



EACH



Escola de Artes, Ciências e Humanidades
Universidade de São Paulo

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES

ACH3778 - Governo Aberto

Grupo 9

André Luiz Penteado Gomes
Débora Nascimento Meneses
Francisco Weliton Camelo Andrade
Kauê Silva de Freitas Tavares
Laura Dias Porto
Tainã Sousa Costa

nº USP: 10687659
nº USP: 10282898
nº USP: 9390170
nº USP: 10687110
nº USP: 10721793
nº USP: 10439759

**GEO-SIC: PLATAFORMA GEORREFERENCIADA DE
CONSULTA DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**

Proposta de elaboração de uma plataforma
que relaciona os pilares de Governo Aberto
e o tema de mobilidade ativa apresentada
no curso de Sistemas de Informações da
Universidade de São Paulo.

Prof^a. Dr^a. Gisele da Silva Craveiro.

1. INTRODUÇÃO

A Constituição Federal, em seu caput 37, elenca os cinco princípios da administração pública, dentre os quais se encontra o princípio da publicidade. Dele, vem o dever de divulgação dos atos administrativos. É preponderante para um sistema democrático sadio que toda a população tenha acesso aos atos do Poder Público e o princípio da publicidade versa sobre tal, de modo a garantir o exercício claro e transparente por parte do Poder Público.

Tal princípio atende, basicamente, a duas funções

A primeira visa dar conhecimento do ato administrativo ao público em geral, sendo a publicidade necessária para que o ato administrativo seja oponível às partes e a terceiros; a segunda, como meio de transparência da Administração Pública, de modo a permitir o controle social dos atos administrativos. (Nunes, 2014).

Por sua vez, o artigo cinco, inciso XXXIII, garante o direito de acesso às informações públicas, onde diz "todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado". Com base nessa garantia, no dia 18 de novembro de 2011 foi regulamentado o artigo cinco, sancionando a Lei de Acesso à Informação (LAI) pela então presidenta Dilma Rousseff. A lei, em suma, normatiza os princípios e garantias então mencionados.

Ainda que o cotidiano da nossa sociedade nos força a prestigiar outros princípios, como o da eficiência, empiricamente posto à prova todos os dias – seja parado no trânsito de uma via pública ou na fila do atendimento médico em uma Unidade Básica de Saúde (UBS) -, a LAI é um mecanismo de extrema importância para o acompanhamento daquilo que tem de mais primordial em qualquer democracia: o debate. Sua função não é, e não deve, ser tratada como acessório nas práticas dos agentes e instituições públicas.

A LAI, então, busca a regulamentação de como os dados da atuação do Poder Público brasileiro devem ser apresentados, baseando em princípios de convenções e entendimentos internacionais, como os da *Open Government Initiative (OGP)*, que se baseiam na transparência dos dados e livre acesso a qualquer cidadão. A LAI é, portanto, um dispositivo legal de fiscalização governamental, municiando nosso exercício de cidadania.

Paralelo a isso, em face a massificação das comunicações, é através das redes por meio das ferramentas tecnológicas da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) que as sociedades se mobilizam e atuam, alcançando até mesmo escalas globais de engajamento. Tal novidade, que ainda precisa de uma melhor aferição sobre os seus reais efeitos – nocivos ou salubres – a democracia, tem evidenciado cada vez mais a necessidade da presença do Estado na internet.

A atuação do Estado nas redes não deve ser apenas repressiva ou defensiva, ou seja, regulatória, mas também, o Estado, pode – e deve - atuar participativamente, de modo a semear a prática cidadã com o fim de aproximar cada vez mais os cidadãos da prática democrática, aumentando a acurácia do tratamento dos problemas do cotidiano. O governo, então, como preconiza O'Reilly em seu livro *Open Government*, tem que ser visto como uma plataforma de inovação e criatividade.

Ao buscar um maior entendimento sobre as concessões de ônibus dentro da cidade de São Paulo, o grupo percebeu logo de cara uma grande barreira, que é a descentralização dessas informações. Ainda que a localização desses documentos não tenha sido tão extenuante, quando feito com as palavras chaves corretas, nos canais públicos, observou-se que algumas das empresas de ônibus analisadas não possuíam canais formais de comunicação.

