

A IMPLANTAÇÃO DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE FOZ DO IGUAÇU-PR

RESUMO

Pensar qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade é impossível, pois são elas que garantem à autonomia ao cidadão, são também elas que se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro. Falar em qualidade de vida no trânsito implica necessariamente abordar o sistema de transporte das cidades, sobretudo o coletivo, de maneira a problematizar sua influência na fixação em áreas geográficas do desenho urbano, e o conseqüente impacto na acessibilidade e mobilidade dos cidadãos. Assim sendo, este artigo teve como objetivo um estudo de caso, por meio pesquisa bibliográfica e análise documental, de analisar o processo de implantação do novo sistema de transporte coletivo ocorrido em Foz do Iguaçu-PR no período compreendido entre os anos de 2010 e 2011.

Palavras-chaves: Acessibilidade, cidadão, mobilidade, política pública, transporte público.

THE IMPLEMENTATION OF THE NEW PUBLIC TRANSPORT SYSTEM OF THE MUNICIPALITY OF FOZ DO IGUAÇU-PR

ABSTRACT:

Thinking about quality of life without thinking about mobility and accessibility is impossible, since they guarantee autonomy for the citizen, they also become present in the coming and going movement, whether on the move to employment or in search of An alternative form of entertainment outside of your neighborhood. Talking about quality of life in traffic implies necessarily addressing the transport system of cities, especially the collective, in a way to problematize their influence in fixing geographical areas of urban design, and the consequent impact on accessibility and mobility of citizens. Therefore, this article had as objective a case study, through a bibliographical research and documentary analysis, to analyze the process of implementation of the new collective transportation system occurred in Foz do Iguaçu-PR in the period between 2010 and 2011 .

Keywords: Accessibility, citizen, mobility, public policy, public transport.

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Foz do Iguaçu, localizada no oeste do estado do Paraná, apresenta uma população de 256.088 habitantes (IBGE, 2010), sendo uma parcela considerável desta formada por cidadãos que dependem do sistema de transporte público urbano para realizar suas atividades cotidianas.

O transporte coletivo de passageiros em uma cidade é um serviço público tão importante quanto os serviços de saúde e educação para o cidadão. É através do transporte público coletivo que uma parcela considerável da população faz seus deslocamentos diários para trabalhar, estudar, adquirir bens, acessar os demais serviços públicos entre outras necessidades específicas.

Ferraz e Torres (2001) apontam 12 fatores que influenciam na qualidade do transporte público urbano: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistemas de informações, transbordabilidade, estado das vias e comportamento dos operadores. Verifica-se que a maioria destes fatores são definidos pela gestão operacional do sistema de transporte coletivo. A oferta de um serviço de transporte público de qualidade é essencial para garantir a satisfação de seus usuários e sua fidelização a este meio de transporte, o que contribui para reduzir os problemas do uso massivo do automóvel particular como congestionamentos, poluição (visual, sonora e atmosférica) e acidentes de trânsito, e viabiliza a manutenção do nível de qualidade do transporte público promovendo a sustentabilidade do serviço.

O presente trabalho foi motivado pela dificuldade enfrentada pelo Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu - FOZTRANS em implantar um novo sistema de transporte coletivo de passageiros no município em 2011.

No ano de 2010, foi realizada licitação para a concessão do serviço público de transporte no município com base em um projeto de engenharia de transporte previamente definido para constituir o objeto técnico do processo licitatório. Concluída a licitação, o consórcio de empresas vencedor buscou atender às exigências do contrato firmado com a Administração Pública e em janeiro de 2011 implantou o novo sistema de transporte coletivo conforme o projeto constante na licitação. Houve imediata insatisfação e manifestações por parte da população usuária do serviço em termos de oferta de linhas, quantidade de veículos nas ruas e tempo de espera. Diante das circunstâncias expostas, surgiu o interesse em

investigar os motivos da dificuldade enfrentada pelo FOZTRANS para implantar o novo sistema de transporte coletivo de passageiros no município de Foz do Iguaçu.

