

## **DISPUTAS DISCURSIVAS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE URBANA: o caso da “tarifa zero” em Belo Horizonte**

Letícia Birchal Domingues<sup>1</sup>

Bruno Dias Magalhães<sup>2</sup>

Gabriel Henrique Cunha de Almeida<sup>3</sup>

Flávia de Paula Duque Brasil<sup>4</sup>

### **Resumo**

O presente artigo analisa as disputas discursivas em torno da questão da mobilidade urbana em Belo Horizonte. Após uma breve revisão histórica, a análise debruça-se sobre o momento de criação do movimento Tarifa Zero na capital mineira, notadamente as marchas de junho de 2013, em chave comparativa com o contexto recente de crise do transporte público e mobilizações contrárias ao aumento da tarifa de ônibus de 2023. Contextos e eventos são analisados tendo como entrada analítica os argumentos utilizados pelos múltiplos atores. Apoiado em bases pragmatistas para compreensão da construção discursiva de políticas públicas, seus problemas, públicos e arenas, o estudo tem caráter exploratório e articula a seguinte pergunta: quais são os distintos discursos sobre o transporte coletivo e como contribuem para a conformação da política de mobilidade urbana em Belo Horizonte? A metodologia utilizada envolve análise de fóruns midiáticos, instrumentos de discussão política e de justificação da ação pública. De maneira geral, os discursos revelam ao menos dois projetos políticos subjacentes ao conflito: um primeiro, sustentado em premissas neoliberais e articulado a partir da eficiência dos gastos públicos; e um segundo, amparado por uma noção de “vida sem catracas” e articulado através do direito à cidade.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana; Tarifa Zero, Pragmatismo, Abordagem discursiva; Ação Pública.

### **Abstract**

This article analyses the discursive disputes surrounding the issue of urban mobility in Belo Horizonte. After a brief historical review, the analysis focuses on the moment of creation of the Zero Fare movement in the capital of Minas Gerais, notably the June 2013 marches, in a comparative key with the recent context of the public transport crisis and mobilizations against the 2023 bus fare increase. Contexts and events are approached using the arguments employed by multiple actors as analytical input. Based on pragmatist foundations for understanding the discursive construction of public policies, their problems, audiences,

<sup>1</sup> Doutoranda e mestre em Ciência Política pela Universidade Federal de Minas Gerais. Integrante do Grupo de Pesquisa em Democracia e Justiça (Margem, UFMG).

<sup>2</sup> Doutorando em Ciência Política pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professor na Fundação João Pinheiro. Integrante do Grupo de Pesquisa em Democracia e Justiça (Margem, UFMG) e do Grupo de Pesquisa em Estado, Democracia e Políticas Públicas (EDEPP, FJP).

<sup>3</sup> Graduando em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas) e ex graduando (cursos não completos) em Relações Econômicas Internacionais, pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e em Administração Pública, pela Fundação João Pinheiro (FJP). É bolsista da Fapemig do Observatório de Movimentos Sociais e Políticas Públicas da FJP.

<sup>4</sup> Doutora em Sociologia pela Universidade Federal de Minas Gerais, Professora da Escola de Governo da Fundação João Pinheiro, do Grupo de Pesquisa em Estado, Democracia e Políticas Públicas (EDEPP/FJP).

and arenas, the study is exploratory and articulates the following question: what are the different discourses on public transport and how do they contribute to the shaping of urban mobility policy in Belo Horizonte? The methodology used involves analyzing media forums, instruments of political discussion, and justification for public action. In general, the discourses reveal at least two political projects underlying the conflict: a first, sustained by neoliberal premises and articulated through the efficiency of public spending; and a second, supported by a notion of "life without turnstiles" and articulated through the right to the city.

**Keywords:** Urban mobility; Free fare; Pragmatism; Discursive approach; Public action

## 1 INTRODUÇÃO

Nos espaços de discussão em torno da política de transporte público coletivo urbano no Brasil, já é um lugar comum dizer que seu modelo de financiamento encontra-se em crise. Isso porque o sistema, na maior parte das cidades brasileiras, depende quase integralmente do pagamento da tarifa pelos usuários para funcionar (NTU, 2022). Se até meados dos anos 1990 era possível projetar aumentos de demanda do transporte público, isso deixa de ser realidade por múltiplos fatores (VELOSO, 2017, p.119). O que era chamado genericamente de crise, chegou a um ponto de encruzilhada após a pandemia: ou se estrutura uma nova forma de financiamento de tal serviço público, ou ele irá colapsar - como já tem ocorrido em várias cidades<sup>5</sup>.

Atualmente, os custos das empresas operadoras (bem como seu lucro) são financiados quase exclusivamente por cada passageiro a cada viagem realizada. Além de ser um incentivo à superlotação dos ônibus e redução de viagens tidas como “improdutivas”, pois levam poucos passageiros, o financiamento tarifário sofre de um ciclo vicioso. A quase inescapável majoração de custos anuais e/ou a diminuição de passageiros leva à necessidade de aumentar o valor da tarifa para fechar o rateio da conta entre os passageiros. O aumento da passagem retira usuários do sistema: seja porque se tornou caro demais e a pessoa passa a andar a pé (ou a reduzir deslocamentos), seja porque se tornou mais interessante migrar para a carona, moto, carro ou aplicativo de transporte. A diminuição de passageiros faz com que a conta não feche novamente, pressionando aumentos tarifários. E assim sucessivamente. Enfim, é um modelo que onera demais quem anda de ônibus, notadamente a parcela mais pobre da população.

Paralelamente, as cidades têm visto um aumento nos deslocamentos e da frota dos modos individuais motorizados (ANTP, 2020). Desde meados dos anos 1990, com o Plano Real, a paridade cambial e o controle da inflação, a política federal de mobilidade urbana se centrou na importação de veículos e no incentivo fiscal para montadoras de capital transnacional (VELOSO, 2017; ANDRÉS, 2023). Nesse período, os governos estaduais e federal abriram mão da organização do transporte público, deixada sob responsabilidade dos municípios, que, no entanto, estavam circunscritos a certos “limites de atuação” e padeciam de uma “disparidade de poder de barganha com as empresas privadas” (VELOSO, 2017, p.121).

---

<sup>5</sup> Segundo levantamento da NTU entre fevereiro de 2020 e maio de 2022, pelo menos 55 empresas de transporte coletivo pararam suas operações e 16 abriram processos de recuperação judicial (NTU, 2022, p.8).

Principalmente a partir de 2003, a taxa de motorização se tornou mais intensa. Essa tendência pode ser explicada pelo fato de os programas dos governos petistas não terem se proposto a estruturar uma política de incentivo ao transporte público. O que se viu foi a manutenção do incentivo à compra e à atuação de montadoras de automóveis, combinada com uma política habitacional e de construção de grandes obras urbanas que reproduziram desenhos dos governos ditatoriais (VELOSO, 2017; ANDRÉS, 2023). O resultado foi a ampliação da infra-estrutura para o transporte individual com prejuízo ao passageiro dos transportes públicos, que além de morarem em zonas periféricas, passaram a realizar parte de seu deslocamento em locais ermos e perigosos, como as margens das grandes avenidas ou viadutos (ANDRÉS, 2023). O aumento estrondoso no número de automóveis nas cidades correu simultaneamente a uma estagnação e posterior perda de demanda do transporte coletivo (VELOSO, 2017, p.132), contribuindo para o ciclo vicioso da tarifa.