Com isso, elaboramos uma metodologia no qual constituiu-se pela busca dos contratos de concessão pública das linhas de ônibus nas adjacências da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH) garimpando os contratos por transparência ativa e por transparências reativa via utilizando os portais de transparências municipais e em contato direto com as empresas que operam o serviço.

Com os documentos em mãos – virtuais -, partimos para a etapa dois, que se constituiu em analisar os contratos, procurando respostas sobre quais serviços essas empresas têm que oferecer e, no caso dos documentos solicitados via e-Sic, analisar os processos envolvidos em atendimento com os princípios de Governo Aberto.

A partir das análises desses contratos, estruturamos um protótipo de uma plataforma georreferenciada de licitações públicas e contratos de concessão, de modo a centralizar essas informações de maneira intuitiva e clara.

O tema mobilidade é complexo e recheado de olhares e interpretações, ainda mais tendo como pano de fundo uma cidade da dinâmica de São Paulo. O tema sobre os contratos de concessão de ônibus desta cidade é espinhoso e cheio de nuances e interesses. São contratos complexos e de valores altos. Os contratos atuais da concessão do serviço em São Paulo são emergenciais, desde 2013, com a expectativa que a próxima renovação renda por volta de 70 bilhões de reais para as empresas¹.

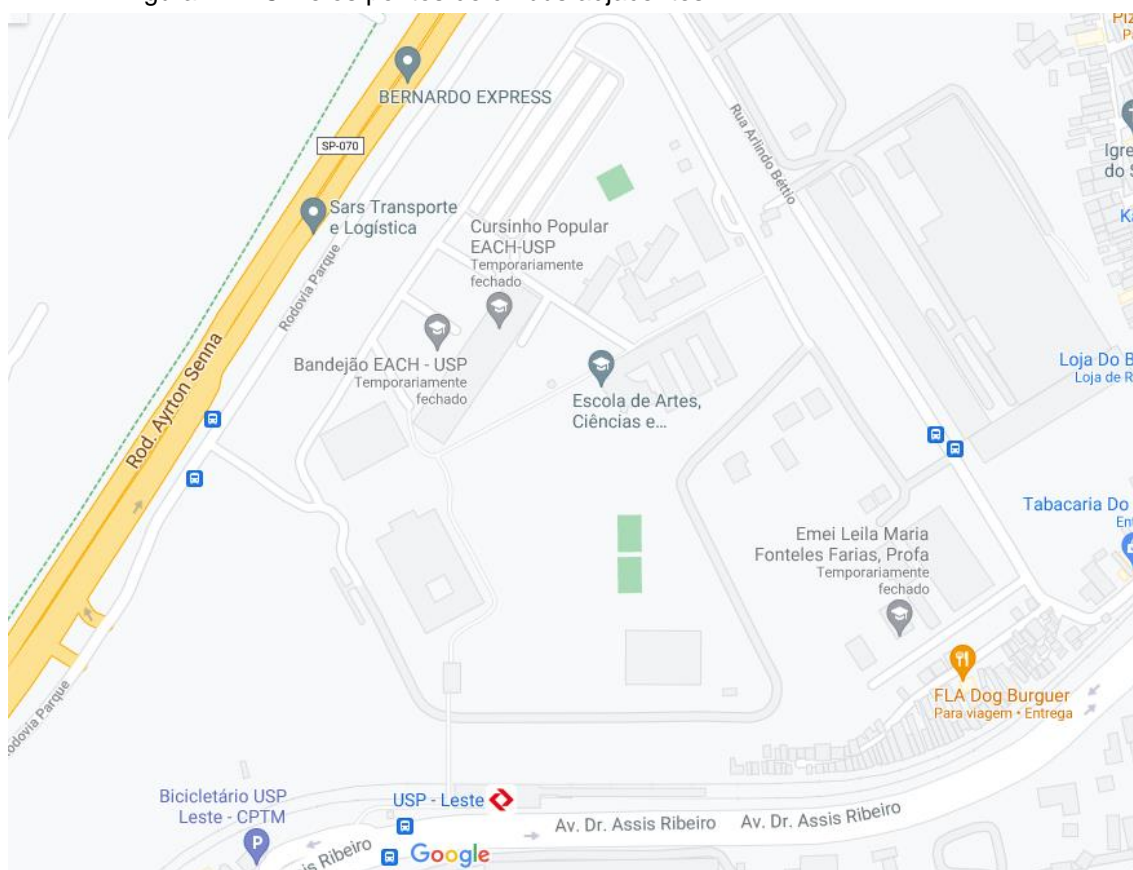
Nesse sentido, o valor astronômico justifica um melhor acompanhamento da sociedade sobre como as empresas irão operar o serviço, tão caro a cidade de São Paulo, e a exigência ao estímulo de que os cidadãos participem da elaboração dos serviços prestados.

