assessoria de Comunicação e de Imprensa	Helio Ramires de Freitas	3411-7626
Chefe de Gabinete	Antonio Carlos de Araújo Cruz	3411-7664
Fundação de Cultura e Esportes de Dourados	José Antonio Coca do Nascimento	3411-7702
Fundação Municipal de Saúde e Administração Hospitalar de Dourados	Alessandro Lemes Fagundes	3410-3000
Guarda Municipal	Thony Audry Lima Zerkott	3424-2309
Instituto do Meio Ambiente de Dourados		3424-2309
Procuradoria Geral do Município	Orlando Rodrigues Zani	3411-7761
Secretaria Municipal de Administração	Martini Kiyomi Mizoguchi	3411-7105
Secretaria Municipal de Agricultura, Indústria e Comércio	Nei Aparecida Colman de Oliveira	3411-7104
Secretaria Municipal de Assistência Social	Ladi Faria	3411-7710
Secretaria Municipal de Educação	Walter Luiz Bistoni	3411-7158
Secretaria Municipal de Finanças e Recolha	Walter Benedito Carmelo Júnior	3411-7722
Secretaria Municipal de Governo	José Jorge Filho	3411-7672
Secretaria Municipal de Meio Ambiente	Valdinei de Carbonari Barboza	3411-7792
Secretaria Municipal de Obras Públicas	Jorge Luiz De Lúcia	3411-7788
Secretaria Municipal de Planejamento	Antônio Luiz Noqueira	3411-7112
Secretaria Municipal de Saúde	Silvia Regina Bosso Souza	3411-7636
Secretaria Municipal de Serviços Urbanos	Luís Roberto Martins de Araújo	3411-7149

LEIS

CAPÍTULO III
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 10 - São atribuições da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, para efeito das disposições contidas nesta Lei:

- I - fixar itinerários e pontos de parada;
- II - fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;
- III - organizar, programar, controlar e fiscalizar o Sistema;
- IV - implantar e extinguir linhas e extensões;
- V - representar o Município de Dourados nos contratos firmados com as empresas que executam o serviço de transporte;
- VI - estabelecer intercâmbio com entidades estéticas;
- VII - estabelecer planilha de custos;
- VIII - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;
- IX - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas operadoras;
- X - visitar os ônibus, garagens, instalações e demais veículos das empresas contratadas;
- XI - fixar e aplicar penalidades;
- XII - estabelecer as normas de operação;
- XIII - implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;
- XIV - proceder aos cadastramentos que entender necessários;
- XV - padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;
- XVI - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- XVII - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 11 - Constitui obrigação dos concessionários, prestarem o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações dela decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre o terceiro e o contratante;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Dourados, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;
- VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecendo as normas fixadas;
- IX - executar as obras previstas no edital e no contrato respectivo, com a prévia autorização e acompanhamento da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR;
- X - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente;

Parágrafo único - Na hipótese de deficiência no Sistema, decorrente de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço poderá ser atribuída emergencialmente, a outros operadores, que respondam por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 12 - Os prazos de duração do(s) contrato(s) mencionado(s) nesta lei será de 5 (cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, prorrogáveis por iguais períodos, até o limite de 15 (quinze) anos, desde que reconhecido pelo poder público o atingimento de padrões de excelência pela concessionária, caracterizados, notadamente, pela boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade.

CAPÍTULO IV
DO(S) CONTRATO(S) DE CONCESSÃO

Art. 13 - O(s) contrato(s) de concessão para a execução dos serviços de que trata esta lei devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos do edital de licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como:

- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução;
- III - o critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações da Administração Pública e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;
- VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a contratada e sua forma de aplicação;
- X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- XI - os bens reventivos;
- XII - os casos de rescisão;
- XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- XIV - a obrigação da contratada/concessionária de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe à contratada/concessionária a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, à Administração Pública, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuem sua responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o caput deste artigo, a contratada concessionária poderá contratar com terceiros a execução de atividades acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º Os contratos celebrados entre a contratada concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Administração Pública.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei.

CAPÍTULO V

DAS PENALIDADES E DA EXTINÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 15 - Extingue-se o contrato nos seguintes casos:

- I - advento do termo;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência da contratada ou sua extinção.

§ 1º Extinto o contrato, retornam à Administração Pública todos os bens reventivos, direitos e privilégios transferidos à contratada concessionária comforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º Não são considerados bens reventivos para efeito desta lei:

- I - os veículos e frota de ônibus;
- II - os imóveis com suas benfeitorias, onde a concessionária estiver instalada;
- III - instalações e equipamentos;

Art. 16 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

- I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;
- II - o não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;
- III - o descumprimento da legislação, e modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
- IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;
- V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;
- VI - a ocorrência de fatos e situações reiteradas que violem os direitos dos usuários;
- VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 17 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

- I - advertência escrita;
- II - multa contratual;
- III - apreensão do veículo;
- IV - intervenção, no caso de concessão;
- V - rescisão do contrato.