Movimentos sociais, organizações da sociedade civil e técnicos já apontavam para essas tendências, denunciando a insustentabilidade do modelo tarifário em um cenário de escassez ou ausência de políticas para o transporte público (VELOSO, 2017). Porém, é no contexto da pandemia da Covid-19 que o debate sobre a necessidade de “resgate” dos sistemas de transporte público ganha maior centralidade e o subsídio público do serviço ganha novo relevo. A necessidade do distanciamento social no período levou à redução drástica no número de passageiros e cortes de linhas e horários para compensar a perda de receita pelas empresas. Os ônibus, contudo, ficaram lotados<sup>6</sup>. Isso levou a uma contradição quanto ao tratamento do serviço de transporte público coletivo: ele é considerado essencial para o funcionamento da cidade, mas não foi priorizado para prover a mobilidade e as condições de salubridade para seus usuários.

De todo modo, diversos municípios e estados tiveram de responder à crise da pandemia com medidas emergenciais de financiamento do transporte público para garantir a sua operação, ainda que precária. Segundo levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU, 2022), foram feitos aportes de recursos ou subsídios em 125 sistemas que atendiam 243 municípios (incluindo regiões metropolitanas). O subsídio permaneceu em 158 cidades, sendo que dobrou o número de sistemas adotando esse modelo de financiamento extra-tarifário: de 25 para 51 sistemas. Ainda que esses resgates financeiros tenham acontecido, muitas vezes, de maneira *ad hoc*, o debate a respeito do subsídio tarifário e a centralidade do transporte público nas cidades ganhou um

---

<sup>6</sup> Em Belo Horizonte, por exemplo, o número de viagens reduziu em 50% em abril de 2020, em resposta à pandemia os quadros de horários sofreram mudanças diárias, acarretando em aumentos na espera e aglomerações nos ônibus e estações (Tarifa Zero BH, AJUP, 2020).

novo tom. O subsídio, antes visto como uma demanda difícil de ser alcançada ou mesmo restrita à pauta de movimentos sociais e organizações da sociedade civil, torna-se algo incontornável.

A própria NTU, juntamente com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), passaram a defender tais medidas e apresentaram propostas de fontes extra-tarifárias para garantir o financiamento do serviço. Elas apontam que “cresceu também a percepção *entre todas as partes interessadas* de que os subsídios, que permitem tarifas públicas mais baratas, são parte indispensável do conjunto de medidas estruturantes que podem trazer soluções definitivas para os problemas históricos do setor” (NTU, 2022, p.9, *grifamos*).

É importante mencionar, contudo, que a proposta do subsídio tarifário, agora apregoada por associações e empresários do transporte coletivo, não é novidade na cena pública. Ao contrário, a raiz de tal solução remonta ao desacoplamento conceitual entre o custo operacional e a tarifa operado pela primeira vez no Brasil com a proposta de adoção da tarifa zero pela prefeita Luiza Erundina em São Paulo. Em linhas gerais, o re-enquadramento da questão do financiamento do transporte público a partir do custo operacional (o que se paga pelo serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo) e não a partir da tarifa (o que se cobra ao usuário) foi o “entendimento-chave para que se descortinasse o horizonte da Tarifa Zero” (Gregori et al., 2020, p.74). Contudo, o que é peculiar nesta formulação é que ela se baseia não somente em argumentos de viabilidade e eficiência, mas erige-se sobretudo a partir de uma concepção de justiça socioespacial e redistributiva (Singer, 2017; Gregori *et al.*, 2020).

O desenvolvimento histórico em que uma iniciativa inicialmente revolucionária é posteriormente adotada por atores conservadores ou, no máximo, de centro, embora não seja exclusividade do transporte público, revela os múltiplos sentidos atrelados ao que parece ser uma propositura técnica de política pública. Portanto, ainda que o subsídio tarifário venha a se tornar algo incontornável, sendo adotado no discurso das próprias empresas e levado adiante por diferentes cidades, é necessário compreender a disputa discursiva que se dá em torno dele.

Segundo as abordagens crítica (FISCHER, 2007; FISCHER *ET AL.*, 2016; BOULLOSA; PERES; BESSA, 2021) e pragmatista (ANDION; MAGALHÃES, 2021; ZITTOUN; CHAILLEUX, 2022; ANSELL; HASSENTEUFEL; ZITTOUN, 2023), a compreensão de uma política pública - ampliada na chave da ação pública (LASCOUMES; LE GALÉS, 2013; HALPERN; LASCOUMES; LE GALÉS, 2021) - está intrinsecamente atrelada às declarações discursivas - ou aos discursos em ação - que as sustentam na cena pública. Para estas perspectivas, mais do que o “conteúdo objetivo” da política, importa

revelar e rastrear o processo de objetificação pelo qual determinado conteúdo torna-se digno de ser chamado de política pública e adotado enquanto ação pública legítima.

Quais seriam os pressupostos discursivos por trás do que aparentemente é uma convergência técnica em torno da proposta do subsídio tarifário? O que tais pressupostos revelam em relação aos atores, suas motivações e expectativas em torno da questão? Finalmente, o que essas motivações podem indicar sobre os desdobramentos e efeitos da adoção da tarifa subsidiada de acordo com uma ou outra perspectiva? O presente artigo buscará compreender as disputas discursivas em torno da questão da mobilidade urbana em Belo Horizonte, passando por um breve histórico da formulação da proposta de tarifa zero e seguindo para a análise do conflito mais recente em torno desta questão na cidade: a aprovação do subsídio tarifário como política pública em 2023.

## **2 DA UTOPIA À NECESSIDADE: TARIFA ZERO E SUBSÍDIO AO TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

A ideia de que a eliminação da tarifa do transporte coletivo urbano (a tarifa zero) seria uma solução adequada e viável para a política de mobilidade urbana, como posto, surgiu no âmbito do governo da prefeita Luiza Erundina em São Paulo, em um contexto de busca por uma superação entre a dicotomia “gerencialismo” e “esquerdismo”. A proposta foi formulada por um grupo de agentes técnicos e políticos que atuavam na prefeitura à época e guardavam forte relação com um ativismo de esquerda: Lucio Gregori, Chico Whitaker, José Jairo Varoli e Mauro Zilbovicius. A proposição baseia-se na modificação discursiva que operou uma separação entre o que era o preço (tarifa) e o que era o custo do sistema de transporte público, possibilitando o “entendimento-chave” de que este era um serviço que poderia - ou melhor - deveria ser financiado pelo poder público (GREGORI et al, 2020). De lá para cá, a ideia de uma “tarifa zero” espalhou-se pelo Brasil, dando surgimento ao Movimento Passe Livre no início dos anos 2000, e, posteriormente, ao movimento Tarifa Zero BH em 2013 (VELOSO, 2017).

Assim, é importante entender que o histórico da tarifa zero tem uma origem política, social e discursiva que assume seu caráter revolucionário, ainda que se trate de uma política pública entendida como “viável” nos marcos social-democratas. Gregori et al (2020, p.78) argumentam que a proposta “inventada” seria financiada por meio de progressividade na cobrança do IPTU e aplicada especialmente sobre os imóveis comerciais e industriais, carregava um projeto de revolução dentro da ordem: “a Tarifa Zero acabava com catracas de todos os tipos, eliminava a limitação do acesso aos espaços urbanos e a discriminação da

circulação segundo a renda, o que a tornava também uma revolução simbólica”. Ainda que com grande aceitação popular, a proposta teve oposição interna no governo municipal de Erundina e não conseguiu ser vitoriosa na câmara municipal. Naquele momento, e por distintas razões, oposição e situação não acreditaram e/ou não bancaram a política.

