

**UNIVERSIDADE TIRADENTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE E AMBIENTE**

**ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO, POR ÔNIBUS,
DAS CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU, E SEU
REFLEXO NA GARANTIA DOS DIREITOS HUMANOS**

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

Aracaju
Dezembro – 2017

**UNIVERSIDADE TIRADENTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE E AMBIENTE**

**ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO, POR ÔNIBUS,
DAS CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU, E SEU
REFLEXO NA GARANTIA DOS DIREITOS HUMANOS**

Tese apresentada à Universidade Tiradentes
como parte dos requisitos para obtenção do
título de Doutor em Saúde e Ambiente.

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

ORIENTADORES:

**Profa. Dra. Cristiane Costa da Cunha Oliveira
Prof. Dr. Diego de Freitas
Profa. Dra. Verônica Teixeira Marques Souza (Coorientação)**

Aracaju

Dezembro – 2017

-
- F395a Ferro, Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança
Análise dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e seu reflexo na garantia dos Direitos Humanos / Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro ; orientação [de] Profª. Drª. Cristina Costa da Cunha Oliveira, Profº. Drº. Diego de Freitas – Aracaju: UNIT, 2017.
- 127f. il ; 30 cm
Tese (Doutorado em Saúde e Ambiente) - Universidade Tiradentes, 2017
Inclui bibliografia.
1. Transporte urbano. 2. Percepção. 3. Usuário de ônibus. I. Ferro, Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança. II. Oliveira, Cristina Costa da Cunha (orient.). III. Freitas, Diego de. (orient.). IV. Universidade Tiradentes. V. Título.
-
- CDU: 656.132

**ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO, POR ÔNIBUS, DAS
CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU, E SEU REFLEXO NA
GARANTIA DOS DIREITOS HUMANOS**

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

TESE APRESENTADA À BANCA EXAMINADORA PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO
DE DOUTOR EM SAÚDE E AMBIENTE.

Aprovada por:

Profa. Dra. Cristiane Costa da Cunha Oliveira
Orientadora

Prof. Dr. Diego Freitas
Orientador

Profa. Dra. Verônica Teixeira Marques Souza
Coorientadora

Prof. Dr. Ricardo Luiz C. de Albuquerque Júnior
Avaliador Interno

Profa. Dra. Andressa Sales Coelho
Avaliadora Interna

Prof. Dr. Ilzver Matos Oliveira
Avaliador Externo

Profa. Dra. Carla Jeane Helfemsteller C. Dornelles
Avaliadora Externa

Aracaju

Dezembro – 2017

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela fé que disseminou em meu coração para nunca desistir dos meus ideais.

À minha mãe, que sempre me apoiou em todas as minhas decisões, dando força e ânimo para nunca desistir. Devo a você a minha formação profissional. Você é a melhor mãe do mundo! Guerreira, exemplo de profissional e educadora. Meu grande amor!

Ao meu esposo Luiz Bruno, pela compreensão das ausências na vida cotidiana e paciência nos momentos de angústia, e por ter me dado meus filhos Luiz Guilherme e Victória Regina. Amo você!

Ao meu irmão, que facilitou e orientou os caminhos para decifrar como chegar à docência e foi parceiro na coleta dos dados da pesquisa. A você, muito obrigada pelos ensinamentos. Você sempre foi meu orgulho!

Aos meus filhos Luiz Guilherme e Victória Regina, com as minhas desculpas pelas manhãs, tardes, noites e madrugadas longe de vocês.

À minha família, pai, sogro, sogra, cunhada, cunhado e amigos pela compreensão da minha ausência em momentos de felicidades e tristezas. Os meus sinceros agradecimentos.

À minha mestre doutora e amiga, Vânia Fonseca, o meu maior agradecimento pela paciência e condução nas orientações iniciais da Tese, sempre preocupada, não só na fase da pesquisa, mas também nas produções científicas. Muito obrigada por tudo e, principalmente, pelo fato de hoje ter um currículo com grandes produções científicas.

À profa. Dra. Cristiane, por ter aceitado ser minha orientadora e ter contribuído para a produção da minha tese, bem como a todos os outros orientadores: Prof. Diego e Profa. Verônica Marques.

Agradeço também aos professores que participaram das minhas bancas Professores: Juliana Cordeiro, Isabel Bezerra, Ricardo Albuquerque, Rubens Madi, Verônica Sierpe, Andressa Coelho, Liziane Paixão, Ilzver Matos e Carla Dornelles. Vocês, nas suas áreas específicas, engrandeceram para o resultado final da minha tese. Obrigada!

Aos demais professores que lecionaram as disciplinas obrigatórias e optativas, muito obrigada pelos ensinamentos.

Aos funcionários da Universidade Tiradentes, desde os serviços gerais ao Magnífico Reitor, meus sinceros agradecimentos pelo serviço prestado e, principalmente, pelo apoio financeiro na bolsa da isenção de pagamento dos dois primeiros anos da tese.

Aos meus colegas de sala, em especial a Ana Célia, também sou grata pelo companheirismo.

Às minhas alunas bolsistas, Bruna Lima e Raquel Melo, pela ajuda na pesquisa. A contribuição e participação de vocês foram importantes. Muito obrigada!

A todos que contribuíram, direta e indiretamente, para este resultado final, desde os usuários que participaram da pesquisa aos órgãos que forneceram dados secundários, obrigada.

Dedico o resultado final desse trabalho aos cidadãos das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju que poderão, através dos resultados da pesquisa, cobrar a efetivação de seus direitos.

Nos momentos de dificuldade de minha vida,
lembrei-me que na história da humanidade o
amor e a verdade sempre venceram.

Mahatma Gandhi

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	001
2 JUSTIFICATIVA	003
3 OBJETIVOS	004
3.1 Objetivo geral	004
3.2 Objetivos específicos	004
4 REVISÃO DA LITERATURA	005
4.1 Contextualização histórica dos direitos humanos sob a visão holística socioambiental	005
4.2 Evolução do sistema de transporte público como política pública	010
4.3 Política de mobilidade urbana	014
4.4 Processo de licitação pública para o funcionamento do sistema de transporte ..	018
4.5 Histórico do transporte público em Curitiba, João Pessoa e Aracaju	022
4.5.1 Cidade de Curitiba (PR)	022
4.5.2 Cidade de João Pessoa (PB)	023
4.5.3 Cidade de Aracaju (SE)	024
5 MATERIAIS BÁSICOS E PROCEDIMENTOS TÉCNICOS	026
5.1 Tipo de estudo	026
5.2 Local da pesquisa	026
5.3 População e amostra	026
5.4 Coleta de dados	027
5.5 Variáveis da pesquisa	028
5.5.1 Variáveis dependentes	029
5.5.2 Variáveis independentes	030
5.6 Processamento e análise dos dados	030
5.7 Aspectos éticos	030
REFERÊNCIAS	031
6 RESULTADOS	037
6.1 ARTIGO 1	038
6.2 ARTIGO 2	059
6.3 ARTIGO 3	075
6.4 ARTIGO 4	093

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÃO	103
APÊNDICES	106
APÊNDICE A	107
APÊNDICE B	113
APÊNDICE C	117
ANEXOS	120
ANEXO A	121

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Evolução da política de transporte no Brasil	013
Quadro 2 – Objetivos da política de mobilidade urbana	016
Quadro 3 – Diretrizes da política de mobilidade urbana	018
Quadro 4 – Evolução histórica da implantação do SIT- Sistema Integrado de Transporte na cidades de Curitiba	024
Quadro 5 – Evolução histórica da implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) na cidade de João Pessoa	024
Quadro 6 – Evolução histórica da implantação do SIT- Sistema Integrado de Transporte na cidade de Aracaju	025
Quadro 7 – Resumo operacional: Curitiba, João Pessoa e Aracaju	027
Quadro 8 – Variáveis dependentes e independentes	031
ARTIGO 1	
Quadro 01 Evolução da política de transporte no Brasil	042
Quadro 2 – Evolução histórica da implantação do SIT nas cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa	044
ARTIGO 2	
Quadro 01 – Informações sobre a licitação pública	070
ARTIGO 4	
Quadro 1 – Objetivos da Política de Mobilidade Urbana	087
Quadro 2 – Diretrizes da política de mobilidade urbana.....	089

LISTA DE TABELAS

ARTIGO 1

Tabela 1 – Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o tempo de viagem.....	049
Tabela 2- Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o horário do ônibus	049
Tabela 3 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o atendimento do ônibus às suas necessidades pessoais	050
Tabela 4- Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com a lotação permitida no ônibus	050
Tabela 5 – Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o conforto do ônibus	051
Tabela 6 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o valor da tarifa	051
Tabela 7- Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com direitos humanos	052

ARTIGO 4

Tabela 1 - Sexo – Acessibilidade ao ponto de ônibus	096
Tabela 2 - Sexo – Sistema de Informações nos pontos de ônibus	097
Tabela 3 - Sexo – Terminais de integração.....	097
Tabela 4 - Distribuição por sexo e lotação no interior dos ônibus	098
Tabela 5- Distribuição por sexo e violência no interior dos ônibus	098

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Equação 01	027
Equação 02	028
Equação 03	028
ARTIGO 1	
Equação 01	046
Equação 02	046
Equação 03	047
ARTIGO 2	
Equação 01	061
Equação	062
Equação 03	062
Gráfico 1 - Satisfação do usuário: sexo – ônibus atende necessidade pessoal	063
Gráfico 2 - Satisfação do usuário - sexo: direitos humanos	064
ARTIGO 4	
Equação 01	092
Equação 02	092
Equação 03	093
ARTIGO 5	
Equação 01	103
Equação 02	103
Equação 03	103

LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transporte Público
ART. – Artigo
CEP – Comitê de Ética em Pesquisa
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
CF – Constituição Federal
CONATRAN – Conselho Nacional de Trânsito
DENATRAN – Departamento Nacional de Transporte
DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
DIA – Distrito Industrial de Aracaju
IPEA – Instituto de Pesquisa e Estatística
ONU – Organização das Nações Unidas
PNT – Política Nacional de Transporte
SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana
SNT – Sistema Nacional de Transporte
SMTT – Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito
SIM – Sistema Integrado Metropolitano SIT SIT –
Sistema Integrado de Transporte

RESUMO

O sistema de transporte coletivo é o meio mais usado para deslocamento das pessoas nas cidades. Os serviços prestados pelo sistema de transporte público fazem eclodir várias problemáticas relacionadas à satisfação, à saúde, ao ambiente e à mobilidade urbana dos cidadãos brasileiros, as quais ferem direitos garantidos pela Constituição Federal de 1988, além daqueles previstos especificamente no artigo 6º da Lei 8.987/95. Dessa forma, a pesquisa em questão teve por objetivo analisar os sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, e seus reflexos na garantia dos direitos humanos da população. O desenho do estudo foi do tipo survey misto com dados primários e secundários. O levantamento de informações foi realizado com usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, por meio da aplicação de 320 questionários, complementados com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos e cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das respectivas cidades. A análise foi descritiva, com frequência absoluta e percentual das variáveis. Foi aplicado teste qui-quadrado, análise bivariada e nível de significância 95%, para verificar se havia diferenças significativas entre os grupos de usuários pesquisados. Os resultados da pesquisa apontaram que na percepção dos usuários, estes precisam do sistema de transporte urbano para realização de suas atividades diárias, mas, quanto ao tempo de viagem gasto para traslado para atender à suas atividades cotidianas, e ao horário programado que o ônibus deveria passar em cada ponto, para a maioria dos pesquisados das cidades de Aracaju e João Pessoa, o transporte público não obedece a esses requisitos. Já em Curitiba, mesmo existindo um percentual positivo quanto à satisfação em relação ao tempo de viagem gasto, existe um quantitativo significativo dos entrevistados que dizem que o transporte público não obedece ao tempo de viagem previsto e que não passa no horário ($p = 0.013$). As respostas encontradas quanto à necessidade do usuário com relação à lotação, ao conforto e ao valor das tarifas foram semelhantes no que diz respeito à insatisfação. Sendo assim, o transporte público precisa de melhorias através da implementação de políticas públicas e programas com investimentos no sistema de transporte. Quanto à estrutura do sistema integrado, foram constatadas semelhanças da forma de prestação do serviço entre Curitiba e João Pessoa, em que ambas passaram por licitação pública para a oferta do transporte público, enquanto Aracaju nunca passou por licitação pública. Por isso o esperado é que esta cidade passe por procedimento licitatório para oferta do serviço público. No quesito se os direitos humanos dos usuários estão sendo respeitados, através da análise das respostas, a constatação foi de que, apenas para a maioria dos aracajuanos, esses direitos vêm sendo respeitados, enquanto a maioria dos usuários das demais capitais pesquisadas informou que esse direito não vem sendo acatado. A conclusão frente a esse dado é que tudo depende do ponto, visão, percepção, concepção, de quem está sendo entrevistado. Quanto ao item acessibilidade, as respostas encontradas foram que precisam de melhorias no acesso à informações no sistema. Com o estudo, pode-se afirmar que os perfis dos usuários do transporte público nas cidades pesquisadas são: Curitiba 50% homens e 50% e mulheres usam o serviço público. Destes, 69% se declararam sem rendimentos, seguidos dos que ganham até um salário mínimo 24%. Em Aracaju, as mulheres, 57%, são as que mais usam o transporte público; 58% informaram uma renda de até um salário mínimo. Em João Pessoa, os homens, 57%, são os que mais usam o ônibus; os usuários que revelaram ter renda de até um salário mínimo perfazem 36%. Outro resultado da pesquisa são as principais formas de violência sofridas pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa; foram indicadas pelos entrevistados como sendo acidentes, lotação excessiva do veículo e agressão verbal, física, roubo e furto. Mesmo existindo um sistema integrado de transporte público nas cidades pesquisadas que favorecem o direito de ir e vir, a pesquisa apontou falhas que precisam ser revistas através da melhoria na execução de sua política pública. Assim, afirma-se que o transporte público, por

ônibus, carece de ser melhorado em todas as capitais pesquisadas em vários quesitos, entre eles diminuição das tarifas, maior mobilidade e segurança, estrutura física do trânsito entre outros.

Palavras-chave: Transporte Urbano; Percepção; Usuários do Ônibus.

ABSTRACT

Collective transportation system is the most used means of displacement of people in cities. Services rendered by public transportation system give rise to several problems related to satisfaction, health, environment and urban mobility of Brazilian citizens, which violate rights guaranteed by the Federal Constitution of 1988, in addition to those specifically provided for in Article 6 of Law 8,987 / 95. The objective of this research was analyze collective transportation systems, by bus, of cities of Curitiba, João Pessoa and Aracaju, and their impact on the human rights of population. The study design was of the mixed survey type with primary and secondary data. Information collection was carried out with users of collective transportation in cities of Curitiba, João Pessoa and Aracaju, through the application of 320 questionnaires, supplemented with information from secondary sources such as manuals, statutes and norms, collections and registers of the Municipal Superintendence of Transport and Traffic of the respective cities. The analysis was descriptive, with absolute frequency and percentage of variables. A chi-square test, bivariate analysis and 95% significance level were applied to verify if there were significant differences among a groups of users surveyed. In perception of users, the results of this research were that they need urban transportation system to carry out their daily activities, but, regarding the travel time spent to move meeting their daily activities, and scheduled time that a bus should pass at each point, for majority of those surveyed in cities of Aracaju and João Pessoa, public transportation does not comply with these requirements. In Curitiba, even though there is a positive percentage of satisfaction with the travel time spent, there is a significant number of respondents who say that public transportation does not comply with the expected travel time and does not pass on schedule ($p = 0.013$) . Answers found regarding need of users with regard to stocking, comfort and value of tariffs were similar with regard to dissatisfaction. Therefore, public transport needs improvements through the implementation of public policies and programs with investments on a transportation system. Regarding structure in integrated system, similarities were observed in an way service was provided between Curitiba and João Pessoa, in which both went through public bidding for public transport, while Aracaju never went through public bidding. Therefore these expected is that this city go through bidding procedure for public service offer. In question of whether human rights of users are being respected, analysis was based on a fact that, for majority of Aracajuans, these rights have been respected, while a majority of users in other capitals surveyed reported that this right has not been respected. Bring down curtain regarding this data is that everything depends on point of, vision, perception, conception, of who is being interviewed. As for accessibility item, an answers found were that they need improvements in access to information in system. With this study, it can be affirmed that profiles of an users of public transport in this searched cities are: Curitiba 50% men and 50% and women use a public service. Of these, 69% declared themselves without income, followed by those who earn up to a minimum wage of 24%. In Aracaju, women, 57%, are those who use public transportation the most; 58% reported income of up to one minimum wage. In Joao Pessoa, men, 57%, are those who use bus most; users who have earned up to a minimum wage amount to 36%. Another result of this survey are the main forms of violence suffered by users of a public transport in Curitiba, Aracaju and João Pessoa; were indicated by interviewees as being accidents, excessive vehicle stocking and verbal aggression, physical, theft and theft. Even though there is an integrated system of public transportation in the cities

surveyed that favors the right to come and go, the research points out flaws that need to be reviewed by improving implementation of its public policy. Thus, it is stated that public transportation, by bus, needs to be improved in all capitals researched in various aspects, among them reduction of tariffs, greater mobility and security, physical structure of a transit among others.

Keywords: Urban Transportation; Perception; Bus users.

1 INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras possuem características e peculiaridades similares e distintas em vários aspectos econômicos, sociais, políticos, infraestruturais e culturais. Entretanto, o acesso a direitos e serviços públicos é algo que deve ser comum na sociedade brasileira, como por exemplo, a satisfação em ter um transporte coletivo de qualidade.

É possível medir a qualidade do transporte coletivo levando em consideração a satisfação do usuários (ANTUNES; SIMÕES, 2013). A satisfação pode ser medida através da realização da expectativa das pessoas. Com relação ao transporte público, o usuário, cliente, pode também criar uma expectativa do serviço, passando a exigir a efetivação de um transporte com qualidade, eficiência, modicidade, segurança, conforto, limpeza, etc. (KOTLER; KELLER, 2012).

Entretanto, é preciso ter como base alguns fatores: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores, e estado das vias (FERRAZ; TORRES, 2004). Esses requisitos estão previstos no § 1º do art. 6º da Lei 8.987/95, que contempla como direito dos usuários de transportes coletivos o direito à regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade nas tarifas (BRASIL, 1995).

O direito humano ao transporte público passa a existir por ser sinônimo de qualidade de vida àqueles que precisam de seu uso, pois o tempo gasto no seu deslocamento diminui horas de cultura, formação, qualificação e lazer (FONSECA; FERRO, 2014).

O artigo 30, inciso V, da Carta Magna estabelece o transporte público como serviço de interesse local de “caráter essencial” (BRASIL, 1988). “A essencialidade do transporte coletivo urbano está para a liberdade de locomoção assim como a alfabetização está para a livre manifestação do pensamento e o direito à moradia para o exercício do direito à intimidade” (GUIMARÃES, 2012, p. 82).

