

**UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI**

**Programa de Pós-Graduação**

**Carlos Thadeu dos Santos Dias**

**MOBILIDADE URBANA:**

**As discussões sobre tarifa zero, meio passe e a educação em Belo Horizonte/MG.**

**Diamantina**

**2022**

**Carlos Thadeu dos Santos Dias**

**MOBILIDADE URBANA:**

**As discussões sobre tarifa zero, meio passe e a educação em Belo Horizonte/MG.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao programa de Pós-Graduação em Ensino de Geografia da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, como requisito para obtenção do título de Especialista.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz.

Coorientadora:

**Diamantina**

**2022**

### Catálogo na fonte - Sisbi/UFVJM

D541 2022	<p>Dias, Carlos Thadeu dos Santos</p> <p>MOBILIDADE URBANA [manuscrito] : as discussões sobre tarifa zero, meio passe e a educação em Belo Horizonte/MG. / Carlos Thadeu dos Santos Dias. - Diamantina, 2022. - 40 p. : il.</p> <p>Orientador: Prof. Dayana Aparecida Marques Oliveira. Coorientador: Prof. Davidson Afonso Ramos. Coorientador: Prof. Mariana da Silva Ferreira.</p> <p>Monografia (Especialização em Ensino de Geografia) -- Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Curso de Especialização em Ensino de Geografia, Diamantina, 2022.</p> <p>1. Mobilidade Urbana - Educação. 2. Transporte - Ônibus. 3. Belo Horizonte. 4. Meio Passe. 5. Tarifa Zero. I. Oliveira, Dayana Aparecida Marques . II. Ramos, Davidson Afonso. III. Ferreira, Mariana da Silva. IV. Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. V. Título.</p>
--------------	--

Elaborada com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

## ERRATA

**Carlos Thadeu dos Santos Dias**

**MOBILIDADE URBANA:**

**As discussões sobre tarifa zero, meio passe e a educação em Belo Horizonte/MG.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao programa de Pós-Graduação em Ensino de Geografia da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, como requisito para obtenção do título de Especialista.

Orientador: a: Prof.<sup>a</sup> Dra. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz.

Data de aprovação \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

---

Profa. Dra. Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz  
Instituto de Geociências- UFRR

---

Prof. Dr. Davidson Afonso de Ramos  
Faculdade Interdisciplinar em Humanidades - UFVJM

---

Profa. Dra. Mariana da Silva Ferreira  
Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri

**Diamantina**

**2022**

A Minha Esposa, **Juliana Maria Pereira dos Santos Dias.**  
Ao meu filho, **Arthur Thadeu Pereira dos Santos Dias.**

## AGRADECIMENTOS

O momento de escrever esse agradecimento me remete, após trilhadas estradas difíceis e cheias de desafios, a um ponto de chegada. Me deparei com tanta ajuda nessa travessia que por meio de palavras seria difícil demonstrar a importância de todos, nos trechos que seguiram comigo, contribuindo imensamente com a conclusão deste trabalho. Agradeço por ter conhecido a todos os pesquisadores, ativistas, professores, alunos e colegas que compartilharam do desafio de construir um transporte mais justo e acessível na cidade de Belo Horizonte.

Agradeço ao meu finado pai, Manoel de Assunção, que desde jovem alimentou o sonho de ser caminhoneiro, o que se concretizou como sua profissão. Transportando pequenas cargas na grande BH, ele me levava na boleia do pequeno Mercedes 708 E, caminhão que ele estimava, e me ensinava todas as possibilidades e desafios que o tráfego urbano nos revelava. Obrigado Pai, por me fazer gostar do fluir e do trafegar pelas possibilidades da vida e, hoje, isso propiciar a ampliação de minhas redes na Geografia.

À minha mãe, Filomena Maria, que dispõe de um amor infinito e incondicional. Sempre dando as melhores orientações para direcionar meus errantes passos.

À minha esposa Juliana Maria, companheira de vida, que abriu mão do nosso precioso momento junto, que luta cotidianamente nas idas e vindas das terapias de nosso filho, de forma a haver o tempo necessário para a conclusão deste trabalho. Que, mesmo com todos os desafios diários, consegue se sobressair em sua amada profissão de jornalista produtora, sendo cobiçada pelas maiores emissoras televisivas do Brasil.

Ao Arthur Tadeu, que realizou da forma mais sublime o meu sonho de ser pai, transformando os conceitos de família e me possibilitando ser humano e fractal. Por me motivar em nossos passeios e *Flâneur* pela cidade que, no seu encantamento ao ver os ônibus passarem, me diz com o brilho dos olhos as possibilidades que aquele imenso veículo representa. E em seus desafios no Transtorno do Espectro Autista (TEA), se maravilha com cada ônibus amarelo que passa ou tomamos lotados pela cidade.

A minha orientadora Dayana Aparecida que aceitou o convite nos limites do tempo para uma boa conclusão deste trabalho. Que embora distante, nesses enormes espaços físicos do Brasil, nos conectamos por uma rede virtual, às vezes instável, mas que me possibilitou uma ajuda inestimável. Que se dispôs conselheira e paciente em nossas conversas pelos caminhos da mobilidade urbana.

*“As Cidades têm capacidade de oferecer algo a todos, mas só porque e quando são criadas por todos”.*

*Jane Jacobs – Morte e vida de grandes cidades*

## RESUMO

A mobilidade urbana é um direito e tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade. Ao observar o cotidiano do transporte público na capital do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, encontramos alguns entraves ao acesso dos usuários ao ônibus coletivo. Entre elas é possível listar a lotação dos ônibus, o não cumprimento dos horários estabelecidos para o início das viagens, motoristas trabalhando sobrecarregados sem o suporte do agente de bordo (trocaador) e o aluno do ensino médio sem condição de custear o seu fluxo pela cidade. Para que o direito à mobilidade urbana seja exercido é imprescindível o debate escolar sobre os acessos que o aluno tem ao transporte coletivo por ônibus. Diante dessa situação de mobilidade, esse trabalho tem como propósito verificar na metrópole de Belo Horizonte, uma outra forma de cobrar pela utilização do transporte coletivo, possibilitando ao cidadão exercer o seu direito com mais conforto e dignidade. Para isso, foram feitas pesquisas sobre a mobilidade urbana no Brasil e sobre os movimentos a favor da isenção de tarifas no ato do traslado, no transporte por ônibus coletivo, como se observou nas propostas do Movimento Tarifa Zero. Foram desenvolvidos planos de aula nos quais abordou-se as possibilidades da capital mineira aderir a isenção de tarifas no ato do transporte e, também, a legislação da Lei Municipal nº 10.106, de 21 de Fevereiro de 2011, que estabelece o meio-passe estudantil. Os diálogos em sala de aula auxiliaram na reflexão do aluno no ensino médio sobre novas possibilidades de se obter o direito ao transporte na cidade de Belo Horizonte.

**Palavras-chave:** Educação, transporte público, meio passe estudantil, tarifa zero.



## ABSTRACT

Urban mobility is a right and its objective is to contribute to universal access to the city. By observing the daily life of public transportation in the capital of the State of Minas Gerais, Belo Horizonte, we found some obstacles to users' access to public buses. Among them it is possible to list the crowded buses, the non-compliance with the timetables established for the beginning of the trips, drivers working overloaded without the support of the on-board agent (changer), and the high school student who cannot afford to travel around the city. For the right to urban mobility to be exercised, a school debate about the access that the student has to public transportation by bus is essential. In view of this mobility situation, the purpose of this work is to verify, in the metropolis of Belo Horizonte, another way to charge for the use of public transportation, enabling citizens to exercise their right with more comfort and dignity. To do this, research was done on urban mobility in Brazil and on the movements in favor of fare exemption for public bus transportation, as observed in the proposals of the Zero Fare Movement. Lesson plans were developed in which the possibilities of the capital of Minas Gerais to adhere to the fare exemption in the act of transportation were addressed, as well as the legislation of the Municipal Law No. 10.106, of February 21, 2011, which establishes the student half-pass. The dialogues in the classroom helped the high school student to reflect about new possibilities to obtain the right to transportation in the city of Belo Horizonte.

**Keywords:** Education, public transportation, student half pass, zero fare.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1 – Localização da Regional Leste na Cidade de Belo Horizonte. ....</b>	<b>Nº 5</b>
<b>Figura 2 – Evolução da População Urbana do Brasil.....</b>	<b>Nº 6</b>
<b>Figura 3 – Conjunto Mariano de Abreu e Vila Boa Vista.....</b>	<b>Nº 8</b>
<b>Figura 4 – Eficiência do uso do espaço em transporte segundo veículo.....</b>	<b>Nº 9</b>
<b>Figura 5 – Acidente de Bonde. Viaduto Santa Tereza (1937) .....</b>	<b>Nº 14</b>
<b>Figura 6 – Integrantes do Movimento Tarifa Zero próximo ao prédio da prefeitura de Belo Horizonte.....</b>	<b>Nº 22</b>
<b>Figura 7 – Fachada da Escola Estadual Walt Disney.....</b>	<b>Nº 23</b>
<b>Figura 8 – Imagens das salas na E.E. Walt Disney.....</b>	<b>Nº 24</b>
<b>Figura 9 – Imagem do pátio e das áreas de convivência na E.E. Walt Disney.....</b>	<b>Nº:25</b>
<b>Figura 10 – Imagem do vale-transporte social fornecido pela prefeitura ao estudante em programas de empregabilidade.....</b>	<b>Nº 27</b>
<b>Figura 11 – Imagem da área ocupada no raio de 1km da E.E. Walt Disney.....</b>	<b>Nº 27</b>
<b>Gráfico 1 – Evolução da Taxa de Motorização no Brasil e em 9 cidades selecionadas (2002-2014) .....</b>	<b>Nº 12</b>



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BH	Belo Horizonte
BHTRANS	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
Contran	Conselho Nacional de Trânsito.
CRAS	Centro de Referência e Assistência Social
DED	Diário Eletrônico Digital
EEWD	Escola Estadual Walt Disney
EJA	Educação de Jovens e Adultos
FIFA	Federação Internacional de Futebol Associado
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
METROBEL	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
MPL	Movimento Passe Livre
PET	Plano de Estudo Tutorado
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
Sars-Cov-2	Síndrome respiratória aguda grave-coronavírus-2
SEE/MG	Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais
Sind-UTE	Sindicato Único dos Trabalhadores em Educação de Minas Gerais
TEA	Transtorno do Espectro Autista
TRANSMETRO	Transportes Metropolitanos
TZ	Tarifa Zero



## SUMÁRIO

<b>1 A URBANIZAÇÃO E A DEMANDA PELO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NO BRASIL.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1 A Urbanização Brasileira.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Questões Sobre a Mobilidade por Motorização. ....</b>	<b>8</b>
<i>1.2.1 Incentivo ao transporte coletivo.....</i>	<i>12</i>
<b>2 A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE.....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 Linha do Tempo do transporte público em Belo Horizonte. ....</b>	<b>15</b>
<b>2.2 O Debate sobre o Tarifa Zero e o Meio Passe. ....</b>	<b>19</b>
<i>2.2.1 O Movimento Passe Livre.....</i>	<i>19</i>
<i>2.2.2 O Movimento Tarifa Zero.....</i>	<i>21</i>
<b>3 O DEBATE, EM SALA DE AULA, SOBRE O MEIO PASSE E A ISENÇÃO DE TARIFAS. ....</b>	<b>23</b>
<b>3.1 Aula Sobre a Legislação do Meio Passe Estudantil em Belo Horizonte. ....</b>	<b>26</b>
<b>3.2 Aula Sobre o Movimento Tarifa Zero. ....</b>	<b>28</b>
<b>3.3 Aula Sobre o Modelo de Transporte Tarifa Zero em Funcionamento. ....</b>	<b>28</b>
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>31</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>35</b>
<b>ANEXO A: Plano de aula mobilidade urbana. ....</b>	<b>38</b>
<b>ANEXO B: Plano de aula mobilidade urbana. ....</b>	<b>39</b>
<b>ANEXO C: Plano de aula mobilidade urbana. ....</b>	<b>40</b>
<b>ANEXO D: Lei nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011.....</b>	<b>41</b>

## INTRODUÇÃO

Durante o trajeto da casa ao trabalho, feito por deslocamento em transporte público de ônibus, percebeu-se inúmeros desrespeitos junto ao cotidiano do usuário de transporte público na metrópole Belo Horizonte. Os descasos acontecem quando as companhias de prestação de serviço por ônibus não cumprem o horário estabelecido para o início das viagens, muitas vezes reduzindo o número de carros por linha. O resultado dessa inadimplência para com o cidadão são os veículos disponíveis circulando lotados e, quase sempre, para além da capacidade definida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Verificou-se grande dificuldade na atuação do motorista que conduzindo o veículo sem a ajuda do auxiliar de bordo, conhecido na metrópole por “trocador”, soma funções extremamente exaustivas tais como a condução do veículo, o auxílio ao usuário com dificuldade motora, o recebimento da tarifa quando em dinheiro, a fiscalização do bom uso, casos de burla da tarifa entre outros.