Anos mais tarde, a retomada da ideia por movimentos sociais de do campo da esquerda radical, como o Movimento Passe Livre (MPL) e o Tarifa Zero BH (TZ-BH), perpetuaram a dimensão transformadora da tarifa zero. Fora das instituições políticas tradicionais, as revoltas sociais como a revolta do Buzu de Salvador, em 2003, e da Catraca em Florianópolis, em 2004 e 2005, foram marcos de formação de movimentos e deram contexto para o surgimento do MPL em 2005. Em Junho de 2013, com as manifestações devido ao aumento de 20 centavos na tarifa de ônibus em São Paulo, a tarifa zero voltou a ser debatida em nível nacional, carregando seu potencial mobilizatório e transformador. Durante esse período, surge o TZ-BH, que passa a ser um ator-chave nas disputas a respeito da política de mobilidade urbana, defendendo mecanismos para alcançar a gratuidade no transporte público na capital mineira (VELOSO, 2017; DOMINGUES, 2016, CARNEIRO ET AL., 2022; ANDRÉS, 2023).

Quando o MPL adota o mote “por uma vida sem catracas” ou o TZ-BH os dizeres “tarifa zero é mais”, assumem que a política de tarifa zero deve responder a problemas sistêmicos mais abrangentes do que a transferência de recursos do orçamento público para empresas de transporte. Ao desmercantilizar o transporte público, a tarifa zero propõe atacar problemas de segregação socioespacial que refletem desigualdades de gênero, raça e classe no acesso à cidade. Além disso, a proposta questiona fundamentalmente a divisão entre quem financia o transporte público - os mais pobres - e quem se beneficia - toda a cidade.

De outro lado, frente ao cenário de crise e de risco de colapso dos sistemas de transporte coletivo urbano e o delineamento do subsídio tarifário como algo incontornável, a iniciativa da tarifa zero começa a ser adotada por diversas prefeituras. No início do ano de 2023, 67 municípios não cobravam o serviço de transporte público. Em 2020, eram 31 cidades com essa política (NTU, 2023). Por trás de uma aparente ampliação da adoção da proposta de tarifa zero, no entanto, escondem-se argumentos de variadas matrizes políticas.

O acompanhamento das prefeituras que têm adotado o modelo de tarifa zero, como o que tem ocorrido em três edições do seminário nacional “Transporte como direito e caminhos para a tarifa zero”<sup>7</sup>, tem levado à percepção de que a adoção da política nem sempre carrega seu “conteúdo cheio” ou “revolucionário”. De fato, independentemente da

<sup>7</sup> Para saber mais sobre os seminários, ver: <https://tinyurl.com/bddnw4b3>. Acesso em 10 ago. 2023.

orientação política, vários municípios entenderam que a tarifa zero pode ser uma boa solução para a crise de financiamento do sistema, a manutenção das empresas operadoras e o ganho de saldo político para os prefeitos que a implementaram. Ainda assim, as iniciativas têm se mostrado profundamente transformadoras da realidade dos moradores das cidades, garantindo maior mobilidade e levando a aumentos expressivos do uso do sistema de transporte público, inclusive em detrimento de carros e motos.

## **2.1 Discursos e motivações da política tarifária sob a mirada do pragmatismo**

Diante desse cenário, qual seria a relevância de se investigar as motivações políticas por trás das propostas de zerar a tarifa do transporte coletivo? Não estaríamos diante de uma convergência “técnica” na solução de um problema comum à realidade urbana, que tem sido replicada Brasil adentro? Sem pretensão de realizar uma ampla revisão da literatura sobre políticas públicas<sup>8</sup>, levantamos ao menos três argumentos de que é preciso ir a fundo nos discursos e motivações que *constituem* tais propostas para compreender adequadamente o quadro de ação pública que se está desenhando no país e suas consequências para a mobilidade urbana e para o planejamento e gestão das cidades.

Em primeiro lugar, um olhar atento às motivações é necessariamente um olhar atento ao processo de problematização que faz com que o transporte coletivo emergja enquanto uma questão (*issue*) na agenda de discussão e ação pública. Em *The Public and its Problems*, Dewey (1927) argumenta que a constituição de interesses comuns e sua publicização ocorre de forma indissociável à criação de um público composto pelos que se veem afetados por determinada situação compreendida como problemática. A emergência de um problema constitui um mundo comum (CEFAÍ, 2017), cuja experiência compartilhada co-constitui os atores coletivos e as arenas de ação coletiva (CEFAI, 1996; CEFAÍ; TERZI, 2012). O processo de problematização é, portanto, uma atividade coletiva de definição que, por meio da investigação pública e experimentação (ANDION; MAGALHÃES, 2021), articula a definição de uma situação tida como problema e de uma sociedade composta por uma audiência de vítimas e responsáveis (ZITTOUN; CHAILLEUX, 2022).

As práticas e as performances inerentes ao processo de problematização constituem atividades de valuação<sup>9</sup> (e de julgamento), que estão na raiz da configuração da realidade (objetificação, factualização) e daquilo que Boltanski e Thévenot (2006) denominaram regimes de justificação e ordens de grandeza. Nesses regimes são estruturadas as relações

---

<sup>8</sup> Para isso, ver Boulossa et al (2021), sobre os estudos críticos, e Andion e Magalhães (2021), sobre os pragmatismos.

<sup>9</sup> No original, valuation, com inspiração em Dewey.



de interesse e de conflito, o que Ansell, Hassenteufel e Zittoun (2023), chamam de *interessement* ou engajamento. Destacam os autores:

A valuação não é um fenômeno teórico e abstrato, mas um ato concreto e empírico que conecta a atividade avaliativa ao indivíduo que a define. 'Interesses' não são características fixas de indivíduos que explicam sua motivação e comportamento, mas sim uma qualidade que emerge na relação entre indivíduos e situações (ANSELL ET AL., 2023, p.8, *traduzimos*).

Segundo, se a motivação - inerente à problematização - é uma indicação da relação entre indivíduos e situação, ela é também constitutiva das arenas de ação coletiva, cujos regimes discursivos estruturam arquiteturas de persuasão e valoração (MAJONE, 1989). Se a problematização e a construção de soluções não se produzem no vácuo, tampouco pode-se dizer que ocorrem em um ambiente fixo e estático. Discursos se concretizam em processos discursivos mais amplos, em campos (BOURDIEU, 1983) ou em regimes de verdade (FOUCAULT, 2010). Mas esta é uma via mutuamente constitutiva, na medida em que discursos também atuam na moldura e na construção dessas realidades. Assim, o processo de problematização é um processo de configuração de uma realidade trágica, inaceitável, ao passo que o processo de propositura de soluções é a transformação dessa realidade em um futuro previsível e aceitável (ANSELL ET AL., 2023).

Tais processos são constituídos de enunciados (*énoncés* ou *statements*), isto é, discursos em ação, emitidos e repetidos em um determinado contexto histórico e social (ANSELL ET AL., 2023). Os enunciados acabam por constituir, em três momentos, uma configuração narrativa:

Aplicada aos problemas públicos, esta configuração narrativa está ancorada a montante, na gestação na experiência privada e na formulação para o uso interpessoal de um "mal-estar", pelos produtores de sentido que ainda não são vítimas ou denunciantes (antes da configuração), e sobretudo a jusante, na recepção pelos diversos atores coletivos e seus respectivos destinatários das versões do problema público (depois da configuração). No final, há três momentos da configuração narrativa [gestação, narração e recepção] que, além disso, mantêm relações de retroalimentação entre si: em cada fase da tripla mimese, os narradores estão na dupla posição de produtores e receptores - o jogo de suas trocas de narrativas desenhando o espaço-tempo narrativo do problema público. (CEFAÏ, 1996, *tradução nossa*).