Art. 18 - A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida

LEIS

delegação ou autorização da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 19 - Do ato da intervenção deverá constar:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
- II - o prazo da intervenção;
- III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
- IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 20 - No período de intervenção, a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 21 - Cessada a intervenção, se não for extinto o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO VI**DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO**

Art. 22 - Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para manutenção do Sistema e que garantam os padrões de qualidade exigidos pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR.

Parágrafo Único - O Sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros públicos para assegurar sua modicidade.

Art. 23 - A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR.

Art. 24 - A planilha de custos utilizada para remuneração do concessionário será estabelecida considerando os seguintes itens:

- I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção;
- II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;
- III - custos de administração: despesas administrativas e pessoal administrativo;
- IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos;
- V - rentabilidade justa do serviço prestado;
- VI - custos tributários.

Art. 25 - As isenções e as reduções tarifárias de procedência municipal serão objeto de legislação específica, com clareza na indicação dos recursos, como forma de compensação dos respectivos custos.

Art. 26 - Os serviços eventuais requisitados pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR serão remunerados de acordo com seus custos.

CAPÍTULO VII**DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS**

Art. 27 - São direitos de todos os usuários do transporte coletivo urbano da Cidade de Dourados:

- I - receber o serviço adequado;
- II - ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III - ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos funcionários da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR;
- IV - ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;
- V - ser transportado em ônibus em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI - utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR;
- VII - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;

Art. 28 - São deveres do usuário:

- I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;
- II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;
- III - pagar a tarifa devida corretamente;
- IV - identificar-se quando usuário isento ou com direito a desconto na tarifa, conforme legislação vigente;
- V - contribuir, informando à Secretaria Municipal de serviços urbanos - SEMSUR e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;
- VI - apresentar o cartão de transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, quando solicitado.

Art. 29 - Para garantir o conforto e a segurança do Sistema, as linhas do transporte coletivo serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 6 (seis) por metro quadrado.

Art. 30 - O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando o melhoria e o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte.

CAPÍTULO VIII**DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 31 - Compete à Administração Pública editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.

Art. 32 - As atuais empresas concessionárias continuarão executando os serviços contratados no prazo máximo de até dois anos, contados da data de publicação desta lei, nos termos do Edital de Concorrência Pública nº 002/95, seu contrato e prorrogações posteriores, mantidas todas as disposições e determinações ajustadas, com base na legislação em vigor no momento da emissão dos termos de outorga, até o advento de nova contratação.

§ 1º - Durante o período de prorrogação do contrato vigente deverão ser implantadas melhorias no transporte coletivo urbano, e renovação da frota de modo que atinja a média de cinco anos e meio de idade de fabricação dos veículos.

§ 2º - As atuais empresas concessionárias deverão, no prazo de 90 dias contados da publicação desta lei, instituir Sistema de Integração Temporal dos passes.

Art. 33 - No caso do procedimento licitatório de que trata esta lei ser homologado, adjudicado, estando apto para assinatura do novo contrato, em prazo inferior ao previsto no artigo anterior, fica automaticamente rescindida a contratação anteriormente prorrogada, independentemente de notificação prévia, e permitirá a contratação imediata da(s) empresa(s) vencedora(s) para exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Art. 34 - A Administração Pública deverá constituir comissão, no prazo de 90 dias a contar da publicação desta lei, com vistas a realizar estudos e levantamentos para redefinir, se necessário, os atuais itinerários, estabelecendo os novos percursos e frequências, passageiros pagantes e com desconto, isenções, entre outros, com vistas a obter o real custo de execução do serviço, e que serão considerados para o desencadeamento do processo licitatório, e respectivo Edital.

Parágrafo único: Não dispendo o Município de meios de próprios para realização dos estudos acima indicados, poderá contratar os serviços especializados mediante licitação.

Art. 35 - Para encerramento dos contratos em vigor, também serão criadas comissão, nos moldes ditados pela Lei 8.987/95, a fim de apurar-se eventual direito das atuais concessionárias à indenização de que tratam os parágrafos 3º a 6º do artigo 42 da citada lei, com as alterações introduzidas através do artigo 58 da lei 11.445/2007.

Art. 36 - As atuais isenções e tarifas continuarão vigendo até a aprovação de novas legislações específicas.

Art. 37 - O Edital de licitação para contratação dos serviços de que trata esta lei deverá atender a legislação municipal sobre transporte coletivo urbano.

Art. 38 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Dourados, 27 de maio de 2011.

Murilo Zauith
Prefeito

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

LEI Nº 3.450, DE 27 DE MAIO DE 2011.

"Altera disposição da Lei nº 3.429/2010."

O Prefeito Municipal de Dourados, Estado de Mato Grosso do Sul, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - As Tabelas previstas no Artigo 3º, §§ 1º e 2º, são ora alterados de acordo com os anexos incluídos que passam a fazer parte integrante da mesma.