2 Transporte Urbano

Transporte urbano é a denominação empregada para designar os deslocamentos de pessoas e produtos realizados no interior das cidades (FERRAZ; TORRES, 2001). Ante esta definição, é válido considerar que o transporte urbano constitui-se atividade-meio essencial para a realização das demais atividades urbanas, como trabalho, estudo, lazer, indústria e comércio.

A importância do sistema de transporte para o desenvolvimento das cidades está na proporção em que este permite que as cidades mantenham ligação com várias partes do mundo exterior a elas, envolvendo fluxos de pessoas, idéias, mercadorias e capitais (COSTA; SANTOS, 2006).

Dentre as funções públicas de interesse comum, a de transporte é vital para a melhoria da mobilidade e acessibilidade dos cidadãos metropolitanos, assim como para o bom funcionamento do setor privado produtivo e das demais funções públicas (NETO, 2004). Na distribuição do espaço urbano, a acessibilidade, entre outros, provoca uma maior procura pelo solo mais central, procura esta que gera acentuado aumento no preço dos terrenos. A valorização do solo a partir da acessibilidade pode causar o fator segregação: empurra-se o indivíduo de baixa renda para a periferia, o qual se instala nessas localidades por falta de alternativa (COSTA; SANTOS, 2006).

O sistema de transporte nas áreas urbanas constitui-se tanto como consequência da expansão das áreas habitacionais, como determinante da configuração delas. As cidades têm seu crescimento condicionado pela disponibilidade do transporte, acarretando modificações no uso do solo. Existe grande relação entre a disponibilidade de serviços de transporte de passageiros; responsáveis pelo grau de mobilidade dos habitantes, e os padrões de uso do solo.

A função básica do transporte é integrar as áreas urbanas dos pontos de vista espacial, econômico, social e recreativo (BARAT; BATISTA, 1973). Infelizmente, a produção de transporte urbano no Brasil se dá com altos níveis de ineficiência e irracionalidade (NETO, 2004). O que temos observado nas últimas décadas é a transformação das maiores cidades brasileiras em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu

substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. A utilização desenfreada do automóvel modificou a distribuição modal do transporte urbano, ocasionando a deterioração dos transportes públicos. A ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis drenou a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo (GOMIDE, 2006).

2.1 Gestão Operacional do Transporte Público

Segundo Ferraz e Torres (2001), a operação do transporte público urbano deve ser realizada por empresas privadas, considerando que o setor privado apresenta maior eficiência em relação às empresas públicas; o planejamento e a gestão (regulamentação, administração, fiscalização e programação da operação) devem ficar a cargo do poder público, uma vez que estas atividades são imprescindíveis para garantir a qualidade e a eficiência do serviço de transporte público, bem como a fixação de valores justos para as tarifas e o menor impacto negativo possível sobre o meio ambiente e o trânsito.

O planejamento e a gestão do transporte público urbano devem ser realizados pelo governo municipal, pois o transporte coletivo tem grande influência na qualidade de vida, na justiça social, na ocupação e uso do solo, nas atividades comerciais e na eficiência econômica das cidades, devendo, portanto, ser tratado em conjunto com o planejamento geral dos núcleos urbanos (FERRAZ; TORRES, 2001).

No Brasil, o transporte público é operado pela iniciativa privada sob regulamentação pública. O serviço é ofertado por empresas médias e grandes, com rotas fixas e tarifas predeterminadas, que detêm o monopólio dos serviços garantido em contrato. Nas áreas urbanas, o sistema é operado por ônibus grandes movidos a óleo diesel, sendo responsável por toda a demanda de transporte público, à exceção das cidades onde há trens e metrô. Na maior parte dos casos, não há subsídios (VASCONCELLOS, 2000).

A situação típica brasileira é a da cidade que é servida por um operador, segundo contratos ou acordos com validade em torno de dez anos e que podem ser prorrogados. O relacionamento entre o poder dos prefeitos e a organização crescente da indústria de transporte público gradualmente contribuíram para a formação de um setor estável, que se consolidou no país a partir dos anos 70. Apesar de não enfrentar problemas legais, o sistema

regulamentado está permanentemente submetido a tensões ligadas à precariedade da fiscalização, com impacto na qualidade e conseqüentemente na avaliação do serviço por parte dos usuários. Nas últimas décadas, o sistema vem experimentando muitos problemas relacionados ao conflito entre as tarifas e a rentabilidade, à negligência em relação às expectativas dos usuários e a políticas de suporte ao automóvel (VASCONCELLOS, 2000).

