

UNIVERSIDADE DE CAMPINAS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO
GESTÃO ESTRATÉGICA EM POLÍTICAS PÚBLICAS

Carlos Eduardo de Souza

Hélio Corrêa Maués

Simone Chagas Holanda

Wanderson Pimenta Souza

Transporte Público Precário

ATOR QUE DECLARA O PROBLEMA:

Prefeito

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Comissão Avaliadora como exigência parcial para obtenção do certificado de conclusão do curso de Especialização em Gestão Estratégica em Políticas Públicas, pela Universidade Estadual de Campinas.

Monitora: Ana Carolina Guerra

Belo Horizonte
2015

Sumário

1. APRESENTAÇÃO DA SITUAÇÃO PROBLEMA.....	3
2. FLUXOGRAMA	5
3. COMENTÁRIOS ANALÍTICO-CONCEITUAIS SOBRE NÓS EXPLICATIVOS..	6
3.1 Análise dos Nós Estratégicos.....	8
3.2.1 NE1.....	9
3.2.2 NE2.....	9
3.2.3 NE3.....	Erro! Indicador não definido.
4. ÁRVORE DO PROBLEMA	10
5. PLANO DE AÇÃO	13
6. ANÁLISE DE ATORES	24
7. ANÁLISE DE RISCOS E FRAGILIDADES	34
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	42
APÊNDICES (DOCUMENTOS ADICIONAIS ELABORADOS PELA EQUIPE). ...	44
ANEXOS (DOCUMENTOS ESPECIALMENTE TRATADOS PELA EQUIPE).	44

1. APRESENTAÇÃO DA SITUAÇÃO PROBLEMA

Transporte Público Precário

O **transporte público no Brasil** sempre foi alvo de muitas reclamações ao longo do tempo. As queixas referem-se às superlotações, às condições ruins dos veículos, preço das passagens e à baixa qualidade dos serviços prestados. Tais problemas somaram-se à insatisfação popular com o aumento das passagens de ônibus em algumas capitais do Brasil, o que culminou em uma série de protestos que vem sendo realizado na maior parte dessas regiões metropolitanas.

A origem da ineficiência e do alto custo do transporte público no Brasil está relacionada, principalmente, ao processo de urbanização e de industrialização tardia do país.

Esse número enorme de trabalhadores que saíram do campo e passaram a morar nas grandes metrópoles brasileiras, a partir da segunda metade do século XX, não encontravam boas condições de moradia. Os terrenos das grandes cidades sofriam com um alto grau de valorização, o que dificultava a permanência das classes menos abastadas nas regiões centrais das cidades, ou seja, a classe com menores condições reside distante dos locais de emprego, consumo e entretenimento.

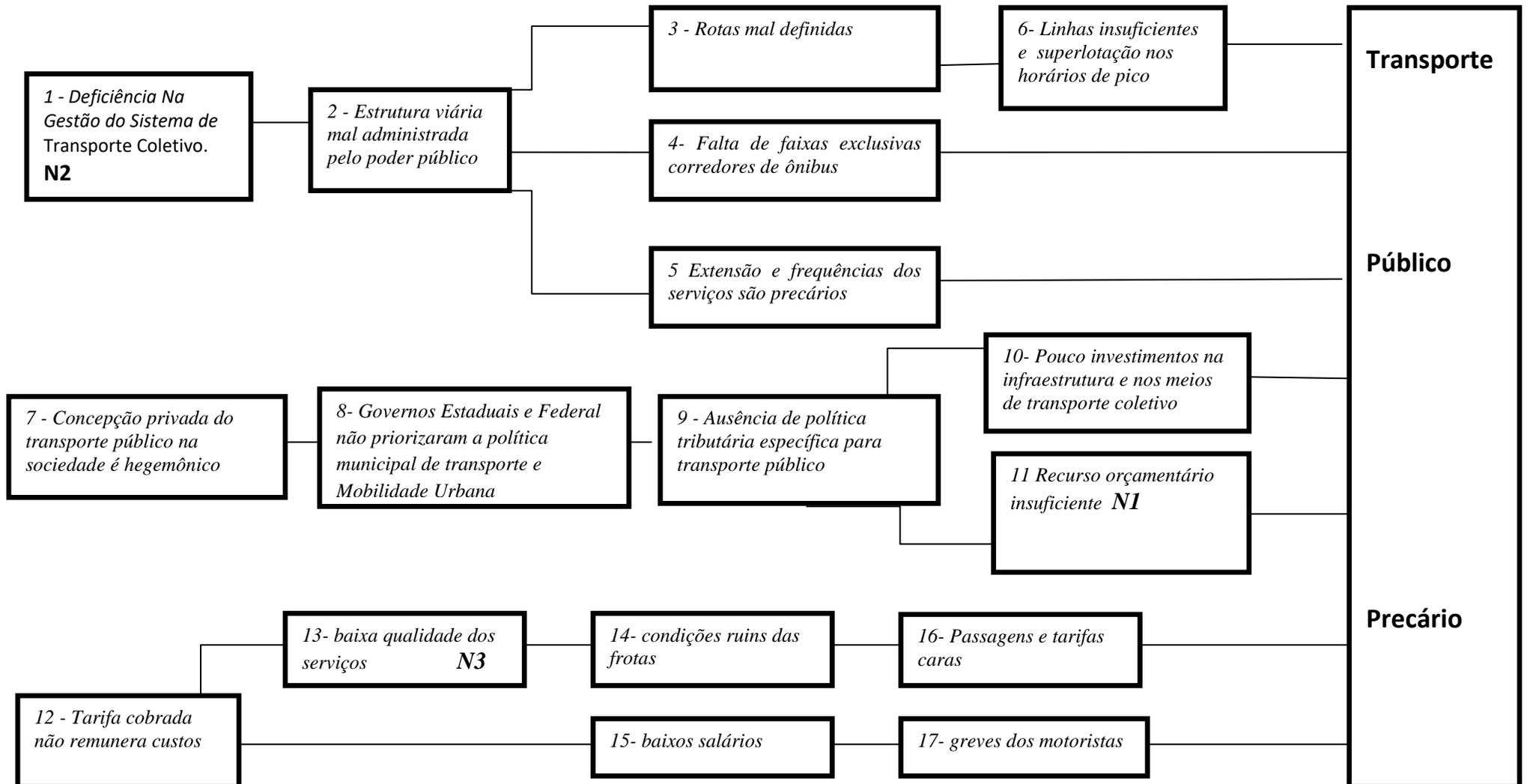
No entanto, a preocupação das administrações públicas municipais, estaduais e federal em empreender uma política de massificação e melhoria dos transportes coletivos urbanos foi aquém do necessário. Deixado para os municípios a responsabilidade de garantir o transporte público, em quase todos os casos, as prefeituras terceirizavam o serviço para empresas privadas que, buscando o máximo lucro, realizavam e continuam realizando o serviço de forma a gastar o mínimo possível.

A precariedade dos serviços prestados pelos transportes públicos, aliada a uma política subsidiária que prioriza o transporte individual aumenta ainda mais o abismo social entre classes.