O ônibus é utilizado para a realização de atividades necessárias à vida cotidiana, mas esse meio de transporte vem provocando vários problemas ao ambiente urbano como por exemplo a poluição (FERRO, 2012). Para Dias (2013), meio ambiente significa o espaço, o meio em que se vive, é nele que a vida se realiza; na linguagem comum, meio ambiente é a esfera, o círculo, o âmbito que cerca os seres humanos, é onde as pessoas vivem. Entretanto, o meio ambiente corresponde não apenas ao meio natural, mas também às cidades, ou seja, todo o ambiente construído pelo homem. Considerando-se que o ambiente engloba o meio natural e o ambiente construído (GRANZIERA, 2014), o transporte urbano passou a ser uma questão de saúde pública por gerar problemas aos cidadãos como

stress, problemas respiratórios, etc. (LITMAN, 2013), como também fazer parte da agenda internacional na busca de encontrar parâmetros de um sistema de transporte sustentável, como por exemplo veículos que poluam menos o ambiente (CHESHMEHZANGI; TOMAS, 2016).

A realidade de países desenvolvidos no mundo tem sido buscar a excelência com relação a mobilidade urbana, enquanto no Brasil reconhecer essa necessidade nas esferas públicas federais vem avançando em direção a sustentabilidade, entretanto para as administrações municipais do país ainda é um grande desafio (XAVIER, 2007).

Essa realidade atrai agravamento de doenças relacionadas a poluição do ar, causadas por veículos poluidores resultando em problemas respiratórios; poluição sonora e acidentes de trânsito (OPAS, 2007).

O interesse pela temática decorreu de vários fatores: a experiência profissional, com oito anos de atuação como assistente social no ramo de transporte público, ônibus; a formação acadêmica, graduações em Direito e Serviço Social; e a defesa de dissertação de mestrado ter sido “Análise dos direitos dos usuários do transporte público da cidade de Aracaju-SE”.

A escolha das cidades pesquisadas justifica-se pela singularidade de possuírem o mesmo sistema integrado de transporte público, bem como apresentam um espelho de diferentes regiões do país, ou seja, uma comparação necessária entre o Nordeste e o Sul, em termos de política pública de transporte e atuação do poder estatal; e, através dessa comparação, encontrar boas práticas na prestação do serviço público para que sejam compartilhadas, tendo o foco na eficiência e eficácia do serviço oferecido de transporte.

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, está localizada na Região Sul do Brasil e tem uma população estimada em 1.908.359 habitantes (IBGE, 2017b).

A cidade de Curitiba foi escolhida por ter sido pioneira no sistema de transporte na década de 1970. Segundo dados do site da Prefeitura Municipal (2014), o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros Urbano e Região Metropolitana garante a integração físico-tarifária de 14 municípios da Grande Curitiba. Sua estrutura define a Rede Integrada de Transporte (RIT). Para dar prioridade ao transporte coletivo, a Rede Integrada de Transporte conta com 81 km de canaletas exclusivas, garantindo a circulação viária do transporte coletivo. As linhas da RIT são caracterizadas por cores e capacidade dos veículos.

Aracaju, capital do Estado de Sergipe, esta localizada na região nordeste do Brasil e é o menor Estado do país, tem população estimada de 650.106 habitantes (IBGE, 2017a).

A escolha da cidade de Aracaju nasceu da proposta de dar continuidade ao objeto de estudo oriundo da dissertação de mestrado, bem como por Aracaju ter o serviço de transporte público prestado por oito concessionárias, cujos ônibus interligam os municípios

de Aracaju e sua região metropolitana, composta por três municípios. Esses serviços são oferecidos pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT).

João Pessoa é capital da Paraíba e está localizado na região nordeste do Brasil, com população estimada de 811.598 habitantes (IBGE, 2017c).

O interesse pela cidade de João Pessoa surgiu por ela ter copiado o modelo integrado de Curitiba e possuir semelhanças geográficas com a cidade de Aracaju. Segundo site da Prefeitura Municipal (2014), o transporte público é feito, em grande parte, por linhas de ônibus sendo uma das capitais com a maior frota de ônibus do Nordeste. É possível ir para qualquer lugar da cidade pagando-se apenas uma passagem. As conexões podem ser feitas através do Terminal de Integração do Varadouro, onde o passageiro pode descer e pegar um novo ônibus sem precisar pagar uma nova passagem.

O modelo de transporte coletivo vigente nas três cidades é o Sistema Integrado de Transporte (SIT). Esse sistema foi implantado entre as décadas de 1970 e 1980. O SIT foi idealizado com vistas a racionalizar a oferta de serviço à demanda, tornando o transporte coletivo mais barato para a população, sendo que o pagamento de uma tarifa única permite aos usuários a utilização de praticamente todas as linhas da cidade, aumentando substancialmente a mobilidade e acessibilidade dos usuários (ARAÚJO et al, 2011).

Essas informações demonstram que os investimentos em política pública, modalidade ônibus, ocorreram de forma evoluída apenas nesse período das décadas de 1970 a 1980 (VASCONCELLOS, 2014). Desta forma, surge a relevância da pesquisa, em buscar respostas analisando a percepção dos usuários das cidades pesquisadas sobre a temática proposta.

Dessa forma, surge a problemática de pesquisa: o sistema de transporte coletivo público integrado das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju vem atendendo a efetivação dos Direitos Humanos previstos na Constituição Federal do Brasil? Os sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju tem sido efetivos gerando satisfação nos usuários deste serviço?

O pressuposto é que os direitos humanos dos cidadãos usuários do ônibus não estejam sendo efetivados nas capitais pesquisadas e que os usuários de transporte público integrado destas cidades não se encontram satisfeitos com este serviço..

OBJETIVOS

3.1 Objetivo geral

Analisar os sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e seus reflexos na garantia dos direitos humanos da população.

3.2 Objetivos específicos

- a. Traçar o perfil/variáveis sociodemográfico dos usuários do sistema de transporte coletivo;
- b. descrever a estrutura e funcionamento dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus;
- c. avaliar a percepção do sistema coletivo pelos usuários, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju quanto ao atendimento dos seus direitos como cidadãos.

4 REVISÃO DA LITERATURA

4.1 Contextualização histórica dos direitos humanos sob a visão holística socioambiental

A história testemunha que as civilizações existentes não tinham noções de seus atos, apenas possuíam estratégias para comer e beber. Exemplos como o início da exploração da caça, pesca e disposição dos povos nas margens de rios demonstram como se iniciava o processo de interferência do homem no meio ambiente (GRANZIERA, 2014).

Os povos na terra evoluíram em períodos históricos denominados Antiguidade, Idade Média, Moderna e Contemporânea. Guerra (2014) apresenta essa progressão de fases para os direitos humanos mostrando momentos da sua evolução.

Para a história, existem várias formas de provar que já havia esses direitos como se pode ver na existência de códigos que eram gravados em pedras, como exemplo o de *Lipit-istar*, o de *Bilalama*, de *Ur-Namur*, o de *Hamurabi* e os *Dez Mandamentos*. Alguns dos autores desses códigos, que eram monarcas, não precisavam limitar seus poderes, mas sabiamente o fizeram para conduzir seu agir pessoal e de seus sucessores (LEITE, 2014).

Nesse sentido, na tentativa de compreender o que são e como surgiram os direitos humanos, é sempre lembrada a conhecida evolução histórica das chamadas gerações e ou dimensões de direitos. Para uma corrente, tais direitos deveriam ser chamados apenas dimensões, tendo em vista gerações ser sinônimo de alternância de direitos e não de cumulatividade. A corrente predominante prefere adotar a expressão “dimensão”, o que não prejudica o consenso sobre os seus significados oriundos das gerações (SARLET, 2011).

A primeira dimensão trata dos direitos individuais, que pressupõem a igualdade formal perante a lei e consideram o sujeito abstratamente (RAMOS, 2014). Para Bonavides (1997, p 517), “[...] cuida-se assim dos chamados direitos civis e políticos, que, em sua maioria, correspondem à fase inicial do constitucionalismo ocidental”.

A Magna Carta, assinada em 1215, foi um documento que proporcionou as condições para que liberdades e direitos civis pudessem cada vez mais se estabelecer, primeiramente na Grã-Bretanha e, mais tarde, no continente europeu. Esta se tornou a base da legislação britânica atual.

A Declaração de Direitos (*Bill of Rights*), de 1689, proclamou a base das leis dos Estados Unidos da América, cuja Constituição refere-se a ela em vários pontos.

Ainda tratando de liberdade, o *Harbeas Corpus*, 1679, representou uma forma de melhor garantir a liberdade dos súdito quanto à sua locomoção diante de prisões injustas e outras garantias e depois os direitos fundamentais. Em 1776 ocorreu a Independência dos

EUA e, com ela, sua Declaração que representou a separação das Treze Colônias da Grã-Bretanha (GUERRA, 2014).

Outro marco importante de quebra de paradigmas foi a Revolução Francesa a qual, para Guerra (2014, p110), foi “[...] inspirada nos ideários de Liberdade, Igualdade e Fraternidade, serviu para desencadear um novo sentimento entre as pessoas que não haviam experimentado até então”. Surgiu, dessa forma, uma classe que passou a ser detentora do poder econômico e passou a buscar o poder político.

O tempo passava e o cenário continuava o mesmo, tendo apenas seus personagens modificados. A Revolução Industrial representou a mudança do modo escravista para a relação de exploração capital *versus* trabalho. Era o início de um processo em que o homem se achava livre para vender sua força de trabalho, entretanto essa liberdade passou a ser uma prisão da sua subjugação das condições degradantes de trabalho e da sua dignidade (ARENDETT, 2007).

Com a Revolução Industrial e o surgimento de outras questões sociais, as conquistas relativas a apenas os direitos da primeira dimensão não proporcionavam as garantias das liberdades sociais. Urge a necessidade de participar do bem-estar social (RAMOS, 2014).

Segundo Sarlet (2011), a segunda dimensão pertence aos direitos sociais, aqueles atinentes à luta e às reivindicações das classes menos favorecidas, como por exemplo os operários. Trata-se da passagem das liberdades negativas, de religião e opinião, por exemplo, para os direitos políticos e sociais, que requerem uma intervenção direta do Estado.

Na Idade Moderna, o indivíduo passou a entender o ser vivo como uma máquina, um sistema individual, de forma a esquecer a sua relação com os outros viventes ao seu redor e, desta maneira, de forma racional esquece-se de sua ligação com todos, e como esta interação é importante, o chamado *Mecanicismo* de Descartes (HARDING, 2008, 45).

A evolução da raça humana demanda regramentos de seus comportamentos, e, entre eles, estão os direitos de solidariedade ou fraternidade, que representam o direito universal. Bonavides (1997) exemplifica com o direito à paz, ao meio ambiente e à qualidade de vida, o direito à comunicação, etc..

A demanda da evolução das dimensões dos direitos humanos refere-se ao retrato da história que se encontra com figuras de: pobreza; crescimento desordenado nas metrópoles; inchaço populacional; lixões a céu aberto; efeito estufa aumentando; poluição dos rios e mares; destruição da flora e fauna; e falta de efetivação de direitos sociais como: à saúde, à assistência, ao lazer, à habitação, ao ambiente e ao transporte. A sociedade passou a discutir também seus recursos renováveis para produção de energias, mas ainda não existe preocupação efetiva dos neoliberais para efetivá-las (GUERRA, 2014).

Entretanto, Kariyawasam (2008, p. 61) observa que os cidadãos possuem capacidades e liberdades humanas:

Development is regard as the process of economic growth with expading output and employment, institutional transformation, and technological progress of a country that steadily improves the well-being of people. Development can also be a process of expanding people's choices, enabling improvements in the collective and individual quality of life and the exercise of full freedom and rights.¹

Kadri (2011) assevera que o direito ao desenvolvimento deve ser equiparado ao direito humano inalienável, que pode contribuir para o aproveitamento econômico, social, político e cultural de uma sociedade.

The fundamental premise of the right to development is that the freedom to participate in political life and organise represent an essential logical predicate to development. Social achievements accomplished by participatory democracy are safeguarded by the working people and hard to reverse later. It can occur that development may proceed under conditions of partial or selective democracy, but that will remain susceptible to dissolution since its achievement also represents a partial or selective realization of the public will and aspiration" (KADRI, 2011, s/p).²

Além dessas demandas, existem as relacionadas à Biotecnologia que dizem respeito aos direitos da quarta dimensão. Direitos esses que oferecem a constituição de uma nova fase dos direitos fundamentais ou reconhecimento da possibilidade de novas proteções à dignidade da pessoa, e também fazem parte da proposta dos direitos de quinta dimensão (RAMOS, 2014)

Bobbio (1992) chama a atenção que essa evolução dos direitos desnuda a transição de uma universalidade abstrata para uma concreta. Para ele, o marco desse processo foi em 1948, com a Declaração Universal de Direitos Humanos, da ONU, a qual foi chamada por ele de universalidade concreta dos direitos fundamentais positivos e universais.

A dignidade da pessoa humana aparece como fundamento na Declaração Universal dos Direitos Humanos como sendo universal, "[...] basta a condição de ser pessoa para que se possa vindicar e exigir a proteção desses direitos, em qualquer ocasião e em qualquer circunstância" (MAZZUOLI, 2011, p.858).

¹ Desenvolvimento é consideração como o processo de crescimento econômico com expading produção e do emprego , a transformação institucional , e do progresso tecnológico de um país que continuamente melhora o bem -estar das pessoas . Desenvolvimento também pode ser um processo de expansão Popular escolhas , permitindo melhorias na qualidade colectiva e individual de vida eo exercício da plena liberdade e os direitos.(Tradução da autora).

² A premissa fundamental do direito ao desenvolvimento é que a liberdade de participar na vida política e organizar representam um predicado lógico essencial para o desenvolvimento . conquistas sociais realizadas pela democracia participativa sejam salvaguardados pelas pessoas que trabalham e difícil de reverter depois. Pode ocorrer que o desenvolvimento pode prosseguir sob condições de democracia parcial ou selectiva , mas que permanecerá suscetível a dissolução desde a sua conquista também representa uma realização parcial ou seletiva da vontade pública e aspiração . (Tradução da autora).

Accioly (2012) informa os vários documentos internacionais voltados para a proteção dos direitos humanos originados pós-1948, que versam sobre uma diversidade de temas genéricos e específicos.

No desenvolvimento da proteção de direitos humanos no sistema da ONU, houve, nas últimas décadas, intensa produção normativa, de natureza convencional, estimulada pela Organização, além dos Pactos já citados. Destacam-se tratados sobre temas específicos, tais como: a Convenção sobre a Prevenção e Repressão do Crime de Genocídio (1948); a Convenção sobre a Proteção de todas as Pessoas contra a Tortura e outras Penas e Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes (1984); Ademais, há os tratados que protegem categorias de pessoas, como, por exemplo: a Convenção e o Protocolo sobre o Estatuto dos Refugiados (1951); as duas Convenções sobre a Apatridia; a Convenção sobre os Direitos da Mulher Casada; a Convenção relativa aos Direitos da Criança, (1990), entre outras. Por fim, cabe mencionar os tratados contra a discriminação, tais como: a Convenção para a Eliminação de todas as Formas de Discriminação Racial (1965); a Convenção para a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra a Mulher (1980); a Convenção sobre a Repressão ao Crime de Apartheid (1973), entre outras. (ACCIOLY 2012, p. 357).

Piovesan (2009, p. 33) explica que a sistemática internacional é uma garantia de proteção, pois “[...] institui mecanismos de responsabilização e controle internacional, acionáveis quando o Estado se mostra falho ou omissos na tarefa de implementar direitos e liberdades fundamentais”.

Piovesan (2013, p. 226) diz ainda que outra Declaração, a de Viena, em 1993 sustenta a interdependência entre os valores dos direitos humanos, democracia e desenvolvimento, fato que ocorreu com a subscrição de 171 Estados, ou seja, o caráter universal dos direitos humanos propugnado pela Declaração Universal de 1948 foi endossado por um elevadíssimo número de Estados, o que leva a concluir que a Declaração de 1993 amplia o consenso acerca da universalidade desses direitos, prevalecendo o entendimento de que “[...] a Declaração de Viena de 1993 acolheu a ideia do forte universalismo e fraco relativismo [...]”, acrescenta a autora.

Souza Filho (2009) defende que os direitos humanos “[...] não podem ser considerados universais, porque são poucos os Estados que os aceitaram como concebidos”. Para o autor, “[...] cada povo construir seus próprios direitos humanos, assim não existiriam direitos humanos universais, mas sim um Direito universal de cada povo elaborar seus direitos humanos com a única limitação de não violar os direitos humanos dos outros povos” (SOUZA FILHO, 2009, p. 83 e 84).

Santos (2001, p. 16) alerta para a “[...] superação do debate entre universalistas e relativistas, pois a polarização de conceitos é prejudicial para a concepção emancipatória dos direitos humanos”. Propõe uma visão multicultural dos direitos humanos, que, para ele, precisa ser “[...] fundamentada no diálogo intercultural, com a finalidade de criar um multiculturalismo emancipatório”(p. 18). Afirma ainda o autor: “O multiculturalismo seria uma

pré-condição para uma relação equilibrada, que além de reforçar a ligação entre a legitimidade local e a competência global, também representa uma política contra hegemônica de direitos humanos” (p. 19).

A história dos direitos humanos deve ser lida como uma história em desenvolvimento, obrigando a interpretá-la sobretudo como um conjunto de processos de diferente índole (normativos, institucionais, sociais, políticos...) que potenciam oportunidades de luta pela dignidade humana (ESTÊVÃO, 2012, p. 7). Entretanto, a discussão atualmente é a sua efetivação.

O artigo 5º da Constituição Federal preconiza que:

Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]
[...] (BRASIL, 1988).

Porém, mesmo fazendo uma previsão legal dos direitos humanos, esses são difíceis de serem conceituados, devido à sua grande amplitude.

Lérias (2012) questiona onde se encontra o ser humano nesse processo? [...]; “no mundo crítico do capitalismo, as classes e não os indivíduos tornaram-se os indutores da história” [...] (LÉRIAS, 2012, p. 32).

No plano internacional, o Muro de Berlim é um dos maiores questionamentos que se faz sobre a proteção dos direitos humanos. “Infelizmente, nesses últimos cinquenta anos, o mundo conheceu a ‘guerra na paz’ . Ao mesmo tempo em que se consagrou o objetivo de paz e promoção de direitos humanos na Carta da ONU e outros tratados, a prática dos Estados contrariou seus discursos” (RAMOS, 2012, p.129).

