

**REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA (MOTOTÁXI)
– ASPECTOS ECONÔMICOS E LEGAIS**

João Alencar Oliveira Junior, M.Sc.

Departamento de Engenharia de Transportes – DET
Universidade Federal do Ceará – UFC

Rômulo Dante Orrico Filho, Dr. Ing.

Programa de Engenharia de Transportes - PET
Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

1. Aspectos Legais do Serviço – a (i)legalidade dos Mototáxis

A polêmica nacional do mototáxi teve início com a Ata Nº 3.762, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, de 02/09/1997, com a opinião dos seus Conselheiros quanto à utilização da motocicleta como táxi, com base na Lei Nº 5.108/66 (Código Nacional de Trânsito - CNT), afirma: *“o Colegiado decide, por maioria de votos, que a legislação de trânsito em vigor não contempla a motocicleta como veículo de aluguel apropriado ao transporte individual de passageiros”*.

O clamor público (eleitoral) fez com que vereadores, deputados e senadores apresentassem propostas de regulamentação. Mais como amparo legal aos prestadores de serviços, do que aos aspectos tecnológicos que minimizassem os riscos de acidentes e danos aos seus usuários. Nenhuma regulamentação federal foi aprovada, mas o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, repassa a responsabilidade da implantação do serviço de mototáxi aos municípios (Parecer No. 11A/ACGIJ/DENATRAN, de 01/10/1998), não se preocupando com as questões técnicas e de tecnologia veicular. Desta forma, duas questões podem ser postas: a) A competência municipal para criar nova modalidade de transportes públicos, sem autorização prévia do CONTRAN para a motocicleta ser táxi, ou seja, foi criado um serviço (competência constitucional dos municípios) sem que o veículo estivesse autorizado para tal uso; b) A competência dos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN's em criar a placa vermelha para a motocicleta a revelia do CONTRAN, que não a criou em nível nacional.

A Câmara Municipal de Fortaleza criou a lei estabelecendo o serviço de mototáxi, o órgão gestor municipal foi obrigado a licitar as vagas e o DETRAN/CE com base na autorização municipal criou a placa vermelha que não existia, o que conflita com o Art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Devido ao excesso de generalização do CTB, a motocicleta pode ser enquadrada como transporte de aluguel se assim entender a municipalidade, conforme

João Alencar Oliveira Junior, M.Sc. - Departamento de Engenharia de Transportes – DET
Universidade Federal do Ceará – UFC (alencar@det.ufc.br ou jalencarjr@yahoo.com)

Rômulo Dante Orrico Filho, Dr. Ing.

Programa de Engenharia de Transportes – PET - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

o Art.135 do CTB, ao estabelecer que “os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros...deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente”. Deve ter sido com base neste artigo que o DETRAN/CE fundamentou-se para emplacar as motocicletas com a placa vermelha. Foi assim eliminada a principal barreira de entrada no sistema de transportes, o licenciamento do veículo na categoria de aluguel. O Art. 97 do CTB define que quaisquer que sejam os veículos, quanto às condições essenciais de registro, licenciamento e circulação deverão ser estabelecidas pelo CONTRAN. Poderia o DETRAN/CE ter criado um novo tipo de registro, licenciamento e autorização de circulação para as motocicletas com a placa vermelha? Não seria competência restrita do CONTRAN decidir se a motocicleta teria ou não condições técnicas para circular como táxi?