Esse processo de enquadramento, visto sob a abordagem praxiológica do pragmatismo, compreende o ato de narrar e categorizar como uma atividade coletiva, que torna públicos temas fazendo-os existir em uma arena pública. Esta é, por sua vez, constituída por esses temas e seus atores coletivos, permitindo o destaque de algumas

questões sobre outras (CEFAÏ, 1996). Tais arenas estabelecem índices de pertinência, mas também - e por isso mesmo - distintos regimes de governo dos corpos (FOUCAULT, 2008; 2010), ou distintas topografias relacionais e suas pregnâncias (ABERS; KECK, 2013). É aí também, portanto, que se estabelecem os dispositivos de (re)produção de desigualdades e de (des)politização.

Assim, abordamos a questão do poder como último argumento sobre a importância de se compreender as motivações subjacentes às concepções do subsídio tarifário e da tarifa zero. Um poder que revela uma disputa de significados, mas vai além, na medida em que discursos, procedimentos e instrumentos são constitutivos de governamentalidades, isto é, o governo disciplinar das práticas administrativas, mas também de condutas e contra-condutas. Levando a perspectiva da instrumentação da ação pública a seu limite crítico (BOULLOSA ET AL., 2021), pode-se considerar que distintas motivações se atrelam a distintos usos de um mesmo instrumento de política pública, no caso, o subsídio tarifário. Esses usos engendram práticas discursivas e não discursivas, que por sua vez fabricam os corpos que serão excluídos e aqueles que terão a vida valorizada (ALMEIDA, 2022, p.85).

Se os dispositivos de segurança são o principal (mas não o único) instrumento técnico da governamentalidade, sua principal forma de saber é a economia política (FOUCAULT, 2008). Diante desse quadro crítico-analítico, cabe indagar, afinal, de que se trata a questão problemática a ser domada (ZITTOUN; CHAILLEUX, 2022) na disputa pelo subsídio tarifário: é o direito dos cidadãos à mobilidade urbana, à cidade e, no limite, a uma vida sem catracas, ou é o direito das empresas de transporte coletivo à reposição plena, estável e segura dos seus custos de operação acrescidos de lucros? Quem são as vítimas articuladas/que articulam a configuração narrativa estabelecida: são os cidadãos ou as empresas? Quais futuros plausíveis reordenam essa problemática: o de uma sociedade vibrante em seus espaços públicos politizados ou aquele em que a mobilidade se restringe ao ir e vir diário da casa para o trabalho, sendo o lazer consumido em espaços privados e despolitizados? Para quem se dá o serviço do transporte público: para todos, de forma universal, ou para os pobres que não podem arcar com os custos de um transporte privado? Por fim, quem são os responsáveis por prover a solução que leva ao futuro desejado e quais as posicionalidades dos múltiplos atores nas arenas constituídas, seus recursos, autoridades, capacidades e interesses para seguir construindo os horizontes do possível? É o que analisaremos na seção seguinte, a partir do embate recente em Belo Horizonte a respeito do subsídio tarifário.

### **3 O CONFLITO EM TORNO DO SUBSÍDIO TARIFÁRIO EM BELO HORIZONTE**

Zittoun e Chailleux (2022) identificam o fórum público como um espaço de debate no qual atores emitem “discursos” orientados ao convencimento de uma ampla audiência. O que ocorre, portanto, é menos uma discussão e mais uma argumentação estabelecida a partir de uma série de monólogos mediados pelo enquadramento realizado por múltiplos canais de comunicação. Os autores destacam que este não é o único espaço de produção de uma política pública, havendo também os átrios, espaços não públicos dominados por um discurso hegemônico que estabelece um regime de debate, e as arenas discretas, locais não públicos marcados pelo conflito entre diversas perspectivas. A análise desenvolvida nesta seção concentra-se nas falas públicas dos atores envolvidos na definição da política tarifária nos meses de janeiro a julho de 2023, período que encampa grande parte das disputas acerca do subsídio em Belo Horizonte. Foram analisadas 39 notícias de 16 jornais de grande circulação, 5 de canais de comunicação oficial dos órgãos públicos municipais e estadual e 1 veiculada no portal da Câmara de Dirigentes Lojistas, encontradas a partir de pesquisa que utilizou as palavras chave “ônibus belo horizonte tarifa”

Com agravamento dos transtornos vivenciados pelos usuários de transporte público e de pressão sobre o governo municipal estabelecido pela COVID-19, promulgou-se, em 01/07/2022, a Lei 11.367, que determinou o congelamento das tarifas em R\$ 4,50 até março de 2023. A lei estabeleceu um subsídio e algumas condicionantes acordadas entre a PBH, Câmara Municipal e empresas de transporte, como a ampliação do quadro de horários. A aprovação garantiu certo nível de estabilidade ao sistema de transportes e, ainda que tivesse caráter provisório, atuou como ponto de inflexão nas políticas municipais de mobilidade ao estabelecer o subsídio como alternativa incontestavelmente possível.

Com o início do ano de 2023, aproximava-se o fim da vigência da lei que garantia o subsídio e o congelamento das tarifas, o que levou a uma nova intensificação dos conflitos pela mobilidade urbana. Já no primeiro mês do ano, houve greve de motoristas de ônibus, que resultou em um reajuste salarial para a categoria, além de outras conquistas. O debate acerca do transporte público, em jornais virtuais e outros portais de informações, como o *site* da prefeitura, ainda não se concentrava na questão da tarifa, mas sim da qualidade do serviço e de uma possível irregularidade contratual.

No tema do relatório do subsídio ao financiamento dos ônibus aprovado no ano anterior, André Dantas, chefe da Superintendência de Mobilidade Urbana do Município de Belo Horizonte (SUMOB), afirmou: “O trabalho técnico de monitoramento e controle do

sistema de transporte, com foco na melhoria progressiva dos serviços, é contínuo” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023). Por outro lado, Gabriel Azevedo, presidente da Câmara de Vereadores (CMBH), ao falar de questões operacionais do pagamento da passagem pelo passageiro, contrapôs: “Queremos mudar tudo que dificulta a vida do usuário” (COUTINHO, Diário do Transporte, 2023).

Em outro âmbito do debate, atores ligados a movimentos sociais e organizações da sociedade civil buscavam posicionar a questão a partir de uma visão mais estrutural de crise da mobilidade urbana, destacando a importância de corredores e faixas exclusivas para ônibus, do planejamento urbano e do subsídio enquanto viabilizador de qualidade e atratividade ao transporte público. Nas palavras de Marcelo Amaral, especialista em mobilidade urbana e coordenador de projetos do Movimento Nossa BH:

“A ideia de que o transporte público precisa ser atraente é fundamental. [...] O ideal é sempre a pessoa esperar um pouco, ser barato e rápido até o destino dela. Não necessariamente dá para fazer tudo ao mesmo tempo. Não dá para tornar a passagem mais barata, por exemplo, se você não tiver outra fonte de financiamento, que é o que BH faz com subsídio” (NOGUEIRA; Estado de Minas, 2023).