Considerando os estudos abordados até então, que identificam problemas estruturais e culturais brasileiros, desde o início da nossa formação social, o tema escolhido pelo grupo tem a característica de identificar-se com uma política de

esquerda, que tenta utilizar o Estado para corrigir falhas nas gestões públicas que aumentam as injustiças sociais.

2. FLUXOGRAMA



3. COMENTÁRIOS ANALÍTICO-CONCEITUAIS SOBRE NÓS EXPLICATIVOS

As manifestações que aconteceram recentemente e durante toda a história urbana do país, para garantir um transporte coletivo com maior qualidade e com o custo acessível para a maior parte da população, chamou a atenção do grupo para esta situação problema, que teve sua raiz no crescimento muito rápido em um curto espaço de tempo, principalmente no período entre 1930 a 1980 das metrópoles brasileiras. Esse momento expressou a transformação intensa pela qual passou o país, onde a matriz econômica alterou no espaço-tempo, basicamente alterando a base agrária-exportadora para uma economia que tardiamente se industrializava.

A mudança da matriz econômica caracterizou-se então, por intenso movimento migratório campo-cidade. O Brasil agrário torna-se o Brasil urbano. Um elemento importante dessa industrialização é que a mesma se utilizou da estratégia de desenvolvimento industrial baseado na indústria automobilística. A produção de automóveis envolve a expansão e a consolidação de diversos setores econômicos (produção de insumos, combustível, desenvolvimento do mercado de crédito e financiamento).

Tal estratégia contribuiu para que o automóvel individual rapidamente se transformasse em prioridade dos investimentos em mobilidade urbana. Túneis, vias expressas e investimentos correlatos superaram aqueles dedicados aos diferentes modais que pudessem ser alternativos e viáveis as cidades que se desenhavam na ausência de um planejamento prévio. Mesmo no modal rodoviário, do ponto de vista de espaço ocupado nas vias públicas, os automóveis tiveram prioridade, na maioria das vezes, em detrimento dos ônibus.

Inicialmente nosso grupo se arriscou em pensar alternativas mais radicais para a solução desse problema, como transformar em essencial e, portanto, inteiramente público o transporte coletivo. Contudo, o Estado Herdado como estudamos profundamente nesse curso, representado pelo poder econômico, ramificado nas configurações de conservação de poder a exemplo do patrimonialismo, oligarquias, fisiologismo e que produzem culturas de gestão, naturalizações de problemas, filosofias e ideologias, como verdadeiros obstáculos ao desenvolvimento de outra forma de governo e sociedade, nos levaram a criar táticas que priorizassem a conquistar

gradualmente consciências coletivas e hegemonia, a partir de ações práticas a partir nas limitações e alcançar o Estado Necessário.

Neste sentido, entendendo a importância de governar, entendendo todos os atores políticos envolvidos, adversários e aliados, problemas estruturantes entre outros, e principalmente, pensando no cotidiano dos milhares de usuários do sistema de transporte e de mobilidade urbana, aos poucos, fomos construindo alternativas de gestão que se aproximasse do desejado, ou seja, a qualidade do transporte, o preço, a confiabilidade, o conforto, a celeridade, entre outros, que foram se apresentando como passos importantes e revolucionários no tão desmantelado sistema.

Os Nós Explicativos observados pelo grupo apareceram a partir da experiência individual dos envolvidos no uso dos transportes coletivos e das fontes que trabalham o esse tema. Cada caixinha, após ser discutida no coletivo, foram sendo alinhadas numa cadeia causal que decifravam a situação problema que era o Transporte Público Precário.

Exemplos como o **nó explicativo 2: “Estrutura viária mal administrada pelo poder público”** que tem a Atuação da Engenharia de Tráfego e que envolve um conjunto complexo de aspectos distintos (historicamente evidenciados), tem um foco eminentemente operacional, orientado a tornar eficiente a operação do tráfego e que envolve conflitos importantes entre os aspectos operacionais, que se transformam em conflitos entre os usuários da via exige a adoção de um princípio organizativo capaz de reduzir o impacto dos conflitos e trabalhar sobre a fluidez, capacidade, segurança, economia e a existência das externalidades que precisam ser compreendidas no processo. Tais princípios, na maioria das cidades, não aparecem como trabalho voltado melhorar o transporte público acompanhado da procura incessante da excelência do serviço, muitas vezes deixado a cargo das empresas privadas de transporte.

O nó explicativo **8 Governos Estaduais e Federal não priorizaram a política municipal de transporte e Mobilidade Urbana** é evidenciado após estudo histórico que evidencia o jogo de responsabilidades quando a partir da Constituição de 1988 o governo federal se distancia desse comprometimento deixando a cargo das prefeituras a responsabilidade. A maioria privatizou o serviço em busca de uma solução rápida.

O nó explicativo 12 - Tarifa cobrada não remunera custos evidencia a **incompatibilidade entre custos, gratuidades, tarifas e receitas e serviços** e em muitos

casos, por falta de recursos técnicos a única fonte dessas informações são as próprias empresas privadas de transporte que disponibilizam.

As *condições ruins das frotas* identificada no nó 14, relacionada ao não cumprimento dos editais que contrataram os serviços das empresas privadas, também dão conta da inexistência de uma boa fiscalização de tais serviços.

A *Concepção privada do transporte público na sociedade é hegemônica* em destaque, no **nó explicativo número 7**, alimenta toda a rede que conserva o *status quo* de um sistema de transporte público que não considera o usuário como o objetivo principal do trabalho desenvolvido, mas, o lucro a ser buscado por toda uma cadeia de serviços prestados.

A partir da análise conceitual dos nós explicativos buscamos evidenciar os nós estratégicos vinculados aos critérios disponibilizados pelo curso e a partir daí desenvolver todo o trabalho para resolver a situação problema.

3.1 Análise dos Nós Estratégicos

O sistema de transporte público foi crescentemente negligenciado. Utilizado principalmente pelos trabalhadores para sua locomoção, tal serviço caminhava para a secundarização na ordem de prioridade.

Para piorar, a Constituição de 1988 distancia o governo federal da questão do transporte público, deixando a cargo das prefeituras a responsabilidade. A maioria privatizou o serviço em busca de uma solução rápida. Os recursos federais ficaram limitados às fontes do Orçamento Geral da União e do BNDES, sendo aplicados em alguns corredores de ônibus e sistemas ferroviários e metroviários de grandes cidades.

O reflexo dessa realidade é que o transporte público como uma política essencial e básica do ser humano, não permeia o imaginário social da maioria da população como positivo e muito menos dos governos o que torna ainda mais difícil a luta e resistência para sua transformação.

3.2.1 NE1

O primeiro NE definido pelo grupo corresponde à falta de recursos orçamentários de investimentos em transporte público na maioria das prefeituras, o que inibe ações mais efetivas na área.