Art. 2º - Passa a fazer parte integrante da Lei 3.429/2010, o anexo III, tratando-se do Organograma de Cargos e Funções desta Casa de Leis.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas disposições em contrário e sendo integralmente mantidas as normas já alcançadas por esta Lei.

Dourados, 27 de maio de 2011.

Murilo Zauith
Prefeito

Orlando Rodrigues Zani
Procurador Geral do Município

ANEXO XI

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CONTRATO DE CONCESSÃO N° _____, DE ____ DE _____ DE 2014.

QUE ENTRE SI CELEBRAM A
PREFEITURA MUNICIPAL DE
DOURADOS/MS E A

I - O MUNICIPIO DE DOURADOS/MS, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na _____, inscrito no CNPJ/MF sob o n° _____, doravante denominada **PODER CONCEDENTE**, neste ato representado por seu Prefeito Municipal, Sr. _____, e a empresa _____, doravante denominada CONTRATADA, inscrita no CNPJ/MF sob o n° _____, com sede na _____, na cidade de _____, neste ato representada por _____, celebram o presente Contrato, mediante as cláusulas e condições aqui estipuladas.

II - DO FUNDAMENTO LEGAL: O presente Contrato tem fundamento legal nas disposições da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas atualizações, pelas normas gerais da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e nº 9.074, de 7 de julho de 1995, bem como pela Lei Municipal nº 3.449, de 27 de maio de 2011 e alterações, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e demais normas aplicáveis e em total vinculação ao processo licitatório da CONCORRÊNCIA Nº ____/2014 e as propostas apresentadas pela CONTRATADA.

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO:

1.1 O objeto do presente Contrato consiste na outorga de CONCESSÃO, para operação do **Sistema Municipal de Transporte Coletivo do Município de Dourados/MS - SMTCD**, com a finalidade de atender as necessidades atuais e futuras de deslocamento da população por ônibus, microônibus ou quaisquer veículos de transporte coletivo rodoviário de passageiros, conforme condições estabelecidas no EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº ____ DE ____ DE _____ DE 2014 e seus ANEXOS, parte integrante e inseparável deste CONTRATO.

1.2. Incluem-se no objeto da CONCESSÃO, como obrigações inerentes à execução do objeto principal:

1.2.1. Sistema de Bilhetagem Eletrônica: o fornecimento do serviço, a gestão da operação, manutenção dos equipamentos, hardware, software e validação de créditos eletrônicos, a serem realizados de forma integrada e conjunta com a CONCESSIONÁRIA.

1.2.2. A cobrança de tarifa em dinheiro, nos ônibus, e, quando houver, nos terminais, bem como a comercialização de todos e quaisquer créditos para uso no transporte coletivo público de passageiros do Município de Dourados/MS, a serem realizados de forma integrada e conjunta com a CONCESSIONÁRIA, através de

consórcio, associação ou qualquer outra formatação jurídica **será** definida após a assinatura dos CONTRATOS DE CONCESSÃO.

1.3. Em caso de modificação do controle societário da CONCESSIONÁRIA, o prosseguimento deste Contrato dependerá de prévia e expressa anuência do PODER CONCEDENTE e de comprovação da manutenção das condições editalícias e contratuais, em conformidade com a legislação vigente, em especial o art. 27 da Lei nº 8.987/95.

1.4. As características operacionais dos serviços e as demais especificações técnicas poderão ser alteradas a critério do PODER CONCEDENTE sempre que necessário para o atendimento das necessidades dos usuários, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, particularmente no período que compreende o fim do atual contrato de concessão e o início deste que se licita.

1.5. Ao longo do prazo da CONCESSÃO as especificações operacionais dos serviços de transporte coletivo (itinerário, frequência, horários e frota) serão adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do desenvolvimento urbano, da racionalidade e do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, **da Agetran** e com ciência do PODER CONCEDENTE.

1.6. As **antigas e as** novas linhas e os novos serviços que forem criados pela **Agetran** em função do crescimento natural da população ou da dinâmica do uso e ocupação do solo do MUNICÍPIO, bem como, da divisão, prolongamento ou fusão de linhas, fazem parte do objeto das concessões ora licitadas, de modo que tais serviços serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA SEGUNDA – DO VALOR DO CONTRATO DE CONCESSÃO:

2.1. O valor do CONTRATO DE CONCESSÃO é de R\$ 96.000.000,00 (noventa e seis milhões de reais).

CLÁUSULA TERCEIRA – DAS TARIFAS, DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO E DOS CRITÉRIOS DE REAJUSTE E REVISÃO:

3.1. Os serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA serão remunerados pela receita tarifária obtida a partir da cobrança das tarifas fixadas em obediência a política tarifária definida pelo PODER CONCEDENTE.

3.2. As gratuidades e os descontos tarifários do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Dourados, Estado do Mato Grosso do Sul são aqueles previstos na legislação municipal vigente à época da publicação do EDITAL DE CONCORRÊNCIA N° ____/2014.