Em todo coletivo que hoje transita pela metrópole o embarque é feito pela porta dianteira. Logo após os degraus há uma catraca que só é liberada caso você pague a tarifa ao motorista ou por aproximação com o cartão “BHBus” previamente creditado. Após passar pela catraca você acessa a maior parte do coletivo que possui duas portas para a saída quando o passageiro chegar em seu destino. Por mais que haja o fator limitante da catraca ela não é o impeditivo para que o usuário deixe de pagar pela tarifa. Atos como passar sob ou pular a catraca, entrar pela porta traseira enquanto ela é aberta para o desembarque de passageiros ou, simplesmente transitar no coletivo em sua parte frontal para quando a chegada do destino descer por ela, são corriqueiros.

Observado o movimento das pessoas que burlam a forma estabelecida para a cobrança de tarifas na metrópole, questiona-se o modelo vigente para o custeio do transporte público na metrópole. A cobrança da tarifa no ato da utilização do coletivo pode não ser a melhor alternativa para um serviço urbano necessário ao funcionamento da metrópole.

Durante a viagem dentro do coletivo é possível refletir, olhando pela janela, sobre as várias formas de se cobrar pelos serviços públicos que são direito do cidadão. Atividades essenciais como a coleta seletiva, iluminação pública, prestação de serviços nos postos de saúde e nas escolas municipais não são pagos no ato da utilização, como ocorre com o transporte público na metrópole. São atividades que já estão previstas na arrecadação municipal de impostos como na tarifa do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). O transporte por ônibus poderia ser cobrado previamente e dessa forma se tornar mais acessível e próximo ao atendimento da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que define como princípio e diretriz a “acessibilidade universal” (art.5, parágrafo I) assim como a “Garantia de sustentabilidade

econômica das redes de transporte coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço” (art.6, parágrafo VIII).

Nesse momento os vidros do ônibus deixam de ser a vitrine para as indagações e a tela do celular se apresenta como alternativa de distração, claro! Atentos à proximidade das portas do coletivo a fim de se resguardar da ação de um gatuno e um furto inesperado. Na tela do celular, pela internet, a pesquisa nos permite conceber outra forma de custear o transporte coletivo por ônibus: O rateio do custo do transporte para toda a população belo-horizontina, independente se usuário direto ou não. Diferente do caso de Belo Horizonte existem municípios mineiros como Mariana e Caeté, essa última na região metropolitana, onde o transporte coletivo circula sem a cobrança pela tarifa diretamente ao usuário no coletivo.

Diante desse contexto desponta no cidadão o desejo por uma melhor acessibilidade e mobilidade pela metrópole. É latente a demanda de se utilizar a infraestrutura urbana como os parques e praças públicas, hospitais, escolas, centros de lazer e o deslocamento ao trabalho que, a cada dia, se distancia do local de moradia devido à periferização e à macrocefalia urbana.

Um dos questionamentos principais dessa pesquisa, acessibilidade e universalidade na utilização do transporte público em Belo Horizonte, está relacionado ao acesso do jovem estudante do ensino médio aos serviços oferecidos na cidade, como o acesso ao lazer e ao trabalho. Em sala de aula, quando o autor questiona a mobilidade dos alunos pela metrópole, as respostas, quase sempre, reduzem a movimentação pelo local de moradia que fica no entorno da escola. Quando indagados sobre o por quê de não frequentarem espaços culturais e de lazer pela cidade, muitas vezes oferecidos de forma gratuita pela prefeitura em parceria com projetos empresariais e outros, a maioria dos alunos respondem não terem dinheiro para pagarem pela tarifa de ônibus. A restrição e desincentivo à mobilidade é tão grande que, em sala de aula, é possível encontrar o aluno que nunca esteve na região central de Belo Horizonte.

Há uma inquietação quanto ao direito à liberdade, a apropriação do espaço da metrópole, por parte da população carente e dos jovens estudantes. Vem sendo negado a essa parcela da população o direito de conhecerem os espaços que possibilitam empregabilidade, estudos em cursos formativos, cultura, conhecimento histórico e geográfico, entre outros. “O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita, ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre 2001, pág. 117).

Esse trabalho permeia a finalidade de pesquisar a acessibilidade do transporte público por ônibus na metrópole de Belo Horizonte. Pretende-se discutir sobre a cobrança de

tarifas e as formas como o sistema é custeado. Ele será desenvolvido sobre uma abordagem qualitativa na busca de compreender e interpretar a forma como o sistema de transporte está posto e as possibilidades dele se tornar mais acessível à população belo-horizontina.

Dessa forma os seguintes objetivos norteiam essa pesquisa: 1- Verificar, na metrópole de Belo Horizonte, uma outra forma de se conceber a cobrança pela utilização do transporte coletivo dando mais conforto, dignidade e acessibilidade aos usuários. 2- Refletir sobre a ampliação do acesso à cidade e seus serviços, por meio do transporte público, mesmo àqueles que não possuem condição de pagar pela tarifa no ato do traslado. 3- Debater sobre a acessibilidade urbana a partir do ensino de Geografia com o jovem estudante aluno do ensino médio. Para o desenvolvimento do trabalho utilizou-se da revisão bibliográfica de artigos científicos publicados entre os períodos de 2010 a 2022, publicados na língua portuguesa, indexados na página eletrônica do Google Acadêmico envolvendo a temática do transporte público por ônibus na metrópole de Belo Horizonte. Foram verificadas as bibliografias de autores da geografia urbana e as publicações digitais de movimentos sociais que buscam a democratização e acessibilidade do transporte público na metrópole, assim como o diálogo pelas redes sociais e e-mails com os integrantes do movimento TZ.

Para a elaboração deste trabalho, aulas de Geografia, disciplina que o autor leciona, foram direcionadas ao debate sobre as propostas do movimento TZ junto aos alunos do segundo ano do Ensino Médio. A prática pedagógica ocorreu na Escola Estadual Walt Disney na qual a maior parte dos alunos estão em situação de vulnerabilidade social e o debate sobre a acessibilidade por meio da isenção da tarifa do transporte público despertou interesse e o sentimento de pertencimento à cidade que será exposto nas considerações finais.

O presente trabalho busca uma reflexão sobre a abrangência do uso, pela população, do transporte público na cidade de Belo Horizonte. Pretende-se considerar no capítulo um a urbanização e os fatos que demandam a implantação do transporte público por ônibus no Brasil. Já o capítulo dois medita sobre o histórico da mobilidade em BH quando será possível identificar um caráter excludente daqueles que não conseguem pagar pela tarifa. Também se discute nele a proposta do grupo ativista Tarifa Zero que incentiva a política de gratuidade do transporte coletivo. Já o terceiro capítulo permeia os debates, em sala de aula, sobre o meio passe estudantil e a isenção de tarifas no ato do transporte. Por fim, o autor faz as considerações acerca dos assuntos tratados nos planos de aula anexo.

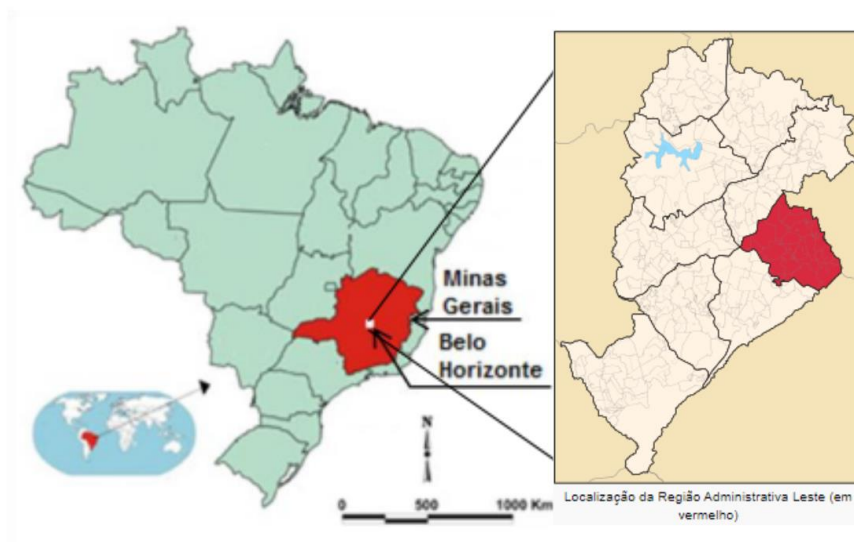
## 1 A URBANIZAÇÃO E A DEMANDA PELO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NO BRASIL.

As grandes cidades brasileiras se assemelham nos fatores que as levaram ao crescimento exponencial num curto espaço temporal e nos problemas decorrentes de um planejamento incipiente. Na segunda metade do século XX as cidades brasileiras não foram planejadas para serem funcionais, elas foram empreendidas sob as decisões de grandes empresas que verteram os recursos públicos para os interesses econômicos o que deixou à margem os investimentos em infraestrutura urbana pública para atendimento ao cidadão. Decorrem desse direcionamento problemas relacionados à habitação, ao transporte, lazer, educação, saúde, entre outros (SANTOS, 1993).

Pensando nas questões relacionadas ao transporte faremos, neste capítulo, um estudo da evolução da urbanização brasileira com o foco na mobilidade por motorização. Da mesma forma iremos discorrer sobre o incentivo ao transporte público, o acesso à cidade e as relações entre a cidadania e o consumo no contexto belo-horizontino.

A figura abaixo localiza o município de Belo Horizonte e a sua divisão regional. Há um destaque para a regional leste, local em que os desenvolvimentos desse trabalho aconteceram com os discentes.

**Figura 01: Localização da Regional Leste na Cidade de Belo Horizonte.**



Fontes: Mapa do Brasil adaptado de Wagner Batella, 2022.

### 1.1 A Urbanização Brasileira.

Entre os anos de 1940 e 1980 observamos uma enorme mudança no perfil da população brasileira. Nesse período podemos dizer que essa triplicou enquanto houve o aumento exponencial daqueles que passaram a residir no urbano. O movimento de urbanização, pós segunda guerra mundial, é resultante do crescimento demográfico devido a melhores processos de saneamento básico que reduziram as taxas de mortalidade ( 20,6% na década de 40 para 13,4% na década de 50), ao mesmo tempo em que foi mantida a taxa de natalidade (44,4% na década de 40 e 43,3% na década de 50) (SANTOS, 1993, p. 31). A figura abaixo nos ajuda a entender a evolução da população urbana no Brasil entre os anos de 1940 e 1991.

**Figura 2: Evolução da População Urbana do Brasil**

	<i>População total</i>	<i>População urbana</i>	<i>Índice de urbanização</i>
1940	41.326.000	10.891.000	26,35
1950	51.944.000	18.783.000	36,16
1960	70.191.000	31.956.000	45,52
1970	93.139.000	52.905.000	56,80
1980	119.099.000	82.013.000	68,86
1991	150.400.000	115.700.000	77,13

Fonte: Santos, 1993.

Com a crescente industrialização, fomentada nos Governos de Getúlio Vargas (1951 a 1954) e Juscelino Kubitschek (1956 a 1961) podemos observar que a partir de 1970 mais da metade da população brasileira passou a residir nas cidades. Com o aumento da população rural e a mecanização do campo após a incrementação de novas tecnologias, a ocupação da mão de obra diminuiu e a migração para os grandes centros foi o destino desse grande contingente populacional. De forma atrativa os centros urbanos brasileiros passaram a contar com novas indústrias, trabalhos com salário fixo e estabilidade, acesso à saúde, educação e lazer mais facilitados (PACHECO, 1997).

O Brasil teve um dos mais acelerados processos de urbanização do mundo. Os dados da Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios (PNAD) 2015 revelam que 84,72% da população Brasileira reside em áreas urbanas. A região sudeste lidera esse índice concentrando 93,14% da população em áreas urbanas, tendo as metrópoles São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte recebido o maior fluxo migratório.

A elevada migração populacional em curto espaço temporal para as grandes cidades, que já contavam com uma infraestrutura aquém do atendimento ao cidadão, demandou por loteamentos de terras e moradias que foram disponibilizadas de modo especulativo. No

primeiro momento a especulação ocorre com a expansão da cidade e o investimento diferenciado dos serviços coletivos. (SANTOS, 1993) A especulação imobiliária converge um lugar social em espaços de disputas entre as pessoas por sua localização. Os lugares são transformados de forma seletiva e, quando mais acessíveis, mais atrativos à infra estrutura pública e atividades privadas. Assim, fortes imbricações no planejamento e gestão do solo urbano devem responder às novas racionalidades econômicas (MELAZZO, 2013).