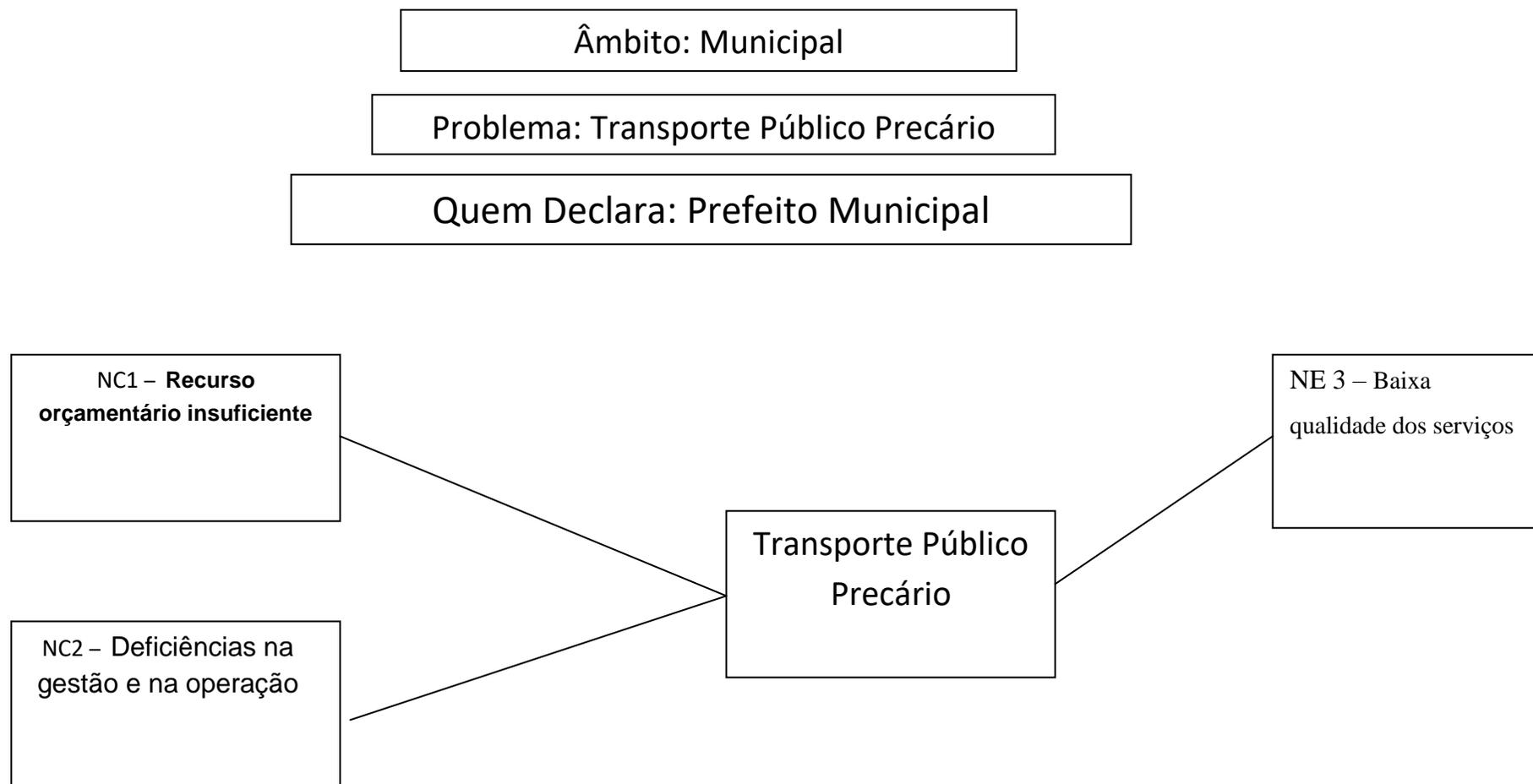
3.2.2 NE2

O segundo NE está relacionado a eficiência da gestão do sistema de Transporte Público. As reclamações em geral, na atual estrutura viária são problemas relacionados em melhor definir rotas, coberturas, extensão e frequência dos serviços, faixas exclusivas/corredores de ônibus, prioridade nos cruzamentos. Outras medidas de mesma natureza conseguiriam produzir efeitos de curto prazo consideráveis principalmente no tocante à confiabilidade e à qualidade dos serviços. Ambos os Nós observados estão interligados e podem ter resoluções a curto e médio prazo e que alcançariam o Problema elencado em sentido positivo para melhorar o Transporte Público Precário.

3.2.3 NE3

O terceiro NE está relacionado à baixa qualidade dos serviços, ocasionado por uma tarifa que não remunera o custeio, o que dificulta a competitividade do Transporte Público com o Transporte individual. Quanto menos investimentos e prioridade de ação nessa área mais estaremos alimentando os congestionamentos e o fosso sobre a prioridade dos investimentos. A ideia não é uma única política de investimento que assuma o papel exclusivo da resolução do problema, mas um leque de alternativas complementares que busquem a intermodalidade dos transportes, com maior qualidade e conforto (acesso fácil, ar condicionado, espaço etc.) que desincentivam o uso maciço do automóvel individual.

4. ÁRVORE DO PROBLEMA



3.1. PAINEL 1 - Árvore de problemas

Nó Estratégico	Ações	Resultado das ações
<p>NE 1– Recurso orçamentário insuficiente</p>	<p>A.1.1 Elaborar projetos e buscar parcerias e cooperações entre os governos em âmbito federal e estadual, Bancos Públicos para seus financiamentos.</p> <p>A.1.2 Criar taxas de congestionamento (pedágios urbanos). Arrecadação sobre o uso do automóvel em determinadas áreas da cidade.</p> <p>A.1.3 Arrecadação junto às empresas empregadoras e no comércio.</p> <p>A.1.4 Fazer com que a Outorga Onerosa do Direito de construir esteja vinculada a um Fundo Municipal de Urbanização.</p>	<p>Aumento da oferta e da qualidade dos modais juntamente com o aumento da malha viária para o Transporte Público.</p> <p>Aumento do número de usuário do transporte público, diminuição do transporte individual e a diminuição dos congestionamentos.</p> <p>Aumento do Recurso Orçamentários para prefeitura investir no setor.</p> <p>Promover cidadania e diminuir o custeio do transporte público para as classes populares.</p>
<p>NE 2 – Deficiências na gestão e na operação</p>	<p>A.2.1 Criação do Planejamento Estratégico Situacional da Secretaria de Transporte com demais secretarias - intersecretarialmente.</p> <p>A.2.2 Garantir uma Política de Mobilidade Urbana do Município.</p> <p>A.2.3 Garantir as condições para se aproximar da excelência de atendimento</p>	<p>Produzir efeitos de curto prazo consideráveis (principalmente no tocante à confiabilidade e à qualidade dos serviços).</p> <p>Uma política de investimento que</p>

	no transporte público.	assuma o papel de mobilidade urbana como uma das estratégias centrais, que ofereça um leque de alternativas complementares e que busquem a intermodalidade dos transportes.
NE 3 - Baixa qualidade dos serviços	<p>A.3.1 Ampliação da cobertura de trens urbanos.</p> <p>A.3.2 Implantação de transporte leve sobre trilhos.</p> <p>A.3.3 Transporte rápido sobre pneus (Bus Rapid Transit).</p> <p>A.3.4 meios de transporte com maior qualidade e conforto (acesso fácil, ar condicionado, espaço etc.).</p>	Um Transporte Público de qualidade que seja competitivo ao transporte individual.