3.2.1. Novas gratuidades, ampliações das gratuidades ou benefícios tarifários existentes, novos abatimentos ou novos benefícios tarifários somente serão concedidos ou criados, ao longo da CONCESSÃO, com a indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO DE CONCESSÃO e não prejudicar a modicidade das tarifas.

3.3. Em todos os benefícios de gratuidade e descontos, o usuário deverá obrigatoriamente ser cadastrado junto à concessionária.

3.4. A tarifa de remuneração da CONCESSÃO será calculada e fixada pelo PODER CONCEDENTE até a data de início da operação dos serviços delegados, mediante a aplicação da Metodologia de Cálculo Tarifário do Anexo IX do EDITAL.

3.5. Sempre que forem atendidas as condições deste CONTRATO DE CONCESSÃO considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, ressalvadas as hipóteses reguladas na Lei n° 8.666, de 21 de junho de 1993 e n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

3.6. São mecanismos admitidos para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO:

3.6.1. Ordinário:

a) Reajuste anual

3.6.2. Extraordinário:

a) Revisão

3.7. Após sua fixação, na forma do item 3.4, a tarifa de remuneração deverá ser reajustada periodicamente, a cada 12 (doze) meses, sempre no mês de fevereiro de cada ano, mediante a atualização da planilha de cálculo tarifário, levando-se em consideração os preços atualizados de insumos, os dados de produção (quilometragem rodada e frota), a demanda pagante de passageiros média dos 12 (doze) meses anteriores ao cálculo e os demais elementos previstos na metodologia de cálculo tarifário do Anexo IX do Edital.

3.8. Sem prejuízo da aplicação do reajustamento, a TARIFA será revisada, **no mês de novembro**, sempre que necessário para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO, especialmente (mas não se limitando) quando da ocorrência de uma ou mais das seguintes situações:

3.8.1. Ocorrências de eventos excepcionais que promovam modificações imprevistas ou imprevisíveis nos encargos e vantagens da CONCESSIONÁRIA.

3.8.2. Criação, extinção ou alteração de tributos e encargos legais, que tenham repercussão direta nas receitas tarifárias ou despesas da CONCESSIONÁRIA especificamente com a prestação dos serviços que é objeto da CONCESSÃO.

3.8.3. Modificação unilateral, imposta pelo PODER CONCEDENTE, nas condições do CONTRATO desde que, como resultado direto desta modificação implique para a CONCESSIONÁRIA, alteração dos custos ou das receitas, para mais ou para menos.

3.8.4. Ocorrências de casos de força maior, caso fortuito, Fato do Príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas, que resultem comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da CONCESSIONÁRIA.

3.8.5. Ocorrência de eventos excepcionais causadores de significativas modificações no mercado financeiro e cambial, que impliquem alterações substanciais para mais ou para menos nos pressupostos adotados na elaboração das projeções financeiras.

3.8.6. Alterações legais que tenham impacto significativo e direto sobre as receitas ou sobre os custos, para mais ou para menos, relacionadas com os serviços objeto da presente LICITAÇÃO.

3.9. Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, esta será calculada através da atualização da planilha de cálculo tarifário, por meio da aplicação da Metodologia do Anexo IX do Edital.

3.10. Caso não haja acordo entre as partes, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO pela ocorrência de um dos fatos supramencionados, será implementada pela forma que for escolhida pelo PODER CONCEDENTE a seu exclusivo critério através de uma das seguintes modalidades:

- a) Prorrogação do prazo da CONCESSÃO;
- b) Ajuste das tarifas para mais ou para menos;
- c) Indenização; e,
- d) Combinação das modalidades anteriores.

3.11. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO será relativamente ao fato que lhe deu causa, única, completa e final, para todo o prazo do CONTRATO e deverá ser previamente aprovada pelo PODER CONCEDENTE.

3.12. A CONCESSIONÁRIA, para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE, requerimento fundamentado justificando a ocorrência de qualquer fato que possa caracterizar o desequilíbrio.

3.13. Serão admitidas receitas acessórias, como a exploração de publicidade em veículos e outras formas, de acordo com a legislação aplicável.

CLÁUSULA QUARTA – DAS OUTRAS RECEITAS ARRECADADAS:

4.1. Serão admitidas receitas acessórias, como a exploração de publicidade em veículos de acordo com a legislação aplicável, com a finalidade de implantação e/ou manutenção dos pontos de parada dos ônibus.

CLÁUSULA QUINTA – DO PRAZO DA CONCESSÃO

5.1. A CONCESSÃO para exploração dos serviços objeto desse CONTRATO terá o prazo de 10 (dez) anos.

CLÁUSULA SEXTA – DA PRORROGAÇÃO DA CONCESSÃO:

6.1. É admitida a prorrogação do prazo da CONCESSÃO, por 10 (dez) anos, desde que:

a) expressa por meio da anuência do PODER CONCEDENTE;

b) a CONCESSIONÁRIA, durante o prazo contratual inicial, tenha executado os serviços na forma do § 1º do art. 6º da Lei Federal nº 8.987/95; e

c) haja interesse da CONCESSIONÁRIA.