¹ <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/06/entenda-a-licitacao-para-a-concessao-do-transporte-publico-da-cidade-de-sp.ghtml>

2. METODOLOGIA

A metodologia para analisar os contratos de concessão de linhas de ônibus constituiu em duas fases: a procura desses contratos por transparência ativa e reativa e a análise dos contratos encontrados. A procura pelos contratos foi feita simultaneamente ao pedido pelo e-Sic municipal. Foram analisados como chegamos a esses contratos - os processos até encontrá-los -, bem como o seu conteúdo e sua apresentação. Para isso, delimitamos o trabalho para as linhas que passam nos pontos de ônibus nas adjacências da EACH, expressas na Figura 1.

Figura 1 EACH e os pontos de ônibus adjacentes.



Fonte: Google Maps, 2021.

Na Tabela 1, estão relacionadas as linhas cujo contratos analisamos, bem como as respectivas empresas que as operam. As linhas que se encontram nos pontos adjacentes a EACH foram encontrados pelo site Moovit e Google Maps. As empresas que operam as linhas foram encontradas no site da SPTrans. Poderíamos localizar as linhas dos pontos analisados utilizando o próprio site da SPTrans, mas optamos pelos sites da Moovit e do Google Maps por serem mais intuitivos e práticos do que o site da SPTrans.

Tabela 1 Relação com as linhas e as respectivas empresas que operam.

Linha	Nome do Trajeto	Empresa/Consórcio
1178-10	SÃO MIGUEL / PÇA. DO CORREIO	VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.
2590-10	UNIÃO DE VL. NOVA / PQ. D. PEDRO II	TRANSUNIÃO TRANSPORTES S/A
374M-10	CPTM ERMELINO MATARAZZO / METRÔ ITAQUERA	VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.
N341-11	TERM. SÃO MIGUEL / VL. CISPER	UPBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.
N302-11	TERM. A. E. CARVALHO / TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.
2722-31	METRÔ GUILHERMINA/ESPERANÇA / JD. VERÔNIA	ALLIBUS TRANSPORTES LTDA
2582-10	VL. NOVA CURUÇÁ / TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.
2551-10	TERM. A. E. CARVALHO / TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.
2735-10	JD. KERALUX / METRÔ PENHA	ALLIBUS TRANSPORTES LTDA

A definição usada de transparência ativa é

Os órgãos da Administração Pública devem colocar à disposição do público de forma permanente, (principalmente através dos seus sítios na Internet), informações relevantes sobre antecedentes, estrutura orgânica, funções, atribuições, sobre funcionários públicos e pessoal contratado e honorários, nas contratações que procedam ao fornecimento de bens, prestação de serviços, consultorias, consultorias e outros. Essas informações devem ser tão detalhadas e atualizadas quanto possível. Uma característica fundamental desse modelo é que ele se baseia na publicação proativa (publicidade) de informações, o que significa publicar as informações sem a necessidade de sua solicitação prévia. (Cruz-Rubio, 2015, p. 9)².

A definição de transparência reativa é

A transparência reativa ou passiva refere-se ao direito do cidadão de acessar as informações públicas geradas pelo governo e que lhes

² No original: Los órganos de la Administración Pública deben poner a disposición permanente de la ciudadanía, (fundamentalmente a través de sus sitios web), información relevante sobre antecedentes, estructura orgánica, funciones, atribuciones, sobre el funcionarios públicos y personal contratado y honorarios, sobre las contrataciones que realicen para el suministro de bienes, prestación de servicios, asesorías, consultorías y otros. Esta información debe ser lo más detallada y actualizada posible. Un rasgo clave de este modelo, es que se basa en la publicación (publicidad) proactiva de la información, la cual significa publicar la información sin necesidad de que la misma sea previamente solicitada.