5. PLANO DE AÇÃO

PAINEL 2.1

NE 1 – Recurso orçamentário insuficiente

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos (meses)	Responsável
A.1.1 Elaborar projetos e buscar parcerias e cooperações entre os governos em âmbito federal e estadual, Bancos Públicos para seus financiamentos.	1.1.1- Montar equipe competente que elabore projeto de intervenção urbana.	Funcionários da prefeitura e empresa contratada de engenharia.	Fevereiro à junho do primeiro ano da Gestão Municipal.	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
	1.1.2 - Agenda do Prefeito junto ao Governo Estadual e Federal, aliados políticos, secretarias e ministérios para apresentar o projeto e buscar os recursos.	Funcionários da prefeitura, Viagens e hospedagens.	Junho a novembro do primeiro ano da Gestão Municipal	
A.1.2 Criar taxas de congestionamento (pedágios urbanos). Arrecadação sobre o uso do automóvel em determinadas	1.2.1 Montar equipe para elaboração e execução da proposta de cobrança permanente.	Funcionários das secretarias de finanças, administração e Transporte e Mobilidade	Fevereiro a junho do segundo semestre da Gestão Municipal	Chefe de departamento de finanças

áreas da cidade		Urbana.		
	1.2.2 montar sistema que registra os veículos entrando e saindo do centro da cidade	Funcionários da secretaria Transporte e Mobilidade Urbana e do Departamento de Transito.	Julho a novembro do primeiro ano de Gestão Municipal	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
	1.2.3 através de um sistema criado registrar todos os veículos do município.	Funcionários da secretaria Transporte e Mobilidade Urbana e do Departamento de Transito.	Novembro do primeiro ano de Gestão Municipal	Chefe de Gabinete do Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
	1.2.4 estabelecer taxa diária que deve ser paga pelo dono de um veículo que entra, sai ou se desloca na zona delimitada entre as 7 da manhã e as 6 da tarde. Não pagar a taxa implica multa.	Funcionários das secretarias de finanças, administração, Departamento de Trânsito e Transporte e Mobilidade Urbana.	novembro do primeiro ano de Gestão Municipal	Secretário de Finanças

A.1.3 Arrecadação junto às empresas empregadoras e no comércio.	1.3.1 Criar taxa para as empresas empregadoras e para o comércio que ocupam as regiões centrais da cidade e que se beneficiam do adensamento demográfico dessas regiões.	Funcionários das secretarias de finanças, administração e Transporte e Mobilidade Urbana. Agendas de visitas nos estabelecimentos. Campanha publicitária de informação do projeto.	novembro do ano semestre de Gestão Municipal	Secretário de Finanças
	1.3.2 Montar equipe de elaboração fiscalização e execução do projeto.	Funcionários das secretarias de finanças, administração e Transporte e Mobilidade Urbana.	Julho do primeiro ano da Gestão Municipal	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
A.1.4 Fazer com que a Outorga Onerosa do Direito de construir esteja vinculada a um Fundo Municipal de Urbanização.	1.4.1 Para cada um dos Distritos que compõem a cidade definirem um estoque de área adicional de construção que pode ser obtido mediante pagamento.	Funcionários da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.	Fevereiro do Segundo ano da Gestão Municipal	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

	1.4.2 Os recursos da outorga onerosa são direcionados para o Fundo Municipal de Urbanização – FUNDURB – e utilizado na implantação de melhorias na cidade prioritariamente na Mobilidade Urbana.	Funcionários Secretaria de Finanças.	Início Fevereiro do Segundo ano da Gestão Municipal	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
--	--	--------------------------------------	---	--

PAINEL 2.2

NE 2 – Deficiências na gestão e na operação

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
<p>A.2.1 Criação do Planejamento Estratégico Situacional da Secretaria de Transporte com demais secretarias - intersecretarialmente.</p>	<p>2.1.1 Fazer pesquisa aprofundada do Transporte e Mobilidade Urbana da região, afim de se ter um diagnóstico da situação.</p>	<p>Equipe da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana.</p>	<p>Janeiro a março do primeiro ano da Gestão Municipal</p>	<p>Secretario de Transporte e Mobilidade Urbana.</p>
	<p>2.1.2 Criar agenda para o Planejamento Estratégico da Secretaria Transporte e Mobilidade Urbana com pelo menos um representante de ligado a outras secretarias no intuito da transversalidade e integração de uma política pública a ser estabelecida e que tenha como eixo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.</p>	<p>Equipe da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana</p>	<p>Março do primeiro ano da Gestão Municipal.</p>	<p>Secretario de Transporte e Mobilidade Urbana.</p>
<p>A.2.3 Garantir uma Política de Mobilidade Urbana do Município.</p>	<p>2.3.1 Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana através de um Grupo de Trabalho Intersecretarial (GTI) com representantes das seguintes secretarias: Desenvolvimento Urbano, Meio Ambiente, Planejamento, Finanças, Habitação, da</p>	<p>Funcionários das secretarias listadas.</p>	<p>Abril a dezembro do primeiro ano da Gestão</p>	<p>Secretario de Transporte e Mobilidade Urbana.</p>

	Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, Subprefeitas, Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana.		Municipal	
	2.3.2 Equipe do GTI fazer análise para saber se o Plano Municipal está no atendimento a lei federal 12.587 que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.	Funcionários da prefeitura ligados ao GTI	Dezembro do primeiro ano a Janeiro do segundo ano da Gestão Municipal	Chefe de gabinete do prefeito
	2.3.3 Fazer Conferências Públicas para a Participação da sociedade civil nas discussões das propostas elaboradas pelo (GTI).	Funcionários da prefeitura. Divulgação institucional. Local e estrutura de cerimoniais para a Conferência.	Janeiro a Junho do segundo ano da Gestão Municipal	Chefe de gabinete do prefeito
	2.3.4 Aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana na Câmara de Vereadores.	Funcionário da chefia de gabinete da prefeitura. Agenda com os vereadores.	Julho do segundo semestre da Gestão Municipal	Chefe de gabinete do prefeito