As experiências brasileiras demonstram que não é fácil para o setor público aproveitar a eficiência do setor privado para garantir a defesa do interesse público. A propriedade privada do capital não assegura o interesse público uma vez que o único interesse é o lucro. A regulamentação restrita e o apoio a uma indústria de transporte organizada favorecem a oligopolização do setor, que reflete na qualidade e na oferta dos serviços. Ela também favorece o aparecimento do setor informal, que tenta atender à demanda desatendida pela insuficiência da oferta regulamentada (VASCONCELLOS, 2000).

3 O novo Sistema de Transporte Público de Foz do Iguaçu-PR

Até outubro de 2010, o serviço de transporte coletivo de Foz do Iguaçu, gerenciado pelo FOZTRANS, era operado por quatro empresas permissionárias. O sistema operava com um total de 87 linhas de transporte coletivo e realizava a integração das linhas em um único terminal de transbordo localizado no centro da cidade. Havia concentração de linhas nas vias principais da cidade, apesar da distribuição física das linhas proporcionar uma cobertura espacial de atendimento adequada. (CMFI, 2013)

Certas características geográficas e de distribuição populacional da cidade dificultam a oferta do serviço com qualidade: as grandes distâncias de viagens e a necessidade de atendimento de áreas com baixa densidade demográfica favorecem com que o sistema seja operado com um baixo índice de passageiros por quilômetro percorrido, ou seja, com baixa eficiência econômica e tarifação aparentemente não condizente com a qualidade do serviço ofertado. (CMFI, 2013)

Apesar da insatisfação da população, o início do processo de alteração do sistema de transporte coletivo de Foz do Iguaçu deu-se apenas em outubro de 2008, quando foi movida uma ação popular junto ao Ministério Público do Paraná de improbidade administrativa contra o prefeito municipal referente à prorrogação dos contratos de exploração do transporte coletivo com as quatro empresas do setor sem autorização legal ou licitação. Uma das exigências do Ministério Público foi que o poder executivo estabelecesse uma previsão para a

realização de processo licitatório para a concessão do serviço (CLICKFOZ, 2010).

Em outubro de 2009, a prefeitura do município de Foz do Iguaçu abriu processo de licitação, Convite nº 43/2009, para a contratação de empresa para elaboração do Plano Diretor de Transporte Coletivo do município, valor máximo de R\$ 145.000,00. A empresa vencedora do certame, Logitrans - Logística, Engenharia e Transportes Ltda., ainda no mesmo mês, assinou o Contrato nº 133/2009 com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano para a execução de serviço especializado de elaboração do Plano, no valor de R\$ 125.000,00 (CMFI, 2013).

O projeto básico do Plano Diretor de Transporte Coletivo do município de Foz do Iguaçu, elaborado pela Logitrans para compor o objeto do processo licitatório de concessão do serviço público de transporte, foi desenvolvido mediante pesquisas de origem e destino, contemplando 22,8% dos usuários nas entrevistas, associadas a modelos computacionais para determinar o comportamento da demanda de transporte coletivo e assim definir as linhas e demais características do sistema para melhor atender a população (CMFI, 2013).

Paralelamente à elaboração do Plano Diretor de Transporte Coletivo, em janeiro de 2010 ocorreu a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo de Foz do Iguaçu, em conformidade com a Lei nº 3.523, aprovada em abril de 2009 que cria o sistema, e Decreto nº 19.004, do mesmo ano, que regulamenta este sistema.

O sistema de bilhetagem eletrônica baseia-se na cobrança automática da passagem, por meio de cartões eletrônicos que permitem o acesso dos passageiros pela liberação das catracas eletrônicas dentro dos ônibus e nos terminais, assim como a integração entre linhas do sistema mediante o pagamento de uma única passagem por viagem, independentemente do número de transbordos necessários para a execução de uma viagem específica, dentro de um determinado tempo e sentido de viagem. Com isso, a troca de veículos de uma linha para outra pode ser feita em qualquer ponto do sistema, não sendo mais necessário o deslocamento até o terminal para efetuar o transbordo já que o controle é feito por validadores junto às catracas dentro dos veículos (PMFI, 2009).