6.2.1. Neste caso deverão ser mantidas as condições editalícias e atendidas às condições estabelecidas na legislação em vigor.

6.3. O prazo da CONCESSÃO será contado a partir da data de assinatura deste CONTRATO.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS:

7.1. Define-se serviço adequado aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade da tarifa, de acordo com as condições, critérios, parâmetros, metas e tarifas constantes da legislação vigente e do processo licitatório homologado.

7.2. Para fins previstos no parágrafo anterior, considera-se:

7.2.1. Regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no EDITAL, neste CONTRATO e nas normas técnicas aplicáveis.

7.2.2. Continuidade: a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços.

7.2.3. Eficiência: a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da CONCESSÃO.

7.2.4. Segurança: a realização de toda prestação dos serviços tendo como meta em sua consecução a prestação com eficiência, não pondo em risco os empregados, a população, mantendo-se o sistema sempre em condições de operacionalidade e de confiabilidade, evitando-se correr riscos desnecessários que venham a prejudicar a população como um todo ou apenas uma parte dela.

7.2.5. Atualidade: modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e a expansão do serviço, na medida das necessidades dos usuários do SMTCD.

7.2.6. Generalidade: universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais para todos os usuários sem qualquer discriminação.

7.2.7. Cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários do SMTCD.

7.2.8. Modicidade da Tarifa: a justa correlação entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e a retribuição dos usuários do SMTCD, expressa no valor inicial da tarifa.

7.3. Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso da CONCESSIONÁRIA quando:

7.3.1. Motivada por razões de ordem técnica ou de segurança de pessoas e bens.

7.3.2. Em caso de calamidade pública, considerando a segurança dos usuários.

7.3.3. Em casos fortuitos e de força maior devidamente caracterizados e reconhecidos pelo PODER CONCEDENTE.

7.4. A interrupção da prestação do serviço nos casos aludidos no item 7.3. não implica em prorrogação do prazo deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

CLÁUSULA OITAVA – DOS MARCOS EXECUTIVOS CONTRATUAIS:

8.1. Os Marcos Executivos Contratuais, estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE, referem-se às obrigações atribuídas à CONCESSIONÁRIA para a adequada prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, estabelecidas no EDITAL e neste CONTRATO DE CONCESSÃO, a serem cumpridas em espaços temporais previamente determinados pelo PODER CONCEDENTE, de forma contínua ou temporal, durante a vigência da CONCESSÃO.

CLÁUSULA NONA – DOS CASOS FORTUITOS OU DE FORÇA MAIOR:

9.1. Os casos fortuitos e de força maior, serão excludentes de responsabilidade de ambas as partes, conforme disposto no artigo 393 e parágrafo único, do Código Civil.

9.2. Serão considerados casos fortuitos ou de força maior, para justificativa na execução deste CONTRATO, quando afetar a realização de seu objeto, os motivos decorrentes de:

9.2.1 Calamidade pública.

9.2.2 Condições meteorológicas excepcionalmente prejudiciais.

9.2.3 Falta notória, no mercado nacional, de materiais imprescindíveis à manutenção da frota.

9.2.4 Quaisquer dos motivos acima enumerados, alegados pela CONTRATADA como justificativa para a inaplicabilidade de multas, deverão ser

satisfatoriamente justificados pela mesma, perante a Fiscalização, mediante comunicação por escrito.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA FISCALIZAÇÃO E PRESTAÇÃO DE CONTAS:

10.1. O PODER CONCEDENTE deverá regular e fiscalizar os serviços concedidos assegurando o fiel e integral cumprimento de todas as obrigações previstas neste CONTRATO, cada qual em sua esfera de atuação.

10.2. Para que o PODER CONCEDENTE possa exercer devidamente sua regulação e fiscalização, a CONCESSIONÁRIA deverá manter em sua sede de administração todos os elementos necessários à prestação das informações e dos esclarecimentos que lhe forem solicitados.

10.3. Todas as informações pertinentes ao gerenciamento da CONCESSÃO serão de livre acesso do PODER CONCEDENTE , aqui estando incluso todas as informações contábeis, financeiras, administrativas, de pessoal, de estoque, e *modus operandi* do SMTCD ou quaisquer outros procedimentos necessários a validação do cumprimento do objeto deste CONTRATO.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA ASSUNÇÃO DE RISCOS:

11.1. A CONCESSIONÁRIA assume, em decorrência deste CONTRATO, integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à CONCESSÃO.