A.2.4 Garantir as condições para se aproximar da excelência de atendimento no transporte público.	2.4.1 Aplicação de boa engenharia de transportes para melhor definir rotas, coberturas, extensão e frequência dos serviços, faixas exclusivas/corredores de ônibus, prioridade nos cruzamentos outras medidas da mesma natureza conseguiriam produzir efeitos de curto prazo consideráveis (principalmente no tocante à confiabilidade e à qualidade dos serviços).	Funcionários das Secretarias de Transporte e Mobilidade Urbana e Empresa Pública de Transporte Coletivo	Janeiro a dezembro do segundo ano da Gestão Municipal	Presidente da Empresa Pública de Transporte Coletivo
	2.4.2 Reforçar a fiscalização das condições de tráfego e operações dos ônibus e demais transportes coletivos. O Monitoramento de chegadas e partidas de ônibus, verificando o cumprimento de horários e registro de ocorrências.	Funcionários do Departamento de trânsito, fiscais da secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana	Junho do primeiro ano da Gestão Municipal	secretario de Transporte e Mobilidade Urbana
	2.4.3 Contratar e dar treinamento para nova equipe de Fiscal de Trafego.	Funcionários das Secretarias de Transporte e Mobilidade Urbana e Empresa Pública de Transporte Coletivo	Novembro do segundo ano de gestão municipal	secretario de Transporte e Mobilidade Urbana

PAINEL 2.3

NE 3 – Baixa qualidade dos serviços

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
A.3.1 Ampliação da cobertura de trens urbanos.	3.1.1 Fazer pesquisa em áreas onde exista maior deficiência na cobertura de trens urbanos.	Equipe de funcionários de Empresa Pública de Transporte Coletivo	Janeiro a abril do segundo ano de governo	Presidente da Empresa Pública de Transporte Coletivo
	3.1.2 Elaborar projetos para captação de recursos públicos e execução das obras.	Equipe de funcionários da área de projetos da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbano	Abril a outubro do segundo ano de governo	Secretario de Transporte e Mobilidade Urbano
	3.1.3 Buscas parcerias através de Instituições financeiras para o Desenvolvimento Social (Bancos Públicos).	Funcionários da Chefia de Gabinete do Prefeito Municipal	Outubro a dezembro do segundo ano de governo	Prefeito Municipal
	3.1.4 execução do Projeto em obras de	Equipe da	Janeiro a	secretario de obras da prefeitura

	ampliação de trens urbanos.	secretaria de obras da prefeitura	dezembro do terceiro ano de governo municipal	
A.3.2 Implantação de transporte de Veículo Leve sobre Trilhos.	3.2.1 Fazer pesquisa em quais áreas da cidade para melhor implementar o VLT cobertura de trens urbanos.	Equipe de funcionários de Empresa Pública de Transporte Coletivo	Janeiro a abril do segundo ano de governo	Presidente da Empresa Pública de Transporte Coletivo
	3.2.2 Elaborar projeto e estabelecer uma Parceria Público e Privada para a execução e implementação da obra.	Equipe de funcionários da área de projetos da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbano	Abril a outubro do segundo ano de governo	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
	3.2.3 Criar edital para a concessão para exploração do serviço, onde a prioridade seja a satisfação, qualidade e custos que sejam justos aos padrões da cidade.	Equipe de Funcionários da secretaria de finanças	Outubro a dezembro do segundo ano de governo	Secretário de Finanças
A.3.3 Transporte rápido sobre pneus (Bus Rapid Transit).	3.3.1 Fazer Pesquisa para a instalação de uma rede BRT que tenha cobertura considerável e servir diversas áreas ao transportar grandes quantidades de pessoas rápida e eficientemente durante todo o dia, proporcionando ao mesmo tempo uma viagem	Equipe de funcionários de Empresa Pública de Transporte	Janeiro a abril do segundo ano de governo	Presidente da Empresa Pública de Transporte Coletivo

	confortável.	Coletivo		
	3.3.2 Elaborar projeto que busque o Padrão de BRT, Buscar Alinhamento no centro da, Estações com cobrança de tarifa fora do veículo, Estações com o nível do piso do ônibus, Prioridade de ônibus nos cruzamentos.	Equipe de funcionários da área de projetos da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbano	Abril a outubro do segundo ano de governo	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana
	3.3.3 Buscar Financiamento com Governos Federal, Estadual e Bancos Públicos.	Funcionários da Chefia de Gabinete do Prefeito Municipal	Outubro a dezembro do segundo ano de governo	Prefeito Municipal
A.3.4 meios de transporte com maior qualidade e conforto (acesso fácil, ar condicionado, espaço etc.).	3.4.1 Elaborar os Novos Editais para as concessões do Transporte Público Coletivo onde tenha como prioridade a qualidade e conforto.	Equipe de funcionários da área de projetos da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbano e procuradoria municipal	Março do primeiro ano da Gestão Municipal	Procurador do Município

	3.4.2 Aumentar a fiscalização e cobrança dos atuais serviços prestados que não estejam de acordo com as normas de qualidade e conforto.	Funcionários do Departamento de trânsito, fiscais da secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana	Junho do primeiro ano da Gestão Municipal	Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana.
--	---	---	---	---

6. ANÁLISE DE ATORES

PAINEL 3.1

Ação 1.1 Elaborar projetos e buscar parcerias e cooperações entre os governos em âmbito federal e estadual, Bancos Públicos para seus financiamentos.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
A.1 Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana	Gestão de Orçamento específico e equipe de funcionários.	Os demais poderes e instituições tem a maior parte dos recursos para implementação de grande parte dos projetos.	Com a apresentação de um bom projeto para facilitar e garantir ao prefeito municipal subsídios técnicos para buscar junto aos órgãos competentes a parceria.	dificultando a apresentação de projetos e alternativas para a situação problema.	Evidenciando o benefício deste projeto para toda a cidade a partir de reuniões e seminários sobre o tema.
A.2 Governo Federal	Recursos da União, servidores do Governo Federal.	Conjuntura econômica ruim, disputas locais podendo influenciar negativamente nacionalmente	O Governo Federal pode contribuir priorizando a análise e a aprovação dos projetos municipais de acordo com Plano	Priorizando outros programas e ações na execução orçamentária da União.	Em agendas que incluem reuniões nos Ministérios para apresentação do projeto devem ser feitas pelo prefeito

			Nacional de Mobilidade Urbana		municipal.
A.3 Governo Estadual	Recursos do Orçamento Público e servidores do executivo.	Limites Orçamentários, falta de interesse no projeto e as demais cidades que fazem pressão política para obtenção de recursos.	Incentivando o Município na implantação dos projetos de Mobilidade para a melhoria de transporte público e representando junto ao Governo Federal os interesses do Município	Deixando de auxiliar o Município e assumindo um discurso contrário ao projeto.	Levando a ele os projetos elaborados e convencendo através de reuniões e audiências entre prefeito e governador.
A.4 Bancos Públicos	Recursos Financeiros próprios	Sendo uma instituição financeira os projetos a serem apresentados passam pela análise de viabilidade econômica que está acima da importância política	Colocando nos critérios de análise de viabilidade do projeto a perspectiva de longo prazo para a sua efetiva aprovação de financiamento.	Priorizando o financiamento de outros programas e ações.	Levando a ele os projetos elaborados e convencendo através de reuniões e audiências entre prefeito e os Dirigentes dos Bancos Públicos