Para Sarlet (2011, 88-89):

[...] a dignidade da pessoa humana, na condição de valor fundamental atrai o conteúdo de todos os direitos fundamentais, exige e pressupõe o reconhecimento e proteção dos direitos fundamentais de todas as dimensões. Assim, sem que se reconheçam à pessoa humana os direitos fundamentais que lhes são inerentes, em verdade estar-se-á negando-lhe a própria dignidade.

Assim, Fonseca e Ferro (2014, s/p) aduzem que “[...] os direitos humanos são algo comum a todos os homens, independente de raça, sexo, classe social, religião, etnia, e derivam do reconhecimento da dignidade inerente a todo ser humano, os quais devem ser garantidos pelos poderes públicos”.

Com a formulação dos direitos humanos, emerge a origem do desenvolvimento sustentável, sendo sua expressão dita pela primeira vez em 1980, e seu conceito formalizado no *Relatório de Brundtland*, o qual define desenvolvimento sustentável como

aquele que “[...] atende as necessidades do presente, não deixando de se preocupar com as gerações futuras” (SENER, 2010).

Conforme Derani (1998, p.100), “A realização do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado pressupõe a obediência ao princípio da defesa do meio ambiente nas atividades econômicas.” Já, segundo Agazi (2010), deve-se seguir um modelo de organização em que os pobres reclamam seus direitos e participam da economia com suas próprias mãos.

De acordo com Fonseca (2007, p.129) , “[...] a abordagem ‘ecocêntrica’ pretende superar a percepção antropocêntrica da titularidade dos direitos, questionando a prioridade que se atribui às necessidades humanas, em detrimento das outras formas de vida e da própria natureza”.

Por esse motivo, a visão do homem com relação ao meio ambiente não deve ser antropocêntrica e sim biocêntrica (BECKERT, 2003), segundo a qual o homem deve ter uma visão transdisciplinar de pensamento sistêmico e plural (CAPRA, 2007), “[...] para analisar as conjecturas sociais inerentes aos diversos atores, e não solicitar uma servidão somente para o homem, o que traduz o retorno dessas consequências para a coletividade de maneira difusa” (FONSECA; FERRO, 2014, s/p).

São necessárias políticas públicas interligadas, pois são elas que fundamentam a interligação do homem com o seu meio ambiente como forma de evitar a sociedade de risco pautada em uma crise socioambiental (BECK, 2011), para que, dessa forma, os direitos humanos encontrem possibilidades para o desenvolvimento sustentável de uma cidade.

Ou seja, a promulgação de uma lei, ou o estabelecimento de diretrizes políticas não são ações suficientes, pois é necessário também que outras políticas funcionem para que o direito do cidadão seja garantido.

A oferta de transporte público com garantia dos direitos humanos dos cidadãos precisa estar alinhado com o funcionamento de outros direitos fundamentais e sociais. Por isso a importância em conhecer o Sistema de Transporte Público no Brasil.

4.2 Evolução do sistema de transporte público como política pública

Para abordar a evolução do sistema de transporte público como política pública é importante destacar elementos transversais como o direito de ir e vir do cidadão previsto no Artigo 5º, inciso XV e artigo 255, ambos da Carta Magna de 1988 e a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), a constituição da indústria automotiva, a Lei de Licitação Pública (Lei 8.666/1993), além de apresentar historicamente o surgimento do transporte público, por ônibus, nas cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e fazer análise do sistema integrado que elas utilizam na prestação do serviço público.

Conforme Wright (1992), o desenvolvimento dos transportes nas cidades sempre foi um desafio. Historicamente, os cavalos representaram uma forma de locomoção, entretanto como era demorado e difícil amarrá-los às charretes, surgiram os cocheiros. Tempo depois, percebeu-se que era mais fácil puxar veículos com rodas, e, com o aperfeiçoamento das máquinas a vapor, surgiram os primeiros trens.

No final do século XIX, começaram a circular na cidade do Rio de Janeiro os bondes elétricos, e no início do século XX, em São Paulo, seguindo-se outras cidades do país. Quanto aos ônibus, a primeira linha regular foi inaugurada na cidade do Rio de Janeiro, em 1908; já os táxis, embora já em uso na Europa, no Brasil, primeiramente chamados “carros de aluguel”, somente se popularizaram a partir da segunda metade do século XX, época em que se popularizou também o automóvel (WRIGHT, 2014).

Com a crise do petróleo, na década de 1970, o crescimento urbano no Brasil acelerou, necessitando a implementação de uma política nacional de desenvolvimento urbano, momento em que foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, através da Lei 6.261/75, que instituiu o Sistema Nacional de Transportes Urbanos. A competência era comum aos entes federados, sendo as diretrizes da política, apoio técnico e financeiro do Governo Federal, através do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (VASCONCELLOS, 2014).

Os movimentos populares emergem reivindicando vários direitos, entre eles o transporte público (GOHN, 2008). Mas, como eles não foram de forma constante e sistemática pode-se dizer que favoreceram uma desaceleração nas conquistas relacionadas ao transporte público (VASCONCELLOS, 2014).

Uma política de transporte urbano voltada para a inclusão social deve priorizar o desenho de programas e projetos que proporcionem o acesso dos mais pobres a serviços de transporte adequados. É preciso inverter a atual lógica da formulação das políticas do setor, que hoje está focada na oferta, ou seja, no aumento da competitividade dos serviços, na redução de custos e no gerenciamento da frota, para o real atendimento das necessidades dos cidadãos que estão sendo privados do acesso aos serviços existentes (GOMIDE, 2003, p. 35).

O Quadro 1 mostra, segundo Vasconcellos (2014), a evolução da política de transporte no Brasil.

Continua

Quadro 1 – Evolução da política de transporte no Brasil

Fase	Período	Características da situação no período
------	---------	--

1	1930 - 1960	Construção da rede rodoviária nacional de suporte estrutural ao modelo de mobilidade com o automóvel. Urbanização com transporte público desregulamentado e sem motorização privada. Maioria dos deslocamentos feitos a pé, em bicicleta e no transporte público.
2	1960 - 1980	Urbanização acelerada, com início da motorização privada. O automóvel passou a servir quantidades significativas de deslocamentos. A regulamentação do transporte público criou um dos maiores sistemas do mundo.
3	1980 - 1990	Urbanização com motorização acelerada e máximo uso do transporte público. Regulamentação e VT garantem a sobrevivência do transporte público empresarial por ônibus. O abandono do projeto de sistemas integrados de transportes públicos abriu definitivamente o caminho para a motorização privada da sociedade brasileira.
4	1990 - 2000	A aplicação do novo código de trânsito reduz mortes e inicia nova fase de tratamento do tema. A entrada do carro 1.0 inicia a massificação da propriedade de automóveis, declínio do aumento populacional e do uso do transporte público.
5	2000 - 2010	A entrada da motocicleta sinaliza o fim do ciclo de implantação da política de motorização privada. Mais da metade dos domicílios já possui algum veículo privado. O transporte público começa a desaparecer das cidades com menos de 60 mil habitantes.

Fonte: VASCONCELLOS (2014, p 268).

Analisando o Quadro 1, observa-se que nas décadas de 1930 a 1960, início da urbanização, surgiu a necessidade de outras modalidades de locomoção, porém, no período, os investimentos eram em bicicleta e ônibus, além de as pessoas se locomoverem muito a pé. O incentivo ao transporte privado ainda não prevalecia sobre os demais; entretanto, o investimento em rodovias já tinha sido iniciado e começaram a sair de cena as ferrovias e os bondes.

Ainda com base no Quadro 1, de 1960 a 1980, ocorreu o aparecimento do sistema integrado de transporte, com o objetivo de garantir a prioridade ao transporte coletivo, a economia de combustível e a redução da poluição ambiental. Foi o início da motorização privada.

Assim, de acordo com o Quadro 1, de 1980 a 1990, foi institucionalizado o “vale transporte” exigindo que todo empregador adquirisse certa quantidade de passes e os repassasse para seus empregados, descontando um valor equivalente, no máximo, a 6% do salário. O uso do ônibus teve uma demanda por parte da população trabalhadora, mas o incentivo ao transporte privado continuou existindo.

Passaram a existir propostas reais de políticas públicas voltadas ao transporte coletivo urbano, ônibus. De 1990 a 2010 pode-se dizer que a “[...] política voltada ao transporte privado evoluíram enquanto o sistema dedicado aos ônibus permaneceu ínfimo” (VASCONCELLOS, 2014, p. 233).

Com as manifestações de rua contra as condições de mobilidade urbana nas grandes cidades, vários projetos que tratavam da matéria do transporte público aceleraram

sua tramitação, como os que instituíam gratuidades de tarifas para determinados grupos de usuários, desonerações fiscais (BALBIM et al., 2013) e o transporte como direito social na Constituição Federal (FERRO, 2012).

O que se vê é que as ações implementadas tiveram como consequência a piora das condições da vida urbana nas grandes cidades. Na prática, as políticas públicas visando à mobilidade urbana sustentável foram relegadas ao segundo plano (MARICATO, 2013).

A responsabilidade pelo transporte público e o trânsito é do Estado, conforme definido no Artigo 175 da Constituição Federal Brasileira:

Art. 175 - Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre:
I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
II - os direitos dos usuários;
III - política tarifária;
IV - a obrigação de manter serviço adequado
[...] (BRASIL, 1988).

A competência para “[...] organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial [...]” é dos municípios, conforme estabelece o art. 30, V da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Para operacionalizar a previsão constitucional, foi aprovada a Lei 8.987/95 que, em seu art. 6º § 1º, determina: “§ 1º Serviço adequado que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas “ (BRASIL, 1995).

Assim, são as políticas públicas que devem buscar atender as necessidades da população. Lopes et al (2008), buscando conceituar políticas públicas, aponta que as mesmas “[...] são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público” (LOPES et al, 2008, p. 5).

Para Comparato (2015, p.77), direitos sociais “[...] se realizam pela execução de políticas públicas, destinadas a garantir amparo e proteção social aos mais fracos e mais pobres; ou seja, aqueles que não dispõem de recursos próprios para viver dignamente.”

A demanda pelo ônibus originou-se do crescimento das cidades e estas, por forças do mercado. A sua essencialidade é colocada em pauta no momento em que ela pode ser delegada, tendo em vista os interesses de sua prestação ser econômicos por parte de suas prestadoras (VASCONCELLOS, 2014),

Para Magalhães (2015), é a política neoliberal a responsável pelas alterações importantes na relação Estado-sociedade, na natureza do contrato social e no formato de cidadania, com mudanças nos direitos de acordo com uma lógica de mercado

“As políticas públicas representam a coordenação dos meios colocados à disposição do Estado, de forma a harmonizar as atividades estatais e privadas para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados” (LIBERATI, 2013, p. 89-90). E é daí que surge a discussão sobre quais as prioridades da sociedade e quem as define.

Lopes et al (2008) apontam que são os governantes que definem as prioridades da sociedade, o que promoverá o bem-estar social, e não propriamente a sociedade, esta faz solicitações a seus representantes eleitos para que os mesmos atendam as demandas da coletividade. Assim, para que a política de transporte, ônibus, venha a desenvolver-se e atenda as demandas sociais, requer que passe por esse processo.

4.3 Política de mobilidade urbana

No Brasil, o processo de urbanização evoluiu no governo de Juscelino Kubitschek, com o desenvolvimento automobilístico. Destaca-se que, historicamente, o transporte coletivo nas cidades maiores era o bonde, e, entre cidades, o trem. Somente com os governos militares é que os trens foram sucateados e abandonados (VASCONCELLOS, 2009).

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 tratam da política urbana. Uma das suas regulamentações é sobre o Plano Diretor das cidades, obrigatório para as cidades acima de 20 mil habitantes. Em 2012, foi aprovada a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) específica para regimentar, de maneira especial, o acesso universal das pessoas.

O objetivo da Lei de Mobilidade Urbana é a efetivação, eficiência, efetividade e sustentabilidade da mobilidade urbana. Guimarães (2012) diz que a proposta da Lei é complexa, principalmente para as grandes cidades brasileiras, por concentrarem um grande contingente de pessoas, e, conseqüentemente, enfrentarem maiores problemas sociais, como a distribuição igualitária das vias públicas para todas as classes sociais. Segue o Quadro 2, que apresenta os objetivos da Política de Mobilidade Urbana.

Quadro 2 – Objetivos da política de mobilidade urbana

Objetivos	Finalidades
1. Promover o desenvolvimento urbano integrado e sustentável	As pessoas vão de casa ao trabalho, da escola para casa, de casa para o clube, etc.. Ou seja, é necessário organizar os usos (comércio, serviço, indústria, habitação) de forma a que não provoquem muito tráfego, não congestionem as vias, não provoquem acidentes, diminuam a poluição, e assim por diante.
2. Fortalecer os municípios	Os municípios são responsáveis pela organização e prestação do transporte coletivo e gestão dos seus sistemas de mobilidade urbana.
3. Definir as responsabilidades de cada um e as relações de cooperação entre União, Estados e Município	Como a União e os Estados podem ajudar os cidadãos dos municípios.
4. Garantir os direitos dos usuários	Assegurar a participação social.

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 17)

Internacionalmente, as cidades vêm procurando adequar os planos de mobilidade urbana. O caminho tem sido amoldar a acessibilidade, uso do solo urbano e o transporte. Várias cidades no mundo, a exemplo de Amsterdã na Holanda, a população utiliza bicicletas, possuindo mais de 400 km de ciclovias bem sinalizadas e com bicicletários. Outro exemplo é Bogotá, na Colômbia, que implantou o *Bus Rapid Transit* (BRT), fazendo com que a população deixasse de usar transporte individual para usar ônibus. A mesma coisa aconteceu em Nova York, com a introdução do sistema BRT em alguns bairros e na *Times Square*, no coração da cidade, deu prioridade ao pedestre e ao ciclista, tornando-se uma área livre de automóveis. O modelo de Bogotá foi copiado da cidade de Curitiba, no Brasil (REIS, 2015).

Cidades da Austrália (Melbourne, Sydney e Perth) vêm desenvolvendo estudos de superação de como os aspectos institucionais podem ser barreiras no processo de planejamento sustentável de uma cidade. O estudo aponta que o caminho é diminuir investimentos na produção de carros e aumentar o incentivo no uso do transporte público (CURTIS; LOW, 2012).

O sistema integrado de transporte público é considerado uma das estratégias para melhoria da mobilidade urbana. Alguns exemplos são: Munique, Paris, Portland, Estocolmo e Toronto (VUCHIC, 2007).

No Brasil, a definição de política pública está expressa no artigo 1º da Lei 12.587/2012 como instrumento para desenvolvimento urbano objetivando à integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012).

Essa proposta de política vem trazer benefícios a saúde urbana como instrumento do desenvolvimento sustentável humano se for desenvolvida de forma integrada com outras políticas públicas, como a política de saúde, urbana, transporte, educação, etc. (OPAS, 2007).

Para Meirelles (2005, p. 316): “[...] serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”.

A sua complexidade motivou as grandes manifestações populares no ano de 2013, no Brasil, pela necessidade de meios de transportes públicos melhores e acessíveis no preço, proporcionando uma melhor qualidade de vida (GUIMARÃES, 2012).

[...] No serviço público de transporte público regularidade é, ao mesmo tempo, bússola e estratégia, enquanto a continuidade equivale ao oxigênio sem o qual o serviço não subsiste. A perda, descumprimento ou diminuição de qualquer desses elementos referenciais resulta em um comprometimento tal que equivale a desserviço ou, no mínimo, a uma grave crise no setor e, sem dúvida, o prejuízo maior é o que afeta a coletividade. A greve, por exemplo, é uma ameaça real de grandes proporções à regularidade e à continuidade. Os serviços essenciais - caso dos transportes públicos coletivos - mereceram tratamento constitucional destacado quando do tratamento do tema (GUIMARÃES, 2012, p. 51-52).

A gestão competente desses órgãos reflete no transporte urbano de forma a proporcionar ao cidadão o previsto constitucionalmente no artigo 37, que elenca os princípios norteadores da Administração Pública, são eles: Princípio da Legalidade, da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado, da Impessoalidade, da Indisponibilidade do Interesse Público, da Continuidade do Serviço Público e da Moralidade.

Entende-se que uma política de transporte urbano eficaz proporcionaria a melhoria dessas condições já que: é essencial para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas e mercadorias, à medida em que utilize recursos institucionais, técnicos e econômicos para preparar as cidades brasileiras para um novo patamar de eficiência. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2011).

É preciso que a política de descentralização do transporte contribua de forma a desenvolver suas atribuições de maneira competente, e correspondente com a realidade, atendendo satisfatoriamente as necessidades da população usuária considerando inclusive a qualidade do meio ambiente e a saúde da população (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2011).

Hoje, falar em cidades sustentáveis depende da efetivação da lei e de políticas participativas. Com relação à política do meio ambiente, Lei nº 6.938/81, esta estabelece no art. 2º a capacitação da comunidade para “[...] participação ativa na defesa ao meio

ambiente.” (BRASIL, 1981). no inciso I do Art. 3º “[...] o conjunto de condições, leis, influências, interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. (BRASIL, 1981).

Para Derani (1998, 100), “A realização do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado pressupõe a obediência ao princípio da defesa do meio ambiente nas atividades econômicas.” Para Agazi (2010), deve-se seguir modelo de organização em que os pobres reclamam seus direitos e participam da economia com suas próprias mãos.

Segue Quadro 3, que trata das diretrizes da Política de Mobilidade Urbana.

Quadro 3 – Diretrizes da política de mobilidade urbana

Diretrizes	Política
1. Integração com a política de uso e controle do solo urbano	Isso significa ter que pensar o que quer para aquele pedaço da cidade e pensar a política de mobilidade urbana junto com esse desejo. Deve prever espaços para equipamentos públicos (como escolas, hospitais, creches) perto da moradia e das áreas de trabalho.
2. Diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transportes urbanos	Os serviços devem ser planejados de forma a serem adequados à mobilidade das pessoas. Por exemplo, uma pessoa que vai de casa para o trabalho pode andar duas quadras a pé, pegar um microônibus até a estação de trem, tomar o trem e descer próximo do trabalho. Esse percurso mostra que ela utilizou diversos modos de transporte – a pé, de microônibus e de trem. Mas ela utilizou-se deles de maneira complementar. Os modos complementam-se com um preço acessível.
3. Minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens	Diversas atitudes devem ser previstas pelo sistema de mobilidade urbana para que ele não seja prejudicial ou traga problemas ao meio ambiente, às pessoas e instituições envolvidas no deslocamento. Ele não deve ser poluente ou gerar grandes áreas impermeáveis sem deixar que a água penetre no solo de forma adequada. Também não deve exigir grandes esforços dos usuários de forma que fiquem muito cansados ao se deslocar, que tenham que gastar muito, que não se sintam bem atendidos pelos serviços. Mais do que dizer o que não se pode fazer, a política de mobilidade urbana sugere criar.
4. Incentivo à adoção de energias renováveis e não-poluentes	É importante que cada vez mais nossas cidades busquem utilizar as chamadas tecnologias “limpas”, que não geram poluição e são renováveis.
5. Priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados	É mais caro cada um ter o seu meio de transporte motorizado do que muitos terem o mesmo modo de transporte. Além disso, são muitos motores soltando fumaça, poluindo o ar, ocupando espaço da cidade. Não é materialmente possível que todo mundo se desloque em automóvel, nem é sustentável.
6. Inclusão social	A política de mobilidade urbana deve possibilitar que todos os cidadãos façam parte e estejam contemplados nas diversas possibilidades de mobilidade urbana, que todos sejam incluídos na política. E também, que a política permita a sua inclusão na cidade, no território. Todos devem poder ter acesso ao que a cidade oferece.