11.2. Não compreende risco da concessionária a variação da demanda de passageiros pagantes ou qualquer outra circunstância para a qual o presente contrato assegure o reajuste ou a revisão da tarifa.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DOS DIREITOS, GARANTIAS E OBRIGAÇÕES DAS PARTES:

12.1 São direitos e obrigações do PODER CONCEDENTE:

I - Fiscalizar a obrigação da CONCESSIONÁRIA de manter sede no município, com a finalidade de explorar a CONCESSÃO, fazendo com que fique obrigada, ao longo de seu período a manter sediada em Dourados, Estado do Mato Grosso do Sul, toda a sua estrutura administrativa (pessoal, compras e serviço), financeira, faturamento, contábil, comercial e técnica (operação, manutenção) específica para a execução dos serviços objeto deste CONTRATO;

II - Regular o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

III - Aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

IV - Intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstas em Lei, neste CONTRATO e demais atos normativos inerentes à sua prestação;

V - Extinguir a CONCESSÃO, nos casos previstos em Lei, neste CONTRATO e demais atos normativos inerentes à prestação dos serviços;

VI - Fiscalizar a manutenção e conservação do SMTCD;

VII - Fixar as tarifas do SMTCD em decorrência de reajuste e revisões tarifárias;

VIII - Cumprir e fazer cumprir as disposições deste CONTRATO, do regulamento e da legislação vigente e aplicável;

IX - Zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até 30 (trinta) dias, das providências tomadas;

X - Estimular o aumento de qualidade, a produtividade dos serviços, a preservação e conservação do meio ambiente;

XI - Ter acesso, a qualquer tempo, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da CONCESSIONÁRIA;

XII - Estimular a formação de associação de usuários para defesa de interesses relativos aos serviços;

XIII - Garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO; e,

XIV - Verificar a existência de haveres da Concessionária para com Poder Concedente.

12.2. São direitos e obrigações da CONCESSIONÁRIA:

I - Cobrar dos usuários beneficiados pelos serviços as tarifas do SMTC e os preços dos serviços complementares e dos demais direitos, conforme legislação vigente e aplicável;

II - Prestar serviço adequado, na forma prevista neste CONTRATO, segundo normas técnicas e legais vigentes e aplicáveis;

III - Prestar contas da gestão do serviço ao PODER CONCEDENTE, à AGETRAN e aos usuários, nos termos definidos no EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº ____/2014, neste CONTRATO e na legislação vigente e aplicável;

IV - Permitir ao PODER CONCEDENTE e à AGETRAN livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e as instalações vinculadas à CONCESSÃO, bem como aos seus registros contábeis, financeiros, administrativos, de pessoal, comercial, atendimento ao público ou quaisquer outro de uso na operação, gestão e manutenção do SMTCD;

V - Prestar as informações que lhe forem solicitadas pelo PODER CONCEDENTE, bem como elaborar e apresentar relatórios inerentes à operação dos serviços, sempre que solicitado;

VI - Zelar e responsabilizar-se pela integridade física das instalações e das unidades integrantes do SMTCD;

VII - Captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação dos serviços, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

VIII - Manter unidades de atendimento ao usuário e com pessoal responsável pela prestação dos serviços em condições que garantam conforto e agilidade na execução do serviço, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

IX - Garantir e se responsabilizar pela segurança e medicina do trabalho, conforme legislação vigente e aplicável;

X - Se responsabilizar por danos a terceiros decorrentes do serviço, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

XI - Recolher os impostos devidos pela prestação dos serviços, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

XII - Garantir o pronto restabelecimento do serviço, na hipótese de interrupção, com a eliminação de causas, obstáculos, impedimentos ou qualquer outro meio;

XIII – Executar todos os serviços e atividades inerentes à CONCESSÃO, atendendo rigorosamente os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas, inerentes aos serviços públicos, nos termos da legislação vigente e nos regulamentos próprios dos órgãos municipais responsáveis pela administração, fiscalização e regulação dos serviços, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

XIV - Divulgar adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a ocorrência de situações excepcionais e a adoção de esquemas especiais de operação;

XV - Elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência, para tanto mantendo disponíveis recursos humanos e materiais;

XVI - Apoiar a ação das autoridades e representantes do PODER PÚBLICO, em especial da polícia, dos bombeiros, da defesa civil, da saúde pública e do meio ambiente;

XVII - Zelar pela proteção dos recursos naturais e do ecossistema, respondendo pela obtenção das eventuais licenças exigidas pelos órgãos ambientais;

XVIII - Providenciar para que seus empregados e agentes, bem como os de sua CONTRATADA, encarregados da segurança de bens e pessoas sejam

registrados junto às repartições competentes, portem crachá indicativo de suas funções e estejam instruídos a prestar apoio aos usuários e às autoridades;

XIX - Manter registro atualizado e visado pelo PODER CONCEDENTE, destinados ao registro de reclamações ou queixas relativas à prestação de serviços pela CONCESSIONÁRIA ou de seus agentes e prepostos;

XX - Responder pelo correto comportamento e eficiência do pessoal sob sua direção, podendo o PODER CONCEDENTE exigir a retirada de qualquer pessoa cuja permanência seja considerada, a seu exclusivo critério, inadequada ao bom andamento dos trabalhos;

XXI - Toda mão de obra terceirizada será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, não se estabelecendo qualquer vínculo com o PODER CONCEDENTE;

XXII - Responder pelo integral cumprimento das regulamentações vigentes no País, em especial quanto às obrigações sociais, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, securitárias, fiscais, comerciais, civis, ambientais e criminais, relacionadas direta ou indiretamente aos serviços ora concedidos;

