

Tarifa zero para todos os usuários de ônibus no município de São Paulo – o sonho continua?

Fernando Tavora Heitmann Ferreira Machado.

Câmara Municipal de São Paulo; Viad. Jacareí, 100 sala 212-A São Paulo/SP (11) 3396-4570.

Endereço eletrônico: fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br

SINOPSE

O objetivo do presente trabalho é atualizar estudo anterior sobre a viabilidade da implantação da “tarifa zero”, através da análise dos dados do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus na cidade de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE – tarifa zero; ônibus; transporte coletivo.

INTRODUÇÃO

Desde antes dos protestos de 2013, já existia a ideia de instituição da chamada “tarifa zero” para todos os usuários do transporte coletivo por ônibus na cidade de São Paulo.

É um projeto controverso e que tem inegável apelo popular, mas que é considerado um sonho impossível por técnicos da área e pelo Poder Público Municipal, devido ao seu alto custo.

Em estudo realizado há dois anos, em Comunicação Técnica apresentada no 17º Congresso Nacional de Transporte da ANTP, analisamos a possibilidade de implantação da “tarifa zero” para todos os usuários do transporte coletivo por ônibus do Município de São Paulo, procurando as respostas para as seguintes perguntas: esse sonho é possível? Quanto custaria? E quem pagaria a conta?

Passados dois anos, entendemos ser oportuno revisitar o panorama geral do transporte coletivo da cidade de São Paulo, destacando as receitas, custos, gratuidades atualmente oferecidas e o subsídio da Prefeitura ao Sistema de Transporte Coletivo.

Com esses dados, objetivou-se estimar um novo cenário para um modelo simples de implantação da “tarifa zero”, bem como seus efeitos sobre o orçamento municipal de 2019. Além dos cálculos dos dados, foi também proposta a ideia de implantação de um modelo seletivo da tarifa zero, para que seus efeitos possam ser plenamente mensurados.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Maricá (RJ) é a maior cidade brasileira com mais de 100.000 habitantes que já implantou a tarifa zero para o transporte coletivo da população, através da frota de 88 veículos conhecidos como “vermelhinhos”, que transportam cerca de 15.000 passageiros diariamente.

Do ponto de vista financeiro, os royalties da exploração de petróleo que o município fluminense recebe (cerca de 680 milhões de reais em 2017) representam uma relevante fonte de recursos para o custeio da tarifa zero.

Com a maior população do Brasil e sem os royalties do petróleo, a cidade de São Paulo apresenta um enorme desafio para replicar semelhante experiência.

A magnitude de sua frota (a maior do País), a complexidade de sua malha viária, interligada umbilicalmente a outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo, e os enormes custos associados ao funcionamento do sistema de transporte coletivo, todos são fatores que também devem ser considerados a priori, em estudos para a implantação da tarifa zero.

O próprio sistema de transporte paulistano é dinâmico e está passando por importantes transformações, a exemplo da indefinição sobre a prestação do serviço, tendo em vista que a nova licitação, iniciada em 2013, ainda não está finalizada.

Por outro lado, novas formas de mobilidade, como os veículos acionados por aplicativos, vem ganhando terreno. Observou-se uma queda do número de passageiros do Sistema nos últimos dois anos, desde o trabalho anterior. Essa queda é devida às novas formas de mobilidade? Ou à crise econômica que o País atravessa? Ainda não há clareza sobre essa questão.

A implantação da tarifa zero vem ao encontro do direito social constitucional da população ao transporte, com a aprovação da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 74/2013, de autoria da Deputada Federal Luíza Erundina.

A visão de uma tarifa zero no transporte como atendimento a esse direito constitucional recebe críticas generalizadas, principalmente pelo seu elevado custo, mas não foram encontradas pesquisas sobre se existem, e quais são os efeitos do transporte gratuito sobre a atividade econômica local.

Não se está querendo afirmar que a tarifa zero seria inteiramente compensada com um incentivo ao dispêndio em outras despesas que gerariam os impostos necessários para custeá-la, mas sim que um dos benefícios potenciais da tarifa zero pode estar sendo subestimado.