Localizados após os vazios urbanos reservados para a valorização imobiliária, os espaços periféricos, carentes de investimentos de todas as ordens, recebem a moradia da população de baixa renda. Devido a escassez de investimentos em serviços coletivos, as periferias reservadas às pessoas de baixa renda carecem e demandam por mobilidade e acesso a outros espaços no urbano, o que acaba influenciando negativamente na qualidade de vida do indivíduo. A insuficiência de equipamentos e serviços em bairros populares amplia a necessidade de deslocamento, contudo o sistema de transporte coletivo muitas vezes não atende as necessidades de deslocamento e limita o consumo e a acessibilidade do espaço (CRUZ, 2012).

As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso. (SANTOS, 1993, p. 96)

O bairro Casa Branca, na cidade de Belo Horizonte, foi a localidade onde o autor trabalhou a prática didática sobre o movimento T.Z. O bairro tem origem na década de 40 quando ocorreu o loteamento de uma propriedade da falida Companhia de Fiação e Tecidos Minas Gerais. Nesse terreno, uma casa branca, referência de encontro na vila dos trabalhadores da fábrica, daria nome ao bairro.

Em sua proximidade havia uma pedreira inativa onde hoje se localiza o Conjunto Mariano de Abreu e a Vila Boa Vista. Nesses conjuntos moram parte dos discentes da Escola Estadual Walt Disney. A vila tem origem na mesma década da formação do bairro Casa Branca. Já o Conjunto data de 1984 quando moradores advindos de outras áreas de risco em Belo Horizonte ocuparam a área próxima a uma pedreira desativada denominada “mata do inferno”. Nesses espaços, como em todas as áreas afastadas do centro da metrópole, foi necessário muita luta dos novos moradores, para conseguirem a infraestrutura de moradia como o asfalto e saneamento básico ainda precários hoje. Lutam também pelo transporte que, alimentando os

bairros vizinhos, dá acesso ao morador a infraestrutura de comércio, bancários e outros presentes próximo ao centro.

A imagem abaixo mostra a localidade do Conjunto, da Vila e da Escola na regional Leste de Belo Horizonte. Nela é possível verificar a cava da pedreira onde se construiu um campo de futebol e o prédio de atendimento do Centro de Referência e Assistência Social (CRAS) Mariano de Abreu. É possível também observar a cidade avançando para a zona rural do município de Sabará.

**Figura 3: Conjunto Mariano de Abreu e Vila Boa Vista**



Fonte: Google Earth website, 2020

Hoje o bairro Casa Branca é urbanizado e a conurbação estende-se ao município de Sabará. Há uma boa alimentação de ônibus com linhas diametrais (que ligam dois bairros passando pelo centro) contando com três linhas: 9250, 9211 e 9550. O trajeto percorrido pelos ônibus em Belo Horizonte permite ao morador do bairro Casa Branca acessar os bairros dos Setores Sul e Nordeste da metrópole. Ainda que não atenda o deslocamento a outros setores ou bairros da metrópole, as linhas contemplam boa parte da demanda de acesso dos moradores do Casa Branca e das comunidades citadas. Mas um grande problema está na impossibilidade de se pagar pela tarifa de acesso aos ônibus. Hoje no valor de R\$4,50, ou seja R\$9,00 para um traslado de ida e volta, a tarifa é inacessível a parcela da população que vive nas vilas da região.

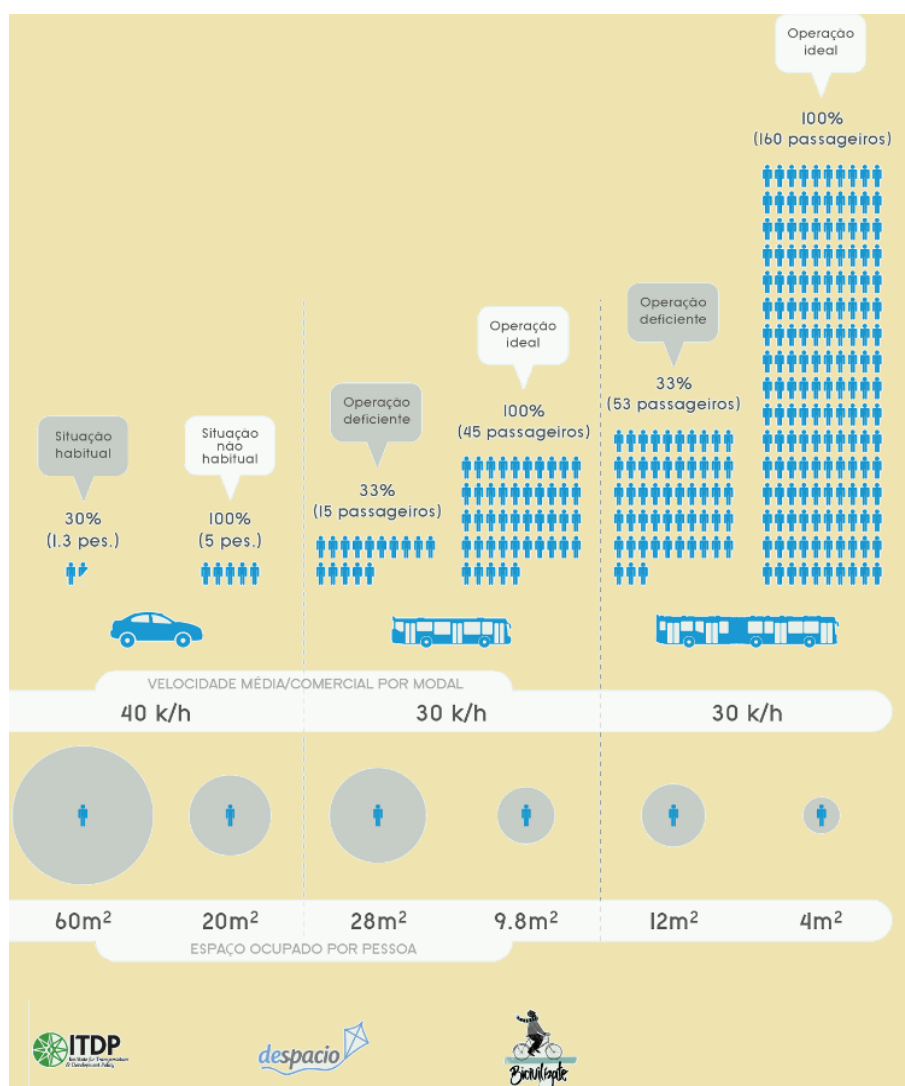
## 1.2 Questões Sobre a Mobilidade por Motorização.

A mobilidade nas cidades brasileiras se relaciona diretamente ao uso do espaço público, o que intensifica os conflitos presentes nesses. Nas grandes metrópoles a utilização do espaço

urbano para a mobilidade no modelo privado do automóvel é maior que o baseado no modelo de transporte coletivo. Ao pensar numa abordagem ambiental, o atual modelo de transporte por meio do automóvel provoca desperdícios em termos de recursos, gerando impactos como a poluição do ar, sonora, dos solos e das águas, entre outros.

A imagem abaixo mostra como o transporte coletivo por ônibus pode reduzir o espaço ocupado por pessoas no trânsito. Quanto mais passageiros transportados mais eficientes serão os deslocamentos em relação ao consumo de combustível e ao espaço urbano utilizado.

**Figura 4: Eficiência do uso do espaço em transporte segundo veículo.**



Fonte: Adaptado de Instituto de Política de Transporte & Desenvolvimento, 2022.

Outro problema na mobilidade por meio do automóvel reside no fato de as cidades brasileiras não terem sido pensadas para um grande fluxo de carros, a urbanização das metrópoles brasileiras deixa explícito uma desigualdade ambiental e social. Enquanto a classe

média alta busca a residência em lugares afastados dos centros, menos densos e com o atributo simbólico de qualidade de vida e segurança, as camadas de menor renda buscam, como a única chance de terem um imóvel, por moradia própria em localidades distantes dos centros, em regiões de menor infraestrutura urbana e menos valorizada (SPOSITO, 2002).

Em meio a tudo isso, quem é mais atingido são os mais vulneráveis socialmente: a população periférica, negra, mulheres e pessoas de meia idade são impedidas de acessar a cidade que surgiu como fruto de seu trabalho cotidiano. Enquanto as ruas, os parques e as praças ficam vazios, a circulação em massa das carapaças de aço foi normalizada, deixando mais distantes as possibilidades de viver o diverso e o inesperado que o vento forte da América do Sul nos traz. (VELOSO; ANDRÉ, 2020, p. 135)

O espaço no ambiente urbano vem sofrendo uma nova apropriação. A formação de guetos tanto para a população de baixa quanto para a de alta renda estabelece uma segregação criando segmentos da sociedade de acordo com a renda. Dessa forma o desenvolvimento urbano se apresenta repleto de discontinuidades físicas e territoriais podendo ser conectado e viabilizado a partir de incrementos de uma nova dinâmica de mobilidade urbana (ZANDONADE E MORETTI, 2012).

Mas o Espaço Urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre áreas residências e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praias e parques. (CORRÊA 1989, p.7)

A metropolização urbana torna o sistema de mobilidade entre a casa e o trabalho ainda mais necessário. Trata-se de um processo que altera os padrões de deslocamento cotidiano, a gestão do trânsito e transporte, o que desencadeia novas alterações no tecido urbano. Nas periferias mais valorizadas o deslocamento é feito por meio do automóvel, já projetado para a ocupação e privatização do espaço, o que distancia a rua de sua função pública e heterogênea (COCCO, 2016).

Os impactos do padrão de mobilidade, exclusivo para algumas camadas sociais, por meio do automóvel, são repassados para os grupos sociais mais pobres, enquanto os que se beneficiam do modelo não almejam ou se interessam por mudanças. As camadas de menor renda possuem pouca escolha sendo a melhor delas o transporte coletivo, tendo em vista o custo e o tempo de deslocamento a partir de suas moradias dispersas na malha urbana. Para essas pessoas o transporte representa um custo elevado de seus rendimentos e o dispêndio de tempo durante os deslocamentos diários ocasiona menor qualidade de vida e de provimento de renda.

Medidas para a melhoria dos deslocamentos pela metrópole tendem a amenizar a precariedade da renda, trabalho e moradia. O grande problema é que o uso do automóvel, como apelo simbólico, é incentivado tendo toda uma infraestrutura direcionada para ele.

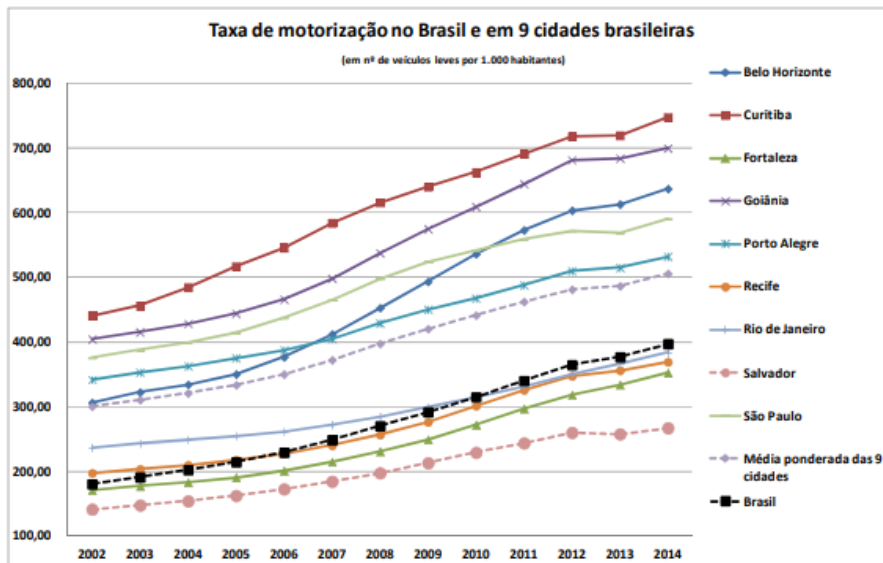
O uso do automóvel está envolto num círculo vicioso. As pessoas de alta renda não usam o transporte público e as de classe média cobiçam a aquisição do carro mesmo que isso comprometa parte de sua renda. A classe dominante foca em sua necessidade de deslocamento pela metrópole priorizando o automóvel. Assim, forja-se um padrão desigual de mobilidade em que lugares mais distantes e precários possuem pouca infraestrutura viária com o atendimento do transporte público debilitado. Os usuários desse transporte público, pessoas menos favorecidas financeiramente, quando conseguem, mesmo comprometendo muito o orçamento familiar, adquirem o automóvel para se locomoverem.

