

DECRETO "N"

Nº 45

DE 13/08/63

DI RETRIZES
BÁSICAS DE
PLANEJAMENTO DE
TRANSPORTE
COLETIVO

DECRETO N° 45 – DE 13 DE AGOSTO DE 1963

APROVA AS DIRETRIZES BÁSICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DO ESTADO DA GUANABARA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

1. O sistema de transporte coletivo por meio de auto-ônibus, micro-ônibus e auto-lotações obedece ao Plano de Transportes Coletivos aprovando pelo Decreto n° 13.974-58, que teve em vista dar àquele sistema a necessária coordenação, inclusive com os demais sistemas de transporte coletivo no Estado da Guanabara.

2. Embora as disposições do referido Plano baseadas na Lei número 775-53, representassem à época de sua implantação, um aprimoramento ao sistema então existente, é fora de dúvida que, atualmente, não atendem as novas condições consequentes do surgimento do transporte por ônibus elétricos e da extinção em vasta área do Estado, do transporte por bonde, situação esta que tende a ampliar-se.

3. Além do mais, o Plano se ressentiu de falhas de natureza técnica, que se evidenciaram quando de sua ampliação, o da obsolescência resultante da dinâmica dos transportes e da sua evolução.

4. Pela Lei n° 196-62, foi o Governador do Estado autorizado a constituir a Companhia de Transportes Coletivos do Estado da Guanabara (CTC-GB), que passou a operar o serviço de ônibus elétricos, com amplos poderes de expansão.

5. Posteriormente, pela Lei número 263-62, que reestruturou administrativamente o Estado da Guanabara, foi criada a Secretaria de Serviços Públicos, à qual compete o controle ou a administração dos serviços de utilidade pública, entre os quais se incluem os de transportes coletivos.

6. Essa última Lei, ao definir a estrutura básica da Secretaria de Serviços Públicos, previu como Órgãos centrais, em obediência do art. 49 da Constituição do Estado, as Comissões Estaduais de Controle dos Serviços Concedidos e, como órgão descentralizado, a Companhia de Transportes Coletivos (CTC-GB).

7. Em razão dos fatos apontados, é evidente a necessidade da modificação do Plano, mediante a aprovação de novas diretrizes para o transporte coletivo, de acordo com a proposta elaborada pelo grupo de trabalho designado pela Portaria número 383-63.

Isto posto :

O GOVERNADOR DO ESTADO DA GUANABARA, no uso de suas atribuições legais, decreta :

Art. 1º - Ficam aprovadas as Diretrizes Básicas do Sistema de Transporte Coletivo do Estado da Guanabara, constante do Anexo ao presente Decreto.

Art. 2º - A Comissão Estadual de Controle dos Serviços Concedidos de Transportes Coletivos (CCT), da Secretaria de Serviços Públicos, caberá por em prática as diretrizes básicas a que se refere o artigo 1º, ficando, para isso, autorizada a promover, no atual sistema de transporte, as adaptações que se fizerem necessárias, observadas as seguintes etapas:

I – Imediata adoção de número indicativo para as linhas auto-ônibus, micro-ônibus e auto-lotações;

II – Redistribuição das linhas radiais-sul, diamétricas, auxiliares-sul e circulares-sul, visando ao melhor aproveitamento das linhas existentes e maior eficiência dos serviços;

III – Redistribuição das linhas radiais-norte, auxiliares-norte e circulares-norte, com objetivos idênticos aos apontados no inciso anterior;

IV – A adjudicação das novas linhas cuja criação se tornar necessária;

V - Levantamento do tempo médio de espera em todas as linhas visando à imposição de aumentos de frota.

Art. 3º - A partir de 1º de março de 1964 não mais será admitida, nas linhas de transportes coletivos da Zona Sul, a utilização de veículos micro-ônibus ou auto-lotação. A baixa dos veículos atualmente existentes far-se-á por etapas, dentro do plano de substituição dos veículos elaborado pela Secretaria de Serviços Públicos.

Único – As empresas que substituírem por auto-ônibus os veículos micro-ônibus e autolotações retirados de tráfego consoante as determinações do artigo, poderão, se assim o desejarem, aproveitar aqueles que tenham menos de 7 (sete) anos de fabricação, em linhas da Zona Norte.

Art. 4º - Fixadas as características das linhas existentes, a CCT providenciará a assinatura dos termos de obrigações por período de 5 (cinco) anos, com permissionários que, já tendo ultrapassado o período probatório de exploração satisfaçam plenamente as exigências mínimas necessárias à perfeita prestação dos serviços.

§ 1º - A assinatura do termo de obrigações deverá ser precedida de amplo levantamento

da situação da permissionária, a fim de que fique cabalmente demonstrada a sua capacidade de prestar os Serviços a que se propôs, dentro dos padrões exigidos pela CCT

§ 2º - As permissionárias que não apresentem condições que possibilitem a assinatura do termo de obrigações, é dado o prazo de 6 (seis) meses para se organizarem devidamente, findo o qual terão sumariamente cassada a permissão de que são titulares, se ainda não satisfizerem as exigências estabelecidas.