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 20-21).

As cidades encontram-se em crise no que concerne aos transportes urbanos, e esta deve ser vista de várias formas: econômica, política, social e ambiental. Economicamente, no aspecto da exploração dos recursos, sem pensar no aspecto sustentável; socialmente, no tocante às desigualdades no acesso ao serviço, para a maioria das populações, provocando exclusão social; e política, no que se refere à representação de interesses de classes, bem assim por não funcionar em conformidade com a legislação vigente, através das propostas de governanças pertencentes às políticas setoriais (VASCONCELLOS, 2014). Desta forma, seguir as diretrizes da política é efetivar o processo de mobilidade urbana, em especial o transporte público, modalidade ônibus.

4.4 Processo de licitação pública para o funcionamento do sistema de transporte

No Brasil, a licitação pública surgiu mediante o Decreto nº 2.926/1962; com a Constituição de 1988, foi consagrada como princípio, sendo obrigatória e devendo ser seguida por todos os entes da Federação, conforme se infere no art. 37, XXI, da Carta Maior:

Art. 37[...]

[...]

Ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. (BRASIL, 1988).

Assim, em regra geral, a Administração deve proceder à Licitação Pública de seus serviços e compras, bem como ao Contrato Administrativo, salvo em situações excepcionais definidas em Lei, como a dispensa e inexigibilidade

Para Meirelles (2010, p. 281/28), “[...] a licitação é o antecedente necessário do contrato administrativo [...]”.

Em 1993, foi aprovada a Lei 8.666/93, Lei de Licitação Pública, que prevê, em seu art. 1º, os sujeitos da licitação, quais sejam: pessoas jurídicas da administração direta, ente político, pessoas jurídicas da administração indireta, entidades, e os demais entes controlados direta ou indiretamente pelo Órgão Público.

A escolha da proposta mais vantajosa, surge com base nos princípios expressos do art. 37, *caput*, da Constituição Federal, quais sejam legalidade, impessoalidade, moralidade, pessoalidade e eficiência como aqueles típicos do certame.

Outro passo está baseado no princípio convocatório, previsto no art.41, *caput*, da Lei: "A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha

estritamente vinculada" (BRASIL, 1993). Complementando o disposto, o art. 43, inciso V da mesma Lei afirma que: Art.43 A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos: [...] V- julgamento e classificação das propostas de acordo com os critérios de avaliação constantes do edital.[...] (BRASIL, 1993).

Após esse passo segue-se o princípio do julgamento:

Art.45 O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão de licitação ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos, de maneira a possibilitar sua aferição pelos licitantes e pelos órgãos de controle. [...] (BRASIL, 1993).

Julgamento objetivo significa afirmar que o julgamento das propostas apresentadas deve ser feito com base no que fora previsto no Edital, vez que ele tem como objetivo evitar a discricionariedade dos julgadores, obrigando-os a atenderem o que fora determinado pela Administração (MEIRELLES, 2005).

Outro princípio é o sigilo na apresentação das propostas, que visa a assegurar a igualdade entre os licitantes, evitando que, antes da abertura dos envelopes que contenham as propostas, os interessados tenham conhecimento antecipado das mesmas. Assim preceitua o art. 94 da Lei 8.666/93: "Art. 94 - Devassar o sigilo de proposta apresentada em procedimento licitatório, ou proporcionar a terceiro o ensejo de devassá-lo: Pena - detenção, de 2 (dois) a 3 (três) anos, e multa" (BRASIL, 1993).

Os tipos de licitação estão expostos no art. 45 §1º, da Lei 8.666, redação dada pela Lei 8.883/94:

Art. 45 [...]

§ 1º Para os efeitos deste artigo, constituem tipos de licitação, exceto na modalidade concurso:

I - a de menor preço - quando o critério de seleção da proposta mais vantajosa para a Administração determinar que será vencedor o licitante que apresentar a proposta de acordo com as especificações do edital ou convite e ofertar o menor preço;

II - a de melhor técnica;

III - a de técnica e preço.

IV - a de maior lance ou oferta - nos casos de alienação de bens ou concessão de direito real de uso.

[...](BRASIL, 1993).

Observa-se que os tipos são definidos quanto ao menor preço, quando o critério de julgamento da Administração é o de preços menores. É o tipo mais comum de licitações, objetivando a uma maior economia.

O Artigo 20 da Lei 8.666/93 trata das modalidades de licitação: a concorrência, a tomada de preço, o convite, o leilão, o concurso e o pregão. As três primeiras são selecionadas em razão do valor da obra ou serviço, enquanto que o concurso e o leilão são selecionadas em razão do objeto (BRASIL, 1993).

Após a habilitação, ocorre a classificação e o julgamento com base no previsto em edital. Por fim, dá-se a homologação do certame e a adjudicação, estabelecendo assim o vencedor (arts. 43, VI e 46, §§1º e 2º da Lei de Licitações).

O convite, previsto no art. 23 I, “a” e II, “b” da Lei de Licitações, é a modalidade mais simples de licitação possui trâmite distinto por, *a priori*, permitir apenas a participação dos licitantes convidados, no número mínimo de três, salvo a restrição de mercado. Entretanto, aquele que não for convidado poderá manifestar interesse em participar em até 24h antes da abertura dos envelopes das propostas. Como também, apenas poderá ocorrer a modalidade de convite, nas contratações de baixo valor.

Conforme artigos 17 §6º e 19, III, a modalidade de leilão torna possível quando da alienação de bens móveis (inservíveis, apreendidos por ato ilícito ou apenhorados) ou imóveis (derivados de decisão judicial ou dação em pagamento) (BRASIL, 1993).

Já o concurso, previsto no arts. 51 §5º 52, tem como objetivo a escolha de melhor trabalho técnico, científico ou artístico, mediante a instituição de prêmio ou remuneração. Nesse procedimento, podem participar todos os interessados, e o critério exigido no julgamento, a ser avaliada por comissão especial, será o de melhor técnica (BRASIL, 1993).

O pregão, recente modalidade de Licitação, prevista na Lei 10.520/02, gerada a partir da Medida Provisória nº 2.026 de 4 de maio de 2000, tem como objetivo a celeridade e desburocratização de todo o procedimento licitatório.

Desta forma, observa-se que a Administração não é somente obrigada a licitar, mas também é obrigada a usar a modalidade correta em relação ao objeto previsto no edital. Contudo, a regra da obrigatoriedade em licitar possui algumas exceções, através das quais se prevê a contratação direta prevista no art. 17 §§2º e 4º e art. 24, III da lei 8.666/93.

O artigo 30, V, da CF/88 assegura que compete aos municípios:

Art. 30 [..]

V- organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

[...] (BRASIL, 1988).

Essa delegação de serviços públicos refere-se a uma das formas de descentralização da atividade da Administração Pública, na qual o ente público se desonera de prestar determinada atividade por não dispor de condições financeiras ou técnicas, ou devido apenas à sua conveniência em não prestá-la, daí concede, por prazo determinado, a concessionárias e permissionárias apenas a execução do serviço público mantendo para si a titularidade da atividade (GASPARINI, 2009).

A delegação pode consistir na forma de concessão, permissão ou de autorização. Nas palavras do doutrinador Gasparini:

Concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere, sob condições, a execução e exploração de certo serviço público que lhe é privativo a um particular que para isso manifeste interesse e que será remunerado adequadamente mediante a cobrança, dos usuários, de tarifa previamente por ela aprovada (GASPARINI, 2009, p.366).

Observa-se que a concessão é um meio de delegação na qual a concessionária terá, por prazo determinado, a titularidade na execução do serviço público. Contudo, essa modalidade exige que sua delegação seja precedida de licitação na modalidade de concorrência.

Já a permissão, conforme artigos 2, IV, e 40 da Lei 8.987/95, será formalizada na forma de contrato de adesão e terá sua concessão a título precário, no que pertence à sua revogabilidade unilateral. Além disso, a mesma deverá ser precedida de licitação, em quaisquer de suas modalidades previstas em lei.

Assim sendo, quando os municípios transferem às concessionárias ou permissionárias a competência de fornecimento de transporte público coletivo, a delegação deverá ser por licitação.

Canotilho (2003, p. 354) esclarece que a “[...] transferência de tarefas para os sujeitos privados não significa um abandono da responsabilidade estatal pela prossecução do interesse público inerente à realização do princípio da socialidade”.

Na visão de Smith (1996), ao Estado Mínimo não compete definir transporte como função essencial estatal, visto que lhe cabe apenas prover ao cidadão saúde, educação e segurança, e não realizar custos e gastos em funções que podem ser delegadas ao setor privado, e fiscalizadas, proporcionando a livre concorrência e assim menores preços a população.

Muitas críticas existem ao modelo convencional do papel do Estado. Conforme exemplificam alguns autores: Gabardo (2002, p. 69) entende que a ineficiência é tomada pelo Poder Público como sustentáculo retórico da flexibilização do regime administrativo, notadamente através da política de desestatização.

Na mesma linha, Di Pietro (2012, p. 305): “[...] é possível mesmo dizer, sem receio de errar, que a própria privatização não esconde o anseio de fugir ao regime jurídico de direito público. Sob o pretexto de ineficiência da Administração Pública, procuram-se os meios privados de atuação”.

Já de acordo com Meirelles (2005, p. 316): “[...] serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para

satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado.”

Conforme Guimarães (2012, p.38) “[...] os serviços públicos são mais lembrados pela falta do que pela eficiência, embora a falta possa nem ter relação com a presença do Estado”. Eros Roberto Grau (2008, p. 108-128) vincula serviço público à ideia de “[...] atividade indispensável à consecução da coesão social [...]”, tendo como principal característica a sua “[...] vinculação ao interesse social”.

Para Faleiros (1999), a política social é um processo de reprodução de força de trabalho, viabilizando serviços e benefícios financiados por fundos a eles destinados. O desenvolvimento social é responsabilidade dos governos federal, estadual, municipal e da sociedade.

A política de transporte vem atendendo ao fim que a se destinam as políticas públicas, mas vem tomando o rumo alarmante quanto a sua seletividade, exclusão e pouco equitativa (VASCONCELLOS, 2014). Ou seja:

A hegemonia do automóvel contribui para a difusão da ideia de que a mobilidade é assunto privado. Na contramão dessa ideologia, movimentos sociais afirmam a mobilidade urbana como condição para o exercício de outros direitos (FIX et al, 2015, p.176).

Desta forma, nas palavras de Gabardo (2003, p. 191), o Estado, enquanto interventor, não pode dissociar os aspectos econômico e social de sua atuação. Para tanto, o Estado precisa ser eficiente e eficaz na prestação do serviço público de transporte coletivo. Sendo a eficiência “[...] emprego adequado dos meios para o alcance de resultados [...]”, a eficácia representa o foco no resultado (NOHARA, 2012, p. 193).

4.5 Histórico do transporte público em Curitiba, João Pessoa e Aracaju

O sistema integrado de transporte público é considerado uma das estratégias para melhoria da mobilidade urbana. Alguns exemplos são Munique, Paris, Portland, Estocolmo e Toronto (VUCHIC, 2007).

O modelo de sistema integrado também é adotado em algumas cidades no Brasil, sendo Curitiba no Paraná pioneira e seguida por Bogotá na Colômbia na implantação do *Bus Rapid Transit* (BRT).

4.5.1 Cidade de Curitiba (PR)

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, está localizada na Região Sul do Brasil e tem população estimada de 1.908.359 habitantes (IBGE, 2017b).

O sistema de transporte de Curitiba foi uma inovação na década de 1970. Segundo dados do site da Prefeitura Municipal (CURITIBA, 2014), o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros Urbano e Região Metropolitana garante a integração físico-tarifária de 14 municípios da Grande Curitiba. Sua estrutura define a Rede Integrada de Transporte (RIT). Para dar prioridade ao transporte coletivo, a Rede Integrada de Transporte conta com 81 km de canaletas exclusivas, garantindo a circulação viária do transporte coletivo. As linhas da RIT são caracterizadas por cores e capacidade dos veículos.

Quadro 4 – Evolução histórica da implantação do SIT- Sistema Integrado de Transporte na cidade de Curitiba

CURITIBA	
O que levou a implantação do SIT	O processo de urbanização abrupto pelo qual passou no final da década de 70 em virtude da modernização agrícola que acarretou o desemprego rural e conseqüentemente a migração do campo para a cidade. (NEVES, 2006)
Quando o SIT foi implantado	Na década de 70 foi protagonizado o novo modelo de transporte público coletivo, fugindo à regra do sistema convencional, que era o sistema radial, criando então o Sistema Integrado de Transporte (SIT), baseado em terminais de integração com passagem única (SANTOS, 2006a)
Fase Atual 2017	Referência no Sistema Integrado de transporte no Brasil. Valor da passagem: R\$ 4,25
Propostas de Melhorias	O SIT de Curitiba pretende estimular e fomentar a utilização do sistema de transporte público na cidade de Curitiba através da melhoria operacional, redução do tempo e ampliação de terminais.

Fonte: CURITIBA (2015).

4.5.2 Cidade de João Pessoa (PB)

João Pessoa é capital da Paraíba e está localizado na Região Nordeste do Brasil, com população estimada de 811.598 habitantes (IBGE, 2017c).

Segundo o site da Prefeitura Municipal (JOÃO PESSOA, 2014), o transporte público é feito, em grande parte, por linhas de ônibus sendo uma das capitais com a maior frota de ônibus do Nordeste. É possível ir para qualquer lugar da cidade pagando-se apenas uma passagem. As conexões podem ser feitas através de um Terminal de Integração do Varadouro, onde o passageiro pode descer e pegar um novo ônibus sem precisar pagar uma nova passagem.

Quadro 5 – Evolução histórica da implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) na cidade de João Pessoa

Continua

JOÃO PESSOA	
O que levou a implantação do SIT	O processo de urbanização, também decorrente da industrialização que atraiu a população rural. Assim como o elevado número de acidentes com vítimas fatais (OLIVEIRA, 2006).

Quando o SIT foi implantado	Apesar de em 1977 ter contratado a equipe de Jaime Lerner formada por arquitetos e engenheiros de Curitiba, para elaborar um plano de transportes integrado. O SIT só foi implantado na segunda metade da década de 80 e com base nos estudos realizados pela GEIPOT (OLIVEIRA, 2006)
Fase Atual 2017	Maior frota de ônibus do Nordeste. <u>Valor da passagem:</u> R\$3,20
Propostas de Melhorias	O sistema integrado da cidade irá passar por melhorias, como a implantação do BRT, prevista para este ano, com objetivo de facilitar a mobilidade da população com rapidez, conforto e segurança, organizando o trânsito na Capital, com isso a população está com uma expectativa positiva.

Fonte: JOÃO PESSOA (2015).

4.5.3 Cidade de Aracaju (SE)

Aracaju, capital do Estado de Sergipe, está localizada na Região Nordeste do Brasil e é o menor Estado do país, tem população estimada de 650.106 habitantes (IBGE, 2017a).

Aracaju, capital do Estado de Sergipe, tem o serviço de transporte público prestados por oito concessionárias, cujos ônibus interligam os municípios de Aracaju e sua região metropolitana, composta por três municípios. Esses serviços são oferecidos pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT).

Quadro 6 – Evolução histórica da implantação do SIT- Sistema Integrado de Transporte na cidade de Aracaju

ARACAJU	
O que levou a implantação do SIT	O processo de urbanização, mas aqui decorrente da industrialização que atraiu a população do campo em busca de melhores condições de vida. E também a formação das chamadas “cidades dormitórios” (SOUZA, 2009)
Quando o SIT foi implantado	No ano de 1986 Aracaju, com base no sistema desenvolvido em Curitiba, também implanta o Sistema Integrado de Transporte por meio do Projeto Capital, criado pelo Governo do Estado em parceria com a Prefeitura Municipal. (SANTOS, 2006b)
Fase Atual 2017	Sistema Integrado em desenvolvimento e carente de melhorias, sem passar por licitações públicas. Valor da Passagem: R\$ 3,50
Propostas de Melhorias	Algumas das propostas de melhorias para o SIT de Aracaju é a implantação de consórcios públicos e a aquisição do BRT, além disso, a Diretoria de Transporte Público pretende criar corredores exclusivos para passagem de ônibus.

Fonte: ARACAJU (2015).

O modelo de transporte coletivo vigente nas três cidades é o Sistema Integrado de transporte (SIT). Esse sistema foi implantado entre as décadas de 1970 e 1980. O SIT foi idealizado com vistas a racionalizar a oferta de serviço à demanda, tornando o transporte coletivo mais barato para a população, através do qual o pagamento de uma tarifa única

permite aos usuários a utilização de praticamente todas as linhas da cidade, aumentando substancialmente a mobilidade e acessibilidade dos usuários (ARAÚJO et al, 2011). Essas informações demonstram que os investimentos em política pública, modalidade ônibus, ocorreram de forma evoluída apenas nesse período.

Identifica-se, ainda, nos Quadros 4, 5 e 6, que as cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju sofrem com o problema da mobilidade urbana porque vêm aguardando melhorias na política de transporte, modalidade ônibus. No caso de Aracaju e João Pessoa, através da implantação do BRT, e Curitiba através do estímulo ao uso do sistema.

O *Bus Rapid Transit* (BRT), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em marketing e serviço ao usuário (O QUE É BRT?, 2015).

O BRT possivelmente não seria a solução para o problema da mobilidade urbana; segundo Gomes (2014), ele traria avanço do lucro das empresas e desconsideraria as demandas da população e movimentos sociais.

O transporte individual sempre foi prioridade ao transporte coletivo, e, nas últimas décadas, como o aumento do poder aquisitivo da população o número de veículos triplicou, a falta de planejamento do espaço urbano fez o trânsito na cidade virar um caos (VASCONCELLOS, 2014).

Assim, pode-se apontar que o sistema de transporte público no Brasil, e em especial nas capitais analisadas, não tem propostas concretas de melhoria devido aos investimentos nos transportes individuais e falta de estrutura física do trânsito. As expectativas são no sentido da necessidade do repensar sobre as questões voltadas à problemática ambiental, e esta sim, possa fazer surgir um novo agir da sociedade, empresários e gestores públicos (VASCONCELLOS, 2014).