Se a motorização como lógica de deslocamento da classe alta era algo esperado, as novas dinâmicas urbanas também ensejam esse modo para as classes de baixa renda. Mesmo com um arrefecimento do crescimento demográfico, a lógica de formação das periferias pobres não se desfez. Apenas se replicou de maneira esgarçada no espaço: Enquanto a valorização imobiliária dos centros expulsa a população pobre, muitos destes acabam por conseguir sua habitação em municípios mais distantes, mas ainda ligados econômica e socialmente à dinâmica da cidade central. (Veloso, 2015. p. 162)

O Automóvel isola as pessoas em relação aos acontecimentos na rua e traz a sensação de um pseudo bem-estar num espaço privado de conforto e proteção. Elas sentem-se protegidas das mazelas das ruas, das calçadas precárias, das outras pessoas, da violência, da poluição e outros. Trata-se de um modelo de mobilidade feito para beneficiar poucos. Quanto mais carros na rua, mais se pavimenta rua para os carros, o que aumenta um ciclo vicioso.

No gráfico a seguir é possível identificarmos como a metrópole mineira possui alta e crescente taxa de motorização em veículos leves, por mil habitantes, se comparada a outros municípios brasileiros. Belo Horizonte chega a superar São Paulo, a capital financeira do País, no decorrer do ano de 2010. No ano de 2014 já figura como a terceira cidade com a maior taxa de motorização entre as metrópoles brasileiras.

**Gráfico 1: Evolução da Taxa de Motorização no Brasil e em 9 cidades selecionadas (2002-2014)**



Fonte: Veloso, 2015.

Assim quanto maior a quantidade de carros nas ruas maiores os congestionamentos, o custo, o tempo de viagem e o desconforto dos usuários de ônibus. Somado ao desconforto, as empresas responsáveis pelos coletivos reduzem o número de ônibus em circulação para maximizar os lucros com viagens lotadas. A redução dos horários, sem a autorização dos setores públicos responsáveis, mas com a anuência deles, é frequente em Belo Horizonte. Até mesmo no período pandêmico provocado pelo vírus SARS-CoV-2, quando há urgência de um transporte coletivo mais higienizado e vazio garantindo o distanciamento social, as empresas de transporte coletivo executaram essa prática.

### **1.2.1 Incentivo ao transporte coletivo**

A proposta de desestimular o transporte individual por automóveis pode incutir num círculo virtuoso que leve ao aumento das formas coletivas de mobilidade. A redução do número de automóveis na via possibilitaria o aumento da velocidade de circulação dos ônibus e redução do tempo de espera, o que aumenta a capacidade do sistema de transporte por ônibus, assim como o interesse pelo uso do transporte coletivo. O custo do transporte coletivo pode diminuir provocando a queda da tarifa assim como a ampliação do serviço. Havendo menor custo e mais linhas de atendimento por ônibus as pessoas se motivam ao uso do transporte público diminuindo a desigualdade dos passageiros na mobilidade. É preciso ainda pensar no sistema urbano de transporte coletivo como uma rede, e assim, promover um atendimento eficiente para

que não haja falta de conexão ou fragilidade do sistema em locais da cidade que gerem a insuficiência no atendimento em outras localidades.

Algumas medidas inibidoras podem reduzir o número de carros nas ruas. Pode-se diminuir o espaço disponível para o carro ampliando o espaço da calçada para o pedestre, construindo ciclovias e faixas exclusivas para o transporte coletivo. Belo Horizonte vem elaborando essas medidas em projetos paisagísticos que contemplam fechamentos de ruas no hipercentro para a circulação de pessoas, a delimitação das vias para a circulação exclusiva de ônibus e o aumento de faixas para ciclovia, esse último de forma muito lenta.

Entendido como uma demanda social, o direito à mobilidade urbana não pode ser de acesso privilegiado em função do poder aquisitivo. A manutenção dos privilégios do uso do transporte individual precariza a mobilidade da maioria da população. A mobilidade urbana deve ser pensada pelo prisma da produção social e deve beneficiar o maior número de pessoas. É preciso redirecionar as prioridades da mobilidade ao interesse público dando ao cidadão a igualdade de direito de acesso à cidade e aos espaços públicos (ZANDONADE E MORETTI, 2012).

## 2 A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE.

Ao longo da história da metrópole de Belo Horizonte aconteceram diversas intervenções que propiciaram o desenvolvimento dos meios de transportes. Algumas marcas radicais de intervenção vieram com a chegada dos bondes, o metrô e os ônibus articulados. Todos esses projetos demandam infraestrutura específica, que em alguns casos ficaram aquém do investimento necessário ao melhor fluxo de pessoas no acesso aos serviços da cidade.

Como primeiro meio de transporte coletivo que não demandou a tração animal foram implementados os bondes. Sobre eles projeta-se hoje uma visão romantizada que esconde um sistema precário de funcionamento em sua época. Os bondes circulavam em sua maioria nos limites da avenida do contorno e demandaram grandes investimentos da companhia elétrica que tinha a posse alternada entre o poder público e as concessionárias. Com o tempo foram ficando lentos, deficitários e perigosos numa cidade em expansão (OMNIBUS, 1996).

Belo Horizonte cresceu num ritmo rápido o que demandou um transporte público cada vez mais eficiente. A existência concomitante entre os meios de transporte sobre trilhos, os caminhões e os automóveis não foi amigável. Devido à falta de gestão e fiscalização do trânsito, de manutenção dos veículos, a distração do pedestre quanto a presença e velocidade dos veículos e a falta de segurança dos bondes, que trafegam lotados sem a verificação de atributos de segurança como a viagem de passageiros nos estribos, acidentes eram frequentes.

Na imagem abaixo observa-se um tumulto de transeuntes e o trânsito formado após um acidente de bonde, na década de 30, após problemas nos freios.

**Figura 5: Acidente de Bonde. Viaduto Santa Tereza (1937)**



Fonte: OMNIBUS, 1996.

Na década de 50 a Metrópole era chamada de “cidade dos buracos” devido à falta de pavimentação das ruas e de obras planejadas. Com a modernidade chegaram os trólebus (ônibus

elétricos) sendo os primeiros importados dos Estados Unidos. Belo Horizonte contava então com um pseudo transporte intermodal que interligava de forma precária os bondes, os trens suburbanos, os trólebus e os ônibus movidos à diesel (OMNIBUS, 1996). Rapidamente no final dessa década os carros foram invadindo as ruas, resultado da política desenvolvimentista do Presidente Juscelino Kubitschek. E essa demanda por maior utilização dos veículos a combustão inibiu qualquer projeto de intermodalidade.

## **2.1 Linha do Tempo do transporte público em Belo Horizonte.**

Para conceber a forma como ocorre o transporte público hoje na metrópole é importante compreender a sua linha histórica de desenvolvimento. É preciso visualizar como ao longo da evolução dos transportes as lutas entre passageiros, governos e empresas trouxeram à tona as demandas por gratuidade, meio passe e regulamentação de tarifas acessíveis à população.

Abaixo uma lista histórica sobre o transporte na cidade de Belo Horizonte a partir do livro “OMNIBUS: Uma História dos Transportes Coletivos em Belo Horizonte” As informações foram baseadas no livro e aqui sistematizadas para uma reconstituição histórica breve com início em 1887, início tão logo a capital é instalada no então “Arraial de Bello Horizonte”. Foi adotado o formato em notas cronológicas o que facilita e possibilita a compreensão da evolução e tomadas de decisão do transporte na metrópole:

1898 – Houve tentativas de se criar um bonde com tração animal.

1899 – A prefeitura iniciou o controle do transporte instituindo a obrigatoriedade de matrículas dos veículos e impostos pelas licenças concedidas.

1902 – Em setembro é inaugurada na metrópole a primeira linha de bonde elétrico, importados dos Estados Unidos. Os Trilhos começaram a ser instalados dois anos antes. BH foi preparada para receber os bondes sem muita empolgação por parte da população. Tratava-se de uma linha radial sem cruzamentos em ruas de terra batida sem calçamento.

1903 – Há o início da compra antecipada de passagens e a concessão de 50% da tarifa para o funcionário público e alunos das escolas.

1906 – A prefeitura começa a trabalhar com o transbordo e a baldeação nos serviços de bondes.

1908 – A prefeitura inaugurou um bonde de luxo para as autoridades da alta administração pública.

1909 – Inicia o tráfego de trens de subúrbio entre Belo Horizonte e Sabará.

1922 – Inicia o serviço regular de auto-ônibus sem previsão de gratuidade ou desconto nas tarifas.

1930 – É regulamentado o serviço de auto-ônibus. Foram concedidas passagens livres ao prefeito, diretores, delegados de polícia e concedido 50% de desconto aos estudantes. Mesmo em ampliação o serviço era estigmatizado pela população.

(...) os ônibus sempre foram vistos pela população como um meio de transporte inferior aos bondes. Sua imagem era associada aos bairros proletariados, ao custo inferior da passagem e ao precário estado dos veículos. Apesar de tudo, o bonde era considerado o transporte dos bairros aristocráticos e das populações de maior renda. (OMNIBUS, 1996, p. 116).

1947 – Belo Horizonte ganha autonomia administrativa. Em contrapartida, o sistema de transporte está muito precário.

1949 – Aumenta a participação dos ônibus no transporte público da capital que passa a representar 50% da opção ou alternativa para os passageiros.

1953 – O sistema de transporte por trólebus (ônibus elétricos) é inaugurado pelo prefeito Américo Renné Giannetti. Irá operar pelos próximos 17 anos como serviço estatal. Trata-se do período em que a população contou com o transporte por meio de bondes, auto-ônibus, trólebus e os trens de subúrbios simultaneamente.

1957 – Dá-se início a utilização de roletas dos ônibus na tentativa de se evitar o furto da tarifa por parte dos motoristas e cobradores. Da mesma forma, a prefeitura estipula o prazo para que toda a frota circule com duas portas de acesso ao veículo. (OMNIBUS, 1996).

1960 – Os ônibus a diesel já estão presentes no transporte coletivo de Belo Horizonte. Ao longo da década, esse transporte se consolidou como primeiro no atendimento da população, então na faixa de 1 milhão de habitantes.

1963 – Desativadas as últimas linhas de bonde de Belo Horizonte, que circulavam nos bairros Cachoeirinha, Gameleira, Bom Jesus, Horto, Padre Eustáquio e Cidade Ozanam.

1967 – A Prefeitura iniciou a desativação das linhas de trólebus e as substituiu pelas linhas estatais de ônibus. São criadas novas linhas de operação.

1969 – Paralisa-se completamente o serviço de trólebus na cidade, o que marca o fim da operação estatal de transporte público em Belo Horizonte (STIEL, 1996).

1973 – Foi definida por lei a criação das regiões metropolitanas no Brasil. A definição da região metropolitana de Belo Horizonte foi originalmente composta por 14 municípios sendo eles Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano. (Plano

Metropolitano Macrozoneamento RMBH). Essa definição permitiu a ampliação dos serviços de transporte e trânsito.

1980 – A metrópole Belo Horizonte deixa após 80 anos a exclusividade da administração do transporte coletivo. É criada então a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL) que tem como acionistas os municípios da RMBH, o Estado de Minas Gerais e a União.

1982 – Com a implantação do programa “Probus” houve uma reestruturação de todo o sistema de transporte. Buscou-se o transporte das pessoas sem a necessidade de passarem pelo centro da cidade. Foram criados novos itinerários com linhas diametrais (bairro a bairro) e circulares. Foram criados novos sistemas de numeração e cores para as linhas.

As mudanças, iniciadas no sábado 10 de junho, tiveram grande impacto sobre a população, completamente desinformada. O novo sistema de cores substituindo o da década de 60 também foi considerado incompreensível de imediato. Na segunda-feira, dia 12, a cidade praticamente parou, pois, a população ficou inteiramente desorientada sem saber os novos pontos e número de ônibus. Foi um grande desafio para o órgão gestor, que recebeu as mais duras críticas. (OMNIBUS, 1996, p. 277)

1984 – Ocorre uma nova etapa de concessão de gratuidade que beneficia os idosos com mais de 65 anos.

1985 – O vale-transporte é instituído pelo governo federal.

1986 – O metrô de Belo Horizonte, concebido no fim da década de 1970, entra em operação. A linha operava das estações Eldorado até a Lagoinha.

1987- Finaliza a operação do trem de subúrbio na região Metropolitana de Belo Horizonte. Ocorre a extinção da METROBEL que fora substituída pela autarquia Transportes Metropolitanos – TRANSMETRO.

1988 – É concedida a gratuidade aos maiores de 65 anos no transporte do metrô.