XXIII - Responsabilizar-se por todos os danos e prejuízos de qualquer natureza causado ao PODER CONCEDENTE e ou terceiros face à sua ação ou omissão, ou de seus empregados, sub-contratados e prepostos decorrentes dos serviços ora concedidos;

XXIV - Manter durante toda a execução deste CONTRATO, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação que antecedeu o presente CONTRATO;

XXV - Publicar, na forma e periodicidade exigida em Lei, seus balanços e demonstrações financeiras; e,

XXVI - Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da CONCESSÃO.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS:

13.1. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, são direitos e deveres dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Dourados - SMTCD:

I - Receber o serviço adequado;

II - Receber do PODER CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA, informações para a defesa de interesses individuais e/ou coletivos;

III - Obter e utilizar o serviço, observadas a legislação vigente e aplicável;

IV - Levar ao conhecimento do PODER CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V - Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela CONCESSIONÁRIA na prestação de serviço, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO;

VI - Contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços, devendo zelar pelo seu uso adequado; e,

VII - Receber do PODER CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA informações necessárias ao uso correto dos serviços prestados, objeto deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DAS PENALIDADES CONTRATUAIS:

14.1. A inexecução total ou parcial deste CONTRATO acarretará, a critério do PODER CONCEDENTE, a declaração de caducidade deste CONTRATO DE

CONCESSÃO ou a aplicação das sanções contratuais definidas abaixo, obedecidos os preceitos legais aplicáveis:

I – Advertência;

II – Multa;

III - Suspensão temporária de participar em licitação e impedimento de contratar com a administração pelo prazo de 02 (dois) anos; e,

IV - Declaração de inidoneidade de contratar com a administração pública.

14.2. A multa a que alude o inciso II do item 14.1. deste CONTRATO é de 0,2% (dois décimos por cento) sobre o valor do CONTRATO por dia de inadimplemento, até o limite máximo de 1% (um por cento) de tal valor.

14.3. A reincidência de infração nos termos da legislação vigente **acarretará** em aplicação da multa dobrada correspondente, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DA INTERVENÇÃO:

15.1. Nos termos da Lei, O PODER CONCEDENTE poderá intervir na CONCESSÃO, com o fim de assegurar à adequação na prestação dos serviços, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, vigentes e aplicáveis.

15.1.1. A intervenção far-se-á por Decreto do PODER CONCEDENTE que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida, assegurando a CONCESSIONÁRIA o amplo direito de defesa e o exercício do contraditório, nos termos da Lei.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO E INDENIZAÇÕES:

16.1. Este CONTRATO DE CONCESSÃO poderá ser extinto por:

I - Advento do Termo Contratual;

II - Encampação justificada por motivo de interesse público;

III – Caducidade;

IV – Rescisão;

V – Anulação; e,

VI - Falência ou extinção da CONTRATADA.

16.2. Extinto o CONTRATO DE CONCESSÃO haverá imediata assunção do serviço pelo PODER CONCEDENTE.

16.3. No caso de advento do prazo contratual e antecipando-se ao mesmo, as partes em conjunto deverão efetuar, num prazo de 90 (noventa) dias, os levantamentos e avaliações necessários para determinar o montante de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, para indenização à CONCESSIONÁRIA.

16.4. No caso de encampação, obrigatoriamente autorizada por Lei específica, **ou anulação**, precede a extinção deste CONTRATO as indenizações à CONCESSIONÁRIA decorrentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados.

16.5. A caducidade poderá ser declarada pelo PODER CONCEDENTE quando a CONCESSIONÁRIA:

I - Não prestar o serviço adequado, com base nos parâmetros e metas definidos;

II - Descumprir qualquer cláusula deste CONTRATO ou da legislação vigente e aplicável, comprometendo a continuidade e a regularidade dos serviços;

III - Paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvados casos fortuitos ou de força maior;

IV - Perder as condições econômico-financeiras, técnicas ou operacionais necessárias para a prestação do serviço adequado;

V - Não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos; e,

VI - For condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

16.6. O processo de decretação da caducidade iniciar-se-á com aviso por escrito à CONTRATADA das falhas, fornecendo prazo mínimo de 90 (noventa) dias para sua correção, seguindo-se de processo administrativo conclusivo quando da persistência das falhas e finalizando com a declaração da caducidade por Decreto do Prefeito Municipal.

16.7. No caso de declaração de caducidade deste CONTRATO, **falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA**, as eventuais indenizações a ela devidas, descontada a multa definida na Cláusula Décima Quarta deste CONTRATO e, de eventuais danos causados, será devida e liquidada, não resultando em hipótese alguma responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou empregados da CONCESSIONÁRIA.

16.8. Em qualquer caso de extinção deste CONTRATO DE CONCESSÃO, a exceção do advento do prazo contratual, deverá ter prévia aprovação do PODER CONCEDENTE.