5 MATERIAL E METODOS

5.1 Tipo de estudo

Pesquisa do tipo survey com método misto com dados primários e secundários , realizada com usuários do transporte público das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju. .

5.2 Local da pesquisa

O levantamento de informações foi realizado com usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju.

5.3 População e amostra

O tamanho amostral foi calculado com base na média do volume de passageiros transportados por mês, conforme quadro 7, segundo informação da SMTT no ano de 2013, que serviram de base para calculo da amostra da pesquisa de 320 questionários.

Quadro 7 – Resumo operacional: Curitiba, João Pessoa e Aracaju

Dados Operacionais	Total
Média dos Passageiros Transportados por mês em Curitiba	25.200.000
Média dos Passageiros Transportados por mês em João Pessoa	8.438.995
Média dos Passageiros Transportados por mês em Aracaju	7.200.000

Fonte: site das prefeituras municipais de Curitiba/João Pessoa/Aracaju (2013)

Foi calculado o tamanho n amostral, para garantir precisão desejada, sendo assim descrita em termos do erro amostral máximo tolerado (e_0) e do nível de confiança γ a ser adotado no processo de estimação. Para calcular o tamanho da amostra, devido ao fato de que este cálculo dependeria da variância populacional (σ^2) que era desconhecida e do erro amostral foi usando nível de confiança de 95%, tem-se $z_\gamma = 1,96 \cong 2$:

$$n_0 = \frac{z_\gamma^2}{4e_0^2} \Rightarrow n_0 = \frac{2^2}{4e_0^2} \Rightarrow n_0 = \frac{1}{e_0^2}$$

Equação 01

Como a distribuição Z já é tabulada, foi estabelecido o nível de confiança com base nos dados da população de passageiros transportados mensalmente nas capitais

informados anteriormente. Considerando que a maioria dos dados deve concentrar-se nos centros das curvas e os extremos nas periferias.

$$\text{Considera-se: } \begin{cases} N < 8000000 \Rightarrow e_0 = 0,15 \\ 8000000 \leq N < 16000000 \Rightarrow e_0 = 0,13 \\ 16000000 \leq N < 24000000 \Rightarrow e_0 = 0,1 \\ 24000000 \leq N < 32000000 \Rightarrow e_0 = 0,07 \end{cases}$$

Fórmula do tamanho da amostra:

$$n = \frac{N \cdot n_0}{N + n_0 - 1}$$

Equação 02

Onde:

$N \rightarrow$ Tamanho da população

$n_0 \rightarrow$ Valor inicial do tamanho da amostra

(inversamente proporcional ao quadrado do erro amostra)

$n =$ Tamanho da amostra

Note que substituindo n_0 por $\frac{1}{e_0^2}$ na fórmula do tamanho da amostra, obtém-se:

$$n = \frac{N \cdot n_0}{N + n_0 - 1} \Rightarrow n = \frac{N}{e_0^2 (N - 1) + 1}$$

Equação 03

Assim, para:

$$N = 25200000 \text{ e } e_0 = 0,07 \Rightarrow n = 200$$

$$N = 8438995 \text{ e } e_0 = 0,13 \Rightarrow n = 80$$

$$N = 7200000 \text{ e } e_0 = 0,15 \Rightarrow n = 40$$

5.4 Coleta de dados

Como instrumentos de coleta de dados primários foram aplicados 320 questionários com os usuários nos terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo. A coleta nas três capitais ocorreu durante os meses de julho, agosto e setembro de 2015. O levantamento junto aos usuários do transporte coletivo foi complementado com informações de fontes secundárias, como

manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das cidades pesquisadas.

Foi realizado teste piloto no mês de março de 2015, nas 03 capitais pesquisadas, com aplicação de 81 questionários, na versão 1 (apêndice 1), sendo 30 em Curitiba, 30 Aracaju e 21 em João Pessoa. O questionário também foi avaliado por expert. Nesse momento, foi aproveitado para verificar se o instrumento estava adequado para aplicação final da pesquisa.

Foram modificadas as questões 14; 19; 32; 35; 36; 43 e 45, devido às divergências no entendimento destas, além da avaliação das questões que iniciam com a expressão “você concorda” por sugestão dos cinco experts no momento de validação facial (SÁNCHEZ, 2014).

Diante dessas mudanças, foi confeccionada a versão 2 do questionário (Apêndice B).

5.4 Variáveis da pesquisa

As variáveis foram divididas em dois grandes blocos, dependentes e independentes e subdivididas em:

Quadro 8 – Blocos de Variáveis dependentes e independentes

Variáveis Dependentes	Categorias	Fonte
Satisfação do usuário com o transporte;	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Duração da permanência no interior dos ônibus; ➤ Adequação da oferta de ônibus e rotas face à necessidade do usuário; Lotação; Conforto; <ul style="list-style-type: none"> ➤ Valor das tarifas; ➤ Direitos Humanos 	Distribuição Equitativa
Acessibilidade do serviço aos usuários;	<ul style="list-style-type: none"> • Facilidade de chegar ao local de embarque/desembarque; • Condições físicas dos terminais de 	Distribuição Equitativa

	<p>integração e dos ônibus;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado das vias pavimentadas e sinalizadas; • Acesso à informação - Sistema de informações: Folhetos com itinerários e horários das linhas, visualização dos números e nome das linhas e sistema de reclamação e sugestão. 	
<p>Confiabilidade do transporte;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ocorrência de acidente/sinistro no interior dos ônibus ou durante o uso de terminais de integração, e tipo de apoio recebido da empresa responsável pelo ônibus ou pelo terminal; • Tecnologia dos veículos; • Infraestrutura e equipamentos dos sistemas de transporte. • Condutores habilitados e 	<p>Distribuição Equitativa</p>

	cautelosos; <ul style="list-style-type: none"> • Serviço ofertado pelo Estado; • Generalidade; • Licitação; 	
Variáveis Independentes	Categoria	Fonte
Sóciodemográfica	<ul style="list-style-type: none"> • Sexo; • Renda; 	IBGE (2014)

5.6 Processamento e análise dos dados

O processamento dos dados foi feito por meio da categorização com análise descritiva, frequência absoluta e percentual das variáveis. Foi aplicado teste qui-quadrado para verificar se existem diferenças significativas entre os grupos de usuários pesquisados quanto às variáveis independentes e dependentes. Teste X^2 - análise bivariada e nível de significância 95%

5.7 Aspectos éticos

O projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Tiradentes – e aprovado com registro (CEP) nº 702.154 em 26/06/2014.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

AGAZI, Isolda. **Busca-se novo modelo de desenvolvimento**. Genebra: IPS, 2010.

ANTUNES, Eloisa Maieski. SIMÕES, Fernanda Antonio. Engenharia urbana aplicada: um estudo sobre a qualidade do transporte público em cidades médias. **Rev. Bras. Gest. Urbana** vol.5 no.2. Curitiba July/Dec. 2013.

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br> Acesso em 12 jan. 2014.

ARAÚJO, Rosana Melo de; et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicol. Soc.** Vol.23 / nº 3. Florianópolis Sept./Dec. 2011.

ARENDT, H. O que é liberdade? In: _____. **Entre o passado e o futuro**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (ANTP). **Transporte Público**. Disponível em: <http://hist.ntp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito3.htm>. Acesso em: 15 maio de 2014.

BALBIM, R. et al. **Ampliação do acesso ao transporte público urbano** – Propostas em tramitação no Congresso Nacional. Ipea: Brasília, 2013. Nota técnica. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130829_notatecnicadirur03.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2015.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**. Rumo a uma outra modernidade. Tradução Sebatião Nascimento. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2011.

BECKERT, Cristina. Dilemas da ética ambiental: estudo de um caso. **Revista Portuguesa de Filosofia**, Lisboa: N. 59, 2003.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 7 ed. São Paulo: Malheiros, 1997.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BRASIL. Lei. 6.261 de 14 de novembro de 1975. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 17 de novembro de 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6261.htm>. Acesso em: 01 ago. 2017.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Aprovada em 05 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder

Executivo, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 28 abr. 2017.

BRASIL. Lei 8.883, de 08 de junho de 1994. Altera dispositivos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em: <http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/1994/8883.htm>. Acesso em: 28 abr. 2017.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev.1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>. Acesso em: 21 mar. 2015.

BRASIL. . Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 11 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10520.htm>. Acesso em: 24 out. 2017.

BRASIL. Lei 10.520 de 17 de julho de 2002. Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de julho de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10520.htm>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 04 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 abr. 2017.

O QUE É BRT? In: **BRT/Brasil**. (2015). Disponível em: < <http://brtbrasil.org.br/index.php/brt/oquebrt>>. Acesso em: 24 out. 2017.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CAPRA, Fritjof. **A teia da vida**. São Paulo: Cultrix, 2007.

CHESHMEHZANGI, A.; THOMAS, S. Journal of urban planning and development, ahead of print. Prioritizing accessible transit systems for sustainable urban development: Understanding and evaluating the parameters of a transportation system in Mumbai. 2016. **American Society of Civil Engineers**. Disponível em: < <http://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/%28ASCE%29UP.1943-5444.0000338>>. Acesso em: 01 ago. 2017.

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CURITIBA. **Prefeitura Municipal de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>> Acesso em 12 jan. 2014.

CURTIS, C.; LOW, N. **Institutional barriers to sustainable transport.** Ashgate, Farnham, Surrey, 2012 .

DERANI, Cristiane. Meio ambiente ecologicamente equilibrado: direito fundamental e princípio da atividade econômica. **Advocacia Pública e Sociedade**, São Paulo, nº 3. 1998.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na Administração Pública:** concessão, permissão, franquias, terceirização, parceria público-privada e outras formas. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DIAS, Genebaldo Freire. **Mudança climática e você:** cenários, desafios, governança, oportunidades, cinismos, maluquices. São Paulo: Gaia, 2013.

ESTÊVÃO, C. V. **Direitos humanos, justiça e educação na era dos mercados.** Porto: Porto Editora, 2012.

FALEIROS, Vicente de Paula. Desafios do serviço social na era da globalização. **Revista Serviço Social & Sociedade.** n. 61, ano XX. São Paulo: Cortez, 1999.

FERRAZ, A. C. Pinto; TORRES, Isac C. E. **Transporte público urbano.** 2. ed. São Paulo: RiMa, 2004.

FERRO, Sandra R. O. B. **Direitos dos usuários no ambiente do transporte coletivo.** 2012. [Dissertação]. Aracaju, Universidade Tiradentes, 2012.

FERRO, S. R. O. P.; FONSECA, Vania. **Direito social a mobilidade urbana:** Análise do ambiente construído do usuário do transporte público da cidade de Aracaju - SE /Brasil. In: CONPEDI João Pessoa. **Anais....** João Pessoa, 2014.

FIX, Mariana. RIBEIRO Giovani E. PRADO, Andre D. Mobilidade urbana e direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre transporte coletivo e Tarifa Zero. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.** V.17, N.3, p.176, Recife, set./dez. 2015.

FONSECA, Fúlvio Eduardo. A convergência entre a proteção ambiental e a proteção da pessoa humana no âmbito do direito internacional. **Rev. Bras. Polít. Int.**50 (1): 129, 2007.

FONSECA, Vania. FERRO, S. R. O. P. Mobilidade urbana e os direitos humanos dos usuários do transporte público de Aracaju, SE/ Brasil. In: CONPEDI INTERNACIONAL BARCELONA. **Anais...** Barcelona, 2014.

GABARDO, Emerson. **Princípio constitucional da eficiência administrativa.** São Paulo: Dialética, 2002.

GABARDO, Emerson. **Eficiência e legitimidade do Estado:** uma análise das estruturas simbólicas do direito político. Barueri: Manole, 2003.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo.** 14 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais.** São Paulo: Loyola, 2008.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GOMES, Geilson. BRT em Aracaju não trará solução para a mobilidade urbana. **Revista REVER**. 10 out. 2014. Disponível em: <<http://revistarever.com/2014/10/10/brt-em-aracaju-nao-trara-solucao-para-a-mobilidade-urbana/>>. Acessado em: 20 mar. 2015.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano, pobreza e inclusão social. In: XVII CONGRESSO DE PESQUISA EM ENSINO DE TRANSPORTE. **Anais...** Natal, 2003.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito ambiental**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GUERRA, Sidney. **Direitos humanos na ordem jurídica internacional e reflexos na ordem constitucional brasileira**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HARDING, Stephan. **Terra-Viva: ciência, intuição e evolução de Gaia**. São Paulo: Cultrix, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Aracaju**. Panorama. (2017a). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/aracaju/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Curitiba**. Panorama. (2017b). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **João Pessoa**. Panorama. (2017c). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/joao_pessoa/panorama>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO POLIS. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

JOÃO PESSOA. **Prefeitura Municipal de João Pessoa**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/>> Acesso em: 12 jan. 2014.

KADRI, Ali. **The right to development in the arab world**. Disponível em: <http://www.globalresearch.ca/the-right-to-development-in-the-arab-world/23470.2011>. Acesso em: 15 maio 2015.

KARIYAWASAM, Rohan. **International Economic Law and the digital divide: A new silk road?** Edward Elgar Publishing. 2008.

KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. **Administração de marketing: a bíblia do marketing**. 14. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Manual de direitos humanos**. 3 ed. Editora Atlas: São Paulo, 2014.

LÉRIAS, Reinéro Antonio. O processo penal e os direitos humanos sob os grilhões de nosso passado inquisitorial. **Revista Argumenta**, Jacarezinho - PR, n. 16, p. 13-42, Fev. 2013. Disponível em: <<http://seer.uenp.edu.br/index.php/argumenta/article/view/212/211>>. Acesso em: 30 maio 2015.

LITMAN, T. Transportation and public health. **Annu Rev Public Health**. 2013; 34:217-33. DOI:10.1146/annurev-publhealth-031912-114502.

LIBERATI, Wilson Dinizeti. **Políticas públicas no estado constitucional**. São Paulo: Atlas, 2013.

LOPES, Brenner; AMARAL, Jefferson Ney; CALDAS, Ricardo Wahrendorff. **Políticas públicas: conceitos e práticas**. Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região – na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. V. 17, N. 1, abril, 2015.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! **Le Monde Diplomatique**, São Paulo, ano 7, n.73, p.6-7, ago. 2013.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 37. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

NEVES, Lafaita Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba**. Editora Gráfica Popular: CEFURIA, 2006.

NOHARA, Irene Patrícia. **Reforma administrativa e burocracia: impacto da eficiência na configuração do direito administrativo brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2012.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE. **Primer Foro Regional de Salud Urbana. Caminando hacia un marco conceptual de salud urbana y agenda para la acción en las Américas**. La iniciativa de la OPS Foro de Salud Pública de las Américas. Ciudad de México:27-29 de novembro de 2007.

OLIVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: o caso de João Pessoa – PB**. [Dissertação] João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2006.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de direitos humanos**. São Paulo: Saraiva, 2009.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e justiça internacional: um estudo comparativo dos sistemas regionais europeu, interamericano e africano**. São Paulo: Saraiva, 2013.

RAMOS, André de Carvalho. **Teoria geral dos direitos humanos na ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

RAMOS, André de Carvalho. **Curso de direitos humanos**. São Paulo: Saraiva. 2014.

REIS, Manoel de Andrade Silva. Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos. **Cadernos FGV Projetos**. Nº 24. Ano 2015.

SÁNCHEZ, Jenny Paola Blanco. Validación de una escala para medir la habilidad de cuidado de cuidadores. **Aquichan**; 2014. 14 (3): 351-363. DOI: 10.5294/aqui.2014.14.3.7

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para uma concepção multicultural dos direitos humanos. **Contexto Internacional**. Rio de Janeiro, v. 23, n. 1, jan/jun 2001.

SANTOS. Lafaiete. **Movimento popular e transporte em Curitiba**. Curitiba: Editora Gráfica Popular CEFURIA, 2006a .31-133p.

SANTOS, Vlademir dos. Um olhar sobre o sistema integrado de transporte (SIT) de Aracaju. **Revista de Aracaju**, Aracaju/SE, 2006b.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição da República de 1988**. 10. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011.

SETER, Flavia. Sustentabilidade e direitos humanos - Uma análise histórica. (2010) In: **WebArtigos.com**. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/articles/35362/1/Sustentabilidade-e-Direitos-Humanos/pagina1.html>>. Acesso em: 15 maio de 2014.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações** – Investigação sobre sua natureza e suas causas. v. I e II. São Paulo: Abril Cultural, 1996.

SOUZA, Barbara Cecilia Machado F. de. **Desenvolvimento regional e gestão metropolitana**: reflexões a partir da política habitacional na região metropolitana de Aracaju [Dissertação] (São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe (UFS), 2009.

SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. **O renascer dos povos indígenas para o direito**. Curitiba: Juruá, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2014.

VUCHIC, V. R. **Urban TRANSIT**: Systems and technology. Wiley, 2007.

WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

XAVIER, G. N. A. **O cicloativismo no Brasil e a produção da lei e de Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. V. 3, n. 20, janeiro-julho. 2007.

6 RESULTADOS

Os resultados da tabulação dos dados levantados nas três capitais pesquisadas são apresentados na forma de artigos para publicação em revistas científicas a diferentes veículos com nota *Qualis* A1 a B1.

O primeiro artigo submetido para publicação na revista “Sociedade e Estado”, com *Qualis* A1. O tema proposto foi “Satisfação dos usuários do sistema integrado de transporte público na modalidade ônibus: um comparativo em três capitais brasileiras”, abordou a relação entre a variável dependente de pesquisa “satisfação do usuário/com o transporte” e a variável independente “sexo”, respondendo, em parte, ao primeiro e terceiro objetivos específicos propostos na pesquisa, que consistiram em traçar perfil dos usuários de ônibus e aplicação ou não de direitos.

O segundo artigo foi publicado em Periódicos UNIT-Humanas Sociais – Repositório Institucional Tiradentes, com *Qualis* B2. O tema abordado foi “Fornecimento de transporte coletivo, modalidade ônibus das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju: análise à luz da sua essencialidade”. Através dele pode-se responder ao segundo objetivo proposto pela pesquisa, ao descrever a estrutura e funcionamento do sistema integrados das capitais pesquisadas e a efetivação ou não de direitos.

O terceiro artigo foi submetido para a revista Opinião Pública, *Qualis* A1, com o tema: “Acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte público na modalidade ônibus: um comparativo em três capitais brasileiras”. Tratou da relação entre a variável dependente de pesquisa “acessibilidade do serviço aos usuários” e a variável independente “sexo”, respondendo ao primeiro e terceiro objetivos específicos propostos na pesquisa, que foram: traçar perfil dos usuários de ônibus e aplicação de direitos.