1989 – Os funcionários das empresas que prestam serviço de ônibus passam a ter isenção da tarifa.

1990 – O município de Belo Horizonte passa a garantir à pessoa com deficiência a gratuidade da tarifa nos termos da lei orgânica.

1991 – É criada a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS)

1993 – Ocorre um movimento no intuito de acabar com a obrigação de se indicar as fontes de recursos nos casos em que se é concedido a gratuidade no sistema no transporte coletivo.

1994 – A lei orgânica do município estabelece mais rigidez nas concessões à gratuidade. Os vereadores da capital retomam projetos de leis que visam o abatimento de 50% na tarifa para

trabalhadores de serviços braçais da construção civil, a isenção de pagamento para desempregados, melhor controle das filas de passageiros, entre outros que não são aprovados.

1995 – A BHTRANS passa a gerenciar o *Sistema Mídia Ônibus* que explora a publicidade nos coletivos intramunicipais e intermunicipais. O recurso advindo dessa inovação foi direcionado para o financiamento das gratuidades, o que representou nos anos 2000 apenas 0,37% do custo total do sistema de transporte por ônibus.

Nesse mesmo ano a BHTRANS mantém como beneficiários da isenção da tarifa, residentes nos municípios da região metropolitana, os deficientes físicos e mentais, os cegos, os surdos, os excepcionais e os doentes renais crônicos em tratamento. A mesma empresa estimula a *tarifa zero* em dois feriados nacionais, assim como o pagamento de uma passagem reduzida no valor simbólico de R\$0,10 nos feriados para todos os usuários não contemplados pela isenção.

1997 – É criado pela BHTRANS a linha A320, ainda em operação com o nome 320, com o objetivo de transportar crianças com deficiências. Foi a primeira linha na cidade que operou com veículos adaptados com elevador.

1999 – A BHTRANS extingue a gratuidade aos carteiros dos correios que estava em vigor a aproximadamente 100 anos. Após uma ação judicial a empresa é obrigada a retomar a gratuidade.

É iniciado na metrópole e na cidade metropolitana de Betim a utilização de catracas eletrônicas sobre o duro protesto do sindicato dos rodoviários que temiam a futura demissão dos agentes de bordo (cobradores). Surge o cartão BHBus que pode ser recarregado com novos créditos nas estações e postos cadastrados. Aqui temos a drástica redução no uso do vale transporte. É importante salientar que o vale transporte, às vezes, era vendido pelo usuário para aferir complemento na renda familiar.

2001 – Foi implementado em Belo Horizonte o Sistema de Transporte Suplementar de passageiros. Esse sistema teve origem após uma crise envolvendo um transporte alternativo na metrópole feito por meio de Kombi e Vans que funcionava informalmente fazendo o trajeto das linhas convencionais de ônibus.

2007 – O Brasil foi escolhido como sede para a Copa do Mundo FIFA de 2014. Belo Horizonte escolheu então o sistema BRT (Bus Rapid Transit) para a mobilidade a ser instalado ao longo das avenidas Amazonas, Antônio Carlos, Carlos Luz, Cristiano Machado e outras na metrópole.

2008 – Foi o ano em que encerrou as outorgas de operação dos grupos empresariais e tem-se início, por processo de licitação, novos regimes de concessão.

2010 – Começam as obras do BRT, hoje conhecido como “Move”, sistema com pistas exclusivas e ônibus articulados.

2013 – Efervescência do Movimento Tarifa Zero com protestos no centro de Belo Horizonte e a ocupação do Prédio da Prefeitura pelos manifestantes.

## **2.2 O Debate sobre o Tarifa Zero e o Meio Passe.**

O debate sobre a taxaço do transporte coletivo, exposto anteriormente, remonta ao início do transporte coletivo nas metrópoles. Iremos nos ater as tomadas de decisões e protestos a partir dos anos 1990. Período em que alguns governos municipais, pressionados pelos movimentos populares, estabelecem tentativas reais de mudanças no setor de transporte que foram de encontro, de forma mediadora, ao poder do capital privado e aos intensos manifestos populares que se articularam. Tudo ocorreu num contexto de avanço do neoliberalismo e da experiência dos governos democrático-popular municipais (VELOSO, 2015).

Nos anos 90 a extinção da passagem no transporte coletivo surge como proposta, em São Paulo, nos trabalhos da prefeita do partido dos trabalhadores Luiza Erundina. No projeto de lei, proposto pela prefeita, havia a previsão do financiamento das passagens por um fundo de transporte que seria cobrado de forma progressiva no Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU). Com esse imposto as tarifas de toda a população seriam custeadas. A proposta não foi adiante sendo recusada na câmara municipal, o que não impediu sua latência como reivindicação social em diversas outras cidades do país.

### **2.2.1 O Movimento Passe Livre.**

A Revolta do Buzu, em Agosto de 2003, na capital da Bahia, foi motivada por um reajuste tarifário de R\$0,20 centavos no transporte coletivo. Durante uma semana, milhares de jovens estudantes realizaram bloqueios nas avenidas de Salvador sem a ocorrência de violência direta aos ônibus coletivos. Aos poucos os jovens manifestantes passaram a ter a percepção de que conseguiriam intervir de forma concreta no funcionamento da cidade. O movimento enfraqueceu após a prefeitura conceder benefícios como a metade da tarifa durante o período de férias e domingos, incluindo no benefício os pós-graduandos. O movimento enfraqueceu sem o atendimento a sua pauta principal: O cancelamento do reajuste tarifário.

Em Florianópolis, capital de Santa Catarina, também no ano de 2003 o transporte público estava atrelado a família de políticos que detinham o poder financeiro na região. Um grupo de jovens se organiza em busca de assinaturas (obtiveram 20 mil assinaturas) com o intuito de aprovar um projeto de lei que previa o Passe Livre Estudantil. Embora o projeto tenha sido reprovado, o movimento se fortaleceu e, em 2004, após o anúncio de um reajuste tarifário, várias manifestações dos estudantes, esquerda tradicional e jovens da periferia se intensificaram nas ruas de Florianópolis gerando confronto com a polícia. Diante da pressão, o governo cede e não reajusta as tarifas. Segundo Veloso (2015) foi a primeira vez que um processo de luta organizado conseguia direcionar uma revolta popular espontânea contra o reajuste de tarifas de ônibus e obter êxito.

Os dois importantes movimentos em Florianópolis e em Salvador antecederam e germinaram a criação do Movimento Passe Livre (MPL), batizado como movimento nacional numa convenção em janeiro de 2005, na cidade de Porto Alegre. O movimento tem abrangência nacional e se fundamenta nos princípios da autonomia, independência, horizontalidade, apartidarismo, pautado nas decisões por consenso e federalismo. O MPL busca um debate transformativo e benéfico aos usuários do transporte coletivo, assim como um debate mais amplo abrangendo as discussões urbanas como o crescimento desordenado, especulação imobiliária, meio ambiente, desigualdade social, violência e relação entre as drogas (MPL, 23/06/2022).

O que importa ressaltar aqui é a orientação estratégica dada à bandeira de luta passe livre. O tema do transporte público embutido nela afeta concretamente a vida cotidiana não só da grande maioria da população urbana, mas o próprio funcionamento da economia da cidade. Não se trata de tema ou reivindicação demasiado abstrata, mas de uma questão capaz de tocar imediatamente um amplo espectro da população, capaz de articular interesses diretos e sentidos da população; ao contrário da bandeira contra a Alca, ou a “globalização capitalista”, que permanece em elevado grau de abstração para a maior parte da população. (VINÍCIUS, 2014, p. 298)

Belo Horizonte possui uma unidade local do movimento que surgiu a partir da luta pelo passe livre. Um protesto que marcou o MPL BH foi o ocorrido em 25 de Agosto de 2005 quando aproximadamente 500 jovens saíram da Praça 7 em direção à Prefeitura com as bandeiras do passe livre e da oposição a um possível aumento da tarifa anunciado pela mídia. Muitos jovens se feriram no confronto com a polícia e o movimento se mostrou desarticulado. Após essa data não houve continuidade dos movimentos e também a tarifa não foi aumentada. Se beneficiando do tempo de festividades, o governo municipal adia para o final de dezembro o reajuste tarifário, o que dificulta a mobilização por parte do MPL BH. A astúcia do prefeito Fernando Pimentel com relação ao mês em que o aumento era estabelecido, a inexperiência dos

militantes em relação a estratégias de intervenção a longo prazo e uma formação tradicional que impedia a aproximação de novas idéias advindas de outros militantes, acabaram por encerrar o 1º MPL em Belo Horizonte. (VELOSO, 2015)

### **2.2.2 O Movimento Tarifa Zero.**

O movimento Tarifa Zero (TZ) surgiu na metrópole Belo Horizonte em torno de protestos, em setembro do ano de 2013, quando se pleiteou uma agenda pública de luta pelo direito social ao transporte. Foram vários obstáculos, riscos e ações políticas de pessoas que participaram dos movimentos e protestos. Os integrantes possuíam interesses claros de atuação quando observamos suas buscas no período de efervescência do movimento: Em julho de 2013 o Tarifa Zero fez uma denúncia para se averiguar irregularidades na isenção de Impostos Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) concedidos às companhias de prestação de serviços por ônibus. Essa denúncia questionou a lisura do prefeito Marcio Lacerda por improbidade administrativa. Em agosto do mesmo ano, o movimento TZ denuncia a ocorrência de erros na licitação e na execução dos contratos do sistema de transporte por ônibus. Em setembro o movimento fomentou um projeto de lei popular com o objetivo de implantar a tarifa zero no transporte por ônibus na metrópole. (VELOSO, 2015)

Os integrantes do TZ buscam formas democráticas que garantam a toda a população o deslocamento pelos centros urbanos. O objetivo inicial foi uma meta curta: A revogação do documento da tarifa que estava ligada a uma meta mais ambiciosa: Transformar o serviço mercantil e em direito social universal. No movimento observou-se a presença de ativistas com escolarização elevada. Dessa forma reconheceu-se espaços de poder de pessoas legitimadas como competentes para o debate sobre o transporte na metrópole.

O Movimento Tarifa Zero pretendeu verificar a política municipal dos transportes de forma a revelar os interesses e as prioridades em jogo na política de transporte público em Belo Horizonte. Ele enfrentou alguns desafios como a dificuldade de se mobilizar a população para a realização de protestos e a baixa experiência na participação de movimentos na esfera municipal.

A imagem seguinte registra um encontro dos integrantes do TZ na frente da prefeitura municipal de Belo Horizonte, em 21 de setembro de 2013. Nota-se nas roupas dos presentes o amarelo e o rosa junto dos dizeres “Tarifa Zero é Mais”, *slogan* e cores marcantes nas publicidade do movimento.

**Figura 6: Integrantes do Movimento Tarifa Zero próximo ao prédio da prefeitura de Belo Horizonte.**



Fonte: Facebook Tarifa Zero, 2018.

O horizonte de expectativas anunciado pela gratuidade universal dos transportes é o da experiência urbana constituída pelo ethos do que é coletivo, do deslocamento como possibilidade e “propriedade” de e para todos, um bem comum urbano (HARVEY, 2014).

### **3 O DEBATE, EM SALA DE AULA, SOBRE O MEIO PASSE E A ISENÇÃO DE TARIFAS.**

O autor, durante a construção desse trabalho, fez uma abordagem prática sobre a legislação da Lei Municipal nº 10.106, de 21 de Fevereiro de 2011, que estabelece o meio-passe estudantil, ou seja, o subsídio de 50% da tarifa feito pela prefeitura ao aluno beneficiado em Belo Horizonte. Abordou também a isenção da tarifa e os objetivos do movimento TZ. Foram aulas expositivas para os alunos do segundo ano do ensino médio na Escola Estadual Walt Disney, que fica localizada no bairro Casa Branca, na extremidade da Regional Leste de Belo Horizonte, espaço limítrofe com a zona rural do município de Sabará. Os modelos de ensino oferecidos na escola são os do Ensino Médio Integral, Ensino Médio Integral Profissionalizante e de Educação de Jovens e Adultos (EJA).

Na imagem abaixo observamos a fachada junto ao portão de entrada para os alunos e servidores da EEWD, no fundo visualizamos o início do Conjunto Mariano de Abreu.

**Figura 7: Fachada da Escola Estadual Walt Disney.**



Fonte: Carlos Thadeu dos Santos Dias, 2022.