Por seu turno, André Veloso, representante do TZ-BH, falou do controle popular do transporte público como uma das soluções para os problemas vivenciados pelo serviço:

“ [...] Ou seja, só pagar os empresários depois que eles executem o serviço, depois que eles façam as viagens. Isso permite que se controle o lucro deles de maneira muito mais clara e que se tenha o controle sobre a própria remuneração dos trabalhadores” (GOMES; Brasil de Fato, 2023)

Em fevereiro, foi aprovado em primeiro turno o Projeto de Lei (PL) 332/2022 (Lei nº 11.523), que dava ao executivo municipal a prerrogativa de assumir a gestão de algumas empresas de transporte urbano, sob cujos contratos recaíam acusações de má-prestação do serviço e vícios na licitação. Também o PL 442/2022 (Lei nº 11.458) teve sua aprovação em primeiro turno no mês, indicando a possível alteração da sistemática de cobrança do transporte coletivo, de modo que as concessionárias deixem de ser remuneradas pelo número de passageiros transportados, passando a receber pelo trajeto realizado. A adoção do modelo de remuneração por quilometragem é um marco importante para o município, uma vez que rompe com o incentivo à lotação dos ônibus e é pressuposto necessário para uma política adequada de subsídio tarifário. Na prática, as iniciativas de autoria do Vereador Gabriel Azevedo e colegas buscavam responsabilizar o prefeito de Belo Horizonte, Fuad Noman, pela situação do transporte na capital e por um possível aumento da tarifa, ao

mesmo tempo que o pressionavam com a mudança do modelo de gestão. Segundo Azevedo:

“Quero saber antes se o prefeito pretende dar aos empresários, além de mais dinheiro, um aumento de passagem. Isso não está claro. Esse subsídio que está para ser encerrado não aumentou a qualidade do usuário. E sabemos disso, dado que ele foi concedido apenas por duas razões: evitar o caos completo e providenciar tempo para a prefeitura cancelar ou reformular o contrato” (NASCIMENTO, O Tempo 2023).

Na fissura aberta pela necessidade de reavaliar o subsídio tarifário, os atores ligados a organizações da sociedade civil, aproveitaram a agenda para reforçar a tarifa zero enquanto solução para a crise que se instalara no transporte público. Novamente, André Veloso:

“Quando a gente fala em tarifa zero, nós estamos falando em tornar o transporte gratuito no momento da utilização para que ele seja financiado por todas as pessoas que são beneficiadas por ele. Hoje, 60% do valor é pago por quem usa o transporte público e são pessoas que não tem dinheiro pra pagar” (FUNES, 98, 2023).

A alternativa, contudo, não era consenso entre os movimentos sociais. Francisco de Assis Manoel, presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo (AUTC), por exemplo, afirmou que:

“Não há o que se falar em dificuldade financeira quando há pagamento antecipado por vale transporte, verba pública que cobre gratuidade de passageiros, um subsídio de milhões de reais. No fim, todos se beneficiam com o transporte público da capital, menos o usuário” (ABALEN, O Tempo, 2023).

A ideia de um subsídio permanente, no entanto, ganhava força entre representantes do executivo municipal. André Dantas, comentando a tramitação do PL 442/2022:

“Esse projeto é extremamente importante para o futuro da mobilidade, porque ele estabelece um modelo de financiamento não mais baseado na tarifa, ele estabelece um subsídio baseado em custos em se alcançar objetivos muito específicos, como a eliminação da superlotação.” (FONSECA, Itatiaia, 2023)

O prefeito de Belo Horizonte reforçou o discurso, indicando que se tratava da articulação de uma solução definitiva: “Nós estamos debatendo uma outra fórmula de conceder esses benefícios, diminuindo a passagem e encontrando soluções mais permanentes” (NASCIMENTO; O Tempo, 2023).

Em março, ambos os PLs foram aprovados, mas a questão do financiamento permaneceu em aberto. Sob a iminência da data de encerramento do subsídio provisório, a

tensão aumentou. De um lado, a CMBH impediu a prorrogação da solução provisória, exigindo que a Prefeitura enviasse um projeto específico. De outro, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (Setra BH) entrou com um pedido para o aumento de 53% na tarifa dos ônibus, de R\$ 4,50 para R\$ 6,90. Nas palavras de Raul Lycurgo, Presidente-executivo do sindicato patronal, o impasse em relação ao subsídio conduzia ao financiamento do sistema pelos usuários:

"A nova Lei 11.458/2023 que trata da remuneração do quilômetro rodado é muito clara quando diz que o custeio do sistema de transporte se dará pelo valor cobrado dos usuários e do auxílio tarifa pago pela Prefeitura [...]. Entretanto, até agora, esta lei não foi regulamentada e os recursos financeiros para o auxílio tarifa ainda não foram aprovados. Neste cenário, sem o auxílio tarifa, o custo integral do sistema deve ser rateado entre os usuários" (RAMOS; R7, 2023).

Em uma nota divulgada em outra reportagem, o Setra BH ainda destacou que "não havendo subsídio para arcar com o aumento de 30% nas viagens, este percentual de aumento deixa de existir" (MANSUR; G1 Minas, 2023). A resposta da Prefeitura foi peremptória. Também em nota, o executivo afirmou que "caso as empresas de ônibus reduzam unilateralmente o número de viagens previsto no quadro de horário vigente, estarão sujeitas às penalidades previstas em contrato" (AS, Diário do Comércio, 2023). Já Gabriel Azevedo, ameaçou barrar um aumento da tarifa, caso concedido pela prefeitura:

"O fim do prazo de pagamento do subsídio não é surpresa para ninguém. A prefeitura não se organizou para pensar em alternativas, mesmo sabendo que o prazo acabaria. Aumentar a tarifa apenas porque a PBH não foi capaz de discutir o cancelamento ou reformulação do contrato atual é repassar para o bolso do usuário do transporte coletivo, geralmente a população mais pobre da cidade, o custo da lentidão do prefeito" (REZENDE E OLIVEIRA; O Tempo, 2023)

A possibilidade de aumento tarifário encontrou resistência também entre os empresários. É o que argumentou Paulo Casaca, economista da Associação Comercial e Empresarial de Minas (ACMinas):

"O aumento não é favorável para a economia, afinal não estamos num momento propício. Se avaliarmos, teremos uma inflação com maiores desembolsos para o pagamento de vale-transporte aos funcionários, elevação de preços de produtos na demanda regional, assim como na demanda de locomoção, o que vai reduzir a circulação de consumidores no comércio". (AS, Diário do Comércio, 2023)

Sem solução para o impasse, em 23 de abril, a tarifa de ônibus aumentou de R\$4,50 para R\$6,00, um valor intermediário alcançado após acordo judicial entre prefeitura e

empresas de ônibus. A solução que se desenhava combinava subsídio e aumento de passagem, motivo pelo qual impulsionou rechaços e protestos. Na CMBH, Gabriel Azevedo:

"É inaceitável para a cidade conviver com meio bilhão em subsídio, mais um aumento de passagem, sem qualquer mudança na qualidade da prestação de serviços, com um povo que sofre diariamente com um péssimo modelo" (ESTILLAC; Estado de Minas, 2023).

O aumento tarifário levou à convocação de protestos nas ruas, por parte de organizações populares, sindicais e estudantis, que já vinham se manifestando a respeito da situação do transporte público na cidade, mas ainda não tinham adentrado o debate do subsídio neste ano. Beatriz Jovem, Presidenta da Associação Metropolitana dos Estudantes Secundaristas da Grande Belo Horizonte (Ames-BH), organização que historicamente atua em prol do meio passe e, mais recentemente, do passe livre estudantil, afirmou que:

"A prefeitura faz repasses altíssimos para os empresários, não senta para conversar com a população e não oferece o mínimo, que é uma passagem a um preço justo e uma tarifa a um preço social" (VIGLIONI; Brasil de Fato, 2023)

Até esse ponto, pode-se dizer que os debates concentraram-se predominantemente no processo de problematização. A fagulha da precariedade de serviços sob a suspeita de irregularidades contratuais levou à discussão da questão do financiamento. Pouco a pouco tornou-se claro que, mesmo com o vale-transporte, o financiamento pela tarifa tornara-se inviável e que o subsídio era incontornável. A questão então passou a ser qual subsídio e para qual finalidade. Dois modelos se destacam. De um lado, o SETRA-BH e a ACMinas defendiam o subsídio como mecanismo econômico de defesa do empresariado, preservando a viabilidade (e o lucro) da operacionalização do serviço, bem como o custo do vale-transporte pago aos funcionários. De outro, movimentos da sociedade civil colocavam em perspectiva o direito da cidadania à circulação na cidade, com destaque para o TZ-BH, e ao acesso à educação, com destaque para as reivindicações da Ames-BH. Essa também parecia ser a posição defendida pelo presidente da CMBH, Gabriel Azevedo.