Em fevereiro de 2010, a prefeitura de Foz do Iguaçu abriu processo de licitação, Convite nº 1/2010, para a contratação de empresa para elaboração do edital de licitação para concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros do município. O processo licitatório foi ganho pela Turin Engenharia Ltda. que assinou com a administração pública municipal o Contrato nº 9/2010, referente à prestação de serviços para elaboração de edital de licitação, acompanhamento do processo licitatório e assessoramento na análise de recursos

eventualmente interpostos para concessão do serviço público de transporte, bem como assessoramento técnico no processo de apuração de eventuais valores indenizatórios devidos às concessionárias prestadoras do referido serviço àquela época no município, conforme especificações contidas no edital do Convite nº 1/2010 (CMFI, 2013).

Em julho de 2010, a prefeitura de Foz do Iguaçu emitiu aviso de licitação referente à Concorrência Pública nº 5/2010, modalidade melhor técnica e maior oferta, para a concessão de todo o sistema de linhas do serviço público de transporte coletivo de passageiros do município, em concordância com o projeto básico do Plano Diretor de Transporte Coletivo do município elaborado pela Logitrans, valores mínimo e máximo de R\$ 18.240.000,00 e R\$ 22.756.119,00, respectivamente (PMFI, 2010).

Em outubro de 2010, o prefeito municipal e o FOZTRANS firmaram o Contrato nº 135/2010 com o Consórcio Sorriso, única participante da licitação, referente à concessão de todo o sistema de linhas atuais e futuras do serviço público de transporte coletivo de passageiros do município de Foz do Iguaçu, pelo prazo de 15 anos, prorrogável por igual período, no valor de R\$ 18.240.000,00, correspondente à receita tarifária estimada para o período de contrato. O Consórcio Sorriso era composto por 5 empresas: Viação Cidade Sorriso Ltda., de Curitiba - PR, empresa líder do grupo, Transportes Coletivos Pérola do Oeste Ltda., de Guarapuava - PR, Transportes Urbanos Balan Ltda., Rafagnin Transportes Ltda. e Gatti Weigand Transportes Coletivos Ltda., as três de Foz do Iguaçu.

O contrato possuía como objeto a outorga de concessão para exploração e operação do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, englobando todo o sistema de linhas presentes e futuramente criadas, substituídas, alteradas ou suprimidas, envolvendo a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição de veículos e equipamentos necessários, além de outros serviços e obrigações constantes no edital de licitação - Concorrência Pública nº 5/2010 (CMFI, 2013).

Em janeiro de 2011, ocorreu a implantação do novo sistema de transporte coletivo em Foz do Iguaçu, seguindo as características especificadas no projeto básico do Plano Diretor de Transporte Coletivo. A proposta do novo sistema era de modernizar todo o serviço de transporte coletivo dando mais qualidade e conforto aos usuários. Para tanto, o novo projeto de linhas com novas rotas e horários foi associado à bilhetagem eletrônica, que possibilita maior mobilidade no sistema, à implantação de aparelhos de GPS (Sistema de Monitoramento Global) nos ônibus para auxiliar na fiscalização da operação do serviço (CLICKFOZ, 2011) e à aquisição de uma nova frota de veículos com a idade média inferior a um ano e adaptados

para oferecer acessibilidade a portadores de necessidades especiais (CLICKFOZ, 2010).

A intenção original era de que, até o mês de março de 2011, o funcionamento de todo o novo sistema fosse fiscalizado intensivamente pelo FozTRANS e sua avaliação junto aos usuários fosse verificada. Este monitoramento seria realizado até após o carnaval, uma vez que, a partir desta época, os padrões de viagem se normalizariam. Depois de identificados e incorporados os ajustes que se mostrassem necessários, pretendia-se concluir efetivamente a fase de implantação do novo sistema (CLICKFOZ, 2011).