Por outro lado, a expansão desordenada das metrópoles brasileiras não foi acompanhada de igual crescimento na oferta de transporte, levando a grandes carências, principalmente nas periferias menos favorecidas economicamente.

O que aconteceria se a tarifa zero fosse implantada numa dessas áreas periféricas, como experimento? Quais seriam as consequências na vida econômica e social da população?

Após essas considerações iniciais, foram realizados os cálculos numéricos com vistas a estimar qual seria o custo da tarifa zero, bem como quem pagaria a conta. Para esse fim, levaram-se em conta os dados oficiais da última planilha de reajuste tarifário, a Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, de 28 de dezembro de 2018.

De acordo com os Quadros 1 e 4 anexos à referida Portaria, são os seguintes os dados básicos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na cidade de São Paulo:

- a) Frota Total: 14.358 veículos (sendo 13.558 da frota operacional máxima programada para a manhã de um dia útil e 800 da frota de reserva técnica);
- b) Quilometragem mensal programada: 81.596.007 km/mês;
- c) Quantidade de linhas: 1.351;
- d) Percurso médio mensal da frota operacional programada: 6.019 km;
- e) Passageiros transportados por mês (projeção): 235.907.062;
- f) Índice de passageiro por quilômetro: 2,89;
- g) Passageiros pagantes equivalentes: 106.094.017 (cerca de 44,97% do total de passageiros transportados no mês);
- h) Índice de passageiro equivalente por quilômetro: 1,30.

Comparativamente aos dados constantes do Ofício nº 001/17 SMT.GAB, do Executivo, de 1º de janeiro de 2017, que justificou a tarifa de R\$ 3,80 e foi utilizado no referido trabalho anterior sobre a tarifa zero, observou-se uma diminuição de 2,3% da frota de veículos, de 3,9% na quilometragem programada, de 2,2% no número de linhas, de 2,6% no percurso médio mensal da frota operacional programada e de 1,5% no número de passageiros transportados. Por outro lado, houve um aumento de 2,5% no índice de passageiro por quilômetro, 3,7% no número de passageiros pagantes equivalentes e 8,3% no índice de passageiro equivalente por quilômetro.

No tocante aos 235.907.062 passageiros transportados no âmbito do Sistema, a análise do Quadro 4 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, indicou que:

- a) 54.686.864 passageiros (23,2% do total) utilizam as gratuidades concedidas a idosos, pessoas com deficiência, estudantes das escolas públicas;
- b) 67.701.387 passageiros (28,7% do total) utilizam os demais embarques concedidos gratuitamente no âmbito do Sistema;

- c) 113.518.812 passageiros (48,1% do total) realmente pagam de alguma forma a tarifa, seja na forma de dinheiro (5,5% do total) ou utilizando bilhete único (42,6% do total);
- d) 77.912.885 passageiros (correspondentes a 73,4% dos 106.094.017 passageiros pagantes, e a cerca de 33% do total de passageiros transportados) pagam a tarifa integral de R\$ 4,30.

Verificou-se que, na prática, a gratuidade já atinge mais de 50% do total dos passageiros transportados.

O passo seguinte foi realizar o levantamento dos custos e receitas operacionais, bem como o subsídio da Prefeitura ao Sistema, para a elaboração do modelo simples de implantação da tarifa zero (válida para todos os passageiros transportados).

Custos Operacionais do Sistema

A projeção do custo mensal do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na cidade de São Paulo, segundo o Quadro 2 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, é de R\$ 744.020.009 por mês (incluindo o Custo de Operação do Transporte e o Custo de Operação de Infraestrutura). Os dados tiveram como base o mês de dezembro de 2018.

Receitas e Subsídio do Sistema

A principal receita do Sistema é a tarifária. Considerando os 106.094.017 passageiros pagantes equivalentes/mês vezes a tarifa de R\$ 4,30, obteremos uma receita tarifária mensal prevista de R\$ 456.204.273,10 (em valores de dezembro de 2018).

Há outras receitas acessórias no âmbito do Sistema, a exemplo da publicidade, porém são bastante inferiores às receitas tarifárias. Foram estimadas em R\$ 12.061.025,24 por mês (em valores de dezembro de 2018).