permite conhecer o trabalho do governo, o controle cidadão e a prestação de contas. Este tipo de transparência requer a existência de normas que garantam e regulem o direito de acesso à informação. Um mecanismo para conseguir isso é conceder aos cidadãos o poder de solicitar qualquer documento em poder do governo que contenha informações públicas. (Cruz-Rubio, 2015, p. 9).³

2.1. CONTRATOS LOCALIZADOS POR TRANSPARÊNCIA ATIVA

A busca pelos contratos se iniciou por pesquisas no Google. As empresas foram divididas entre membros do grupo e dois integrantes acabaram fazendo processos que seriam iguais, mas que tiveram resultados muito distintos, detalhado no diário de bordo disponível no Github do grupo⁴. Buscando pela empresa Viação Metrôpoli Paulista foi encontrada uma página no portal da prefeitura que organiza em tabela os contratos e todos os termos. Já pesquisando pela UPBUS, a página que foi encontrada organizava todos os contratos de forma cronológica, não separando por tema, o que faz com que o acesso a esses documentos esteja limitado.

Os contratos que foram localizados por busca ativa encontram-se no Portal de Transparência de São Paulo, na seção de Mobilidade e Transporte⁵. Neste repositório, encontra-se todos os contratos recentes firmados entre a Secretaria Municipal de Transporte e as atuais empresas operadoras dos serviços de ônibus da capital.

Chama atenção que a concorrência desses contratos é do ano de 2015, mas os contratos foram assinados em 2019. O site em si é um repositório de todo os tramites burocráticos para a escolha das concessionárias. Apresenta links pertinentes a todo processo, que vão desde os contratos atuais, como os editais de licitação, as atas da abertura dos envelopes, as homologações, dentre outros assuntos mais específicos.

Sua linguagem é pesada e nada elucidativa sobre os processos da escolha das empresas de transporte. Fica claro que o acesso e entendimento a

³ No original: La transparencia reactiva o pasiva se refiere al derecho ciudadano de acceder a la información pública que genera el gobierno, y que le permite conocer el quehacer gubernamental, el control ciudadano y la rendición de cuentas. Este tipo de transparencia requiere de la existencia de normas que garanticen y regulen el derecho de acceso a la información. Un mecanismo para lograr lo anterior es otorgar a los ciudadanos la facultad para solicitar cualquier documento en poder del gobierno que contenga información pública.

⁴ <https://github.com/GrupoNoveGovAberto/Geo-Sic>.

⁵ https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/acesso_a_informacao/.

esse conteúdo é restrito as partes interessadas, intimamente ligada ao processo, ainda que toda a documentação esteja livre para qualquer um acessá-la.

Tal perspectiva reflete no contrato em si. Chama atenção logo de cara que os documentos disponibilizados em .pdf trata-se de imagens escaneadas dos respectivos contratos de concessão do serviço público, limitando uma busca mais assertiva com palavras-chaves, além de ser um longo contrato com cerca de oitenta páginas, semelhantes para todas as empresas.

Os contratos não versam necessariamente sobre a prestação de serviço em si, onde esperaríamos encontrar a forma como esses serviços devem ser operados, de total interesse à população, como quantidade de carros por linha e o intervalo de parada dos carros entre os pontos.

2.2. CONTRATOS LOCALIZADOS POR TRANSPARÊNCIA REATIVA

A busca desses contratos de concessão por transparência reativa deu pelo pedido pelo Sistema Eletrônico de Informação ao Cidadão – e-Sic⁶ do município de São Paulo e pelo pedido direto, via e-mail, para as empresas que prestam esse serviço.

A abertura do processo foi feita no dia 21.06.2021, com prazo de atendimento até o dia 11.07.2021, registrado no protocolo 58763 com a seguinte solicitação:

À São Paulo Transporte S/A (SPTrans),

solicito informações relativas às linhas de ônibus que passam na Avenida Doutor Assis Ribeiro, nos pontos em frente a estação da USP LESTE sendo (1) as empresas que operam as linhas que passam pelos dois pontos (ida e volta da avenida, em frente a estação USP-LESTE) e (2) os contratos atuais de licitação que estão em vigor dessa(s) respectiva(s) empresa(s).

Grato.