Apesar das promissoras melhorias no transporte coletivo, os usuários apresentaram grande dificuldade de adaptação ao novo sistema, fazendo muitas reclamações quanto aos itinerários e horários novos e ônibus lotados, sentindo-se desorientados e prejudicados com as mudanças no transporte. Na mesma semana, as equipes técnicas do FozTRANS e da Logitrans definiram alguns ajustes no sistema, especialmente nas linhas em que se registrou excesso de lotação, enquanto estudavam outros ajustes (CLICKFOZ, 2011).

A partir de julho de 2013 todo esse processo licitatório e de implantação do novo sistema de transporte público do município de Foz do Iguaçu, foi alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal de Vereadores, através da Portaria 237/2013, a qual resultou em diversas conclusões e encaminhamentos, a seguir (CMFI, 2013):

“...As reclamações mais destacadas são: ônibus lotados e pequenos, falta de conforto, demora entre as viagens e alto custo da tarifa. Sendo assim, solicitamos ao Consórcio Sorriso:
Que coloque cortinas nos veículos;
Que recontratem os cobradores;
Que coloquem barras para que as pessoas possam se segurar, pois algumas pessoas vão espremidas entre outras, penduradas, ou não conseguem se segurar, correndo o risco de cair;
Que seja respeitado o limite de passageiros por metro quadrado no interior dos veículos;
Que as empresas aumentem o conforto para os usuários, operando com ônibus maiores, com mais bancos para os usuários e mais bancos preferenciais;
Que coloquem mais carros nos horários de pico;
Que treinem motoristas e cobradores para dar um melhor atendimento à população;
Que coloquem mais ônibus aos domingos e feriados;
Que cumpram a Lei e cedam ônibus para os funerais e sepultamentos de famílias carentes. (CMFI, 2013, pág 51-52).

4 CONCLUSÃO

Fora possível analisar e identificar as dificuldades na implantação do novo sistema de linhas do transporte coletivo de passageiros no município de Foz do Iguaçu-PR e os desafios a serem enfrentados pela Administração Pública, para obter êxito na melhoria deste serviço

público essencial.

Os principais condicionantes operacionais que dificultaram a implantação do novo sistema de transporte coletivo consistiram no deficiente fornecimento de informação e orientação a população antes e durante o processo e na estratégia de modificação do sistema com a alteração total das linhas de transporte e de forma abrupta.

Tratou-se de uma estratégia de implantação do sistema com a alteração de todas as linhas de uma só vez, decisão esta possivelmente influenciada por interesses políticos, com a tentativa de implantar melhorias no sistema de transporte coletivo da cidade.

Um grande erro operacional foi a falta generalizada de informação quanto a nova sistemática de linhas e horários do transporte coletivo: a divulgação para a população de que haveria alterações não teve a antecedência necessária para preparar adequadamente os usuários quanto às mudanças; não foram disponibilizados mapas e tabelas com os itinerários e horários das novas linhas em lugares de grande fluxo de usuários; os motoristas e cobradores não estavam preparados para orientar os passageiros. Durante os primeiros dias da implantação, a maioria dos usuários dirigiram-se ao terminal central para tentar realizar transbordo e completar suas viagens, gerando superlotação dos veículos e o caos generalizado, pois o sistema não estava configurado para isso, a população alega que não foi consultada quando do desenvolvimento do projeto básico do novo sistema de transporte e que este não atende às suas necessidades, apesar da Logitrans ter realizado os estudos técnicos.

Ante os problemas verificados neste processo, fica evidente a necessidade de reformulação técnica do projeto do sistema de transporte coletivo proposto, a implantação gradativa do sistema e divulgação, orientação e suporte ao usuário quanto às mudanças a serem implementadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARAT, J.; Batista, M. S. N. **Transporte público e programas habitacionais**. Pesquisa e Planejamento Econômico, 3, 1973. 375-388 p.

COELHO, R. C. **O público e o privado na gestão pública**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC; Brasília: CAPES, UAB, 2009. 78 p.

CMFI. Câmara Municipal de Vereadores de Foz do Iguaçu. **COMISSÃO DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO**. Portaria da Presidência 237/2013; 10 de julho de 2013. Disponível em: <http://www.cmfi.pr.gov.br/noticias/409_1.pdf>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

COSTA, J. E.; SANTOS, V. **O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju e suas contradições**. Candeeiro, 9, 2006. 77-83 p.