O quarto artigo foi submetido para a revista Estudos Feministas, *Qualis* A1, com o tema: “Perfil e principais formas de violência sofridas pelos usuários do transporte coletivo urbano em três capitais brasileiras”. Abordou a relação entre a variável dependente de pesquisa “confiabilidade do transporte” e as variáveis independentes “sexo e renda”, respondendo ao primeiro e terceiro objetivos específicos propostos na pesquisa que foram traçar perfil dos usuários de ônibus e aplicação ou não de direitos.

**6.1 ARTIGO 1 – SUBMETIDO PARA PUBLICAÇÃO NA REVISTA QUALIS A1
“SOCIEDADE E ESTADO”**

**SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO NA MODALIDADE ÔNIBUS: UM
COMPARATIVO EM ENTRE TRÊS CAPITAIS BRASILEIRAS**

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro
Cristiane Costa da Cunha Oliveira
Vania Fonseca

Resumo: O sistema de transporte coletivo é o meio mais usado para deslocamento das pessoas nas cidades. Os serviços prestados no sistema de transportes públicos elevam várias problemáticas relacionadas à satisfação, saúde, ao ambiente e à mobilidade urbana dos cidadãos brasileiros, as quais ferem direitos previstos no artigo 6º da lei 8.987/95. Dessa forma, a pesquisa em questão tem por objetivo comparar a satisfação dos usuários do sistema de transporte público na modalidade ônibus entre as cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. O desenho do estudo foi descritivo e exploratório, com caráter quali-quantitativo. A análise foi descritiva com frequência absoluta e percentual das variáveis. Foi aplicado teste qui-quadrado, análise bivariada e nível de significância 95%, para verificar se havia diferenças significativas entre os grupos de usuários pesquisados. A análise comparativa foi feita por estatística probabilística alfa. Os resultados são que o transporte público, por ônibus, precisa ser melhorado em todas as capitais pesquisadas e que exista maior eficiência do poder municipal nas fiscalizações, bem como maior investimento no transporte coletivo nas condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Palavras-chave: Satisfação. Percepção. Ônibus. Aracaju. João Pessoa; Curitiba

**SATISFACTION OF USERS IN INTEGRATED PUBLIC TRANSPORT
SYSTEM IN BUS MODE: A COMPARATIVE IN THREE BRAZILIAN
CAPITAL**

Abstract: Collective transportation system is most used means for displacement of people in cities. Services provided in public transportation system raise several problems related to satisfaction, health, environment and urban mobility of Brazilian citizens, which violate rights provided for in article 6 of Law 8,987 / 95. Thus, this research in question aims to compare a satisfaction of users of a public transport system in bus mode between Curitiba, Aracaju and João Pessoa. The study design was descriptive and exploratory, with a qualitative-quantitative character. Analysis was descriptive with absolute frequency and percentage of variables. A chi-square test, bivariate analysis and 95% significance level were applied to verify if there were significant differences among the groups of users surveyed. Comparative analysis was made by probabilistic alpha statistic. Results are that public transportation, by

bus, needs to be improved in all capitals researched and that there is greater efficiency of municipal power on inspections, as well as greater investment in collective transport of conditions of regularity, continuity, efficiency, generality, courtesy in its provision and modality of tariffs.

Keywords: Satisfaction. Perception. Bus. Aracaju. João Pessoa; Curitiba

1 INTRODUÇÃO

Os problemas enfrentados pelo homem contemporâneo, em tempos de necessidade de locomoção rápida, segura, coletiva e com custos reduzidos em centro populacionais de diversos portes, têm gerado uma demanda por meios de transporte que minimizem os impactos negativos à saúde do ser humano, além de requerer uma eficiente e eficaz gestão dos recursos destinados a esse direito do cidadão.

As cidades brasileiras, assim como diversas outras pelo mundo, têm-se deparado com situações nas quais a falta de políticas públicas adequadas; além disso, a devida alocação do capital não tem atendido dignamente os usuários de transporte, em particular no tocante à modalidade ônibus, que estão sucateados, ou não se adequam à realidade local, nem oferecem segurança a quem os utiliza.

Vários modelos de transportabilidade humana por meio de ônibus podem ser encontrados no Brasil, entretanto, um chama a atenção pela forma diferenciada: esse modelo foi implantado na cidade de Curitiba no Estado do Paraná e seguido por mais duas outras capitais nordestinas: Aracaju, em Sergipe e João Pessoa, na Paraíba. Tal formato é denominado Sistema Integrado de Transporte, no qual o usuário, com apenas um bilhete ou uma passagem, percorre a cidade até o seu destino final, através de troca de ônibus em terminais de integração.

Esse sistema, embora com muitos pontos positivos, apresenta problemas de operação, fazendo com que os usuários reclamem de fatores como a quantidade insuficiente de veículos disponíveis em cada linha, a superlotação, os constantes atrasos, a falta de segurança, a inadequação dos veículos ao clima local. Diante disso, o presente estudo tem como objetivo comparar a satisfação dos usuários do sistema único de transporte público na modalidade ônibus entre as cidades de Curitiba, Aracaju e Joao Pessoa.

As três cidades foram escolhidas para o estudo, pois possuem o mesmo tipo de sistema único de transporte. A pesquisa buscou analisar a satisfação dos usuários das três capitais em relação à aplicação dos requisitos previstos na Lei 8.987/95, em seu art. 6º, que contempla como direito dos usuários de transportes coletivos, *in verbis*:

Art. 6º. [...]

§ 1º. Serviço adequado que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (BRASIL, 1995).

O serviço deve atender os requisitos previstos em lei e que atendam a satisfação dos usuários.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Satisfações do cliente com os serviços

A qualidade do transporte coletivo pode ser medida levando em consideração a satisfação dos usuários (ANTUNES, 2013), a satisfação da realização da expectativa das pessoas com relação à expectativa do serviço: qualidade, eficiência, modicidade, segurança, conforto, limpeza. (KOTLER; KELLER, 2012).

Outros fatores também precisam ser considerados:

[...] acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores, e estado das vias (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 101).

Esses fatores estão inseridos nos requisitos previstos na Lei 8.987/95 (BRASIL, 1995), que obedece ao disposto No inciso V, art. 30 da Constituição Brasileira, que considera o serviço de transporte público como de "caráter essencial" (BRASIL, 1988). "A essencialidade do transporte coletivo urbano está para a liberdade de locomoção assim como a alfabetização está para a livre manifestação do pensamento e o direito à moradia para o exercício do direito à intimidade" (GUIMARÃES, 2012, p. 82).

O transporte público via ônibus, que no Brasil é o principal meio de locomoção utilizado para realização de atividades da vida cotidiana, vem provocando vários problemas ao ambiente urbano (FONSECA; FERRO, 2014) considerado como ambiente construído interagindo com o ambiente natural onde foi erigida a cidade (DIAS, 2013).

Considerando-se que o ambiente engloba o meio natural e o ambiente construído (GRANZIERA, 2014), o transporte urbano, passou a ser considerada uma questão de saúde pública (LITMAN, 2013), e a fazer parte da agenda internacional na busca de encontrar parâmetros de um sistema de transporte sustentável (CHESHMEHZANGI; THOMAS, 2016).

Segundo Slack (1999, p. 50), o transporte público também deve possuir papel em objetivos de desempenho para o sistema de produção. Ele considera cinco objetivos de desempenho a serem seguidos pelo sistema de produção: "[...] a qualidade dos bens e

serviços, a velocidade em que eles são entregues aos consumidores, a confiabilidade das promessas de entrega, a flexibilidade para mudar o que é produzido e o custo de produção”.

Neste sentido, o serviço prestado que é dever do Estado, pode ser concedido através de licitação pública para empresas e estas devem ofertar o serviço atendendo as exigências do mercado e respeitando principalmente os consumidores, que são cidadãos de direitos.

Para Slack (1999, p. 25), esse serviço deve seguir o conceito de administração da produção que “[...] trata da maneira pela qual as organizações produzem bens e serviços [...]” e, portanto, deve seguir características de a) simultaneidade - aquela que o consumidor reage imediatamente ao passar pelo processo de transformação; b) não estocabilidade - por não se tratar de um produção de bens, um contato imediato a quem recebe a ação; e c) qualidade - seguindo a premissa de que se deve alcançar ao máximo o índice de satisfação, independentemente de uma empresa pública ou privada.

Esse conjunto de fatores sofreu modificações com o passar do tempo e a dinâmica dos sistemas de transporte, passando a ser alvo de regulamentação através de políticas públicas.

2.2 Histórias dos transportes e sua transformação em política pública

Com o crescimento dos aglomerados urbanos e a necessidade crescente de interação entre as diferentes partes das cidades e suas zonas rurais, os rios se mostraram insuficientes como caminhos de ligação e as estradas ganharam crescente importância. Os primeiros transportes públicos foram as charretes e bondes puxados por cavalos, substituídos posteriormente por veículos automotores, com o aperfeiçoamento das máquinas a vapor que levou à proliferação de ferrovias (WRIGHT, 1992).

No Brasil, o processo de urbanização culminou na centralização de renda, no consumo e no novo estilo de vida. Em decorrência disso, a classe média optou pelo automóvel particular fato reforçado pela política desenvolvimentista incentivada no governo de Juscelino Kubitschek, nos anos de 1956/1961, favorável ao desenvolvimento automobilístico, o que fracassou e defasou ainda mais a política de transporte público: “[...] o número relativo de viagens por automóveis cresceu acentuadamente, em detrimento das viagens por transporte público, caracterizando relações de reforço mútuo com a política de circulação pró-transporte individual” (VASCONCELLOS, 2009, p. 54).

O acelerado processo de urbanização no Brasil demandou uma política nacional de desenvolvimento urbano, momento em que foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, através da Lei 6.261/75, que instituiu o Sistema Nacional de Transportes Urbanos.

Os movimentos populares emergiram lutando por vários direitos, dentre eles ao de transporte público (GOHN, 2008). Mas, como esses movimentos não se apresentaram com ações de forma constante e sistêmica houve uma desaceleração nas conquistas relacionadas ao transporte público (VASCONCELLOS, 2014).

A evolução da política de transportes no Brasil é apresentada no Quadro 1.

Quadro 1 – Evolução da política de transporte no Brasil

Fase	Período	Características da Situação no Período
1	1930 - 1960	Construção da rede rodoviária nacional de suporte estrutural ao modelo de mobilidade com o automóvel. Urbanização com transporte público desregulamentado e sem motorização privada. Maioria dos deslocamentos feitos a pé, em bicicleta e no transporte público.
2	1960 - 1980	Urbanização acelerada, com início da motorização privada. O automóvel passou a servir quantidades significativas de deslocamentos. A regulamentação do transporte público criou um dos maiores sistemas do mundo.
3	1980 - 1990	Urbanização com motorização acelerada e máximo uso do transporte público. Regulamentação e VT garantem a sobrevivência do transporte público empresarial por ônibus. O abandono do projeto de sistemas integrados de transportes públicos abriu definitivamente o caminho para a motorização privada da sociedade brasileira.
4	1990 - 2000	A aplicação do novo código de trânsito reduz mortes e inicia nova fase de tratamento do tema. A entrada do carro 1.0 inicia a massificação da propriedade de automóveis, declínio do aumento populacional e do uso do transporte público.
5	2000 - 2010	A entrada da motocicleta sinaliza o fim do ciclo de implantação da política de motorização privada. Mais da metade dos domicílios já possui algum veículo privado. O transporte público começa a desaparecer das cidades com menos de 60 mil habitantes.

Fonte: VASCONCELLOS (2014, p 268).

Nas décadas de 1930 e 1960, início da urbanização, surgiu a necessidade de outras modalidades de locomoção, e, nesse período, os investimentos eram em bicicleta, ônibus, Além de as pessoas se deslocarem muito a pé. O incentivo ao transporte privado ainda não prevalecia sobre os demais, entretanto o investimento em rodovias já tinha sido iniciado. Começaram a sair de cena as ferrovias e os bondes (Quadro 1).

De 1960 a 1980, teve início o sistema integrado de transporte com o objetivo de garantir a prioridade ao transporte coletivo, a economia de combustível e a redução da poluição ambiental, é o início da motorização privada (Quadro 1).

Entre 1980 a 1990, foi criado o “vale transporte” exigindo que todo empregador adquirisse certa quantidade de passes a fim de repassá-los para seus empregados, descontando um valor equivalente, no máximo, a 6% do salário. O uso do ônibus tem uma demanda por parte da população trabalhadora, mas o incentivo ao transporte privado continua existindo (Quadro 1).

Nesse período passam a existir propostas reais de políticas públicas voltadas ao transporte coletivo urbano, ônibus. De 1990 a 2010, pode-se dizer que a “[...] política voltada

ao transporte privado evoluiu, enquanto o sistema dedicado aos ônibus permaneceu ínfimo” (VASCONCELLOS, 2014, p. 233).

Com as manifestações de rua contra as condições de mobilidade urbana nas grandes cidades, vários projetos que tratavam da matéria aceleraram sua tramitação, como os que instituem gratuidades de tarifas para determinados grupos de usuários, desonerações fiscais (BALBIM et al, 2013) e o transporte como direito social na Constituição Federal.

O que se vê é que as ações implementadas tiveram como consequência a piora das condições da vida urbana nas grandes cidades. Na prática, as políticas públicas visando à mobilidade urbana sustentável foram relegadas ao segundo plano (MARICATO, 2013).

Assim, as políticas públicas que devem atender as necessidades da população; buscando conceituar políticas públicas, Lopes et al (2008, p. 5) aponta que as mesmas “[...] são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público”.

Conforme Comparato (2015, p.77), direitos sociais “[...] se realizam pela execução de políticas públicas, destinadas a garantir amparo e proteção social aos mais fracos e mais pobres; ou seja, aqueles que não dispõem de recursos próprios para viver dignamente”.

Para Magalhães (2015), é a política neoliberal a responsável pelas alterações importantes na relação Estado-sociedade, na natureza do contrato social e no formato de cidadania, com mudanças nos direitos de acordo com uma lógica de mercado. “As políticas públicas representam a coordenação dos meios colocados à disposição do Estado, de forma a harmonizar as atividades estatais e privadas para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados” (LIBERATI, 2013, p. 89-90). E é daí que surge a discursão sobre quais as prioridades da sociedade e quem as define.

2.3 Históricos do transporte integrado público em Curitiba, Aracaju e João Pessoa

O sistema de transporte de Curitiba foi uma inovação na década de 1970. Segundo dados do site da Prefeitura Municipal (CURITIBA, 2016), o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros Urbano e Região Metropolitana garante a integração físico-tarifária de 14 municípios da Grande Curitiba. Sua estrutura define a Rede Integrada de Transporte (RIT). Para dar prioridade ao transporte coletivo, a Rede Integrada de Transporte conta com 81 km de canaletas exclusivas, garantindo a circulação viária do transporte coletivo. As linhas da RIT são caracterizadas por cores e capacidade dos veículos.

Segundo o site da Prefeitura Municipal de João Pessoa (JOÃO PESSOA, 2016), a cidade tem uma das maiores frotas de ônibus do Nordeste, composta, em grande parte, por linhas de ônibus. É possível ir para qualquer lugar da cidade pagando-se apenas uma passagem. As conexões podem ser feitas através de um Terminal de Integração do Varadouro no qual o passageiro pode descer e pegar um novo ônibus sem precisar pagar uma nova passagem.

Já Aracaju, capital do Estado de Sergipe, tem o serviço de transporte público prestados por oito concessionárias, cujos ônibus interligam os municípios de Aracaju e sua região metropolitana, composta por três municípios. Esses serviços são oferecidos pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT), (ARACAJU, 2016).

O comparativo da evolução histórica da implantação do sistema integrado de transporte, nas cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa pode ser observado no Quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Evolução histórica da implantação do SIT nas cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa

IMPLATAÇÃO DO SIT	CURITIBA	ARACAJU	JOÃO PESSOA
O que levou à implantação do SIT	O processo de urbanização abrupto pelo qual passou no final da década de 70 em virtude da modernização agrícola que acarretou o desemprego rural e consequentemente a migração do campo para a cidade. (NEVES, 2006)	O processo de urbanização, mas aqui decorrente da industrialização que atraiu a população do campo em busca de melhores condições de vida. E também a formação das chamadas “cidades dormitórios” (SOUZA, 2009)	O processo de urbanização, também decorrente da industrialização que atraiu a população rural. Assim como o elevado número de acidentes com vítimas fatais (OLIVEIRA, 2006)

<p>Quando o SIT foi implantado</p>	<p>Na década de 1970 foi protagonizado o novo modelo de transporte público coletivo, fugindo à regra do sistema convencional, que era o sistema radial, criando então o Sistema Integrado de Transporte (SIT), baseado em terminais de integração com passagem única (SANTOS, 2006a)</p>	<p>No ano de 1986 Aracaju, com base no sistema desenvolvido em Curitiba, também implanta o Sistema Integrado de Transporte por meio do Projeto Capital, criado pelo Governo do Estado em parceria com a Prefeitura Municipal. (SANTOS, 2006b)</p>	<p>Apesar de em 1977 ter contratado a equipe de Jaime Lerner formada por arquitetos e engenheiros de Curitiba, para elaborar um plano de transportes integrado. O SIT só foi implantado na segunda metade da década de 80 e com base nos estudos realizados pela GEIPOT (OLIVEIRA, 2006)</p>
---	--	---	--

Continuação

<p>Fase atual 2015</p>	<p>Referência no Sistema Integrado de transporte no Brasil</p>	<p>Sistema Integrado em desenvolvimento e carente de melhorias, sem passar por licitações públicas</p>	<p>Maior frota de ônibus do Nordeste.</p>
<p>Propostas de melhorias</p>	<p>O SIT de Curitiba pretende estimular e fomentar a utilização do sistema de transporte público na cidade de Curitiba através da melhoria operacional, redução do tempo e ampliação de terminais.</p>	<p>Algumas das propostas de melhorias para o SIT de Aracaju é a implantação de consórcios públicos e a aquisição do BRT, além disso, a Diretoria de Transporte Público pretende criar corredores exclusivos para passagem de ônibus.</p>	<p>O sistema integrado da cidade irá passar por melhorias, como a implantação do BRT, prevista para este ano, com objetivo de facilitar a mobilidade da população com rapidez, conforto e segurança, organizando o trânsito na Capital, com isso a população está com uma expectativa positiva.</p>

Fonte: CURITIBA (2015); JOÃO PESSOA (2015); ARACAJU (2015).

O modelo de transporte coletivo vigente nas três cidades foi implantado entre as décadas de 1970 e 1980, tendo sido idealizado com vistas a racionalizar a oferta de serviço à demanda, tornando o transporte coletivo mais barato para a população, sendo que o pagamento de uma tarifa única permite aos usuários a utilização de praticamente todas as

linhas da cidade, aumentando substancialmente a mobilidade e acessibilidade dos usuários (ARAÚJO et al, 2011). Essas informações permitem observar que os investimentos em política pública, modalidade ônibus ocorreram de forma evoluída apenas nesse período.