PAINEL 3.2

A.1.2 Criar taxas de congestionamento (pedágios urbanos). Arrecadação sobre o uso do automóvel em determinadas áreas da cidade.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
A.1 Secretaria de Finanças	Equipe de servidores e Orçamento Próprio	Limites técnicos e jurídicos para execução da ação	Produzindo um bom projeto de arrecadação através das taxas	Atraso na elaboração e apresentação da proposta	Reuniões da Secretaria de Finanças com a Procuradoria do Município e com as demais secretarias envolvidas
A.2 Câmara de Vereadores	Políticos, Jurídicos, corpo técnico e orçamento próprio	Estar vulnerável as pressões da opinião pública.	Aprovando os projetos que beneficiem o conjunto da população	Não priorizando o tema e assumindo discurso contrário ao projeto	Reuniões constantes com as bancadas partidárias e atuar com mobilização sócia para pressionar a Câmara de Vereadores para aprovarem os projetos
A.3 Sociedade	Políticos, constitucionais, de mobilização social	Limites de organização civil e vulnerabilidade no acesso as informações corretas	Se aprofundando do tema, participando dos debates e organizando a mobilização para aprovação do projeto	Desinteresse pelo tema e tornando-se um ator social contrário ao projeto	Reuniões com as entidades organizadas e campanha publicitária institucional para o conjunto da população da

					importância desta ação
--	--	--	--	--	---------------------------

PAINEL 3.3

A.2.1 Criação do Planejamento Estratégico Situacional da Secretaria de Transporte com demais secretarias - intersecretarialmente

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
A.1 Prefeito Municipal	Servidores Municipais, Cargos de confiança, recursos orçamentários da prefeitura.	Agendas constantes e demais secretarias e projetos para acompanhar	Priorizando o tema do Transporte e Mobilidade Urbana do Município	Sendo coadjuvante no acompanhamento, fiscalização e avaliação do Planejamento.	Garantir prioridade na agenda para participação nos eventos mais importantes do Planejamento e subsidia-lo com o maior número de informação sobre o tema.
A.2 Secretarias da Prefeitura	Recursos orçamentários próprios, corpo técnico das secretarias	Cada secretaria priorizar apenas as ações que são próprias delas	Orientando seus recursos técnicos para a execução do projeto de Transporte e Mobilidade Urbana do Município	Priorizando outros programas e ações	Garantir a presença de ao menos um representante de cada secretaria para o acompanhamento do processo do projeto do início ao fim.

PAINEL 3.4

A.2.2 Garantir uma Política de Mobilidade Urbana do Município.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeito Municipal	Servidores Municipais, Cargos de confiança, recursos orçamentários da prefeitura e visibilidade política.	Um Plano Novo que precisa ser apresentado e conquistar a sociedade civil e classe política	Articulação com a classe política, sociedade civil colocando a prefeitura e sua equipe para trabalhar no estudo, elaboração e aprovação da política.	Sendo intransigente com os demais atores na negociação do Plano de Mobilidade Urbano.	Garantir prioridade na agenda para participação nos eventos mais importantes do Planejamento e subsidia-lo com o maior número de informação sobre o tema.
Meios de comunicação privados	Jornais, TV, Revistas, rádios e funcionários.	Não conseguem ter o tempo todo a hegemonia e controle das informações	Sendo parceiro na divulgação sobre a importância do Plano para o município.	Desinformando a sociedade e sendo adversário do Plano.	Relação institucional e respeitosa e mantendo uma comunicação alternativa e direta com a população.
Secretaria de Comunicação	Equipe de funcionários, recursos orçamentários próprios, contatos com a imprensa, e	Orçamento limitado para produzir material criativo e com acesso universal pelo grande público	Otimização dos recursos e produção de Campanhas publicitárias para informação do Plano	Mantendo uma comunicação tradicional com a população sem buscar alternativas que vai	Com planejamento estratégico de Publicidade e Propaganda.

	ferramentas de comunicação institucional			além da imprensa privada	
--	--	--	--	-----------------------------	--

PAINEL 3.5

A.3.1 Ampliação da cobertura de trens urbanos.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
A.1 Governo Estadual	Recursos do Orçamento Público e servidores do executivo.	Limites Orçamentários, falta de interesse no projeto e as demais cidades que fazem pressão política para obtenção de recursos.	Buscando junto ao município parcerias pública e privadas para a ampliação da cobertura viária de trens Urbanos	Deixando de auxiliar o Município e assumindo um discurso contrário ao projeto.	Levando a ele os projetos elaborados e convencendo através de reuniões e audiências entre prefeito e governador e instituições parceiras.
A.2 Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana	Gestão de Orçamento específico e equipe de funcionários.	Os demais poderes e instituições tem a maior parte dos recursos para implementação de grande parte dos projetos.	Com a apresentação de um bom projeto para facilitar e garantir ao prefeito municipal subsídios técnicos para buscar junto aos órgãos competentes a parceria.	Indo contra o projeto e dificultando a apresentação de projetos e alternativas para a situação problema.	Evidenciando o benefício deste projeto para toda a cidade a partir de reuniões e seminários sobre o tema.
A.3 Empresa Pública de Transporte Coletivo	Gestão de Orçamento específico e equipe de funcionários.	Limites Orçamentários e Vulnerabilidade de equipe	Estudos de Planejamento e Projeto para a expansão e melhorias da rede viária.	Contingenciando os recursos previstos para esta ação	Reuniões constantes entre Secretaria de Transporte Mobilidade Urbana e Planejamento para incluir a Empresa no processo das ações

					Estratégicas
--	--	--	--	--	--------------

PAINEL 3.6

A.3.2 Implantação de transporte leve sobre trilhos.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
A.1 Empresas de Ônibus	Frota de ônibus, Recurso próprio, Funcionários	Concorrência com os demais modais e fiscalização sistemática ao sistema de transporte coletivo	Cooperando para a implementação e integração do VLT	Colocando-se contra o projeto auxiliando os demais atores que são seus aliados para irem contra o projeto	Reuniões com o setor
A..2 Empresa Pública de Transporte Coletivo	Gestão de Orçamento específico e equipe de funcionários.	Limites Orçamentários e	Estudos de Planejamento e Projeto para a expansão, melhorias e integração de todos modais de transporte público com o VLT.	Contingenciando os recursos previstos para esta ação	Reuniões constantes entre Secretaria de Transporte Mobilidade empresas de ônibus, Metrô, Departamento de Trânsito.

7. ANÁLISE DE RISCOS E FRAGILIDADES

PAINEL 4

NE 1 – Recurso Orçamentário Insuficiente.