Com o aumento efetivo das passagens, passa-se a discutir mais fortemente a construção de soluções. Há uma inflexão na postura dos atores institucionais para uma conduta mais conciliatória. Gabriel Azevedo:

"Nossa briga, que agora passa a ser conjunta, não é da prefeitura contra a Câmara, mas para garantir, a quem usa ônibus nesta cidade, qualidade, pontualidade e respeito. Essa novela nós acompanhamos há anos. Ela tem de chegar ao fim". (FIGUEIREDO E PEIXOTO, Itatiaia, 2023)

Em maio, houve um acordo em torno ao subsídio no valor de R\$512 milhões de reais, atrelado a condicionantes de melhoria do transporte público para os usuários. Nas palavras do prefeito Fuad Noman:

“Vamos publicar um decreto definindo a evolução das melhorias, quantos ônibus vão comprar no primeiro mês, no segundo, no terceiro, de modo que vamos ter um crescimento de frota e melhoria na quantidade de ônibus circulando, para reduzir o número de passageiros em cada veículo. É um processo em que vamos definir regras, mas dentro de pouco tempo teremos um transporte coletivo melhor” (FONTES, DeFato, 2023)

Com isso, as passagens voltariam ao preço anterior de R\$4,50. Se a medida arrefeceu os protestos nas ruas, ela deixou de lado soluções mais sistemáticas para o transporte público. É o que destaca a Vereadora Iza Lourença (Psol-BH):

“A tarifa vai abaixar. Importante! Mas infelizmente não consigo ver isso como vitória [...] imagina o quanto essas empresas já lucraram em um mês com a tarifa a 6 reais? [...] o dinheiro pra abaixar a passagem não tá saindo da máfia do busão e sim de recursos públicos” [...] “Somos a favor desse projeto, mas sabendo que ele é um remendo que não resolve o problema dos ônibus em Belo Horizonte. Nós precisamos rever o contrato com as empresas e ter mecanismos para tirar poder da máfia do busão” (VASCONCELOS; Brasil de Fato, 2023)

A solução, no entanto, pareceu acalmar o empresariado, desde que sua implementação fosse rápida. Marcelo de Souza Silva, Presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (CDL-BH), cobrou gestão para um transporte público eficiente:

“Agora precisamos dar um passo adiante, que é melhorar a qualidade do serviço que é prestado. Mais veículos com ar condicionado, aumento do número de linhas para atender setores da cidade que precisam e, principalmente, a pontualidade. Para isso, é fundamental uma gestão mais efetiva da Prefeitura juntamente com as empresas de ônibus” (CDL, 2023)

Em junho de 2023, foi aprovado o PL 538 (Lei nº 11.538), que instituiu o subsídio e reduziu o preço das passagens. Representantes do executivo e do legislativo frisaram a obrigatoriedade de as empresas prestarem um serviço dentro dos parâmetros de qualidade para que houvesse o repasse. Ademais foi implementada a tarifa zero para: linhas que circulam em vilas e favelas; estudantes; população que realiza tratamentos do SUS; que está procurando emprego; e para vítimas de violência doméstica no deslocamento entre a residência e a rede de Serviços de Atendimento às Mulheres. Alegando “interferência indevida nos contratos” (Estado de Minas, 2023), a Prefeitura vetou a proposta de tarifa zero também aos domingos e feriados.



A aprovação estabeleceu o subsídio enquanto parte de um novo modelo de financiamento ao sistema público de transportes, além de uma série de benefícios sociais relacionados ao direito à mobilidade, é em definitivo um marco para o município de Belo Horizonte. Nessa linha, destaca André Veloso: “Subsídio, que era um palavrão dez anos atrás, hoje é uma realidade no transporte de Belo Horizonte” (BOCCHINI, Agência Brasil 2023). Já o Setra BH enquadrando a situação enquanto modernização do sistema:

A sanção do projeto é um passo importante rumo à modernização do contrato e reequilíbrio do sistema. Antes só o passageiro pagava pelo sistema de ônibus que beneficiava a todos. Agora, com esta nova Lei, o passageiro passa a pagar com parte da tarifa e os demais beneficiários do sistema de ônibus [...] também passam a contribuir (FRANCO; G1 Minas, 2023).

Ao fim e ao cabo, a aprovação parece ter significado um avanço nos horizontes discursivos e nos parâmetros do que é compreendido como possível no sistema de gestão do transporte público belorizontino. Trata-se de um modelo híbrido que compatibiliza diversos interesses explicitados na construção do problema. Na esteira de uma ampla adoção da medida, a iniciativa abriu espaço político para o aprofundamento das discussões. Ainda André Veloso:

“No 3º Encontro Nacional da Tarifa Zero, vimos que quase 80 cidades no Brasil têm passe livre. Queremos que o projeto [de tarifa zero] tramite, e vamos dialogar com um campo político amplo para viabilizar nossa proposta” (NEGRISOLI, O Tempo, 2023)

Bruno Pedralva, vereador do Partido dos Trabalhadores (PT), também parece ter aderido à solução: “Queremos avançar para a nossa tão sonhada tarifa zero. [...] Defendemos o subsídio, com a criação de novas fontes para a prefeitura e a taxação de grandes empresas” (VASCONCELOS, Brasil de Fato 2023). Iza Lourença, por sua vez, disse que: “É preciso repensar o modelo de mobilidade da cidade, tanto em relação ao favorecimento do transporte individual, e reforçar as medidas que garantem gratuidade” (NEGRISOLI, O Tempo, 2023).

É importante destacar que a medida vem ganhando adeptos fora do espectro político de esquerda. Em uma reportagem que entrevistou prefeitos cujas cidades implementaram a tarifa zero, Lucas Coelho Ferreira (Avante), prefeito de Caeté, falou: “Parecia uma ideia utópica (a tarifa zero), mas deu certo” (Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 2023). Gabriel Azevedo, emulando o argumento da ampla adoção por outras cidades, destaca benefícios de interesse: “Já são 80 cidades brasileiras que possuem o passe livre com

benefícios que são incontestáveis: menos trânsito, mais qualidade, mais respeito ao cidadão” (Ciclo Vivo 2023). Nessa linha, André Veloso também apresenta argumentos: “A tarifa zero libera recursos e movimenta a economia. É uma política social que inclui pessoas que não cogitavam em acessar a cidade. Então, gera acesso a direitos.” (Assembleia Legislativa de Minas Gerais 2023).

Após meses de disputa, a política de subsídio tarifário se efetivou como realidade em Belo Horizonte. De forma significativa, há agora um compromisso orçamentário relevante para a manutenção anual do subsídio. Mas isso não significa que a questão tenha se tornado menos conflitiva. O que se ancora como uma proposta tecnicamente viável guarda nuances que serão detalhadas e decididas em outros meios menos públicos de construção da política pública. São os detalhes contratuais, por exemplo, que definirão os parâmetros de qualidade e abrangência da circulação dos ônibus no município.