A projeção do subsídio mensal pago pela Prefeitura para o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na cidade de São Paulo, segundo o Quadro 5 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, é de R\$ 275.754.711,00 mensais. O subsídio corresponde, portanto, a cerca de 37,06% do custo mensal total do Sistema (R\$ 744.020.009,34 por mês). Os dados tiveram como base o mês de dezembro de 2018.

Juntas, essas três fontes (receita tarifária, receitas acessórias e subsídio) cobrem, portanto, o custo previsto para o Sistema, de R\$ 744.020.009,34 por mês.

Redução do Custo Operacional Total com a implantação da tarifa zero

A implantação da tarifa zero implicaria no pagamento, pela Prefeitura, de todos os custos operacionais do Sistema. O seu custo mensal foi estimado em R\$ 744.020.009,34 reais, sendo que o subsídio da Prefeitura corresponde a pouco menos de dois quintos desse valor.

No entanto, com a tarifa zero alguns desses custos operacionais, poderiam ser eliminados. No presente estudo, identificamos como desnecessários no modelo proposto de implantação da tarifa zero os custos relativos aos cobradores, à operação das bilheterias dos terminais e à comercialização do bilhete único (parcela do Município nas taxas de recargas e estrutura para comercialização).

Custos Relativos aos Cobradores e Auxiliares

De acordo com o Quadro 9.13 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, o custo total mensal dos cobradores e auxiliares do Sistema Estrutural é de R\$ 62.999.677,91. Os dados tiveram como base o mês de dezembro de 2018.

Não há mais previsão de cobradores ou auxiliares no Sistema Local para 2019. Comparativamente aos dados constantes do Ofício nº 001/17 SMT.GAB (do Executivo, de 1º de janeiro de 2017, que justificou a tarifa de R\$ 3,80), os custos referentes aos

cobradores e auxiliares do Sistema Local correspondiam a cerca de 35,7% do total dos custos dos cobradores e auxiliares do Sistema Estrutural.

Custos Relativos à Operação das Bilheterias dos Terminais

De acordo com o Quadro 9 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, o custo total mensal relativo à operação das bilheterias dos terminais é de R\$ 3.100.00,00. Os dados tiveram como base o mês de dezembro de 2018.

Custos Relativos à Comercialização de Créditos do Bilhete Único (parcela do Município nas taxas de recargas e estrutura para comercialização)

De acordo com o Quadro 2 anexo à Portaria nº 189/18-SMT.GAB, do Executivo, o custo mensal com esse item corresponde a R\$ 12.320.730,41.

Redução Total Estimada para o Sistema (sem Cobradores e sem Custos de Operação das Bilheterias dos Terminais e de Comercialização do Bilhete Único)

A soma dos custos dos cobradores e relativos à operação das bilheterias dos terminais e de comercialização do Bilhete Único corresponde a de R\$ 78.420.408,32 mensais, o que equivale a cerca de 10,54% do custo total do Sistema (R\$ 744.020.009,34 mensais).

Para a estimativa do impacto orçamentário da implantação da tarifa zero, outra dificuldade foi encontrada: é preciso que todos os valores monetários envolvidos reflitam o mesmo período de tempo, ou seja, o ano de 2019.

O orçamento aprovado já está expresso em valores correntes de 2019, mas os custos operacionais do Sistema de Transporte Coletivo sofrem o efeito da inflação, mês a mês. As tarifas provavelmente não serão mais reajustadas no corrente ano, então o presente estudo considerou que as mesmas já estão expressas em valores de 2019.

Nesse modelo simples de cálculo dos impactos da implantação da tarifa zero, nossa opção, tendo em vista essa realidade inflacionária foi a de corrigir os custos operacionais do Sistema com base na inflação projetada para 2019, que estimamos em 4% a.a. (quatro por cento ao ano). Desse modo, levando-se em conta os efeitos da inflação os custos operacionais podem ser comparáveis às receitas operacionais e ao orçamento.