O pedido obteve resposta no dia 01.07.2021:

Prezado (a) Requerente,

⁶ <http://esic.prefeitura.sp.gov.br/>

Em atenção ao solicitado, segue em anexo Avaliação Técnica 0821/2021 com manifestação relativa ao item 1 do assunto em referência. Quanto ao item 2, informamos que todos os contratos afetos ao Sistema de Transporte Público de Passageiros no Município de São Paulo, podem ser consultados no 'site' da Cidade de São Paulo - Portal da Transparência, no endereço eletrônico abaixo: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/acesso_a_informacao/index.php?p=284142

Atenciosamente,

Lúcia Helena Rodrigues Capela Chefe de Gabinete da SPTrans

No site do e-Sic da prefeitura de São Paulo, ao acompanhar a solicitação, encontra-se anexo um arquivo .pdf referente a Avaliação Técnica mencionada na resposta e exposto na íntegra neste relatório como Figura 3, presente na seção do Anexo I, respondendo a primeira manifestação. Nesse documento encontra-se a relação das linhas e das empresas, totalizando doze linhas, sendo que as de interesse do trabalho foram nove. De todo modo, isso não representou qualquer problema, tendo em vista que os contratos analisados, objeto desse trabalho, são por lotes e não versam sobre as demandas das linhas individualmente.

No que tange a segunda manifestação, a resposta foi o link do portal da prefeitura de transparência ao qual já tínhamos encontrado por transparência ativa. Importante ressaltar, também, que a resposta do pedido foi feita em dez dias, dentro do prazo estipulado pela LAI. Ainda assim, já tínhamos encontrado todas as respostas que necessitávamos por transparência ativa, tendo inclusive já encerrado a análise dos contratos, mas ao menos o exercício serviu para constatar que os órgãos municipais atendem conforme o que determina a lei, retornando com uma resposta satisfatória pelo solicitado.

Por outro lado, as empresas que operam o serviço não demonstraram o mesmo interesse nas solicitações. Foi enviado via e-mail para todas as empresas a seguinte solicitação

Olá,

Em atendimento a Lei de Acesso à Informação, número 12.527, de 18 de novembro de 2011, solicito informações relativas às seguintes linhas de ônibus:

[linha de ônibus]

Ela passa pela Avenida Doutor Assis Ribeiro, em pontos próximos à estação da USP LESTE. Necessito do contrato atual de licitação que está em vigor para essas respectivas linhas, em formato .pdf.

*Atenciosamente,
Tainã Sousa.*

Onde se lê *[linha de ônibus]*, substitui-se por cada linha que cada empresa opera dentro da escala do nosso trabalho. O pedido foi feito no dia 23.06.2021 e até o momento do fechamento desse relatório não obtivemos qualquer resposta, sendo com o solicitado ou com qualquer orientação sobre o que fazer.

Além disso, chama muita atenção que, das quatro empresas analisadas, duas sequer tinham um site. Os contatos das empresas Allibus Transportes LTDA e UpBus Qualidade em Transportes S.A. foram encontrados em sites de repositório e busca de Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNP)⁷, quando digitados no buscador Google, sendo que os contatos não pertencem a essas empresas em si, mas a contadores.

Tal cenário nos fez questionar se as empresas concessionárias que atendem ao serviço público são obrigadas a atender a LAI. Certamente, ao menos uma resposta elucidativa de como proceder com essa demanda poderia ter sido feita, respeitando os limites do bom senso e da cordialidade, não deixando uma solicitação sem resposta, ainda mais por tratar de contratos bilionários, o que põe em questão a organização de uma empresa que presta um serviço tão complexo e vital para a cidade não ter sequer um contato formal. Talvez isso se evidencie como um sintoma do péssimo serviço prestado por elas, homiziando de suas responsabilidades.

⁷ A saber: <http://cnpj.info/>

3. PLATAFORMA

Construímos a nossa ideia de aplicativo de modo a agilizar as barreiras enfrentadas durante o processo metodológico e propiciar uma ferramenta para o cidadão poder fiscalizar melhor os serviços prestados por essas empresas, bem como ter noção da utilização do erário municipal.