Identifica-se ainda que as cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa sofrem com o problema da mobilidade urbana porque vêm aguardando melhorias na política de transporte, modalidade ônibus. No caso de Aracaju e João Pessoa, através da implantação do BRT e Curitiba através do estímulo ao uso do sistema.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

3.1 Material e métodos

3.1.1 Tipo de Estudo

Pesquisa seccional, do tipo estudo misto com dados primários e secundários, a fim de permitir a análise mais acurada das questões relacionadas à satisfação dos usuários do transporte público das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju.

O levantamento de informações foi realizado com usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju por meio da aplicação de 320 questionários (Apêndices A e B), complementados com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos e cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das respectivas cidades.

3.1.2 Instrumentos de coleta de dados

A coleta de dados foi feita através da aplicação de questionários semiestruturados aos usuários dos terminais de integração de ônibus urbano das capitais supracitadas. O instrumento é composto de 45 questões sobre as variáveis sociodemográficas.

O tamanho amostral foi calculado com base na média do volume de passageiros transportados por mês, segundo informação da SMTT, que serviram de base para o cálculo da amostra da pesquisa de 320 questionários com 47 questões

Na fase do planejamento da pesquisa, foi calculado o tamanho N da amostra, para garantir certa precisão desejada, sendo assim descrita em termos do erro amostral máximo tolerado (e_0) e do nível de confiança γ a ser adotado no processo de estimação. No caso de estar usando nível de confiança de 95%, tem-se $z_\gamma = 1,96 \cong 2$:

$$n_0 = \frac{z_{\gamma}^2}{4e_0^2} \Rightarrow n_0 = \frac{2^2}{4e_0^2} \Rightarrow n_0 = \frac{1}{e_0^2}$$

Equação 1

Como a distribuição Z já é tabulada foi estabelecido o nível de confiança com base nos dados da população de passageiros transportados mensalmente nas capitais informados anteriormente. Considerando que a maioria dos dados deve se concentrar nos centros das curvas e os extremos nas periferias.

$$\text{Considere que: } \begin{cases} N < 8000000 \Rightarrow e_0 = 0,15 \\ 8000000 \leq N < 16000000 \Rightarrow e_0 = 0,13 \\ 16000000 \leq N < 24000000 \Rightarrow e_0 = 0,1 \\ 24000000 \leq N < 32000000 \Rightarrow e_0 = 0,07 \end{cases}$$

Fórmula do tamanho da amostra:

$$n = \frac{N \cdot n_0}{N + n_0 - 1}$$

Equação 2

Onde:

N → Tamanho da população

n_0 → Valor inicial do tamanho da amostra

(inversamente proporcional ao quadrado do erro amostra)

n = Tamanho da amostra

Note que substituindo n_0 por $\frac{1}{e_0^2}$ na fórmula do tamanho da amostra, obtem-se:

$$n = \frac{N \cdot n_0}{N + n_0 - 1} \Rightarrow n = \frac{N}{e_0^2(N - 1) + 1}$$

Equação 3

Assim, para:

$$N = 25200000 \text{ e } e_0 = 0,07 \Rightarrow n = 200$$

$$N = 8438995 \text{ e } e_0 = 0,13 \Rightarrow n = 80$$

$$N = 7200000 \text{ e } e_0 = 0,15 \Rightarrow n = 40$$

3.1.3 Critérios de inclusão e exclusão

Respeitando os aspectos éticos, os critérios de inclusão e exclusão foram:

Inclusão

Passageiros maiores de 18 anos das cidades selecionadas

Exclusão

Passageiros analfabetos, pessoas alcoolizadas e os que não tiverem discernimento das faculdades mentais.

3.1.4 Procedimentos

Como instrumentos de coleta de dados primários foram aplicados os questionários (Apêndices A e B) com os usuários nos terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo. Quanto à satisfação do usuário, foram estabelecidos tópicos: Duração da permanência no interior dos ônibus e do tempo de espera nos pontos de ônibus e terminais de integração; adequação da oferta de ônibus e rotas face à necessidade do usuário; conforto; valor das tarifas; direitos humanos.

As perguntas possuem cinco alternativas que são: Discordo Totalmente (DT), Discordo Parcialmente (DP), Indiferente (In), Concordo Parcialmente (CP) e Concordo Totalmente (CT).

O levantamento junto aos usuários do transporte coletivo foi complementado com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das cidades pesquisadas.

Os usuários foram abordados e convidados a participar da pesquisa, e os que aceitaram, assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Anexo A) .

3.1.5 Processamento e análise dos dados

O processamento dos dados foi feito por meio da categorização por análise descritiva com frequência absoluta e percentual das variáveis. Foi aplicado teste qui-quadrado para verificar se havia diferenças significativas entre os grupos de usuários pesquisados quanto à faixa etária, vulnerabilidade, sexo, renda, etc., quanto aos aspectos de satisfação do usuário, acessibilidade e confiabilidade do sistema de transporte e se existe cumprimento dos direitos humanos com nível de significância 95%

3.1.6 Aspectos éticos

Devido ao fato de envolver o levantamento da percepção dos usuários de transporte coletivo nos terminais de integração, o projeto foi submetido ao Comitê de Ética

em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CEP) e aprovado com o número do Parecer: 702.154 na data de 26/06/2014.

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

Os resultados estão sendo apresentados através da análise de 320 questionários aplicados nas cidades de Curitiba (200 questionários) e Aracaju (40 questionários) e João Pessoa (80 questionários).

A Tabela 1 mostra a relação entre o tempo de viagem e quanto ao tipo de sexo que mais usa o serviço público de transporte.

Tabela 1 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o tempo de viagem

Sexo Satisfação	Tempo de Viagem Curitiba					Tempo de Viagem Aracaju					Tempo de Viagem João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	8	13	10	41	28	6	1	0	7	3	16	14	5	10	1
FEMININO	11	9	13	41	26	8	7	0	6	2	12	12	3	7	1
TOTAL	19	22	23	82	54	14	8	0	13	5	28	26	8	17	2
%	9,5%	11%	11,5%	41%	27%	35%	20%	0%	32,5%	12,5%	35%	32%	10%	21%	2%
	p = 0,797					p = 0,235					p = 0,99				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Pode-se observar que para os usuários de Curitiba, o transporte público obedece ao tempo de viagem programado representando 41% de passageiros que concordam parcialmente com o horário cumprido, sem diferenças significativas entre os sexos (Tabela 1).

Já nas cidades de Aracaju, e João Pessoa, visualiza-se semelhanças quanto aos usuários discordarem totalmente que o transporte público não obedece ao tempo de viagem programado, representando para ambas as cidades 35% dos entrevistados (Tabela 1)

Diante dos resultados, e parafraseando Meirelles (2005), o transporte público deve satisfazer as necessidades dos usuários, entretanto o serviço nas três cidades pesquisadas, quanto à satisfação do usuário/ tempo de viagem, não vem cumprindo sua obrigação na visão dos seus usuários.

A Tabela 2 mostra a percepção do horário que o ônibus passa, de acordo com sexo (masculino e feminino) dos usuários que usam esse serviço.

Tabela 2- Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o horário do ônibus

Sexo Satisfação	Ônibus Passa no Horário Curitiba					Ônibus Passa no Horário Aracaju					Ônibus Passa no Horário João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	10	15	9	42	24	9	1	0	6	1	12	15	8	8	3
FEMININO	12	20	12	42	14	12	6	0	4	1	14	8	7	3	3
TOTAL	22	35	21	84	38	21	7	0	10	2	26	23	15	11	6
%	11%	17,5%	10,5%	42%	19%	52,5%	17,5%	0%	25%	5%	32%	28%	19%	14%	7%
	p = 0,412					p = 0,31					p = 0,527				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Percentualmente, visualiza-se que 42% dos usuários de Curitiba, afirmaram que concordavam parcialmente(19%) que o ônibus passa no horário. Entretanto, em Aracaju , e em João Pessoa, discordaram totalmente que o transporte passe no horário, representando 52,5 % para os aracajuanos e 32% para os pessoenses sem diferença significativas entre os sexos (Tabela 2).

Percebe-se, diante dos dados, que a transferência de tarefas do Estado para os sujeitos privados tem significado um abandono da responsabilidade estatal diante da ineficiência do serviço em não atender no horário pré-estabelecido para os usuários (CANOTILHO, 2003).

A Tabela 3 apresenta a percepção do usuário quanto ao ônibus atender suas necessidades pessoais.

Tabela 3 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o atendimento do ônibus às suas necessidades pessoais

Sexo Satisfação	Ônibus Atende Necessidade Pessoal Curitiba					Ônibus Atende Necessidade Pessoal Aracaju					Ônibus Atende Necessidade Pessoal João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	3	13	9	27	48	7	2	0	7	1	10	20	6	5	5
FEMININO	8	15	9	43	25	6	9	1	4	3	8	13	1	10	3
TOTAL	11	28	18	70	73	13	11	1	11	4	18	33	7	15	8
%	5,5%	14%	9%	35%	36%	32,5%	27%	2,5	27,5%	10%	22%	40%	9%	19%	10%
	p = 0,01					p = 0,159					p = 0,194				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Para 36% dos entrevistados de Curitiba, o serviço de transporte público tem conseguido atender totalmente suas necessidades pessoais com diferenças significativas no número de pessoas maior do sexo masculino que realizou esta avaliação. Resultado esse positivo e que corresponde à aplicabilidade da regularidade e eficiência do serviço (GUIMARÃES, 2012), e eficácia de direitos previstos na Lei de Mobilidade Urbana, Lei

12.587/2012. Entretanto o fato dos usuários do sexo masculino avaliarem melhor o transporte público quanto ao atendimento de suas necessidades pessoais em relação aos do sexo feminino, pode significar que as mulheres possuem outros tipos de necessidades que não vem sendo atendidas ou ainda podem ter limiar de satisfação diferente dos usuários do sexo masculino.

Entretanto, na cidade de Aracaju, 32,5% discordam totalmente e 40% da cidade de João Pessoa discordam parcialmente que o serviço de transporte público atenda totalmente suas necessidades pessoais (Tabela 3). Estes resultados apontam que nestas duas cidades pesquisadas provavelmente, não se tem seguido a proposta de mobilidade urbana sustentável (MARICATO, 2013).

A Tabela 4 apresenta a percepção dos usuários sobre a lotação do ônibus.

Tabela 4 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com a lotação permitida no ônibus

Sexo Satisfação	Lotação Curitiba					Lotação Aracaju					Lotação João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	39	21	15	19	6	14	1	0	0	2	33	9	2	1	1
FEMININO	54	18	7	9	12	23	0	0	0	0	31	3	0	0	1
TOTAL	93	39	22	28	18	37	1	0	0	2	64	12	2	1	2
%	46%	19,5%	11%	14%	9%	92,5	2,5	0%	0%	5%	79%	15%	2,5	1%	2,5%
	p = 0,025					p = 0,111					p = 0,325				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Ao analisar a Tabela 4, quanto aos resultados encontrados, deve-se chamar atenção para o fato de que em todas as capitais, os percentuais demonstram que para a maioria dos usuários entrevistados - 46% dos curitibanos, 92,5% dos aracajuanos, e 79% dos pessoenses, a lotação do ônibus não vem sendo respeitada, pois assinalaram que discordam totalmente que este item esteja sendo cumprido sem diferença significativa entre os sexos masculino e feminino.

Quanto a esse aspecto, o direito previsto art. 6º § 1º da Lei 8.987/95 preceitua que: “[...] serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas [...]”, não vem sendo aplicado.

A Tabela 5 apresenta a satisfação do usuário quanto ao conforto.

Tabela 5 – Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o conforto do ônibus

Sexo Satisfação	Conforto Curitiba					Conforto Aracaju					Conforto João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	17	55	22	6	0	1	16	0	0	0	26	18	1	1	0
FEMININO	22	56	18	3	1	2	21	0	0	0	17	17	0	0	0
TOTAL	39	111	40	9	1	3	37	0	0	0	43	35	1	1	0
%	19%	55,5%	20%	4,5%	0,5%	7,5	92,5%	0%	0%	0%	54%	44%	1%	1%	0%
	p = 0,549					p = 0,738					p = 0,423				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Os curitibanos, 55%, e aracajuanos, 92,5%, classificam o conforto dentro dos veículos como regular, pois discordam parcialmente que o transporte atenda o quesito conforto. Já os pessoenses, 54%, consideram como ruim, pois discordam totalmente do atendimento a este item.

Esses dados representam a insatisfação dos usuários do transporte coletivo, ônibus, quanto à oferta do serviço público. O direito de ir e vir, previsto no Texto Constitucional como direito à liberdade, vem sendo descumprido e provocando também falta de acesso a outros serviços públicos com qualidade, eficiência, generalidade, cortesia, modicidade, como o de chegar ao trabalho, escola, entre outros com o direito que também é previsto na lei 8987/95.

A Tabela 6 apresenta a satisfação do usuário quanto o valor das tarifas.

Tabela 6 - Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com o valor da tarifa

Sexo Satisfação	Valor da Tarifa Curitiba					Valor da Tarifa Aracaju					Valor da Tarifa João Pessoa				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
MASCULINO	45	29	11	12	3	2	12	3	0	0	34	6	2	1	0
FEMININO	71	23	3	3	0	8	13	2	0	0	27	8	0	0	0
TOTAL	116	52	14	15	3	10	25	5	0	0	61	14	2	1	0
	58%	52%	7%	7,5%	1,5%	25%	62,5%	12,5%	0%	0%	76%	15%	18%	1%	0%
	p = 0,001					p = 0,222					p = 0,249				

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = C.

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Em consonância com o que dispõe a Tabela 6, quanto ao valor da tarifa, 58% dos curitibanos dizem discordar totalmente com diferença significativa maior para o sexo feminino na discordância deste item. Entre os aracajuanos, 62,5% classificam o valor da tarifa como regular. E para os pessoenses, 76%, classificam as tarifas como ruim (discordam totalmente), desses 55% são homens e 45% mulheres, sem diferença significativa entre os sexos.

O serviço de transporte urbano público foi melhor avaliado em Curitiba no quesito valor das tarifas principalmente para as mulheres, do que para os usuários de Aracaju e João Pessoa

“O serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob forma de controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade” (MEIRELLES, 2005, p. 316). Partindo dessa afirmativa, o transporte público, ônibus, não vem satisfazendo as necessidades essenciais de seus usuários quanto ao serviço prestado e o valor cobrado.

A Tabela 7 apresenta a percepção dos usuários sobre os direitos humanos.

Tabela 7- Distribuição por sexo dos níveis de satisfação do usuário com direitos humanos

Sexo/DH	DH/ Curitiba		DH/ Aracaju		DH/ João Pessoa	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Masculino	12	76	15	2	4	36
Feminino	12	80	20	3	9	24
TOTAL	24	156	35	5	13	60
%	12%	78%	87,5%	12,5%	16%	74%
	p = 0,480		p = 0,904		p = 0,055	

Fonte: Fonte: Pesquisa de campo (2015)

Para 78% dos curitibanos e 74% dos pessoenses, não existe respeito quanto aos direitos humanos dos usuários transportados nas respectivas cidades. Entretanto, quanto aos aracajuanos, 87,5% dos entrevistados afirmam que existe respeito aos direitos humanos dos passageiros transportados pelo sistema de transporte público.

Para a maioria dos aracajuanos, existe respeito aos direitos humanos dos passageiros transportados pelo sistema de transporte público. Mais uma vez é um resultado contraditório, entretanto, conclui-se que, quanto à satisfação do sistema de transporte, ônibus, os aracajuanos sentem-se insatisfeitos, mas conseguem entender que esse mesmo sistema vem respeitando a aplicação de seus direitos humanos, porque a definição de direitos humanos, no que concerne à conceituação de humanidade varia de pessoa a pessoa, de sociedade a sociedade, e nem sempre os do lado de cá têm a mesma concepção daqueles do lado de lá, e assim a objetivação do cumprimento do uso do direito ao transporte público, ônibus, perpassa pela visão do que seria humanidade para o usuário (SANTOS, 2001).

De forma geral, os resultados da pesquisa, na percepção dos usuários pesquisados quanto à satisfação em relação ao sistema integrado de transporte, não é satisfatória nas três capitais pesquisadas, possuindo percentuais mais elevados de insatisfações para Aracaju e João Pessoa. Entretanto, é curioso observar nos resultados que Curitiba, apesar de ser modelo para as demais, também precisa de melhorias.

5 CONCLUSÃO

De forma geral, durante a realização deste estudo foi possível conhecer os sistemas integrados de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. Assim, pode-se apontar que o sistema de transporte público no Brasil, especialmente nas capitais analisadas, não tem propostas concretas de melhoria, devido aos investimentos nos transportes individuais e à falta de estrutura física do trânsito.

Na percepção dos usuários, em geral, no tocante à sua satisfação, a maioria, nas três capitais pesquisadas, sente-se insatisfeita. A pesquisa apontou que os usuários precisam do sistema de transporte urbano para realização de suas atividades diárias, mas, quanto ao tempo de viagem gasto para traslado dentro da sua vida cotidiana, e ao horário que o ônibus passa, para a maioria dos pesquisados das cidades de Aracaju e João Pessoa, o transporte público não obedece ao tempo de viagem e também não passa no horário programado.

Em Curitiba, mesmo existindo um percentual positivo quanto à satisfação em relação ao tempo de viagem gasto, existe um quantitativo dos entrevistados que dizem que o transporte público não obedece ao tempo de viagem previsto e que não passa no horário.

A proposta para enfrentamento dessas demandas em todas as capitais é maior eficácia do poder municipal nas fiscalizações, multando e exigindo das concessionárias do serviço público cumprimento das suas responsabilidades, como também maior investimento no transporte coletivo.

As respostas encontradas quanto à necessidade do usuário, lotação, conforto em relação à oferta do sistema integrado de transporte público, ônibus, nas capitais de Curitiba, Aracaju e João Pessoa são semelhantes no que diz respeito à insatisfação.

A pesquisa destaca, mais uma vez, necessidade de intervenção estatal na aplicação da sua função, enquanto política pública, em prestar um serviço público de transporte, ônibus, que atenda as demandas da população, que possua conforto e não seja lotado. As diretrizes e os objetivos da política de mobilidade urbana já preveem que esses serviços sejam eficientes e eficazes. Assim, a sugestão é, mais uma vez, maior fiscalização por parte do Estado e seus cidadãos, no sentido de exigirem seu cumprimento.

No item valor das tarifas, as avaliações dos usuários nas cidades pesquisadas foram unânimes em se mostrarem insatisfeitos. Dados importantes que remetem a questionar o por quê da falta de investimento em políticas públicas coletivas no Brasil, especialmente nas capitais pesquisadas têm ocorrido. Acredita-se que a busca da sociedade por esse questionamento possa fazer melhorar o sistema integrado de transporte coletivo como um todo.