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
1. As ações propostas para equacionar os Nós Críticos podem gerar efeitos indesejáveis? (por ex: efeitos sociais ou ambientais)?	Os efeitos indesejáveis das ações para equacionar o Nó Crítico serão sociais e principalmente os que estão diretamente relacionados a criação de taxas e impostos. A necessidade de aumentar o recurso orçamentário numa imposição do governo retirando dos usuários do transporte individual, ou dos detentores da mais valia levantará um debate social sobre a necessidade ou não dessas ações. Vivemos atualmente numa sociedade onde os grandes grupos empresariais e políticos fazem diuturnamente campanhas para a diminuição do papel do Estado e pela diminuição de impostos, nesse sentido, apesar da importância das ações estabelecidas que buscam efeito a longo prazo, de melhorias na qualidade, conforto, excelência, qualidade de vida principalmente para o usuário e a competitividade com o transporte individual, a busca pelo lucro acima de tudo pelos grupos descritos se torna um adversário do projeto.
2. Existem aspectos técnicos, jurídicos ou políticos nas ações que podem resultar em efeitos negativos?	Não há dúvidas que existem aspectos técnicos, jurídicos e políticos que serão sempre questionáveis, principalmente à cobrança de taxas para a viabilidade do próprio projeto. Contudo, justamente pela complexidade do projeto e a importância de sua execução, tais aspectos precisam ser disputados social e politicamente conforme os procedimentos técnicos e jurídicos.

<p>3. Qual o principal ponto fraco do Projeto? E que pode ser feito para prevenir e corrigir?</p>	<p>O principal ponto fraco do Projeto é o questionamento pelo legislativo e atores da sociedade civil da: sua viabilidade de execução, se a prefeitura garantirá recursos de outros órgãos e os questionamentos sobre a mudança de hábito no quesito mobilidade urbana, já que em grande parte da história da mobilidade urbana, o transporte público foi negligenciado dando lugar as políticas públicas para o transporte individual. Para prevenir e corrigir pode ser através da articulação e mobilização política, seja pela campanha publicitária institucional mostrando a as vantagens do projeto e o horizonte que ele produzirá, seja na mobilização social através das reuniões, seminários e audiências públicas e na articulação política na aprovação na câmara de vereadores.</p>
<p>4. O que pode ser feito para garantir a implementação das ações propostas?</p>	<p>O Prefeito precisa ser o protagonista e incentivador junto a secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana e demais secretarias envolvidas no projeto. Animar e convencer a equipe e a sociedade da importância dessas ações e do impacto que ela causará na vida de todos os cidadãos, estar á frente da campanha publicitária e de convencimento social e político.</p>
<p>5. Os Recursos disponíveis são suficientes para realizar o projeto?</p>	<p>Para aumentar os Recursos Orçamentários, seja através da receita no âmbito municipal ou nas parcerias com outros atores institucionais o prefeito precisará dar prioridade as ações a serem implementadas, principalmente no desprendimento de tempo das secretarias e suas equipes envolvidas, nas campanhas publicitárias e viagens para o êxito nas parcerias. Contaremos com a locação desses recursos incluídos pela Secretaria de Planejamento.</p>

NE 2 – Deficiências na gestão e na operação

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
1. As ações propostas para equacionar os Nós Críticos podem gerar efeitos indesejáveis? (por ex: efeitos sociais ou ambientais)?	Os Nós críticos nesse caso podem acarretar efeitos indesejáveis principalmente no processo de gestão da administração e na relação com as empresas privadas que trabalham com a concessão pública dos serviços de Transporte, ou seja, a transformação do Transporte Público mudará as práticas condicionadas pela tradição da gestão pública municipal e pode ser interpretada pelos servidores como um ataque a situação cômoda tradicional. Já na iniciativa privada, as condições para melhorar a qualidade, conforto, eficiência do setor também trará consequências para as empresas que não estarem adequadas para essa nova realidade, o que pode tornar um adversário na execução das ações. O efeito ambiental é extremamente positivo diminuindo os poluentes e o uso do solo a partir da diminuição dos automóveis e a diminuição do crescimento das pistas para o transporte individual.
2. Existem aspectos técnicos, jurídicos ou políticos nas ações que podem resultar em efeitos negativos?	Políticos, pois meche com paradigmas dentro da concepção de gestão pública e disputa na sociedade perante a iniciativa privada. Técnico por se ater a outra lógica de administrar. Com metas estabelecidas com foco no atendimento e na melhoria de vida do conjunto da população que usa o transporte público. Jurídicos por se tratar de novos Direitos, especialmente do Direito a cidade. Nacionalmente o Plano Nacional de Mobilidade Urbana dá condições para auxiliar nesse tema e ampliar o arcabouço jurídico.

3. Qual o principal ponto fraco do Projeto? E que pode ser feito para prevenir e corrigir?	<p>Ponto Fraco será a não aceitação dos servidores ligados ao Transporte Público e Mobilidade Urbana e entidades de classe do setor.</p> <p>Para prevenção seria o diálogo permanente do Próprio prefeito com os servidores, empresário e trabalhadores da área.</p>
4. O que pode ser feito para garantir a implementação das ações propostas?	<p>Comunicação direta com os envolvidos e com a sociedade e dispositivos jurídicos que acarretam em fiscalização, avaliação e punições as empresas que não atenderem as determinações da Gestão Pública.</p>
5. Os Recursos disponíveis são suficientes para realizar o projeto?	<p>Sim, com a entrada dos recursos oriundos das parcerias e das taxas implementadas o projeto é viável.</p>

NE 3 – Baixa qualidade dos serviços

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
1. As ações propostas para equacionar os Nós Críticos podem gerar efeitos indesejáveis? (por ex: efeitos sociais ou ambientais)?	Nesse caso, com a execução do projeto, os efeitos não serão indesejáveis ao conjunto da população, com as mudanças já em andamento a melhora no Transporte Público acarretará em melhorias ambientais e na qualidade de vida.
2. Existem aspectos técnicos, jurídicos ou políticos nas ações que podem resultar em efeitos negativos?	Sim, os aspectos jurídicos referentes a maior fiscalização sobre o Transporte Público Coletivo pode resultar em ações contra a prefeitura correspondentes a não aceitação dos termos dos editais e contratos de prestação de serviços.
3. Qual o principal ponto fraco do Projeto? E que pode ser feito para prevenir e corrigir?	O Ponto Fraco está na execução das obras de aumento dos modais de Transporte Público que acarretará em uma grande intervenção na cidade que num primeiro momento trará repercussão negativa. É possível prevenir com campanhas institucionais antecipadas das obras a serem executadas e alertando para as rotas alternativas.
4. O que pode ser feito para garantir a implementação das ações propostas?	Agendas constantes do Prefeito Municipal com atores envolvidos, seja na arrecadação dos recursos, na execução das obras, com as secretarias envolvidas e na fiscalização do projeto. Além de uma campanha publicitária para a importância do projeto.
5. Os Recursos disponíveis são suficientes para realizar o projeto?	Sim, com a entrada dos recursos oriundos das parcerias e das taxas implementadas o projeto é viável.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As manifestações que aconteceram em 2013, que iniciaram com a organização do Movimento Passe Livre pela revogação do aumento da passagem em São Paulo e se alastrou por diversas regiões metropolitanas brasileiras, suscitaram o debate sobre Mobilidade Urbana, o Transporte Público e a concepção sobre o Direito a Cidade.

Tais problemas não são atuais e há muito tempo condicionam a vida de milhares de brasileiros no conturbado direito de ir e vir.