O Art. 107 do CTB estabelece que os veículos de aluguel devem proporcionar às condições técnicas, os requisitos de segurança, higiene e conforto exigido pelo órgão gestor. Pode a autoridade competente ignorar que tais atributos não são satisfeitos pela motocicleta? O poder público deve tutelar o usuário a ponto de decidir o que este pode ou não utilizar como transporte público? Será que os atributos supracitados são homogêneos para todos os modos de transportes e tipos de usuários? Quais são os parâmetros adotados pelos usuários quando decidem realizar viagens por mototáxi? O que seria conforto, higiene e segurança para estes? Quais seriam os níveis de risco que estariam dispostos a assumir? No Brasil, a prerrogativa legal do direito individual é pouco utilizada e analisando por este enfoque esta questão se torna intrigante e nos remete à reflexão do quanto se deve ou não regulamentar, deixando a decisão ao usuário de usar ou não o mototáxi. O arcabouço jurídico criado para dar o amparo legal aos mototaxistas obedece, mesmo de maneira involuntária, a premissa supracitada, ou seja, repassa ao usuário o livre arbítrio e o risco quanto ao uso do modal, pois a regulamentação tem tido somente o objetivo de legalizar a atividade e não de resolver problemas de ordem técnica que ainda prevalecem após a regulamentação do serviço. A omissão ou incapacidade técnica da regulamentação da modalidade no âmbito municipal e a inexistência de regulamentação federal (dada à abrangência nacional do problema e competência legal do CONTRAN), implicam que as responsabilidades desta questão recaem sobre as autoridades e órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, devido ao Art. 1º do CTB, e os seus parágrafos 2º e 3º.

O direito objetivo e difuso usado com a prerrogativa legal de responsabilidade solidária, reforçada pelo Art. 1º do CTB e pela portaria do DENATRAN – supracitados – iguala as municipalidades que regulamentaram com aquelas que resistem à regulamentação do mototáxi. Em ambos os casos não se eximem os operadores (clandestinos ou legalizados) e o poder público das responsabilidades de ordem civil e criminal devidas às vítimas e ao ressarcimento decorrente dos acidentes ou mortes, pois a existência do serviço de mototáxi a revelia do poder público caracteriza omissão de dever. Isto acaba com a especulação de que o poder público municipal não teria competência legal para instituir o serviço de mototáxi.

2. Aspectos da Teoria da Regulamentação Econômica dos Transportes

A regulamentação econômica explica como o mercado funciona quanto aos aspectos de captação da demanda, das regras do jogo, das formas de ingresso no mercado e da remuneração dos serviços. A falta de regras pode significar a completa ausência do poder público no mercado, seja como operador ou poder concedente. Segundo a legislação brasileira, o transporte é um serviço público e, desta forma, é impositiva sua regulamentação para que possa ser prestado. As regras condicionam o funcionamento do mercado ao definir garantias contratuais como o equilíbrio econômico-financeiro, a remuneração mediante uma tarifa, a relação administrativo-jurídica entre operador e concedente, entre outras.

Foram feitas análises para as localidades de Fortaleza/CE, Londrina/PR, Ribeirão Preto/SP, Campina Grande/PB e Iguatu/CE, por se dispor dos documentos de regulamentação do mototáxi ou do anteprojeto de lei. No sentido de analisar esta regulamentação, adaptou-se a metodologia desenvolvida por **Orrico** (1996) para o transporte público por ônibus, que propõe a seguinte estrutura: a) licitação dos serviços; b) forma de contratação/delegação dos serviços; c) forma de remuneração das empresas e dos serviços; d) forma de controle de qualidade e quantidade; e) forma de incentivo à produtividade; f) forma de incentivo à redução de custos; g) política tarifária e de subsídios; h) modo de definição das tarifas; i) forma de controle social do sistema e j) barreiras à entrada.

Geralmente, a remuneração dos serviços é feita mediante o pagamento de tarifa. O seu estabelecimento ou o mecanismo de cálculo é uma informação que deve constar nas regras do processo de licitação. Embora a sua exigência seja legal e norteadora da análise de viabilidade, nem sempre o valor ou a metodologia de cálculo é fornecida previamente aos concorrentes. Numa proposta de menor tarifa vencedora do processo de licitação,

pressupõe-se que o serviço possa ser executado e que o contrato encontra-se equilibrado e garante-se que a tarifa seja suficiente para remunerar os custos, ou seja, o Método Cost-plus.

Segundo **Orrico** (1996) “os mercados brasileiros por ônibus urbano são regulamentados no plano da oferta, cabendo ao órgão gestor decidir a respeito e prescrever todos os parâmetros operacionais do serviço”. Este ainda considera que na fixação da tarifa, esta é duplamente condicionada pela: “cobertura dos custos diretos de operação e adição de uma taxa de remuneração, via de regra com base no capital investido”

A analogia com o mercado de transporte por ônibus não se aplica ao serviço de mototáxi, enquanto provisão dos serviços, embora guarde relação quanto à remuneração por *cost-plus*. O órgão gestor define a oferta (número de operadores), mas não define as atividades e nem os remunera por esta prestação, a exemplo do que é feito no sistema ônibus. O sistema de mototáxi guarda semelhança com o sistema táxi (transporte individual) mediante a fixação de uma tarifa. Onde se regulamentou o serviço, através de editais de licitação, estabeleceu-se a modalidade de licitação pelo direito de explorar o serviço (*competição pelo mercado*). Mas a prática nas cidades é outra, o que se constitui num caso bastante curioso.