Art. 5º - Com exceção do sistema ferroviário, ficam sujeitos à fiscalização da CCT todos os demais sistemas de transporte coletivo de passageiros no Estado da Guanabara.

§ 1º - A CCT apreenderá e providenciará junto ao órgão competente o desemplacamento do veículo, que licenciado para outras finalidades, estiver fazendo transporte coletivo de passageiros.

§ 2º - Fica proibida a utilização de veículos de transporte coletivo de passageiros em serviços especiais salvo no interesse único e exclusivo da administração estadual ou em casos excepcionais, a critério da CCT.

Art. 6º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o Decreto nº 13.974 de 6 de agosto de 1958 e demais disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1963 – 75º da República e 4º do
Estado da Guanabara.

(Ass.) CARLOS LACERDA

Salvador Gonçalves Mandin
Raphael de Almeida Magalhães.

ANEXO AO DECRETO N° 45

DIRETRIZES BÁSICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DO ESTADO DA GUANABARA

Definições

1 – **Transporte Coletivo** – é o serviço público regular e contínuo de transporte de passageiros em veículos que percorrem linhas estabelecidas entre pontos perfeitamente delimitados, segundo itinerários e horários previamente fixados, com pontos de embarque definidos e pagamento individual de passagens fixadas pelo poder público.

2 – **Zoneamento** – é a delimitação de área com características bem definidas tendo por objetivo a classificação das diversas linhas de transporte coletivo, como segue :

- a) **Zona Central** – área limitada por uma linha que, perpendicular à orla marítima, atinge o Largo da Glória, rua da Lapa, Rua Visconde de Maranguape, Avenida Men de Sá, Rua do Riachuelo, Rua Frei Caneca, Praça Reverendo Álvaro Reis, Rua Estácio de Sá, Largo do Estácio, Rua Joaquim Palhares, Rua Fonseca Lima e Avenida Francisco Bicalho, seguindo em direção à orla marítima pela qual prossegue até atingir o ponto inicial.
- b) **Zona Sul** – área limitada por uma linha que, perpendicular à orla marítima, atinge o Largo da Glória e segue pela Rua da Glória, Rua da Lapa, Rua Visconde de Maranguape, Avenida Men de Sá, Rua do Riachuelo, Rua Frei Caneca, Rua Catumbí, Rua dos Coqueiros, Rua Dr. Agra, Rua Itapirú, Rua Barão de Petrópolis, Largo do França, Rua Almirante Alexandrino, Estrada do Redentor, Estrada Velha da Tijuca, Estrada das Furnas, Estrada da Barra da Tijuca e Avenida Olegário Maciel até a orla marítima pela qual prossegue até atingir o ponto inicial.
- c) **Zona Norte** – área limitada por uma linha que, partindo da orla marítima, segue a Avenida Francisco Bicalho, Rua Fonseca Lima, Rua Joaquim Palhares, Largo do Estácio, Rua Estácio de Sá, Praça Reverendo Álvaro Reis, rua Frei Caneca, Rua Catumbí, Rua dos Coqueiros, Rua Dr. Agra, Rua Itapirú, Rua Barão de Petrópolis, Largo do França, Rua Almirante Alexandrino, Estrada Velha da Tijuca, Avenida Olegário Maciel, até a orla marítima pela qual prossegue, continuando pelos limites do Estado da Guanabara, com o Estado do Rio de Janeiro e a orla marítima até o prolongamento da Avenida Francisco Bicalho, incluindo ilhas fronteiras.

3 – **Classe** – é a designação genérica que visa a caracterizar a destinação das linhas de transporte coletivo de passageiros.

3.1 – As classes previstas são as seguintes :

- a) **radial** – linha com ponto inicial na Zona Central e terminal nas demais;
- b) **diametral** – linha com ponto inicial na Zona Sul e terminal na Zona Norte, vice-versa, passando ou não pela zona Central;
- c) **auxiliar** – linha com itinerário contido em uma única zona;
- d) **interestadual** – linha com ponto inicial no Estado da Guanabara, e terminal em outro Estado, ou vice-versa;

4 – **Classificação** – é o grupamento de diversas linhas sob uma mesma denominação que indica a categoria do serviço executado e a área de operação.

4.1 – As linhas são classificadas como segue :

Radial Sul (RS);

- a) Radial Norte (RN);
- b) Diametral (NS);
- c) Auxiliar Centro (AC);
- d) Auxiliar Sul (AS);
- e) Auxiliar Norte (AN);
- f) Circular Centro (CC);
- g) Circular Sul (CS);
- h) Circular Norte (CN);

5 – **Características Técnicas** – são os fatores, a seguir definidos, que devem ser considerados na estruturação das linhas.

5.1 – **Área Seletiva** – é região cujo serviço a linha ou grupo de linhas da mesma classe se destina, delimitada com base na conveniência pública, na estabilidade econômica da exploração e no equilíbrio do sistema.