Com base na estimativa de inflação mencionada, de 4% ao final do ano de 2019, calculamos um índice médio de correção para o ano de 2019 de 1,021537, o qual foi utilizado para corrigir os custos operacionais do Sistema originalmente expressos em reais de dezembro de 2018, para que todos os valores (custos, receitas, orçamento e subsídio) possam expressar o mesmo período de tempo e ser, portanto, comparáveis.

Desse modo, com a correção inflacionária obtemos os novos dados relativos ao Custo Total do Sistema projetado para o ano de 2019: R\$ 760.043.968,28 (R\$ 744.020.009,34 vezes 1,021537), equivalente a R\$ 9.120.527.619,42 para todo ano de 2019.

Admitiu-se que, se não houver variação do número de passageiros pagantes equivalentes transportados em relação à previsão da Portaria nº 189/18-SMT.GAB, e se a tarifa permanecer com o mesmo valor de R\$ 4,30 por todo ano de 2019, será mantido o valor anteriormente calculado para a receita tarifária, de R\$ 456.204.273,10 mensais. As receitas acessórias passariam a R\$ 12.320.783,54 (R\$ 12.061.025,24 vezes 1,021537).

Desse modo, teremos a necessidade de um subsídio mensal estimado em R\$ 291.518.911,64 (R\$ 760.043.968,28 menos R\$ 456.204.273,10 de receitas tarifárias, menos R\$ 12.320.783,54 de receitas acessórias), equivalente a R\$ 3.498.226.939,69 para todo o ano de 2019.

A nova estimativa do custo mensal representado pela categoria dos cobradores e auxiliares, com a correção inflacionária, é de R\$ 64.356.501,97 (R\$ 62.999.677,91 vezes 1,021537), equivalente a R\$ 772.278.023,63 para o corrente ano.

Por sua vez, a nova estimativa do valor do custo total mensal relativo à operação das bilheterias de terminais, com a correção inflacionária, é de R\$ 3.166.764,70 (R\$ 3.100.000,00 vezes 1,021537), equivalente a R\$ 38.001.176,40 para todo o ano de 2019.

Já as despesas relativas à comercialização do bilhete único corresponderiam a R\$ 12.586.081,99 (R\$ 12.320.730,42 vezes 1,021537), com previsão de R\$ 151.032.983,85 para 2019.

Juntas, as novas estimativas de valor relativas à economia com cobradores, operação de terminais e comercialização do bilhete único, em decorrência da implantação da tarifa zero, corresponderiam a R\$ 80.109.348,66 mensais, equivalentes a R\$ 961.312.183,88 para o corrente ano.

Desse modo, estimamos que o impacto orçamentário total decorrente da implantação da tarifa zero seria de R\$ 8.159.215.435,49 para o ano de 2019 (R\$ 9.120.527.619,37 menos R\$ 961.312.183,88).

Tendo em vista que já é pago um subsídio ao Sistema, que foi estimado em R\$ 3.498.226.939,69 para o ano de 2019, então a Prefeitura teria que arcar com um montante adicional de R\$ 4.660.988.495,80 no corrente ano (equivalente a R\$ 388.415.707,98 por mês).

A Lei Orçamentária da cidade de São Paulo para 2019 é a Lei 17.021 de 27 de dezembro de 2018, a qual estipula um orçamento de receitas e despesas de R\$ 60.563.450.056,00. A receita tributária total foi estimada, pelo diploma legal mencionado, em R\$ 31.700.093.086,00 (52,34% do total do orçamento) sendo que seus maiores componentes são o IPTU, com R\$ 10.328.296.279,00 (32,58% do total da receita tributária) e ISS, com R\$ 16.001.471.747,00 (50,48% do total da receita tributária).

O Custo Total do Sistema e a estimativa do valor do subsídio da Prefeitura, no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus no Sistema Atual, expressos em termos orçamentários, são os seguintes:

- a) Custo Total do Sistema Atual, sem tarifa zero e sem levar em conta o subsídio da Prefeitura: 15,06% do total do orçamento do ano de 2019;
- b) Valor projetado do subsídio da Prefeitura para o Sistema Atual: 5,78% do total do orçamento do ano de 2019.