O mototáxi surge como uma atividade clandestina que se organiza socialmente (sindicatos, cooperativas, empresas) e passa a pressionar as autoridades públicas (legislativo e executivo) no sentido de reconhecê-los como categoria profissional e exigem a criação de leis e regulamentos. Com a estrutura jurídica criada e feita a licitação, aqueles que conseguiram a concessão passam a conviver com os colegas que permaneceram na clandestinidade, em virtude da incapacidade do poder público de fiscalizar o serviço. Os operadores que participaram da licitação e se legalizaram, realizaram uma *competição pelo direito de explorar o serviço*. Entretanto, este direito não sendo garantido pelo poder concedente os obriga a praticar a *competição na rua*, tanto com os colegas legalizados quanto com os “*neo-clandestinos*”, não incorporados formalmente no mercado. Estes também competem *na rua* pelo usuário com os demais modais (ônibus, van, Kombi e táxi). Acredita-se que a incapacidade de fiscalização seja um fato generalizado e que a permanência dos “*neo-clandestinos*” seja uma realidade e problema de difícil solução.

A seguir, apresenta-se uma análise baseada na estrutura proposta anteriormente.

2.1 A Licitação dos Serviços

A prerrogativa legal da seleção dos operadores é de conhecimento dos gestores públicos e mencionada na maioria dos documentos das cidades analisadas. Entretanto, esta é categoricamente desobedecida na cidade de Ribeirão Preto, que adotou a permissão a título precário, que pode ser cancelada, unilateralmente, pelo poder concedente. A permissão é um instrumento legal, mas não torna opcional a licitação. A ilegalidade do ato jurídico não recai sobre o fato de ser permissão (embora a lei exija que se justifique previamente tal opção), mas sim pelo não uso do processo de licitação. Segundo o Art. 24 da lei No. 8666/93 nos seus incisos III a VII, sua dispensa não é possível. Em Fortaleza a legislação foi atendida, embora se discorde de alguns critérios do edital quanto à quantidade e a qualidade das informações disponibilizadas aos candidatos a operadores, pois não possibilitou uma análise da viabilidade econômica do serviço proposto, o que contraria a legislação. Não definiu a tarifa que poderia ser cobrada (o edital não era por menor valor de tarifa proposta) e a quantidade de passageiros/dia (demanda). Londrina optou pela outorga de autorização por ato discricionário, precário e unilateral, por intermédio de licitação. Campina Grande também adota o mesmo critério. Em Iguatu preconizou-se o processo de licitação.

2.2 A Forma de Contratação/Delegação dos Serviços

Fortaleza adotou o regime de concessão para o permissionário de caráter individual (pessoa física ou jurídica) sendo vetada a formação de empresas com mais de um permissionário (uma vaga, um operador). Ribeirão Preto optou pela outorga de autorização em caráter precário, podendo ser casada a qualquer tempo pela Administração Municipal, com a reserva das vagas para os profissionais autônomos (20%) e para as empresas, cooperativas e associações (80%), com limite de 50 vagas por empresa/associação.

Londrina adotou a outorga de autorização por ato discricionário, precário e unilateral, sendo possível sua exploração por autônomos e empresas, que podem possuir frota de no máximo 10% do total de mototáxis. Campina Grande também adota a outorga de permissão por processo de licitação, de caráter individual e autônomo, embora permita que estes sejam coordenados ou atendidos por empresa de serviços de rádio-comunicação autorizada pelo poder concedente (empresas de mototáxi hoje existentes, mas que não possuem nenhuma motocicleta). Iguatu preconiza a licitação, mas não foi feita. A prefeitura cadastrou os mototaxistas existentes e entregou alvarás (sem a devida justificativa) como diploma legal.