A escola oferece uma ótima infraestrutura física, se comparada à grande parte das escolas sobre a gestão do Estado de Minas Gerais, que ainda carecem de maior investimento governamental para projetos básicos como os que garantem acessibilidade à internet. A EEWD conta com espaços de acesso à informações digitais como uma ampla biblioteca que dispõe, além das coleções de livros de literatura e didáticos, de cinco computadores para pesquisa virtual. O complexo de prédios contempla também uma sala para reuniões com equipamento audiovisual conectado à internet, uma sala de informática com microcomputadores novos, duas

salas com lousa digital, três salas temáticas também dispoendo de equipamento multimídia (sendo uma delas para as áreas de humanas), uma ampla quadra de esportes coberta, entre outros. O corpo docente, dedicado ao ensino, está alinhado com o projeto político pedagógico, o que ocorre em conjunto com uma direção extremamente dedicada ao bom funcionamento da escola.

Na imagem abaixo visualizamos os espaços das salas na EEWD. Observa-se que a escola possui espaços diversos para o convívio e aprendizagem e uma boa rede de conexão digital somado a equipamentos audiovisuais.

**Figura 8: Imagens das salas na E.E. Walt Disney**



Fonte: Carlos Thadeu dos Santos Dias, 2022.

A EEWD atende um público de alunos em vulnerabilidade social observados na desorganização das estruturas familiares, subemprego e desemprego dos responsáveis, casos de abuso e violência atrelados à fragilidade no vínculo social. Em sua maioria eles residem em dois aglomerados, próximo à escola, nomeados como o Conjunto Mariano de Abreu e a Vila

Boa Vista. Os jovens alunos buscam, no espaço da escola, mais que um local de aprendizagem: um lugar de interação e convívio. Na escola eles têm acesso a projetos que dificilmente conseguiriam no cotidiano dos aglomerados em que residem.

Na imagem abaixo estão os espaços de convivência e interação entre os alunos, servidores e a comunidade. Nesses espaços ocorrem ações culturais que tornam a escola mais humana e querida pelos alunos.

**Figura 9: Imagem do pátio e das áreas de convivência na E.E. Walt Disney.**



Fonte: Carlos Thadeu dos Santos Dias, 2022.

O trabalho foi executado ao longo do ano de 2022. No segundo bimestre letivo, nos meses de Junho e julho, foram exibidos três materiais para a discussão: Em uma aula foi exposta a legislação da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) sobre a obtenção do meio passe estudantil. Em outra foi exibido o vídeo TEDx Belo Horizonte onde Clessio Mendes e Junia Guedes expuseram os objetivos e benefícios da implantação da tarifa zero na capital. E na terceira aula foi exibido o vídeo do programa Le Monde Diplomatique Brasil onde os entrevistados expõem sobre a proposta de Tarifa zero no transporte público.

### **3.1 Aula Sobre a Legislação do Meio Passe Estudantil em Belo Horizonte.**

No início dos trabalhos, em sala de aula com os estudantes, foi debatido as possibilidades do projeto Tarifa Zero. Para isso foi exposto a legislação da Lei Municipal nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011 que deliberou sobre a concessão do meio passe estudantil ao aluno do município de Belo Horizonte. A lei municipal estabelece que será preferencialmente beneficiado o estudante do ensino médio, que resida a uma distância superior a um quilômetro da escola onde estuda e que tenha a família beneficiada em algum programa social desenvolvido pelo município.

A legislação deixa claro que o benefício está atrelado ao traslado da casa a escola, como observado no Artigo 2: “A subvenção será de 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa correspondente ao percurso residência-escola-residência do beneficiário.” Trata-se de uma proposta que limita o benefício ao estudante de baixa renda no direito ao estudo. A ele, com o meio passe, não é contemplado outros direitos como o lazer e a saúde. O único direito de fluxo subsidiado dado ao jovem é para acesso à escola ou, quando esse mesmo jovem inicia sua vida laboral, em programas como o “Jovem aprendiz”, ele também recebe um Vale Transporte “Social”, observado na figura abaixo, que só pode ser utilizado com a mesma proposta: O traslado para o trabalho.

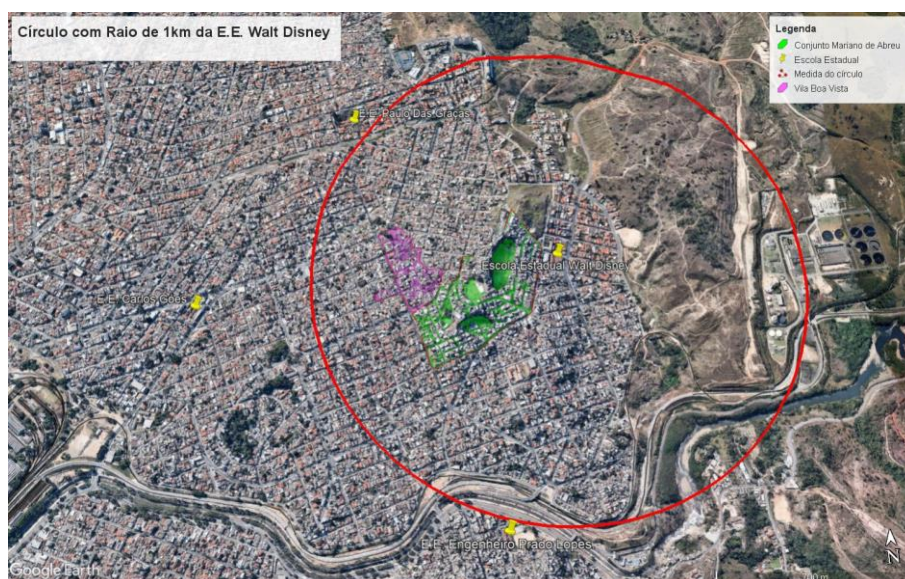
**Figura 10: Imagem do vale-transporte social fornecido pela prefeitura ao estudante em programas de empregabilidade.**



Fonte: Carlos Thadeu dos Santos Dias, 2022.

Outra crítica na legislação passa pelo raio de atendimento proposto pela legislação. Em sua maioria, as famílias dos jovens de baixa renda buscam escolas próximas às suas residências a fim de se evitar gastos desde o ensino fundamental. O jovem vai passando pelas etapas da vida estudantil e chega no ensino médio estudando próximo a sua localidade de moradia. Quando no ensino médio ele passa a ter direito ao meio passe se morar a mais de um km da escola. Belo Horizonte é uma cidade com uma ótima cobertura de atendimento escolar no ensino médio, e, em quase todas as localidades do município existe uma escola no raio de um km de distância da residência do aluno, como ocorre no caso dos alunos da E. E. Walt Disney observado na imagem abaixo. O que faz com que o benefício não seja concedido ao estudante.

**Figura 11: Imagem da área ocupada no raio de 1km da E.E. Walt Disney.**



Fonte: Google Earth website, 2020.

### **3.2 Aula Sobre o Movimento Tarifa Zero.**

No segundo plano de aula foi trabalhado o vídeo da companhia *TED Conferences* Belo Horizonte, em que Clesio Mendes e Junia Guedes, integrantes do movimento TZ, comentam as possibilidades da isenção da tarifa no transporte por ônibus em Belo Horizonte. Discorrem sobre a proposta do TZ de rever a forma com que o cidadão gasta o dinheiro com o transporte e assim possibilitar melhoras na vida cotidiana.

A apresentação ocorreu no ano de 2014, um ano após os protestos mais significativos do movimento, propondo a manutenção de um diálogo permanente com a sociedade de forma a tornar o transporte coletivo mais acessível. Eles fazem uma brincadeira com a lógica da contrapartida imediata simulando que a iluminação pública, a coleta seletiva e as aulas nas escolas públicas seriam custeadas pelo cidadão no ato da utilização do serviço social. O que se questiona é a observação turva de que o transporte por ônibus não é um direito social. A tarifa pode se constituir como um bloqueio ao acesso à educação, à saúde, à circulação de dinheiro no comércio entre outros.

Clésio Mendes informa que a lógica de manter os ônibus cheios é a essência do sistema de tarifas que funciona no modelo atual de transporte pelo país. Ele representa a sustentabilidade do negócio para o empresário. A lotação dos ônibus alimenta o sonho do usuário de comprar o carro ou a moto e assim se livrar do desconforto, o que retroalimenta o caos urbano no trânsito provocado pelo grande número de veículos automotores individuais.

Junia Guedes informou sobre o vale transporte que, visto como um benefício, afasta a percepção de que o transporte é um direito social. Inibe também a percepção de que apenas as pessoas que laboram no setor formal da economia podem ter acesso a benefícios, o que exclui os trabalhadores na informalidade. Outro questionamento feito por ela é a lógica do deslocamento cotidiano com o olhar apenas para a locomoção da força de trabalho e que a isenção da tarifa deve ser acompanhada da participação popular em decisões sobre linhas, sobre itinerários, quadro de horários, fiscalização do sistema entre outros.

### **3.3 Aula Sobre o Modelo de Transporte Tarifa Zero em Funcionamento.**

No Terceiro plano de aula foi trabalhado a interpretação e análise crítica do vídeo *Le Monde Diplomatique Brasil # 31 – Tarifa Zero no Transporte Público*. A entrevista foi gravada em dezembro de 2019 e contou com a participação do então prefeito da cidade de Vargem Grande Paulista, Josué Ramos; do sociólogo Américo Sampaio e da arquiteta e

urbanista Kely Fernandes. O debate discorreu sobre a mobilidade e o Movimento Passe Livre adotado pelo prefeito na cidade de Vargem Grande Paulista.

Ao assumir o mandato, o prefeito Josué Ramos se deparou com a empresa de transporte coletivo querendo operar apenas com as linhas superavitárias, prestando assim, um serviço ineficiente. Ele foi pressionado por ela a aumentar a tarifa ou o subsídio. Após uma avaliação de custos, a nova gestão encerrou o contrato com a empresa prestadora do serviço, alugou micro-ônibus, e atendeu emergencialmente a cidade. Vargem Grande, que está na região imediata da grande São Paulo, possuía 53 mil habitantes e contava com sete linhas de ônibus em operação.

A prefeitura, no intuito de implantar o projeto Tarifa Zero, fez uma análise de custo e avaliou a viabilidade deste. Na verificação percebeu-se que, sem o agente de bordo (cobrador) e todo o custo operacional envolvido na cobrança no ato do transporte, seria um corte de despesas. Receitas como as advindas com a publicidade nos ônibus, nos terminais, com locação de lojas, publicidade no aplicativo, parceria com a iniciativa privada instituindo uma taxa referente ao que se pagava em vale-transporte, entre outros, possibilitaram a execução do projeto. De acordo com o prefeito, as empresas que situam na cidade de Vargem Grande estão fazendo uma economia de até 70% do valor que gastariam com o vale-transporte no modelo tradicional de locomoção por coletivos. Isso vem estimulando a contratação de mão de obra local o que promove o aumento da empregabilidade na cidade.

O Sociólogo Américo Sampaio pontua que o movimento TZ nasce devido a péssima qualidade e ineficiência do transporte público. O direito ao transporte público, à mobilidade, é um direito a se ter direitos como o acesso à educação, à saúde, ao lazer e outros. O atual modelo de transporte não atende os grandes centros pois está sucateado, ruim, péssimo para o poder público e para o usuário. Ele avalia que o poder público está refém do poder privado, pois as empresas que prestam o serviço de transporte coletivo detém o controle de toda a cadeia de fornecimento. Com a tarifa zero um efeito deflacionário pode ocorrer na cidade propiciando o acréscimo no Produto Interno Bruto (PIB) municipal. Do ponto de vista social a TZ é uma imensa alavanca para minimizar as barreiras de desigualdade na cidade. Com o TZ um recado político importante é repassado a população: A mobilidade urbana é um direito do morador, assim como a escola, a saúde pública e outros.

A arquiteta e urbanista Kely Fernandes informa que é dever do poder público fiscalizar, controlar e apurar os custos dos transportes o que, com as recentes ondas de privatizações, essa inspeção não vem sendo feita. O tema sobre a isenção de tarifas deveria ser

popular e uma luta de base, mas não é devido ao desconhecimento dos direitos por parte do cidadão. É preciso criar outras narrativas para a arrecadação na criação de fundos para a captação de receitas como a taxaço do uso de carros e das motos, receitas provenientes do IPTU e outros. Em grandes cidades o poder público deve reposicionar os atores, ter papel de protagonista, ter mais controle na gestão, do centro operacional, pensar no uso do solo, estabelecer diálogo com as propostas de habitação, do uso do espaço urbano, entre outros.