Com a implantação da tarifa zero, a estimativa de custos totais do Novo Sistema e do valor do subsídio adicional requerido da Prefeitura são:

- a) Custo Total do Novo Sistema com a implantação da tarifa zero: 13,47% do total do orçamento do ano de 2019;
- b) Valor do subsídio adicional da Prefeitura requerido pelo Novo Sistema com a implantação da tarifa zero: 7,69% do total do orçamento do ano de 2019.

Esses resultados estão em linha com as magnitudes do referido trabalho realizado sobre a implantação da tarifa zero. Observou-se que o Custo Total do Novo Sistema (com a tarifa zero) é menor do que o Custo Total do Sistema Atual devido à ausência dos cobradores e auxiliares, bem como das despesas de operação das bilheterias dos terminais e das despesas de comercialização do bilhete único.

No entanto, o dispêndio efetivo da Prefeitura com o Sistema Atual é o subsídio, que corresponde a 5,78% do total do orçamento de 2019. Com a implantação da tarifa zero, esse custo seria de 13,47% do total do Orçamento, um dispêndio adicional de 7,69% do total do Orçamento.

Com base nesses resultados, foram delineadas as seguintes possibilidades para custear a implantação da tarifa zero:

- a) Corte de despesas de outras dotações orçamentárias no montante do valor do subsídio adicional requerido pelo Novo Sistema;
- b) Aumento da arrecadação em valor correspondente a esse montante;
- c) Uma combinação das duas alternativas anteriores.

A alternativa “a”, de implantação da tarifa zero via corte de despesas de outras dotações, com remanejamento para custear o subsídio requerido pelo novo Sistema corresponderia a 7,69% do orçamento total da cidade, ou aproximadamente um em cada treze reais que o compõe. Seria viável? Deve ser levado em conta que o orçamento tem diversas despesas de caráter obrigatório, a exemplo dos vencimentos dos servidores públicos, Saúde e Educação.

A segunda alternativa implicaria um aumento da arrecadação em valor equivalente a R\$ 4.660.988.495,80 para o ano de 2019, correspondente a 14,70% da estimativa para a receita tributária total, ou a 45,13% do valor estimado para o IPTU, ou ainda a 29,13% da estimativa para a receita tributária do ISS no corrente ano.

A terceira alternativa, uma combinação das anteriores, nos parece tecnicamente mais adequada, pois traria um corte menor de despesas combinado a um aumento menor de receitas, e seria socialmente mais aceitável.

O sonho da implantação da tarifa zero continua sendo possível? Lembramos que o modelo desenhado não levou em conta diversas questões mais complexas, a exemplo de como extinguir os cobradores e auxiliares remanescentes do Sistema Estrutural num ambiente econômico de altíssimo desemprego, nem se a sociedade aceitaria pagar mais impostos, ou até reduzir outros serviços públicos que recebe da Prefeitura, para custear o Novo Sistema.

Também é relevante ter em mente que, se a Prefeitura deixar de cobrar uma tarifa pela utilização de um serviço pelo qual cobrava antes, a demanda pela utilização desse serviço tenderá a aumentar. Qual será a nova demanda pelo transporte público por ônibus, com a tarifa zero? Será viável atendê-la?

Por fim, há a questão da nova licitação sobre o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus em São Paulo, que ainda não foi finalizada. O que vai (ou não) mudar em termos de qualidade do serviço, número e periodicidade de linhas, tipos de veículos, custos, receitas, presença (ou não) dos cobradores e auxiliares no Sistema Estrutural e a necessidade de subsídio da Municipalidade para sua operação? Como a tarifa zero se enquadraria nesse novo modelo?

Por outro lado, ainda não foram estimados os benefícios da tarifa zero sobre a vida econômica e social da população, principalmente em relação aos moradores mais desfavorecidos que habitam as regiões mais periféricas da cidade, o que dificulta uma defesa da tarifa zero mais fundamentada em dados concretos.

Desse modo, sugere-se a realização de um experimento prático, através da escolha de uma área ou distrito periférico da cidade, carente de outras opções de transporte que não o ônibus, para uma implantação controlada da tarifa zero, durante determinado período de tempo, de forma a possibilitar essa medição mais precisa dos seus efeitos.