Não se obteve a informação se o regime de concessão foi mantido ou adotada a permissão sem licitação pública, o que é ilegal.

2.3. A Forma de Remuneração das Empresas e dos Serviços

A remuneração é feita mediante o pagamento de tarifa que pode ser mensurada pelo uso do taxímetro ou mediante a adoção de uma tarifa única. O poder público deve estabelecer os valores de unidade “*moto-taximétrica*” (bandeiradas I e II; Km rodado e parado) ou tabela de preços. A tarifa seria aquela que remunera os custos e que mantém o equilíbrio econômico-financeiro do contrato como exige a legislação brasileira, ou seja, o Método Cost-plus.

Em Fortaleza a cobrança deveria ser por taxímetro mas, na prática, foi abolido pelos mototaxistas, que combinam com os usuários o valor da corrida, sem que o poder público faça valer a lei. Londrina também adotou a cobrança por taxímetro, a exemplo do que foi regulamentado em Fortaleza. Na cidade de Ribeirão Preto os preços são estipulados em tabelas oficiais, que devem ser mostradas aos usuários sempre que solicitadas. Embora não explicito, deduz-se que seja tarifa única ou zonal entre bairros da cidade. Campina Grande sugere que adotará uma tarifa obtida por planilha de custo, mas não informa se será cobrada por taxímetro. Em Iguatu se adotará uma tarifa obtida por planilha de custo e será cobrada por tarifa única. Na prática a corrida é pré-acordada entre o mototaxista e o passageiro. Existe um preço médio de referência na área urbana do município e as viagens para os distritos ficam para livre acordo, mas com percentuais estabelecidos em lei.

2.4. A Forma de Controle de Qualidade e Quantidade

O conceito de qualidade refere-se a qualquer mecanismo legal que exista no sentido de melhorar as condições de confiabilidade, conforto e segurança dos usuários. A quantidade por vez expressa o limite legal do número de mototáxis licenciados.

Em Fortaleza, a qualidade dos serviços deve ser controlada pela fiscalização do órgão gestor mediante alguns parâmetros pré-definidos, tais como: a) veículos com idade inferior a 5 anos; b) veículos entre 125 a 250 cc; c) veículos em perfeito estado de conservação e manutenção; d) veículos equipados conforme a Resolução No. 14/98 do CONTRAN; e) fornecimento de touca descartável ao usuário; f) proibição de publicidade no veículo, capacete ou colete do mototaxista; g) protetor de cano de escamento para evitar queimaduras; h) vistoria semestral e extraordinária, e também a qualquer hora ou local; i) selo eletrônico de identificação; j) o veículo não poderá ser usado para outro propósito

(transporte de carga); k) proibição de transportar mais de um passageiro; l) com três penas de suspensão a permissão será cassada; m) motocicleta padronizada com inscrição da autorização e do dístico MOTO-TÁXI; n) mototaxista padronizado com colete e capacete na cor amarela.

Quanto à quantidade será a definida somente pelo número de vagas e a critério do poder concedente, mas não define frota mínima em operação por turnos (diurno/noturno) ou dias da semana. Neste controle da quantidade é importante o prazo de concessão dos serviços (05 anos para os serviços regulares), pode definir o número de licitações necessárias em função do número de vagas abertas em cada licitação e a rotatividade de mototaxistas (pela desistência de operar e pela extinção da concessão). A padronização facilita o controle da quantidade desde que exista a fiscalização e dificulta a existência de mototáxi clonado ou “*neo-clandestino*”.

Tanto Ribeirão Preto quanto Londrina seguem as mesmas diretrizes de Fortaleza quanto à qualidade. Em Ribeirão Preto a quantidade é definida pela relação de 1 mototáxi para cada 600 hab ou fração. Londrina não especifica nenhuma relação demográfica para a quantidade. Entretanto, o Certificado de Condutor de Mototáxi terá validade de 01 ano, não especificando tempo máximo e caso não seja requerida a renovação esta caduca com 90 dias. Em Campina Grande, a qualidade assume prerrogativas semelhantes e acrescidas por: a) treinamento obrigatório; b) não poderá conduzir crianças menores de 12 anos; c) veículos com tempo de uso máximo de 3 anos, podendo ser prorrogada por mais 1 ano; d) pretende definir os pontos de estacionamento de mototáxi; e) vistoria anual. A quantidade será definida pela relação de 1 mototáxi para cada 800 habitantes.