Com o projeto TZ em funcionamento a Prefeitura de Vargem Grande Paulista conseguiu aumentar a operação para 13 linhas de ônibus. As pessoas que moravam mais distantes e não acessavam o comércio da cidade agora o fazem com as novas linhas em circulação. Uma das linhas no último dia tarifado transportou 465 passageiros e, quando sem tarifa, o transporte aproximado foi de 3200 passagens por dia. Pessoas que andavam a pé por falta de dinheiro agora estão usando o transporte com qualidade, outros com a economia da passagem estão gastando mais no comércio local. O prefeito garante que o projeto não se trata de uma decisão momentânea pois os contratos estão sendo assinados com prazos de 5 anos.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi verificar na metrópole de Belo Horizonte, uma outra forma de se conceber a cobrança pela utilização do transporte coletivo dando mais conforto, dignidade e acesso aos usuários. Também se refletiu sobre a ampliação do acesso à cidade e seus serviços, por meio do transporte público, mesmo àqueles que não possuem condição de pagar pela tarifa no ato do traslado. Para isso foi pesquisado como se deu a urbanização brasileira e as questões que incentivaram a mobilidade por motorização. Considerou-se a mobilidade urbana no município de Belo Horizonte expondo uma linha de tempo evolutiva onde se observa algumas lutas pela acessibilidade ao transporte coletivo na metrópole.

Outro debate direcionou para a utilização do espaço urbano, por meio do ensino de Geografia ao jovem estudante aluno do ensino médio. Esse trabalho aconteceu em sala de aula quando os alunos e professor conversaram sobre as possibilidades da capital mineira aderir a isenção de tarifas no ato do transporte por meio de ônibus coletivos. Nessas aulas discutiu-se sobre a legislação do meio passe estudantil e o Movimento Tarifa Zero. Foram apresentadas algumas cidades que já contam com os coletivos em linha sem a cobrança no ato da utilização. As aulas trouxeram uma reflexão sobre a abrangência do direito ao uso do transporte público na cidade de Belo Horizonte.

O período em que esse trabalho foi escrito e experienciado pelos alunos coincidiu com a pandemia provocada pelo Coronavírus, uma doença infecciosa causada pelo vírus SARS-CoV-2. O seu início data de dezembro de 2019 na cidade de Wuhan na China e rapidamente se espalhou para o mundo chegando no Brasil em Fevereiro de 2020 (INSTITUTO BUTANTAN). Desde então são mais de 33 milhões de casos confirmados e 675.350 mortes atribuídas ao vírus ( PORTAL CORONAVÍRUS/BRASIL).

A chegada do vírus SARS-CoV-2 no Brasil coincidiu com o início das atividades letivas em sala de aula, no ano de 2020. Já na segunda semana dos trabalhos escolares na Rede Estadual de Minas Gerais o prédio da escola foi fechado para as atividades letivas presenciais e os alunos, professores e demais servidores obrigados a permanecerem em casa numa atitude preventiva difundida como *lockdown*. A pandemia mudou drasticamente nossos relacionamentos no cotidiano. A interação e convívio social entre os alunos e professores rompeu-se. De fevereiro a junho de 2020 as escolas no estado ficaram sem uma definição de como seriam os trabalhos ou o retorno às atividades na forma presencial. A pandemia emitia sinais de agravamento, com o crescente número de casos de contaminados e a indefinição de

quando seria criada uma vacina. Então a Secretaria de Educação de Minas Gerais (SEE/MG) elaborou e distribuiu virtualmente ou nas escolas na forma impressa, os Planos de Estudos Tutorados (PETs) em formato de apostilas. Por meio desse material os alunos passam novamente a ter acesso ao conteúdo programático por série de ensino. Mas aqui ainda havia um hiato, eles não teriam a assessoria dos professores para a explicação da matéria e para o auxílio na resolução dos exercícios.

Foi quando o Governo do Estado criou uma página eletrônica intitulada “Estude em casa / se liga na educação” e firmou parceria com a empresa multinacional de serviços online Google LLC em busca de otimizar as interações entre os alunos e os estudantes. Nessa parceria o estado passou a fornecer no e-mail institucional dos professores uma maior capacidade de armazenamento de dados e um ambiente da sala de aula virtual chamado Google sala de aula. Foram ofertados treinamento e vídeo aulas para a utilização das novas ferramentas eletrônicas.

O Corpo docente se viu diante de um enorme desafio. Muitos professores na Rede Estadual de Minas Gerais não tinham como hábito a utilização de ferramentas digitais. A Rede já havia implantado um Diário Eletrônico Digital (DED) que no período funcionava de forma precária e com falhas, o que dificultava ainda mais a inserção nos trabalhos digitais na SEE/MG. Somada ao início dos trabalhos no mundo digital, havia a falta de recursos financeiros dos professores e alunos para a aquisição de *hardware* que propicia a interação digital. O momento pandêmico agravou a renda das famílias com perdas na ocupação em postos de trabalho e outros, foi escasso o dinheiro disponível para investimento em tecnologia. O Estado em nenhum momento subsidiou os equipamentos necessários para os seus servidores ou alunos. Um conflito sobre a obrigação de trabalhar online com os alunos e a indisponibilidade de recursos físicos para as aulas e orientações on-line se estabeleceu. No meio desse limbo ocorreu a atuação enfraquecida do Sindicato Único dos Trabalhadores em Educação de Minas Gerais (Sind-UTE) que, devido ao isolamento social, se viu tolhido de suas manifestações de maior impacto: Os protestos nas vias públicas das cidades. Dessa forma os anos de 2020 e 2021 passaram com a educação fragilizada, ausente ou de forma remota no Estado de Minas Gerais.

No ano de 2022 ocorreu o retorno dos trabalhos presenciais. Logo em seu início o Sind-UTE estimulou uma campanha de reposição salarial que, em assembleia, culminou em greve deflagrada no mês de março. Mais uma vez os professores e alunos se viram distantes do espaço físico escolar em um período de 40 dias. Quando a comunidade escolar retornou aos trabalhos presenciais, o cenário não foi motivador. Os alunos se depararam com os professores insatisfeitos devido a negativa do Estado em relação à reposição inflacionária solicitada.

Nenhum treinamento foi dado ao servidor nesse retorno presencial e foram vários os desafios cotidianos. São diários os conflitos relacionados à intolerância, as crises de choro e ansiedade, a defasagem no aprendizado do aluno e nas técnicas de ensino por parte dos professores. Perdeu-se durante os trabalhos remotos a conexão com o espaço físico da escola. O aluno tem dificuldade no comportamento social em ambientes como a sala de aula, quadra de esportes e outros espaços no ambiente de ensino. Mortes relacionadas ao vírus SARS-CoV-2 levaram a óbitos familiares da comunidade escolar, trata-se de perdas recentes, em alguns casos dos pais dos alunos e professores. A crise financeira das famílias está deflagrando carência alimentar no aluno que busca na escola ajuda, conseguida por meio do reforço na merenda. Os desafios no cotidiano escolar no retorno presencial são vividos pela comunidade escolar que trabalha na busca por um melhor atendimento nesse momento pandêmico.

Apesar de todas as mazelas, a manutenção de uma educação de qualidade no espaço escolar é uma busca constante dos servidores. Em sala de aula os alunos desejam o aprendizado e reportam como é valioso o espaço escolar para o cotidiano em sua vida. Apesar de todos os desafios há um grande desejo de serem orientados e de aprenderem as matérias das disciplinas. Os alunos não se contentam apenas com a utilização dos espaços na sala de aula, querem explorar toda a escola e reivindicam um tempo maior de interação social entre eles.

Não é suficiente o espaço da escola, é grande o desejo do aluno de conseguir fluir por mais lugares na metrópole. Por isso aceitaram bem a proposta deste trabalho que apresentou a eles novas possibilidades que os permitiriam usar o transporte coletivo por ônibus. Após as aulas percebemos um ganho no aprendizado do aluno que agora vislumbra o transporte público como um direito, assim como o espaço estudantil, a saúde, o lazer, o trabalho. Os alunos perceberam que, por meio de movimentos sociais, podem pressionar por políticas públicas que venham a beneficiá-los a conhecerem novos espaços na metrópole. Aprenderam a ler e interpretar a legislação, alguns compreenderam porque os pedidos de meio passe que fizeram foi negado, outros a partir da leitura da legislação irão solicitar o meio passe estudantil.

Após as aulas, e os debates nela travados, os alunos tiveram a percepção de que a isenção de tarifas terá um caminho difícil para se concretizar em Belo Horizonte. A cidade possui uma população estimada em 2,5 milhões de habitantes (IBGE, 2021), um complexo viário de ônibus com 309 linhas de transporte convencional que transporta mensalmente 22 milhões de passageiros (8,5 vezes o número da população), com uma arrecadação mensal de R\$ 70,6 milhões (PBH.GOV, abril de 2022). São números que distanciam tomadas de decisões rápidas e pontuais, como as do prefeito de Vargem Grande Paulista. Mesmo que houvesse

interesse do ex-prefeito Alexandre Kalil, atualmente em campanha para Governo do Estado, as decisões rumo ao Tarifa Zero seriam difíceis. Os empresários do transporte no município detêm um forte monopólio sobre o transporte coletivo. Percebe-se que o governo é refém do sistema de transporte instituído. Há um mês as empresas de ônibus reduziram o número de viagens em represália ao aumento do diesel e o não repasse compensatório por parte da prefeitura. A população se viu mais humilhada em coletivos escassos, lotados e com possibilidade de se contaminarem com o vírus SARS-CoV-2. No dia 21/6/2022 foi aprovado na câmara municipal, com 37 votos a favor e 2 contra, o repasse de R\$ 237,5 milhões às empresas de ônibus em BH (PORTAL G1). Essa atual notícia nos remete a alguns diálogos que aconteceram em sala de aula quando os alunos questionaram quem está se beneficiando com o atual sistema de transporte e o que leva os representantes eleitos pelo povo a não legislarem a favor de um repasse justo de tarifa à população junto a um número de ônibus suficiente em circulação.

Por fim os alunos ficaram desejosos de conhecerem Caeté, cidade metropolitana de Belo Horizonte, e transitarem de forma gratuita de ônibus pelo centro. Querem sentir o gosto do acesso ao direito ao transporte sem precisarem “andar de pulão”, gíria usada para quando eles utilizam o transporte sem pagar, em alguns casos entrando em conflitos com o motorista.

Os trabalhos em sala de aula serão concluídos no terceiro bimestre letivo, no mês de outubro de 2022. Foram convidados os integrantes do Movimento TZ para a exposição, por meio de uma palestra, que terá como pauta a atuação recente do movimento no Município de Belo Horizonte. Busca-se dessa forma refletir sobre as possibilidades e entraves atuais para a implantação do TZ na metrópole junto ao aluno o que irá ampliar o debate sobre o direito ao transporte público.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6022**: informação e documentação: publicação periódica científica impressa: apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

BRASIL. Arquivo Nacional. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/12587.htm). Acesso em: 01 jul. 2022.

BRASIL. Arquivo Nacional. **Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013**. Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros tipo micro-ônibus e ônibus. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao4452013.pdf>. Acesso em: 01 jul. 2022.

BELO HORIZONTE. Diário Oficial do Município. **Lei nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011**. Dispõe sobre a criação do Auxílio de Transporte Escolar para estudantes do Município. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1053046>. Acesso em: 25 jun. 2022.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte público e mobilidade urbana**: Contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC. Dissertação (Doutorado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC, Florianópolis, 2016.

CORONAVÍRUS: Brasil. Painel coronavírus. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em 5 jul. 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 1. ed. São Paulo: Ática, 1989.

Cruz, Dayana Aparecida Marques de Oliveira. **Transporte público coletivo em Presidente Prudente/SP**: planejamento, mobilidade e acessibilidade no consumo do espaço urbano. 2012. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista-UNESP, Presidente Prudente, 2012. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/96741>. Acesso em: 21 jun. 2022.

FAVELA É ISSO AI. Conjunto Mariano de Abreu e Vila Boa Vista. Belo Horizonte, [s.d.]. Disponível em: <https://www.favelaeissoai.com.br/comunidades/conjunto-mariano-de-abreu-e-vila-boa-vista/>. Acesso em 1 jul. 2022.

GOOGLE. Google Earth website. Disponível em <https://earth.google.com/web/>. Acesso 1 jul. 2022.

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

IBGE: População estimada de Belo Horizonte. Brasil, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/belo-horizonte.html>. Acesso em: 10 jul. 2022.

INSTITUTO BUTANTAN. Por que o SARS-CoV-2 é o vírus mais desafiador que já enfrentamos em uma pandemia. São Paulo, 2022. Disponível em: <https://butantan.gov.br/>. Acesso em 5 jul. 2022.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5º ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MARQUES, RAFAELA. **Há Espaço para mais carros?** A dura batalha por uma cidade limpa, segura e com o espaço distribuído de forma justa. ITDP, 2022. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/ha-espaco-para-mais-carros/>. Acesso em: 25 jun. 2022.

MELAZZO, Everaldo Santos. ESTRATÉGIAS FUNDIÁRIAS E DINÂMICAS IMOBILIÁRIAS DO CAPITAL FINANCEIRIZADO NO BRASIL. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 2, p. 29 a 40, set. 2013. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/1118>. Acesso em: 22 jun. 2022.