16.9. A CONCESSIONÁRIA poderá rescindir este CONTRATO DE CONCESSÃO no caso de descumprimento pelo PODER CONCEDENTE de qualquer de suas cláusulas, após decisão judicial transitada em julgado, tendo o direito a ser ressarcida dos investimentos ainda não amortizados ou depreciados, sendo que deverá estar garantido o equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, durante o processo.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – BENS REVERSÍVEIS:

17.1. Os Pontos de Parada e demais elementos da infraestrutura do SMTCD não serão entregues a CONCESSIONÁRIA, permanecendo sob a administração da Municipalidade.

17.2. Todos os bens de propriedade e utilizados pela CONCESSIONÁRIA para apoio administrativo e operacional à prestação do serviço, objeto do CONTRATO, tais como garagens, escritórios, ônibus, veículos de apoio, móveis e utensílios,

máquinas, equipamentos e ferramentas, não serão revertidos à concedente ao término do CONTRATO DE CONCESSÃO.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DOS SEGUROS:

18.1. A CONCESSIONÁRIA, além dos seguros exigíveis pela legislação aplicável, contratará e manterá vigente durante o período da CONCESSÃO, as coberturas de seguros estabelecidas nos itens seguintes:

18.1.1. Seguros de Danos Materiais contra terceiros.

18.1.2. Seguro de Responsabilidade Civil, Geral e de Veículos – deverá ser contratado na base de ocorrência, cobrindo a CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE, encargos relacionados a danos pessoais, morais ou materiais, decorrentes das atividades abrangidas pela CONCESSÃO.

18.2. Condições Gerais dos Seguros:

18.2.1. Todos os Seguros deverão ser custeados e contratados pela CONCESSIONÁRIA com Seguradoras, de sua livre escolha, em operação no Brasil e somente será admitida se a apólice vier acompanhada de Certidão de Regularidade Operacional junto a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados, em nome da Seguradora que emitir a apólice.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS:

19.1. O prazo máximo para início da operação dos serviços é de até 120 (cento e vinte) dias, contados da data da assinatura deste CONTRATO DE CONCESSÃO, salvo compromisso distinto assumido pela concessionária em sua proposta técnica.

19.2. Na data indicada para o início da operação, a CONCESSIONÁRIA deverá contar com frota, garagem e respectiva infra-estrutura, equipamentos e recursos humanos integralmente disponíveis, atendendo a todas as exigências estabelecidas no EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº ____/2014 e seus ANEXOS,

especialmente em seu ANEXO I – Projeto Básico, sob pena de perda do direito à contratação ou declaração de caducidade da CONCESSÃO, conforme o caso.

19.3. O Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá estar disponível e em perfeito funcionamento, na data do início da operação, atendendo a todas as especificações do EDITAL e seus ANEXOS e legislação municipal.

19.4. Os Contratos que vierem a ser firmados pela CONCESSIONÁRIA com terceiros, relativamente ao desenvolvimento das atividades pertencentes a CONCESSÃO serão de direito privado, não tendo os seus Contratos qualquer relação com o PODER CONCEDENTE.

19.4.1 Ainda que o PODER CONCEDENTE, tenha tido conhecimento dos termos de qualquer Contrato assinado pela CONCESSIONÁRIA com terceiros, por força do estabelecido neste CONTRATO ou nos respectivos Contratos, a CONCESSIONÁRIA não poderá alegar ato ou fato decorrente desse Contrato para pleitear ou reivindicar do PODER CONCEDENTE, qualquer alteração no cumprimento de suas obrigações, ressarcimento de prejuízos ou obtenção de benefícios.

19.4.2 A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço ora concedido.

19.5. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias após o início da operação, a CONCESSIONÁRIA deverá contar com a frota prevista no novo modelo operacional, atendendo a todas as exigências estabelecidas no EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº ____/2014 e seus ANEXOS, especialmente em seu ANEXO I – Projeto Básico, sob pena de perda do direito à contratação ou declaração de caducidade da CONCESSÃO, conforme o caso.

19.5.1 Durante o prazo de 180 dias acima referidos como período de transição do sistema operacional antigo para o novo, as regras para o transporte de passageiros no Município de Dourados serão definidas pela AGETTRAN, inclusive se houver interesse público que justifique a prorrogação deste prazo.

19.6. Na contagem dos prazos previstos neste CONTRATO DE CONCESSÃO, excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o dia do vencimento e considerar-se-ão os dias consecutivos exceto quando for explicitamente disposto em contrário.

19.6.1 Só se iniciam e vencem os prazos referidos neste CONTRATO DE CONCESSÃO em dia de expediente da Prefeitura Municipal de Dourados/MS.

CLÁUSULA VIGÉSIMA – DO FORO:

20.1. As partes elegem o Foro da comarca de Dourados/MS, com a exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para solução de pendências decorrentes deste CONTRATO DE CONCESSÃO.

DOURADOS/MS, ____ DE _____ DE 2014.

Pelo PODER CONCEDENTE:

Prefeito Municipal

Pela CONCESSIONÁRIA:

Cargo