Em Iguatu, a qualidade deve atender os seguintes critérios: a) vistoria trimestral; b) veículos com tempo de uso máximo de 10 anos; c) veículos entre 100 a 200 cc. A quantidade foi estabelecida pela relação de 5 mototáxi para cada 1.000 habitantes.

2.5. A Forma de Incentivo à Produtividade e à Redução de Custos

Nenhuma das cidades analisadas apresentou qualquer diretriz no sentido da produtividade e da redução de custos. Entretanto se for considerado que um sistema de rádio-comunicação (Campina Grande) ou mesmo o uso de telefones celulares (Londrina) possam reduzir a ociosidade da oferta, ou seja, menos retorno vazio, isto poderia tanto ser considerado como aumento da produtividade quanto redução de custos.

2.6. A Política Tarifária e de Subsídios

A política tarifária restringe-se a definição da tarifa e de seu reajuste.

Em Fortaleza, a política tarifária via de regra, ressalta a necessidade de garantia do poder público de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços delegados. Sendo a tarifa justa e revista periodicamente. Não deve impor obrigações acessórias sem cobertura de custo do executante e nem instituir serviços deficitários sem compensação econômica.

Em Ribeirão Preto não se encontra nada especificado quanto a este critério. Em Londrina, as tarifas serão fixadas por ato do Poder Executivo Municipal, precedidas de proposta do órgão gestor e fica instituída a *unidade moto-taximétrica*. Em Campina Grande, as planilhas serão objeto de estudo para verificar a viabilidade de eventual atualização tarifária, tendo em vista o equilíbrio econômico-financeiro. Em Iguatu ficou estabelecido que a tarifa será estabelecida por decreto municipal e que o poder público deverá assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços delegados. Em nenhuma das cidades observou-se a existência de qualquer subsídio à tarifa ou aos prestadores do serviço.

2.7. O Modo de Definição das Tarifas

As cidades apresentaram em seus regulamentos que o estabelecimento da tarifa seria feita com base nos indicadores de custo de uma planilha tarifária (Método Cost-plus). A forma de cobrança pode ser feita por uso de taxímetro (Fortaleza e Londrina) e por tarifa única (Ribeirão Preto e Iguatu). Ainda não está definida a forma de cobrança em Campina Grande.

2.8. A Forma de Controle Social do Sistema

Nos municípios existe um órgão ou diretoria executiva responsável pela administração do sistema de mototáxi. Além da existência desta estrutura, em alguns municípios existem Conselhos Municipais de Transportes, geralmente de caráter consultivo ou de assessoria, aos quais cabe apreciar as propostas de estabelecimento de tarifas de transporte público ou suas majorações, exceto Ribeirão Preto (não explicita) e Londrina (não consta).

2.9. Barreiras à Entrada

As barreiras à entrada de novos operadores no sistema de transporte por mototáxi são de ordem legal, administrativa, técnica e econômico-financeira. Existem também barreiras de saídas, como a proibição da transferência da permissão (Campina Grande), onde esta deixa de ser moeda de troca.

Um dos principais mecanismos é a concessão para somente um operador autônomo (uma vaga, um operador), o que impede a formação de pequenas empresas operadoras de mototáxi, sendo adotado em Fortaleza, Campina Grande e Iguatu. A solução mista, com vagas para operadores autônomos e empresas, foi utilizada por Ribeirão Preto e Londrina.

De maneira geral, as formas de barreiras são similares nas regulamentações, tais como: a) habilitação jurídica; b) qualificação econômico-financeira; c) regularidade fiscal; d) qualificação técnica; e) idade mínima do operador (Ribeirão Preto e Londrina) e máxima da motocicleta; f) exigência de apólice de seguro para morte, invalidez e danos materiais de terceiros (Ribeirão Preto, Londrina e Campina Grande); g) cilindrada mínima e máxima da motocicleta; h) proibição de outro vínculo empregatício (Campina Grande); i) proibição para não moradores do município (Londrina e Campina Grande); j) padronização da motocicleta (exceto Iguatu), entre outras.