Analizamos outros aplicativos encontrados no site MobiLab, respectivo a mobilidade, e outros relativos à participação social, e vimos que os aplicativos de mobilidade restringem a eficiência dos serviços, como a questão do fluxo veículos, presente no consagrado Waze e Google Maps, de modo a prestar ao usuário uma rota melhor ou a contagem de passageiros dentro do ônibus, presentes no Mllenio Bus, ou a localização de estacionamentos, encontrados pelo Coopark.

Por sua vez, os aplicativos de participação social operam em princípio como um canal, ou até mesmo uma rede social, de denúncias sobre serviços mal prestados – ou não prestados – pelo poder público.

Nesse sentido, procuramos responder com a aplicação dando um acesso mais interativo e com uma linguagem mais objetiva e do senso comum os pontos de interesse verdadeiros ao cidadão sobre o que de fato as empresas que operam junto ao Estado tem o que oferecer ao cidadão e qual o valor desse serviço.

No caso do tema de mobilidade ativa, é importante o cidadão estar ciente sobre quais obrigações as empresas têm com a linha, como a quantidade de carro, o intervalo entre eles, os cuidados deles, dentre outros, além dos repasses do erário para essas empresas.

Com isso, pensamos em uma plataforma georreferenciada de consulta de serviços operados pelo poder público, que denominamos de Geo-SIC. A plataforma tem como intenção centralizar todos os contratos que a prefeitura estabelece e colocar os pontos de interesses desses contratos em linguagem objetiva e clara.

Como posto na Figura 2, qualquer cidadão pode clicar em um ponto de ônibus, depois procurar a linha de interesse e extrair informações relevantes para

a sua eficiência. Além disso, a aplicação permitirá o próprio cidadão fazer uma manifestação sobre um não cumprimento sobre uma obrigação da empresa.

Figura 2 Interface do aplicativo Geo-SIC.



A plataforma não se limita apenas para o uso da fiscalização de empresas de ônibus, mas para qualquer serviço operado com financiamento público. A ideia é que todos os prédios que se relacionam diretamente com o Poder Público seja georreferenciado e, ao clicar sobre ele, qualquer cidadão possa consultar o orçamento dos prédios e dos órgãos e instituições que ali estão, bem como os salários dos funcionários, os contratos firmados, dentre muitas outras possibilidades que vão desde a saber quais são os médicos de uma UBS e assim acompanhar se o mesmo está cumprindo seus deveres, bem como os contratos dos alimentos fornecidos em uma escola pública.

Assim, a plataforma permite não apenas a consulta, cumprindo o princípio de transparência, mas estimula a participação e colaboração social, aqui entendida como

O público pode exercer sua influência sobre o trabalho do governo participando dos processos que conduzem à definição de políticas governamentais e serviços públicos. A sociedade civil, o público, as empresas e o governo interagem usando TICs e dados abertos em torno de objetivos comuns, a fim de desenvolver a inovação e alcançar a criação de valor público. (Cruz-Rubio, 2015, p. 21)⁸.

A plataforma colabora com subsídios aos cidadãos com um retrato claro e objetivo dos gastos públicos e a *accountability*, que entendemos como

O público pode responsabilizar o governo por suas políticas e pela prestação de serviços públicos. A responsabilidade pública é aberta por natureza, uma vez que não se aplica apenas. Dentro do próprio governo, mas é um processo pelo qual governantes, representantes e servidores públicos informam, respondem e justificam suas ações, suas decisões e seus planos de ação aos governados e estão sujeitos a sanções e recompensas em cada caso. (Cruz-Rubio, 2015, p. 21)⁹.

Por fim, a plataforma propicia a exigência de justificativas dos gastos, bem como o acompanhamento, participando e procurando a melhor eficiência dos gastos com quem é usuário desses serviços.

⁸ No original: el público puede ejercer su influencia sobre el trabajo del gobierno si participa en los procesos conducentes a la definición de políticas gubernamentales y de servicios públicos. Sociedad civil, el público las empresas y el gobierno interactúan usando las TICs y el open data en torno a objetivos comunes a fin de desarrollar la innovación y lograr la creación de valor público.

⁹ No original: El público puede exigir al gobierno que se haga responsable por sus políticas y por la prestación de servicios públicos. La rendición pública de cuentas es de carácter abierto, pues no sólo se aplica hacia dentro del propio gobierno, sino que es un proceso a través del cual los gobernantes, los representantes y los servidores públicos informan, responden y justifican sus actos, sus decisiones y sus planes de acción a los gobernados y se sujetan a las sanciones y recompensas procedentes en cada caso.