MOBILIDADE BRASIL: **Proposta de política nacional para o transporte público**. Tarifa Zero BH, 2021. Disponível em: <https://tarifazerobh.org/projetos/>. Acesso em: 26 jun. 2022.

MOVIMENTO PASSE LIVRE: **Perspectivas Estratégicas**. MPL, [s.d.]. Disponível em: <https://www.mpl.org.br/#contato>. Acesso em: 23 jun. 2022.

OMNIBUS: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. P. 100-277.

PACHECO, C. A., PATARRA, N. **Movimentos migratórios nos anos 80: novos padrões?** São Paulo/Campinas: Instituto de Economia/Unicamp, 1997.

PBH: Números do Transporte Coletivo. Prefeitura de Belo Horizonte. 5 jul. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/numeros-transporte-coletivo>. Acesso em: 10 jul. 2022.

PNAD Contínua – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html?=&t=destaques>. Acesso em: 20 jun. 2022.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. 13. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

TARIFA zero / Clessio Mendes e Júnia Guedes / TED. Belo Horizonte, 18 jul. 2014. 1 vídeo (17:40 min). Publicado pelo canal *TEDx Talks*. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=kqb5Ki8k3\\_M](https://www.youtube.com/watch?v=kqb5Ki8k3_M). Acesso em: 01 jul. 2022.

TARIFA zero no transporte público – Programa *Le Monde Diplomatique Brasil* #31. São Paulo, 9 dez. 2019. 1 vídeo (59:44 min). Publicado pelo canal *Le Monde Diplomatique Brasil*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=of3ZOoSYkGU&t=3s>. Acesso em: 01 jul. 2022.

TARIFA ZERO. Imagem de uma reunião em frente ao prédio da prefeitura. Belo Horizonte, 21 set. 2013. Facebook: Comunidade Tarifa Zero. Disponível em: <https://www.facebook.com/search/top/?q=tarifa%20zero>. Acesso em: 30 jun. 2022.

VELOSO, André H. B. **O ônibus, a cidade e a luta:** a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia, Universidade Federal de Belo Horizonte-UFMG, Belo Horizonte: UFMG, 2015. Disponível em: [https://scholar.google.com.br/scholar?hl=ptBR&as\\_sdt=0%2C5&q=VELOSO%2C+Andr%C3%A9+H.+B.+O+%C3%B4nibus%2C+a+cidade+e+a+luta%3A+&btnG=](https://scholar.google.com.br/scholar?hl=ptBR&as_sdt=0%2C5&q=VELOSO%2C+Andr%C3%A9+H.+B.+O+%C3%B4nibus%2C+a+cidade+e+a+luta%3A+&btnG=). Acesso em: 21 jun. 2022.

VINICIUS, Leo. **Antes de Junho:** Rebeldia, poder e fazer da juventude autonomista. Florianópolis: Editora em Debate, 2014.

ZANDONADE, Patrícia. MORETTI, Ricardo. **O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade.** EURE. Santiago, v. 38, n. 113, jan. 2012. p 77-97. Disponível em: [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612012000100004&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612012000100004&script=sci_arttext). Acesso em: 21 jun. 2022.

**ANEXO A: Plano de aula mobilidade urbana.**

	<b>ESCOLA ESTADUAL WALT DISNEY.</b>		
	<small>Rua Dr. Raul de Brito, 09, Casa Branca Bhte/MG. Telefone: (31) 3487-3878 e-mail: escola.1686@educacao.mg.gov.br</small>		
	<b>PLANO DE AULA</b>		<b>2º Bimestre</b>
	<b>MOBILIDADE URBANA</b>		
<b>Disciplina: Geografia</b>			
<b>Professor: Thadeu</b>		<b>Data: 07/06/2022</b>	

*“Se a Educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda.”*

**Série:** 2º Ano Ensino Médio.

**Conteúdo:** Apresentação da Lei nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011.

**Objetivos:**

Estimular os alunos a fazerem uma interpretação crítica da lei que dispõe sobre a criação do Auxílio de Transporte Escolar para estudantes do Município.

**Resumo do Conteúdo a ser trabalhado:**

O Meio Passe Estudantil como uma proposta inicial de acesso ao direito social de transporte e locomoção pela cidade.

**Metodologia:**

A aula será expositiva e dialogada. Em um primeiro momento o professor irá expor a lei por meio de fotocópia impressa. Após a leitura o docente irá estimular um debate sobre o quanto a lei se aplica no cotidiano dos discentes. Será exibido a imagem digital do Google Earth pro com um raio que tem a E.E. Walt Disney no centro. O intuito é fazer uma abordagem crítica do deslocamento dos alunos até a escola. Será proposto que os alunos acessem a página eletrônica do Google Maps e façam uma pesquisa da rota percorrida da casa deles até a escola.

**Recursos necessários:**

Sala de informática, acesso à internet, Data show, equipamento de fotocópia, Quadro e pincel.

**Avaliação:**

A Avaliação será feita por meio da participação do aluno.

**Bibliografia de Apoio:**

BELO HORIZONTE. Diário Oficial do Município. **Lei nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011.** Dispõe sobre a criação do Auxílio de Transporte Escolar para estudantes do Município. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1053046>. Acesso em: 25 jun. 2022.

## ANEXO B: Plano de aula mobilidade urbana.

	<b>ESCOLA ESTADUAL WALT DISNEY.</b>		
	<small>Rua Dr. Raul de Brito, 09, Casa Branca Bhte/MG. Telefone: (31) 3487-3878 e-mail: escola.1686@educacao.mg.gov.br</small>		
	<b>PLANO DE AULA</b> <b>MOBILIDADE URBANA</b>		<b>2º Bimestre</b>
	<b>Disciplina: Geografia</b>		
<b>Professor: Thadeu</b>	<b>Data: 13/06/2022</b>		

*“Se a Educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda.”*

**Série:** 2º Ano Ensino Médio.

### **Conteúdo:**

Apresentação do vídeo TEDx Belo Horizonte tendo como protagonistas Clesio Mendes e Junia Guedes.

### **Objetivos:**

Estimular os alunos a fazerem uma interpretação crítica do direito social ao transporte por meio da proposta do movimento Tarifa Zero.

### **Resumo do Conteúdo a ser trabalhado:**

A possibilidade da isenção de tarifa cobrada no ato do transporte por ônibus coletivo na capital Belo Horizonte.

### **Metodologia:**

A aula será expositiva e dialogada. Em um primeiro momento o professor irá exibir um vídeo, disponível na internet, que discorre sobre a proposta do TZ de rever a forma com que o cidadão gasta o dinheiro com o transporte e assim possibilitar melhoras na vida cotidiana. Após o estímulo audiovisual, o docente irá incentivar um debate sobre os benefícios de se ter o transporte de ônibus gratuito a toda a população da metrópole. Será proposto que os alunos façam uma síntese das propostas debatidas na aula.

### **Recursos necessários:**

Acesso à internet, Data show, Quadro e pincel.

### **Avaliação:**

A Avaliação será feita por meio da participação do aluno e por exercícios.

### **Bibliografia de Apoio:**

TARIFA zero / Clessio Mendes e Junia Guedes / TED. Belo Horizonte, 18 jul. 2014. 1 vídeo (17:40 min). Publicado pelo canal *TEDx Talks*. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=kqb5Ki8k3\\_M](https://www.youtube.com/watch?v=kqb5Ki8k3_M). Acesso em: 01 jul. 2022.

**ANEXO C: Plano de aula mobilidade urbana.**

	<b>ESCOLA ESTADUAL WALT DISNEY.</b>		
	Rua Dr. Raul de Brito, 09, Casa Branca Bhte/MG. Telefone: (31) 3487-3878 e-mail: escola.1686@educacao.mg.gov.br		
	<b>PLANO DE AULA MOBILIDADE URBANA</b>		<b>2º Bimestre</b>
	Disciplina: Geografia		
Professor: Thadeu	Data: 06/07/2022		

*“Se a Educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda.”*

**Série:** 2º Ano Ensino Médio.

**Conteúdo:** Apresentação do vídeo Le Monde Diplomatique Brasil # 31 – Tarifa Zero no Transporte Público.

**Objetivos:**

Estimular os alunos a fazerem uma interpretação crítica em relação às consequências dos gastos públicos que financiam o projeto Tarifa Zero.

**Resumo do Conteúdo a ser trabalhado:**

O debate sobre a mobilidade e o Movimento Passe Livre em funcionamento adotado pelo prefeito na cidade de Vargem Grande Paulista.

**Metodologia:**

A aula será expositiva e dialogada. Em um primeiro momento o professor irá exibir um vídeo, disponível na internet, que discorre sobre o transporte público com a isenção da cobrança no ato do transporte. Após o estímulo audiovisual o docente irá incentivar um debate sobre a possibilidade de se implantar o modelo de transporte adotado em Vargem Grande Paulista, cidade com a estimada de 54 mil habitantes (IBGE 2021), em Belo Horizonte com a população estimada em 2.530 mil habitantes (IBGE 2021). Será pedido que os alunos façam uma síntese das propostas debatidas na aula.

**Recursos necessários:**

Acesso à internet, Data show, Quadro e pincel.

**Avaliação:**

A Avaliação será feita por meio da participação do aluno e por exercícios.

**Bibliografia de Apoio:**

TARIFA zero no transporte público – Programa *Le Monde Diplomatique Brasil* #31. São Paulo, 9 dez. 2019. 1 vídeo (59:44 min). Publicado pelo canal *Le Monde Diplomatique Brasil*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=of3ZOoSYkGU&t=3s>. Acesso em: 01 jul. 2022.

## **ANEXO D: Lei nº 10.106, de 21 de fevereiro de 2011**

Poder Executivo

**Secretaria Municipal de Governo**

### **LEI Nº 10.106, DE 21 DE FEVEREIRO DE 2011**

*Dispõe sobre a criação do Auxílio de Transporte Escolar para estudantes do Município.*

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica criado o Auxílio de Transporte Escolar, destinado ao transporte de estudantes regularmente matriculados em instituições situadas no Município, preferencialmente no ensino médio, e que residam a distâncias superiores a 1.000 (mil) metros das respectivas unidades escolares.

Parágrafo único - O auxílio instituído por esta Lei será concedido, preferencialmente, aos estudantes cujas famílias sejam beneficiárias de programas sociais desenvolvidos pelo Município, conforme critérios a serem definidos em regulamento.

Art. 2º - A subvenção será de 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa correspondente ao percurso residência-escola-residência do beneficiário.

Parágrafo único - O benefício instituído por esta Lei será válido exclusivamente para as linhas do transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município.

Art. 3º - A utilização do Auxílio de Transporte Escolar em desconformidade com o disposto nesta Lei e em seu regulamento implica o cancelamento imediato do benefício, bem como sujeita o estudante beneficiário e/ou responsável legal ao ressarcimento, ao Município, dos valores concedidos a título de Auxílio de Transporte Escolar referentes ao período em que houver ocorrido a irregularidade, tomando-se por base as tarifas vigentes à época da restituição, sem prejuízo da ação penal cabível.

Art. 4º - O requerimento do Auxílio de Transporte Escolar será feito em conformidade com o disposto no regulamento, devendo estar acompanhado de documentação comprobatória do atendimento aos requisitos estabelecidos por esta Lei.

Art. 5º - Fica criado o Fundo Municipal do Auxílio de Transporte Escolar, de natureza contábil, com autonomia administrativa e financeira, com a finalidade de captar e gerenciar os recursos necessários à execução desta Lei.

§ 1º - Constituem recursos do Fundo Municipal do Auxílio de Transporte Escolar:

I - recursos do Tesouro Municipal correspondentes às dotações que lhe forem consignadas na Lei Orçamentária Anual, após previsão na respectiva Lei de Diretrizes Orçamentárias;

II - recursos provenientes de outras fontes, mediante convênios ou transferências fundo a fundo, nos termos da legislação vigente.

§ 2º - Fica criado o Conselho Municipal do Auxílio de Transporte Escolar, que terá a função de acompanhar a concessão dos benefícios e a gestão do Fundo Municipal do Auxílio de Transporte Escolar, e contará com representantes da Prefeitura, da Câmara Municipal, de estudantes e das empresas concessionárias de transporte coletivo, conforme regulamento.

§ 3º - A representação dos estudantes será indicada pela União Brasileira de Estudantes Secundaristas – UBES – e pela Associação Metropolitana dos Estudantes Secundaristas – AMES-BH.

Art. 6º - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 21 de fevereiro de 2011

*Marcio Araujo de Lacerda* **Prefeito de Belo Horizonte**

Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1053046>. acesso 25 Jun. 2022.