O reflexo disso é a continuidade da disputa. Em agosto de 2023, por exemplo, os movimentos Tarifa Zero BH, Nossa BH e Minha BH lançaram um PL propondo uma taxa para financiamento do transporte público de Belo Horizonte<sup>10</sup>. Tal disputa se dá justamente sobre os distintos discursos que amparam a adoção cada vez mais abrangente da tarifa zero enquanto solução para a crise da mobilidade urbana, mostrando a relevância do caso belorizontino.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em sua dimensão essencial para a mobilidade urbana, para a vivência cotidiana da cidade e qualidade de vida para os cidadãos, o transporte coletivo urbano historicamente se constitui em um mote de ação coletiva e, nesse sentido, impulsiona a abertura do extenso ciclo de mobilizações demarcado por 2013. Nesse contexto, no qual emergem atores coletivos que constroem significados compartilhados e suas identidades, entrelaçadas em propostas pautadas na inclusão socioespacial, no direito à cidade e à reinvenção da cidade, destaca-se em Belo Horizonte o Movimento Tarifa Zero, com seus discursos e ações.

A partir da crise do transporte coletivo que se agudiza no ambiente da pandemia e adentra os anos seguintes em um ciclo vicioso, em que pese conflito inerente à questão da mobilidade urbana, a ideia de subsídio, e mesmo a proposta de tarifa zero, ganham visibilidade como solução enunciada por atores distintos, em um aparente consenso. Nesse contexto, o trabalho voltou-se para desvelar e revelar a luta por significados no âmbito da arena da política de mobilidade urbana municipal, tendo em vista, na linha de Zittoun (2009)

<sup>10</sup> Disponível em: <https://busao0800.com/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

compreender as construções discursivas a partir dos argumentos que articulam e sustentam que, de fato, apontam para projetos não apenas díspares, mas opostos.

Por um lado, o discurso do TZ-BH desvela um horizonte emancipatório e inclusivo, de transporte público gratuito como um direito social e de uma lógica de mobilidade urbana a partir das pessoas e voltada para as pessoas. Por outro lado, os demais discursos enunciados pelos demais atores na arena pública desvelam outros projetos, seja na linha de pretensões políticas dos atores, seja no âmbito estrito e estreitamente técnico, seja em busca de lucros inegociáveis, que apontam para outra lógica da política de transporte público e mobilidade urbana pautada pelas empresas e premissas neoliberais.

O caso analisado mostra que no aparente consenso que se configura em torno da proposta do subsídio ao transporte, escondem-se modelos distintos de políticas públicas. Na esteira da adoção de iniciativas de tarifa zero em diversos municípios do Brasil, o presente artigo contribuiu para a compreensão desses modelos e para a indicação de que sua viabilização precisa preocupar-se com a manutenção dos aspectos de cidadania radical inerentes à proposta original.

## REFERÊNCIAS

ABALEN, Isabela. Com passagem a R\$6,90, ônibus em BH é o mais caro do país: "cidade que exclui". **O Tempo**, Belo Horizonte, 5 de abril 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/4easjj8h>

ABERS, R.; KECK, M. E. **Practical authority: Agency and institutional change in Brazilian water politics**. Oxford University Press, USA, 2013.

ALMEIDA, M. de. **Devir Quilomba: antirracismo, afeto e política nas práticas de mulheres quilombolas**. São Paulo: Elefante, 2022.

ANDION, Carolina; MAGALHÃES, Thiago. (Re) aproximando os pragmatismos da análise das políticas públicas. Experimentação e investigação pública em um cenário de crise democrática. **Sociedade e Estado**, v. 36, p.513-543, 2021.

ANSELL, C; HASSENTEUFEL, P.; ZITTOUN, P. **Policy Transaction in a Fragmented Political System**. Preliminary draft apresentado no painel "Policy Transaction: a Pragmatist and Constructivist Approach". Toronto: ICCP6: IPPA, 2023.

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos. **Relatório 2018: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP**, 2020.

AS, Dione. Empresários de BH reclamam de reajuste nas passagens de ônibus. **Diário do Comércio**, Belo Horizonte, 30 de março de 2023. Disponível em:

<https://diariodocomercio.com.br/economia/empresarios-de-bh-reclamam-de-reajuste-nas-pasagens-de-onibus/#gref>

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO (NTU). Transporte público por ônibus: Impactos da pandemia de Covid-19, 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/ys7288s9>. Acesso em 11 jun. 2023.

BEZERRA, C.P. **Do poder popular ao modo petista de governar**: mudanças no significado da participação para o Partido dos Trabalhadores. 2014. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.  
doi:10.11606/D.8.2014.tde-06102014-105726. Acesso em: 2023-08-02.

BH APROVA PROJETOS QUE ZERAM TARIFA DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Ciclo Vivo**, Belo Horizonte, 28 de junho de 2023. Disponível em: <https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/bh-aprova-projetos-que-zera-tarifa-de-transporte-publico/>

BOCCHINI, Bruno. Gratuidade nos ônibus em favelas em BH passa a ser lei. **Agência Brasil**, 16 de julho de 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-07/passe-livre-nos-onibus-das-linhas-em-favelas-em-bh-passa-ser-lei>

BOLTANSKI, Luc; THÉVENOT, Laurent. **On justification: Economies of worth**. Princeton University Press, 2006.

BOULLOSA, R. de F.; PERES, J. L.; BESSA, L.F. Por dentro do campo: uma narração reflexiva dos estudos críticos em políticas públicas. *Organizações & Sociedade*, v. 28, p.317-342, 2021.

BOURDIEU, P. Esboço de uma teoria da prática. In: ORTIZ, Renato. (Org.). **Pierre Bourdieu: Sociologia**. São Paulo: Ática, 1983, p.46-81.

CARNEIRO, R.; BRASIL, F. P. D.; BECHTLUFFT, R. P.; FAUSTINO, M. R. Transporte coletivo e movimento Tarifa-Zero-BH: repertórios de ação e incidência na política local. **Revista de Política Públicas**, São Luís, v. 26, n. 1, p.442-460, 2022.

CEFAÏ, Daniel. **La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques**. *Réseaux. Communication-Technologie-Société*, v. 14, n. 75, p.43-66, 1996.

CEFAÏ, Daniel. Públicos, problemas públicos, arenas públicas: o que nos ensina o

CEFAÏ, Daniel; TERZI, Cedric. **L'expérience de problèmes publics**. Paris: Perspectives

CHARLOTTE, H.; LASCOUMES, P.; LE GALÈS, P. As abordagens a partir dos instrumentos da ação pública. In: PORTO, O.; HASSENTEUFEL, P. [Orgs.]. **Sociologia política da ação pública: teorias, abordagens e conceitos**. Brasília:ENAP, 2021.

COUTINHO, Luana. Passageiros de Belo Horizonte (MG) apontam dificuldades no pagamento da tarifa. **Diário do Transporte**, 27 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/01/27/passageiros-de-onibus-de-belo-horizonte-mg-a-pontam-dificuldades-no-pagamento-da-tarifa/>

DAGNINO, Evelina. Artigo: Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. **Política & Sociedade**, v. 3, n. 5, p. 139-164, 2004.

DEWEY, John. **The Public and Its Problems**. Athens, OH. Swallow Press, [1954] 1927.

DOMINGUES, Letícia Birchal. **Tecendo amanhã**: estado, direito e capitalismo aos olhos do Tarifa Zero BH e do COPAC BH [manuscrito]. Monografia de conclusão do curso de Direito. Orientador: Yurij Castelfranchi. Belo Horizonte: Faculdade de Direito, UFMG, 2016.