Deve-se destacar a tentativa de repasse da responsabilidade legal do poder concedente para o operador, mas esta incumbência possui limite, pois a apólice de seguro pode ser insuficiente e o patrimônio do mototaxista também. Neste caso, o direito da vítima deve ser garantido pelo poder público com base no conceito da responsabilidade solidária.

03 – Considerações Finais

A legislação do serviço de mototáxi analisada apresenta grande semelhança entre si, mas com diversidade de soluções quanto à forma de organização jurídica e empresarial da prestação deste serviço. Uma grande contribuição seria tentar organizá-los em estruturas empresariais ou cooperativas, ao invés da propriedade individual da permissão, definindo claramente as responsabilidades dos operadores, os direitos legais em caso de vítimas e o papel do poder público enquanto organizador e delegatário dos serviços.

É difícil atribuir com quais modos o mototáxi compete pela demanda, seja numa situação de *disputa pelo mercado* ou *disputa na rua*. Este conceito de *pelo* ou *na rua* são insuficientes

para caracterizar a disputa. No caso de uma licitação pública onde os demais modos (seus proprietários) estão proibidos por lei de participar da *disputa pelo mercado* (uma vez que a licitação é para aquele modo específico e cada modo possui barreiras específicas à entrada) e em ficando de fora, com o aparecimento de novos operadores legalmente constituídos passam a *disputar na rua* a demanda (usuários de transportes públicos) que antes era cativa dos ônibus e dos táxis. A caracterização da disputa segundo o conceito supracitado é verdadeira em se tratando de um único modal. Na verdade operam como concorrentes num mercado limitado, que possui grande concentração de demanda nos baixos níveis de renda da população, sua demanda cativa e potencial ao mesmo tempo.

Manaus (1996) introduz uma adaptação do *Modelo de Competição de PORTER*, que possibilita visualizar os agentes e forças atuantes num mercado competitivo. Ele argumenta que para o transporte informal por automóvel é preciso “*definir um posicionamento do órgão gestor, que pretenda atuar como elemento moderador e disciplinador do mercado do serviço de transporte*”. Estes transportadores informais tanto podem ser novos agentes que entram no mercado como aqueles que substituem os atuais, considerando-se um mercado dinâmico. Este movimento dinâmico pode ocorrer sem a interferência do poder público, o que acontece na prática, sendo este posteriormente, chamado a intervir, pelos operadores formais que exigem que padrões mínimos, criados pelo próprio poder concedente, sejam atendidos. Sendo este incapaz de fiscalizar e o usuário condescendente em aceitar uma redução do padrão. A suposição de que o transporte informal por automóvel disputa o mercado de transporte por ônibus na forma de novos entrantes ou substitutos faz sentido, pois se consegue delinear, pelo próprio comportamento agressivo das lotações, que o principal mercado de atuação destes é o mercado de ônibus. No caso do mototáxi, não se sabe ainda ao certo se os mototaxistas disputam mercado com os ônibus, com os táxis ou simultaneamente com os dois. Não se pode afirmar que o principal elemento coincidente aos três modos (ônibus, táxi e mototáxi) seja somente o fator renda, pois em Campina Grande/PB, o corte salarial nas faixas de até 03 salários mínimos respondem por 84% dos usuários do modo ônibus, 78% do modo táxi e 84% do modo mototáxi, ou seja, a maioria. O uso do *Modelo de Porter* aplicado aos transportes deve passar por uma análise do perfil de renda do usuário e por pesquisas qualitativas que consigam monitorar os atributos que determinam as viagens por modo, tentando identificar onde os modos são concorrentes ou substitutos sob determinados valores e atributos dos usuários, uma vez que a renda não explica tudo, embora explique muito.

Referências Bibliográficas:

ORRICO, Rômulo D. et al. Ônibus urbano: regulamentação e mercados, Brasília: LGE, 1996, 301p.

MANAUS, João Alberto C. "Quem dá concessão aos clandestinos?", in **VIII Congresso Latino Americano de Transporte Público e Urbano - CLATPU**, Curitiba, 1996.