CLICKFOZ – Jornal Eletrônico. **A problemática do transporte urbano em Foz do Iguaçu**. 20 setembro 2010. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/pagina/a-problematica-do-transporte-urbano-em-foz-do-iguacu-4862>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

_____ **Vencedor da licitação do transporte inicia transição na próxima semana**. Foz do Iguaçu-PR, 19 de dezembro de 2010. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/vencedor-da-licitacao-do-transporte-inicia-transicao-na-proxima-semana/>> Acesso em 05 de janeiro de 2017.

_____ **Em Foz, definidos novos ajustes no sistema de transporte coletivo**. 21 janeiro 2011. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/em-foz-definidos-novos-ajustes-no-sistema-de-transporte-coletivo-8000>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

_____ **Manifesto contra o transporte público de Foz do Iguaçu será encaminhado à Prefeitura**. 01 fevereiro 2011. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/manifesto-contr-o-transporte-publico-de-foz-do-iguacu-sera-encaminhado-a-prefeitura-8061>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

_____ **Novo transporte coletivo começa na sexta-feira; veja horários e itinerários**. 12 janeiro 2011. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/novo-transporte-coletivo-comeca-na-sexta-feira-veja-horarios-e-itinerarios-7908>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

_____ **Novos ônibus serão utilizados no transporte coletivo de Foz do Iguaçu**. 20 julho 2010. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/novos-onibus-serao-utilizados-no-transporte-coletivo-de-foz-do-iguacu-6238>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

_____ **Reformulação do transporte coletivo de Foz do Iguaçu prevê economia e maior eficiência**. 05 abril 2010. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/reformulacao-do-transporte-coletivo-de-foz-do-iguacu-preve-economia-e>>

[maior-eficiencia-4957](#) >. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

Reivindicações são atendidas. 02 fevereiro 2011. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/reivindicacoes-sao-atendidas-8071>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

Foz do Iguaçu ganha novo sistema de transporte coletivo. 13 janeiro 2011. Disponível em: <<http://www.clickfozdoiguacu.com.br/foz-iguacu-noticias/sexta-feira-14-foz-do-iguacu-ganha-novo-sistema-de-transporte-coletivo-7918>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Carlos: Rima, 2001. 367p.

GAZETA DO POVO. Jornal Eletrônico. **Moradores de Foz do Iguaçu protestam contra o novo sistema de transporte.** Curitiba-PR, 19 de janeiro de 2011. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/moradores-de-foz-do-iguacu-protestam-contra-o-novo-sistema-de-transporte-d4lp2hk35sojmgutd52m3gaby>>. Acesso em 03 de janeiro de 2017.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais.** Políticas sociais: acompanhamento e análise. 2006 12, 242-250 p.

IBGE. **Dados do censo 2010.** Diário Oficial da União do dia 04/11/2010. 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=41>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

NETO, O. L. **Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição sine qua non para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana.** In E. Santos & J. Aragão (Orgs.), Transporte em tempos de reforma: estudos sobre o transporte urbano (pp. 193-216). Natal: EDUFRN. 2004.

PMFI, Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu. **Decreto nº 19.004, de 1º de julho de 2009.** Aprova o regulamento da lei nº 3.523, de 17 de abril de 2009. Dispõe sobre o sistema de bilhetagem eletrônica - SBE - no município de Foz do Iguaçu. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/f/foz-do-iguacu/decreto/2009/1900/19004/decreto-n-19004-2009-aprova-o-regulamento-da-lei-n-3523-de-17-de-abril-de-2009-que-dispoe-sobre-o-sistema-de-bilhetagem-eletronica-sbe-no-municipio-de-foz-do-iguacu-2009-07-01.html>>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

PMFI, Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu-PR. **Concorrência Pública 005/2010.** Foz do Iguaçu, Julho 2010. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=11009>> Acesso em 02 de janeiro de 2017.

PMFI, **Plano diretor de transporte coletivo do município de Foz do Iguaçu-PR:** convite 043/2009. Logitrans, março 2010. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=10298>> e <http://www.cmfi.pr.gov.br/noticias/409_1.pdf>. Acesso em: 05 de janeiro 2017.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e**

propostas. São Paulo: Annablume, 2000. 293 p.