ESTILLAC, Bernardo. BH: tarifa de ônibus aumenta em meio a impasse entre Câmara e Prefeitura. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 19 de abril de 2023. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2023/04/19/interna\\_politica,1483517/bh-tarifa-de-onibus-aumenta-em-meio-a-impasse-entre-camara-e-prefeitura.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2023/04/19/interna_politica,1483517/bh-tarifa-de-onibus-aumenta-em-meio-a-impasse-entre-camara-e-prefeitura.shtml)

FIGUEIREDO, Pedro E PEIXOTO, Guilherme. "Passagem vai baixar e vai baixar bem", diz prefeito de BH sobre tarifa de ônibus". **Itatiaia**, Belo Horizonte, 25 de abril de 2023. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/editorias/politica/2023/04/25/prefeitura-e-camara-se-aproximam-d-e-acordo-para-baixar-tarifa-de-onibus-em-belo-horizonte>

FISCHER, Frank et al. (Ed.). **Handbook of critical policy studies**. Edward Elgar Publishing, 2015.

FISCHER, Frank. Policy analysis in critical perspective: The epistemics of discursive practices. **Critical policy analysis**, v. 1, n. 1, p.97-109, 2007.

FONSECA, Marcelo. "Precisamos aprovar projeto para evitar aumento na tarifa de ônibus", diz superintendente de Mobilidade da PBH. **Itatiaia**, Belo Horizonte, 24 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/editorias/cidades/2023/02/24/precisamos-aprovar-projeto-para-evitar-aumento-na-tarifa-do-onibus-diz-superintendente-de-mobilidade-da-pbh>

FONTES. Tarifa de ônibus de Belo Horizonte voltará a valer 4,50 a partir de julho. **DeFato**, Belo Horizonte, 2023. Disponível em: <https://defatoonline.com.br/belo-horizonte-tarifa-de-onibus-voltara-a-valer-r-450-a-partir-de-julho/>

FOUCAULT, M. **Do governo dos vivos. Curso no Collège de France, 1979-1980** (excertos). Tradução de Nildo Avelino. Rio de Janeiro: Achiamé, 2010.

FOUCAULT, M. **Nascimento da biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FUNES. Erick. Mobilidade Urbana: “Estamos falando em tornar o transporte gratuito”. **98**, Belo Horizonte, 27 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/ytemwecy>.

GOMES, Amélia. Além de salário dos motoristas, empresas de ônibus de BH precisam melhorar veículos. **Brasil de Fato**, Belo Horizonte, 21 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2023/01/21/alem-de-salario-dos-motoristas-empresas-de-onibus-de-bh-precisam-melhorar-veiculos>

GREGORI, Lucio et al. **Tarifa zero: a cidade sem catracas**. Autonomia Literária, 2020.

LASCOUMES, P.; LE GALÈS, P. A AÇÃO PÚBLICA ABORDADA PELOS SEUS INSTRUMENTOS. **Revista Pós Ciências Sociais**, [S. l.], v. 9, n. 18, 2013.

MAJONE, Giandomenico. **Evidence, argument, and persuasion in the policy process**. Yale University Press, 1989.

MANSUR, Rafaela e FRANCO, Lucas. Tarifa de ônibus de bh volta a custar 4,50 a partir de sábado. **G1 Minas**, Belo Horizonte, 5 de julho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/07/05/tarifa-de-onibus-de-bh-volta-a-custar-r-450-a-partir-de-sabado.ghtml>

NASCIMENTO, Pedro. Novo projeto para subsídio de ônibus em BH fica pronto em abril. **O Tempo**, Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/novo-projeto-para-subsidio-de-onibus-em-bh-fica-pronto-em-abril-indica-fuad-1.2813039>

NEGRISOLI, Lucas. Tarifa Zero quer apresentar projeto para passe livre nos ônibus de BH.

NOGUEIRA, Bruno. Espera média por transporte público em BH foi de 24 minutos em 2022. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 31 de janeiro de 2023. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/01/31/interna\\_gerais,1451074/espera-media-por-transporte-publico-em-bh-foi-de-24-minutos-em-2022.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/01/31/interna_gerais,1451074/espera-media-por-transporte-publico-em-bh-foi-de-24-minutos-em-2022.shtml).

NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Financiamento da operação dos sistemas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras**. Brasília, 2022

**O Tempo**, Belo Horizonte, 20 de junho de 2023. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/politica/aparte/tarifa-zero-quer-apresentar-projeto-para-passe-livre-nos-onibus-de-bh-1.2890902>;

pragmatismo. **Novos Estudos Cebrap**, v. 36, n. 1, p.187-213, Mar. 2017.

Pragmatistes, 2012.

PREFEITOS DEFENDEM IMPLANTAÇÃO DA TARIFA ZERO. **Assembleia Legislativa de Minas Gerais**, Belo Horizonte, 30 de junho de 2023. Disponível em:

<https://www.almg.gov.br/comunicacao/noticias/arquivos/Prefeitos-defendem-implantacao-da-tarifa-zero/>

RAMOS, Maria Fernanda. **R7**, Belo Horizonte, 30 de março de 2023. Disponível em: <https://noticias.r7.com/minas-gerais/passagem-de-onibus-em-bh-deve-subir-de-r450-para-r690-a-partir-do-proximo-sabado-1-30032023>

RAMOS; Maria Fernanda. Passagem de ônibus em BH deve subir de 4,50 para 6 a partir do próximo sábado. **R7 Minas Gerais**, Belo Horizonte, 30 de março de 2023. Disponível em: <https://noticias.r7.com/minas-gerais/passagem-de-onibus-em-bh-deve-subir-de-r450-para-r690-a-partir-do-proximo-sabado-1-30032023>

RELATÓRIO DO SUBSÍDIO MOSTRA AVANÇOS NO TRANSPORTE COLETIVO DA CAPITAL. **Prefeitura de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 19 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/relatorio-do-subsidio-mostra-avancos-no-transporte-coletivo-da-capital-0>

REZENDE, Gabriel e OLIVEIRA, Rayllan. **O Tempo**, Belo Horizonte, 31 de março de 2023. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/bh-pode-ter-a-passagem-de-onibus-mais-cara-entre-as-capitais-e-o-df-1.2841301>

SETOR DE COMÉRCIO E SERVIÇOS CELEBRA REDUÇÃO DA PASSAGEM DE ÔNIBUS. **cdlbh**, Belo Horizonte, 25 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.cdlbh.com.br/imprensa/setor-de-comercio-e-servicos-celebra-reducao-da-passagem-de-onibus/>

Tarifa Zero BH; AJUP. **Perrengues do Busão na Pandemia**: Pesquisa sobre o transporte público de ônibus em Belo Horizonte durante a pandemia de COVID-19, 2020.

VASCONCELOS, Ana Carolina. Projeto que reduz tarifa de ônibus em BH é aprovado e apenas vereadores do Novo votam contra. **Brasil de Fato**, Belo Horizonte, 13 de junho de 2023. Disponível em: <https://www.brasildefatomg.com.br/2023/06/13/projeto-que-reduz-tarifa-de-onibus-em-bh-e-aprovado-e-apenas-vereadores-do-novo-votam-contra>.

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade e a luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017.

VIGLIONI, Pedro. Em BH, usuários de ônibus questionam aumento da passagem: "não tem justificativa financeira". **Brasil de Fato**, Belo Horizonte, 26 de abril de 2023. Disponível em: <https://www.brasildefatomg.com.br/2023/04/26/em-bh-movimentos-organizam-novo-ato-para-sexta-28-contra-o-aumento-da-passagem-de-onibus>

ZITTOUN, Philippe. Understanding policy change as a discursive problem. **Journal of Comparative Policy Analysis**, v. 11, n. 1, p.65-82, 2009.

ZITTOUN, Philippe; CHAILLEUX, Sébastien. **The politics of meaning struggles: Shale gas policy under pressure in France**. Edward Elgar Publishing, 2022.