4. ANEXO I

Figura 3 Avaliação Técnica – 0821/2021 referente a solicitação via e-Sic municipal.



DT/SPO – ÁREA 03 AVALIAÇÃO TÉCNICA – 0821/2021

DOCUMENTO : Protocolo e-SIC 58763 de 21/06/2021 – SEI nº 5010-2021/0006720-1

INTERESSADO : Tainã Sousa Costa – Via Ouvidoria.

ASSUNTO : Solicita informações relativas as linhas de ônibus que passam na Avenida Doutor Assis Ribeiro, nos pontos em frente à estação da USP LESTE sendo:
(1) as empresas que operam as linhas que passam pelos dois pontos (ida e volta da avenida, em frente a estação USP-LESTE); e
(2) os contratos atuais de licitação que estão em vigor dessa(s) respectiva(s) empresa(s).

ANÁLISE TÉCNICA : Em atenção ao solicitado no item 1, temos a informar sobre empresas de transporte coletivo, na via acima especificada, o que segue:

LINHA	DENOMINAÇÃO	EMPRESA	LOTE
1178-10	SÃO MIGUEL - PÇA. DO CORREIO	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
1178-31	SÃO MIGUEL - PÇA. DO CORREIO	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
1178-32	ABEL TAVARES - PÇA. DO CORREIO	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
1178-33	PÇA. DO CORREIO - SÃO MIGUEL	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
2551-10	TERM. A. E. CARVALHO - TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
2582-10	VL. NOVA CURUÇÁ - TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
2582-21	CID. PEDRO JOSÉ NUNES - TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
2590-10	UNIÃO DE VL. NOVA - PQ. D. PEDRO II	TRANSUNIÃO	D7
2722-31	METRÔ GUILHERMINA/ESPERANÇA - JD. VERÔNIA	ALLIBUS	D6
374M-10	CPTM ERMELINO MATARAZZO - METRÔ ITAQUERA	VIAÇÃO METRÓPOLE	AR3
N302-11	TERM. A. E. CARVALHO - TERM. PQ. D. PEDRO II	VIAÇÃO METRÓPOLE	E3
N341-11	TERM. SÃO MIGUEL - VL. CISPER (CPTM USP)	UPBUS S.A.	D4

Os pontos de parada atendidos por essas linhas localizam-se na Av. Assis Ribeiro, altura dos números 6.101 e 6.358.

CONCLUSÃO : Diante do exposto, sobre o item 1, segue as informações solicitadas. Quanto ao item 2, sugerimos encaminhar a DP/SCS pela competência.

Em 28/06/2021

Original assinado por
APARECIDA SILVA DE CASTRO
Planejamento Operacional
Área 03

Original assinado por
ROBERTO CARLOS DE CAMPOS
Gerência de Planejamento Operacional – Norte/Leste
SPO/GNL

De acordo

Original assinado por
DAVI DOUGLAS DE GOUVEIA
Respondendo p/ Superintendência de Planejamento Operacional
DT/SPO

5. BIBLIOGRAFIA

Brasil. (2011 de novembro de 18). Lei número 12.527 de 18 de novembro de 2011. **Lei de acesso à informação**. Brasília, Distrito Federal, Brasil. Fonte: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm

Cruz-Rubio, C. N. (2015). **Hacia el gobierno abierto: una caja de herramientas** *Titulo*. (O. d. Americanos, Ed.) Departamento para la Gestión Pública Efectiva. Fonte: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Espana/gigapp/20161220030611/pdf_1095.pdf

Nunes, R. F. (maio de 2014). **O princípio da publicidade na Administração Pública**. Fonte: Jus: <https://jus.com.br/artigos/28626/o-principio-da-publicidade-na-administracao-publica>

Open Government Partnership. (s.d.). **Open Government Declaration**. Fonte: Open Government Partnership: <https://www.opengovpartnership.org/process/joining-ogp/open-government-declaration/>

O'Reilly, T. (2010). Government as a platform. In D. Lathrop, & L. Ruma, **Open government: collaboration, transparency, and participation in practice** (1ª ed., pp. 11-42). Sebastopol, Califórnia, Estados Unidos da América: O'Reilly Media.