A invisibilidade do tema nos meios de comunicação, a falta de um debate mais aprofundado das opções viáveis e reais para solucionar o problema do transporte e da mobilidade urbana é acintoso. A grande mídia, infelizmente, movidas por interesses que na maioria das vezes não estão a serviço da população, criaram metodologias e esquemas de informar os acontecimentos, sem a devida profundidade e relevância. A ausência de referência temporal ou acronia, como destacaria Marilena Chauí, faz com que os acontecimentos sejam relatados: *“como se não tivesse causas passadas nem efeitos futuros; surgem como pontos puramente atuais ou presentes, sem continuidade no tempo, sem origem e sem consequências; existem enquanto são objetos de transmissão e deixam de existir se não são transmitidos. Têm existência de espetáculo e só permanecem na consciência dos ouvintes e espectadores enquanto permanece o espetáculo de sua transmissão.”*

As numerosas forças que militam contra o livre exercício de direitos, como o acesso universal a cidade, querem inclusive impedir que reconheçamos, pensemos sobre ou ajamos em relação a eles. Para começar, o extraordinário ritmo e escala da urbanização ao longo dos últimos cem anos (que fez a população urbana crescer de menos de 10% até quase 50%) tornou difícil a reflexão sobre esse tema.

Contudo, ao contrário da realidade superficial e recortada dos meios de comunicação de massa, as tensões entorno do Transporte Público sempre houve desde que os grandes centros foram sendo construídos.

As revoltas populares em torno do transporte coletivo assaltam a história das metrópoles brasileiras desde sua formação. Os bondes virados, os trens apedrejados, os ônibus incendiados, os catrações, os muros “pixados” com as vozes das ruas, as barricadas erguidas contra os sucessivos aumentos das passagens são expressão da digna raiva contra um sistema completamente entregue à lógica da mercadoria.

Mais recentemente, a partir da publicação do livro *Cidades Rebeldes* é possível referenciar as manifestações que aconteceram cronologicamente a partir do ano dois mil.

2003 – Revolta do Buzu em Salvador (agosto-setembro). **2004** – Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho) e aprova lei do passe livre estudantil (26 de outubro); surge o Comitê do Passe Livre em São Paulo. **2005** – Plenária de fundação do MPL -Brasil no V Fórum Social Mundial em Porto Alegre (janeiro); luta contra o aumento em São Paulo (fevereiro); II Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho); mobilizações revogam o aumento em Vitória (julho). **2006** – Encontro Nacional do Movimento Passe Livre (junho); luta contra o aumento em São Paulo (novembro-dezembro). **2008** – Grande luta contra o aumento no Distrito Federal (outubro). **2009** – Aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal (julho); ocupação da Secretaria de Transportes em São Paulo (novembro). **2010** – Luta contra o aumento em São Paulo (janeiro). **2011** – Luta contra o aumento em São Paulo e em várias capitais (janeiro-março); mobilizações revogam aumento em Teresina (agosto). **2013** – Lutas na região metropolitana de São Paulo conquistam revogação do aumento no Taboão da Serra (janeiro); mobilização derruba aumento em Porto Alegre (abril); Jornadas de Junho conquistam revogação do aumento em mais de cem cidades.

Vivemos num mundo globalizado que os espaços para combater o pensamento hegemônico do estado mínimo existem, apesar do aparato enorme dos atores que gerenciam os conglomerados financeiros. Nosso objetivo numa gestão de governo de esquerda, além de reforçar a tese de um estado forte, numa visão que transcende a lógica do mercado e do lucro é compreender e solucionar determinados problemas, enfrentados cotidianamente pelo conjunto da população que mais precisa do aparato do estado, cabendo ao setor público elaborar planejar e executar tais poderes.

A questão do Transporte público precário e a aplicação de políticas que qualifiquem este setor é uma das exigências da sociedade para com o poder público e político.

As contradições existentes na resolução do problema, desde mexer estruturalmente em todo o sistema tributário, de transporte, da mobilidade urbana, dos paradigmas culturais de uma cidade, dos interesses econômicos, entre outros, exigirá da

gestão pública estratégias que vão além da mera questão técnica do Transporte Público. A cidade precisará ser julgada e entendida para além de uma relação mercadológica ou daquilo que é entendido no singular nos indivíduos. Se a cidade não se encontra alinhada aos direitos singulares e coletivos, então ela precisa ser mudada. É preciso entender a cidade como um direito à vida urbana, nesse sentido, a necessidade de Planos Municipais e de Transporte e Mobilidade Urbana precisam levar em consideração tais conceitos.

A lei federal nº12.587 (promulgada em três de janeiro de 2012) determinando que todos os municípios acima de 20 mil habitantes elaborem um plano de mobilidade urbana até 2015 é o início de uma jornada.

O direito inalienável à cidade, para obtê-lo através de planos e políticas públicas onde o Transporte Público precário por exemplo não seja impedimento ao acesso da cidade, tão pouco um objeto de tensão e incapacidade de fazer-se uma cidade. O direito à cidade, um transporte público e mobilidade urbana decente não é um presente. Ele tem de ser tomado pelo movimento político.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmob-texto-base_1424729529.pdf Texto Base do Plano de Mobilidade de São Paulo
- <http://www.idec.org.br/em-acao/revista/a-espera-de-qualidade/materia/transporte-publico-insatisfaco-coletiva> Transporte público, insatisfação coletiva.
- <http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1181> O transporte urbano no Brasil.
- <http://www.mundoeducacao.com/geografia/a-qualidade-transporte-publico-no-brasil-os-protestos.htm> A qualidade do transporte público no Brasil e os protestos
- <http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2015/07/especialistas-avaliam-que-proposta-de-transporte-coletivo-de-haddad-e-progressista-6177.html> Para especialistas, proposta de Haddad tornará transporte coletivo ágil e eficiente.
- http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm A lei federal nº 12.587
- <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/Projeto-nacional-e-popular-e-desafio-para-o-PT/20753> Projeto nacional e popular é desafio para o PT - [José Luís Fiori](#)
- <http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/especial-cidades> - Especial Cidades - Revista Teoria e Debate
- Costa, Greiner e Dagnini, Renato – “Gestão Estratégica para Política Públicas” - Editora Alínea – 2013
- Aurélio Nogueira, Marco – “Um estado para a sociedade civil. Temas éticos e políticos da gestão democrática.” - São Paulo - Editora Cortez - 2004.
- Chauí, Marilena – “Simulacro e poder Uma análise da mídia” – Editora Fundação Perseu Abramo – 2006
- Cidades Rebeldes - Passe Livre e As Manifestações Que Tomaram As Ruas do Brasil - Col. Tinta Vermelha – Editora Boitempo – 2014
- Moraes, Reginaldo C. - *Neoliberalismo - de onde vem, para onde vai?* - Editora Senac, S. Paulo - 2001.

APÊNDICES (DOCUMENTOS ADICIONAIS ELABORADOS PELA EQUIPE).

ANEXOS (DOCUMENTOS ESPECIALMENTE TRATADOS PELA EQUIPE).