Há um custo envolvido nesse experimento, e com certeza ele não será pequeno, mas será que não compensa descobrir se ele pode ser, ao menos parcialmente, compensado pelos benefícios que trará à sociedade?

CONCLUSÕES

O presente estudo investigou, de forma técnica e utilizando os dados oficiais fornecidos pela Prefeitura de São Paulo, as informações relativas aos custos, receitas e o valor do subsídio pago ao Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus.

Foram encontradas mudanças relevantes no Sistema em relação ao quadro existente quando da análise feita anteriormente sobre a implantação da tarifa zero, notadamente pela eliminação dos cobradores do Sistema Local e pela diminuição do número de passageiros transportados, da frota e da quilometragem percorrida pelos veículos.

Tendo em vista a crise econômica que o País atravessa, bem como a evolução recente das formas de mobilidade da população na cidade de São Paulo, não foi possível

estabelecer com clareza as causas para essa diminuição, recomendando-se, portanto, estudos mais aprofundados sobre a questão.

A utilização dos dados oficiais permitiu estimar um modelo simples de implantação da “tarifa zero” na cidade, bem como estabelecer suas consequências sobre o orçamento municipal para o corrente ano.

Chegamos à conclusão de que a ideia de uma “tarifa zero” continua a ser tecnicamente viável na cidade de São Paulo, desde que haja o correto equacionamento da questão orçamentária: menores despesas, maiores receitas, ou uma combinação das duas alternativas, essa última a que consideramos mais viável tecnicamente.

O sonho da tarifa zero continua, com a recomendação da realização de maiores estudos sobre a questão e, até, uma experiência piloto, em que uma área ou distrito mais carente da cidade seja palco da implantação controlada da tarifa zero, de forma que seus efeitos possam ser medidos com mais clareza e, seus benefícios sobre a vida econômica e social da população, melhor quantificados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIDERMAN, Ciro. **Vem pra rua! Por mais qualidade no transporte público**. GV-executivo – Escola de Administração de Empresas de São Paulo – Vol. 12, n. 2, p. 54-57 -, - São Paulo: FGV-EAESP, 2013.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (CMSP). **Lei nº 17.021, de 27 de dezembro de 2018**. Disponível em: <<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L17021.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2019.

DOLCE, Júlia. **Município tem tarifa zero no transporte, moeda social própria e projeto de hortas comunitárias**. Jornal Brasil de Fato. Maricá, RJ. 21 jul. 2018. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2018/07/21/utopia-para-alem-do-festival-conheca-as-politicas-publicas-de-marica-rj/>. Acesso em 31 jul. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Nota Técnica, jul. 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130714_notatecnicadirur02.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2019.

MACHADO, Fernando T.H.F. **Tarifa zero para todos os usuários de ônibus no Município de São Paulo – um sonho possível?** Comunicação Técnica apresentada no 21º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, jun. 2017. Disponível em <<http://files.antp.org.br/2017/7/7/tarifa-zero-final.pdf>> Acesso em 2 jul. 2019

MANOLO. **Teses sobre a Revolta do Buzu**. Disponível em: <http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2009/07/por_QS3_RevoltaBuzu.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2019.

SÃO PAULO (Município). **Relatório Resumido da Execução Orçamentária**. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/rcl-consolidado-3bim-2019-definitivo_1564497719.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (CMSP). **Lei Orgânica do Município de São Paulo**. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/12/Lei-Organica.pdf>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

SÃO PAULO (Município). **Planilha tarifária do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo Tarifa R\$ 3,80**. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/aceso_a_informacao/index.php?p=150849>. Acesso em: 2 ago. 2019.

SÃO PAULO (Município). **Planilha tarifária do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo Tarifa R\$ 4,30**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/index.php?p=227887>. Acesso em: 3 ago. 2019.

ZARATTINI, Carlos. **Circular (ou não) em São Paulo**. Estudos Avançados 17 (48), p. 85 - 201, 2003. Disponível em: <<http://goo.gl/c8sfO7>>. Acesso em: 2 jul. 2019.