5.2 – **Demanda média horária** – é a quantidade média de passageiros que, por hora, se utilizam da linha, ao longo do seu itinerário e durante um dia normal típico de tráfego.

5.3 – **Tempo de Espera** – é o lapso de tempo necessário para obtenção de lugar no ponto de maior carga de itinerário da linha e computado no período das duas horas correspondentes à demanda máxima.

5.4 – **Passageiros equivalentes** – é a relação entre a receita de transporte e o preço da passagem, calculado este de acordo com a tarifa especificada da linha para o seu percurso total.

5.5 – **Passageiros-quilômetros** – é o produto do número de passageiros equivalentes da linha pelo comprimento do percurso de transporte.

5.6 – **Veículo mais econômico** – é aquele que, na consideração de custo de operação e de volume de passageiros transportados, apresenta o menor custo de transporte dos passageiros-quilômetros.

5.7 – **Frota nominal** – é o número de veículos estabelecidos para a exploração da linha, nele computada a parcela de 20% (vinte por cento) que deve ser mantida em reserva ou revisão periódica.

5.8 – **Lugares Oferecidos** – é o produto do número de viagens simples pela capacidade de média ponderada da frota de veículos empregados.

5.9 – **Coeficiente de aproveitamento** – é a relação entre o número de passageiros equivalentes e o de lugares oferecidos.

5.10 – **Velocidade comercial** – é a relação entre o percurso estabelecido e o tempo total requerido para sua realização.

5.11 – **Estabilidade econômica da exploração** – correspondente à continuidade do serviço em bases lucrativas, segundo os índices e parâmetros adotados na composição da tarifa.

DAS LINHAS DE TRANSPORTE COLETIVO POR MEIO DE AUTO-ÔNIBUS, MICRO-ÔNIBUS E AUTOLOTAÇÕES.

6 – A rede de transporte coletivo por meio de auto-ônibus, micro-ônibus e autolotações, conformada às diretrizes ora adotadas, deverá se harmonizar com a rede de trens, ônibus elétricos e bondes.

7 – As linhas de auto-ônibus, micro-ônibus e autolotações, serão estabelecidas segundo critério de áreas seletivas e conforme a conveniência de sua coordenação com as demais linhas de coletivos.

7.1 – os autolotações deverão ser gradativamente extintos, por ser tecnicamente contra-indicado o emprego generalizado desses veículos.

8 – A seleção de transporte nas diferentes áreas será obtida pela separação dos itinerários, pela diferenciação de preços de passagens, quando houver necessidade de se adotar itinerários comuns, de forma que, dentro das suas finalidades, tenha a linha mercado próprio de passageiros e frota adequada ao mesmo.

9 – O seccionamento de passagem somente será adotado quando os estudos técnicos realizados pelo órgão competente demonstrarem a conveniência da medida, preservando o equilíbrio do sistema.

10 – O estabelecimento ou o aumento de frota de qualquer linha de coletivos dependerá de autorização da Comissão Estadual de Controle dos Serviços Concedidos de Transportes Coletivos (CCT), após pronunciamento dos seus serviços técnicos.

10.1 – Para o transporte coletivo de passageiros somente serão licenciados os veículos que estiverem dentro da padronização aprovada pela CCT.

11 – Para uma mesma área seletiva poder-se-á estabelecer mais de uma linha da mesma classe, a fim de atender a uma melhor distribuição de transporte nas diferentes vias dessa área.

11.1 – Sempre que houver mais de uma linha correspondente a uma mesma área seletiva, será estabelecida uma operação conjunta, regulada pela CCT e à qual as linhas ficam subordinadas.

11.2 – Os pontos de parada deverão ser estabelecidos com base somente na classe das linhas, e não mais do tipo de veículo, ressalvado o caso dos trens, ônibus elétricos e bondes.

12 – As linhas de coletivos, cujo tipo de veículo tecnicamente recomendado será fixado de CCT, deverão ser traçadas e dimensionadas no seu volume de lugares oferecidos para o dia normal típico de tráfego, tendo por objetivo as seguintes condições:

- a) Mínimo custo de transporte de passageiro-quilômetro;
- b) Coeficiente de aproveitamento máximo de 75% (setenta e cinco por cento), para as linhas radiais e diametrais, e de 85% (oitenta e cinco por cento), para as linhas de demais classes;
- c) Tempo de espera máxima de 20 (vinte) minutos;
- d) Velocidade comercial mínima de 15 (quinze) quilômetros por hora.

13 – Quando as condições peculiares da área servida não permitirem a observância de todas as condições indicadas nas alíneas do item anterior, serão as linhas dimensionadas na base de um adequado coeficiente de aproveitamento.

14 – As linhas de transporte coletivo, quer de auto-ônibus, micro-ônibus ou autolotações, terão além da denominação referente aos terminais, número indicativo de sua classe e área de operação.

14.1 – Os veículos deverão ter o número da linha colocado exteriormente, no teto, em caixa com dimensão e iluminação adequadas.