Ao avaliar a percepção do sistema coletivo pelos usuários, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju quanto ao atendimento dos seus direitos enquanto cidadãos, constatou-se que apenas para a maioria dos aracajuanos, os direitos humanos dos cidadãos que usam o ônibus vêm sendo respeitados, enquanto para maioria dos usuários das demais capitais pesquisadas esse direito não vem sendo cumprido.

Realmente, a pesquisa demonstra que tudo depende do ponto, visão, percepção, concepção, de quem está sendo entrevistado. Tendo em vista os aracajuanos, em todas as variáveis analisadas, apontarem respostas negativas quanto à percepção do serviço de transporte prestado, quando chega na pergunta se o serviço público, transporte coletivo urbano, ônibus, atende os direitos humanos dos cidadãos eles respondem que sim, atendem.

A explicação é porque a definição de direitos humanos, no que concerne à definição de humanidade, varia de pessoa a pessoa, de sociedade a sociedade. Mas, através da maioria dos dados coletados nas mais de 40 perguntas feitas aos mesmos usuários, os resultados indicam a necessidade de fiscalização na aplicação da política pública de transporte por parte da sociedade e do Estado/Município, para diminuição dos índices negativos quanto à forma que deve funcionar a prestação do serviço público conforme estabelece a o art. 6º § 1º da Lei 8.987/95: “[...] serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995).

Em relação à comparação da estrutura e funcionamento dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju o que se obteve de resultado são aspectos semelhantes e distintos.

Quanto à estrutura do sistema integrado foram constatadas semelhanças da forma de prestação do serviço entre Curitiba e João Pessoa, em que ambas passaram por licitação pública para oferta do transporte, enquanto Aracaju nunca passou por licitação pública.

No que se relaciona ao funcionamento, a semelhança entre as três capitais é que oferecem um sistema de transporte público integrado, oportunizando aos cidadãos, através do pagamento de uma única passagem, transitarem entre os seus terminais de integração.

Outra semelhança quanto ao funcionamento do serviço público é que pertence à mesma política pública e por isso deve se adequar no momento da oferta do seu serviço. E quanto à semelhança negativa é que para todos os pesquisados é preciso maior investimento em transporte público coletivo ao invés de transporte individual.

Assim, fica como contribuição o alerta para os gestores públicos reverem a aplicação do serviço de transporte público, ônibus, como meio de concretizar direitos fundamentais e sociais para toda sociedade como também a garantia de um ambiente construído de transporte mais saudável para seus usuários.

Os resultados indicam a possibilidade de os gestores públicos e da iniciativa privada em melhorarem a prestação do serviço de transporte, ônibus, quanto ao conforto, lotação, condições no interior do veículo e valor das tarifas. As sugestões do trabalho são que a partir desses resultados outros estudos possam ser desenvolvidos no aprofundamento desta temática, quanto a questões de diferenças quanto ao gênero, cor autodeclarada e etnias e atendimento às deficiências.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Eloisa Maieski. SIMÕES, Fernanda Antonio. Engenharia urbana aplicada: um estudo sobre a qualidade do transporte público em cidades médias. **Rev. Bras. Gest. Urbana** vol.5 no.2 Curitiba July/Dec. 2013.

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br>. Acesso em 12 jan. 2016.

ARAÚJO, Rosana Melo de. et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicol. Soc.** Vol.23 / nº 3. Florianópolis Sept./Dec. 2011.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev.1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>. Acesso em: 21 mar. 2015.

BALBIM, R. et al. **Ampliação do acesso ao transporte público urbano – propostas em tramitação no Congresso Nacional**. Brasília: Ipea, 2013. Nota técnica. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130829_notatecnicadirur03.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2016.

CHESHMEHZANGI, A.; THOMAS, S. Journal of urban planning and development, ahead of print. Prioritizing accessible transit systems for sustainable urban development: Understanding and evaluating the parameters of a transportation system in Mumbai. 2016. **American Society of Civil Engineers**. Disponível em: <<http://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/%28ASCE%29UP.1943-5444.0000338>>. Acesso em: 01 ago. 2017.

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CURITIBA. **Prefeitura Municipal de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>>. Acesso em 12 abr. 2016.

DIAS, Genebaldo Freire. **Mudança climática e você: cenários, desafios, governança, oportunidades, cinismos, maluquices.** São Paulo: Gaia, 2013.

FERRAZ, A. C. Pinto; TORRES, Isac C. E. **Transporte público urbano.** 2. ed. São Paulo: RiMa, 2004.

FONSECA, Vania. FERRO, S. R. O. P. Mobilidade urbana e os direitos humanos dos usuários do transporte público de Aracaju, SE/ Brasil. In: CONPEDI INTERNACIONAL BARCELONA. **Anais...** Barcelona, 2014.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais.** São Paulo: Loyola, 2008.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito ambiental.** 3 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários a lei de mobilidade urbana.** Belo Horizonte: Fórum, 2012.

JOÃO PESSOA. **Prefeitura Municipal de João Pessoa.** Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/>> Acesso em 12/01/2016.

KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. **Administração de marketing: a bíblia do marketing.** 14. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012.

LIBERATI, Wilson Dinizeti. **Políticas públicas no estado constitucional.** São Paulo: Atlas, 2013.

LITMAN, T. Transportation and public health. **Annu Rev Public Health.** 2013; 34:217-33. DOI:10.1146/annurev-publhealth-031912-114502.

LOPES, Brenner; AMARAL, Jefferson Ney; CALDAS, Ricardo Wahrendorff. **Políticas públicas: conceitos e práticas.** Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.** V. 17, N. 1, ABRI L 2015.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! **Le monde diplomatique,** São Paulo, ano 7, n.73, p.6-7, ago. 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro.** 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

NEVES, Lafaita Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba.** Curitiba: Editora Gráfica Popular: CEFURIA, 2006.

OLIVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transporte e crescimento urbano: o caso de João Pessoa – PB.** [Dissertação]. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2006.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Para uma concepção multicultural dos direitos humanos. Contexto Internacional.** Rio de Janeiro, v. 23, n. 1, jan/jun 2001.

SANTOS, Lafaiete. **Movimento Popular e transporte em Curitiba**: Editora Gráfica Popular CEFURIA, 2006a.31-133p.

SANTOS, Vlademir dos. Um olhar sobre o Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Aracaju. **Revista de Aracaju**, Aracaju/SE, 2006b.

SOUZA, Barbara Cecilia Machado F. de. **Desenvolvimento regional e gestão metropolitana**: reflexões a partir da política habitacional na região metropolitana de Aracaju. [Dissertação]. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe (UFS), 2009.

SLACK, Nigel. **Administração da produção**. São Paulo: Atlas, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2014.

WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

**6.2 ARTIGO 2 - PUBLICADO EM PERIÓDICOS (UNIT_HUMANAS SOCIAIS) – TCC
– QUALIS B2**

**FORNECIMENTO DE TRANSPORTE COLETIVO, MODALIDADE
ÔNIBUS DAS CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU:
ANÁLISE À LUZ DA SUA ESSENCIALIDADE**

Camilla Oliveira Mota

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Resumo:

O transporte público, ônibus, é um serviço essencial. Sua previsão legal está no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal quando diz que deve ser o transporte público serviço de interesse local de “caráter essencial”. No entanto, como a Constituição Federal também dispõe que esse serviço essencial pode ser prestado diretamente pelo Estado, ou indiretamente por meio de delegações a entidades da administração indireta sob a forma de concessão, permissão ou autorização, o objetivo do artigo foi analisar a essencialidade do serviço de transporte coletivo e o seu fornecimento, modalidade ônibus, nas cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju. A metodologia proposta é bibliográfica e descritiva baseada em dados secundários disponíveis a visitação pública. Os resultados apontaram divergência no procedimento usado para concessão do serviço público bem como divergência teórica quanto a sua essencialidade.

Palavras Chave: Licitação, Serviço essencial, ônibus.

**SUPPLY OF COLLECTIVE TRANSPORT, MODALITY OF CITIES
OF CURITIBA, JOÃO PESSOA AND ARACAJU: ANALYSIS IN
LIGHT OF ITS ESSENTIALITY**

Abstract:

Public transport, buses, is an essential service. Its legal provision is in article 30, item V, of the Federal Constitution when it says that public transport should be local service of "essential character". However, since the Federal Constitution also provides that this essential service may be provided directly by the State, or indirectly through delegations to entities of indirect administration in a form of concession, permission or authorization, the purpose of the article was to analyze the essentiality of a collective transportation service and its supply, mode bus, in cities of Curitiba, João Pessoa and Aracaju. The proposed methodology is bibliographic and descriptive based on secondary data available to public visitation. Results showed a divergence in the procedure used to grant public service as well as theoretical divergence as to its essentiality.

Keywords: Bidding, Essential service, bus.

1 INTRODUÇÃO

O Serviço de Transporte Público é um dos meios de se garantir o Direito Constitucional de ir e vir, previsto no art. 7º, XV, da Constituição Federal, por ele ser fundamental para configuração social, relacionando-se aos demais direitos previstos na mesma, como os direitos sociais e políticos, condicionando e influenciando o acesso aos mesmos.

Ao tempo, Vasconcellos (2014) chama a atenção quanto à escolha das estratégias para oferecimento do serviço público. Questiona envolvimento de interesses econômicos no oferecimento desse serviço quando ele deve ser prestado diretamente pelo Estado ou indiretamente por meio de delegações a entidades da administração indireta, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Questiona envolvimento de interesses econômicos no oferecimento desse serviço quando ele deve ser prestado diretamente pelo Estado ou indiretamente por meio de delegações a entidades da administração indireta, sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Assim, o estudo teve como objetivo analisar a essencialidade do serviço de transporte coletivo e o seu fornecimento, modalidade ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju.

A escolha da cidade de Curitiba justifica-se por esta ter servido de modelo para o sistema de transporte de várias capitais, ou seja, foi pioneira na implantação do sistema de transporte integrado de passageiros. João Pessoa foi selecionada pelo fato de possuir a maior frota de ônibus do Nordeste e também ter semelhanças geográficas com Aracaju, além de também ter tomado Curitiba como modelo para o sistema de transporte público.

A metodologia que ora se propõe é bibliográfica. Para tanto, o estudo foi realizado com dados secundários disponibilizados à consulta pública, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, e bibliotecas, através de pesquisa qualitativa que permitiram melhor analisar o SIT e aplicação como política pública. Este artigo está vinculado a uma Tese de doutorado e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa nº 702.154 datado de 26/06/2014.

O artigo foi dividido em três tópicos. No primeiro, abordam-se conceitos e características da Licitação Pública e suas modalidades. O segundo explica os contratos de delegação do Serviço Público em suas espécies de concessão e permissão. No terceiro, apresenta-se a essencialidade do transporte público conforme preceito constitucional e, por

fim, apresenta como se dá a essencialidade no fornecimento de transporte público, na modalidade ônibus, nas cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju.

No presente artigo pode-se concluir que por ser essencial, conforme previsão legal, o fornecimento de transporte coletivo público, quando não prestado diretamente pelo Estado, deve ser delegado por concessão ou permissão, mas, em qualquer dos casos, precedido de licitação, o que não vem ocorrendo no Município de Aracaju, fazendo com que as empresas prestadoras desse serviço visem, prioritariamente, à economia de mercado ao invés do bem estar social.

2 CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS DA LICITAÇÃO PÚBLICA E SUAS MODALIDADES

A palavra "licitação" deriva do latim *licitatio* que significa "venda por lances". A sua prática é bastante antiga, tendo surgido nos estados medievais da Europa com o nome de "vela e pregão". Essa prática seguia a dinâmica: acendia-se uma vela e, enquanto esta permanecesse acesa, era o prazo limite para que fossem oferecidas propostas por candidatos interessados. Uma vez apagada a vela, não mais seria possível a apresentação de proposta e, dentre as manifestadas dentro do prazo, era escolhido a mais vantajosa (MEIRELLES,2010).

No Brasil, a licitação teve início com o Decreto nº 2.926/1962, e este, ao longo do tempo, foi influenciado pelo sistema político, sendo alterado e complementado por diversas outras leis federais, estaduais e municipais.

Em 1988, com a aprovação da nova Constituição Federal brasileira, a licitação passou a ser considerada um princípio constitucional, princípio da obrigatoriedade da licitação, devendo ser seguida por todos os entes da Federação, conforme se infere do art. 37 XXI, da Constituição Federal:

Art. 37 – [...]

[...]

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações;

[...] (BRASIL, 1988).

Logo, observa-se que, salvo em situações excepcionais definidas em Lei, como a dispensa e inexigibilidade, a Administração deve preceder a Licitação ao Contrato Administrativo.

Com ela visa-se a atingir o princípio da impessoalidade, permitindo que qualquer pessoa, física ou jurídica, possa estabelecer com o Poder Público a contratação de serviços e a aquisição ou vendas de bens de melhor qualidade e de forma menos onerosa à Administração (DI PIETRO, 2013).

Pode então, com isso, considerar que: “a licitação é o antecedente necessário do contrato administrativo [...] concluída a licitação, não fica a Administração obrigada a celebrar o contrato, mas se o fizer, há de ser com o vencedor.” (MEIRELLES, 2010, p.281-282; suprimimos).

A Lei 8.666/93 inicia, em seu art. 1º, definindo os sujeitos da Licitação, quais sejam: Pessoas Jurídicas da Administração direta, Ente Político, Pessoas Jurídicas da Administração Indireta, Entidades, e os demais Entes controlados direta ou indiretamente pelo Órgão Público (BRASIL, 1993).

Para escolher a proposta mais vantajosa, devem ser observados tanto os princípios expressos do art. 37, *caput*, da Constituição Federal, qual seja Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Pessoalidade e Eficiência como aqueles típicos do certame.

3 PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS DO PROCESSO LICITATÓRIO

3.1 Da vinculação ao instrumento convocatório

O instrumento convocatório referido trata-se do edital, e, de acordo com a Lei 8.666/1993, é previsto que as regras nele expostas devem ser cumpridas sob pena de nulidade de todo o procedimento convocatório.

É com base nesse princípio que se observa o disposto no art. 41, *caput*, da Lei: "A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada" (BRASIL, 1993). Complementando o disposto, o art. 43, inciso V, da mesma lei afirma:

Art.43-A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos:
[...]
V- julgamento e classificação das propostas de acordo com os critérios de avaliação constantes do edital;
[...] (BRASIL, 1993).

Sem correição de forma, pode-se dizer que o princípio da vinculação ao instrumento convocatório deve ser cumprido tanto pela Administração Pública contratante quanto pelos licitantes interessados, de tal forma que o seu não cumprimento enseje em desclassificação dos licitantes ou nulidade do procedimento.

3.2 Do julgamento objetivo

O princípio do julgamento objetivo tem previsão no art. 45, da Lei e dispõe que:

Art.45- O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão de licitação ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos, de maneira a possibilitar sua aferição pelos licitantes e pelos órgãos de controle (BRASIL, 1993).

Julgamento objetivo significa afirmar que deve haver o julgamento das propostas apresentadas com base no que fora previsto no Edital. Ele tem como objetivo evitar a discricionariedade dos julgadores, obrigando-os a atenderem o que foi determinado pela Administração.

3.3 Da adjudicação compulsória

Esse princípio visa a impedir que, após a conclusão do certame, a Administração contrate com outrem que não aquele com quem venceu o certame. Ou seja, a adjudicação ao vencedor é obrigatória, sendo, em regra, vedada a prática de outra licitação até o momento da contratação com o mesmo (DI PIETRO, 2013).

Insta salientar que vencido o licitante, a Administração não se obriga a, de imediato, realizar a contratação. Contudo caso a faça terá de ser com o candidato vencedor do procedimento. A mitigação desse preceito ocorre em apenas restritas situações, quais sejam, a desistência do vencedor em realizar o contrato ou quando o licitante, dentro do prazo previsto, não firmar o contrato, salvo justo motivo.

3.4 Da Licitação sustentável

Esse princípio prevê a possibilidade de se haver o incentivo à preservação do meio ambiente através do processo licitatório (DI PIETRO, 2013). São chamadas licitações sustentáveis ou licitações verdes que visam cumular todos os procedimentos da Licitação com o objetivo de se haver a preservação do meio ambiente desta forma, coloca-se como critério de desempate ou como requisitos previstos no edital a serem observados, a produção de bens ou serviços que gerem menos lesividade ao ambiente natural (DI PIETRO, 2013).

Dentre esses critérios pode citar a preferência pela economia de consumo de energia elétrica; o uso exclusivo de lâmpadas fluorescentes, aproveitamento da água da

chuva; aquecimento de água por meio de energia solar e uso obrigatório de materiais reciclados.

3.5 Do procedimento formal

De acordo com esse princípio o Procedimento de vinculação deve obedecer a preceitos legais em todas as fases de seu procedimento, sejam eles previstos em Lei, edital, regulamento, convite ou caderno de obrigações que complementem o já disposto no art. 4º, “caput” Lei 8.666/1993 (GASPARINI, 2009).

É importante ressaltar que esse princípio não tem nenhuma relação com a exigência de formalidade no procedimento licitatório, uma vez que a ocorrência de omissões e irregularidades formais não são capazes de gerar a nulidade do mesmo, quando se tratar apenas de formalismos desnecessários (MEIRELLES, 2010).

3.6 Do sigilo na apresentação das propostas

Esse princípio visa assegurar a igualdade entre os licitantes, evitando que antes da abertura dos envelopes que contenham as propostas, os interessados tenham conhecimento das propostas dos demais.

Vale lembrar que a abertura antecipada dos envelopes gera ilícito penal além de resultar na anulação do procedimento. Assim preceitua o art. 94 da Lei: “Devassar o sigilo de proposta apresentada em procedimento licitatório, ou proporcionar a terceiro o ensejo de devassá-lo: Pena - detenção, de 2 (dois) a 3 (três) anos, e multa”.

Com esse princípio, não restam dúvidas de que então é dever do Administrador-Licitante agir com honestidade, abrindo os envelopes de propostas no momento adequado em que todos os interessados estejam presentes para que se possa auferir de modo justo a melhor proposta para o Estado, bem como de impedir que os interessados concorrentes possam ter conhecimento das propostas alheias antes do pleito.

4 TIPOS DE LICITAÇÃO

Diferentemente da modalidade que se refere ao procedimento utilizado, o tipo de licitação se refere ao critério de julgamento utilizado pela Administração quando da avaliação de propostas dentro das modalidades, exceto no Concurso. Os tipos de licitação estão expostos no art.45 §1º, da Lei 8666, redação dada pela Lei 8.883/94:

Art. 45 [...]

§ 1º Para os efeitos deste artigo, constituem tipos de licitação, exceto na modalidade concurso:

I - a de menor preço - quando o critério de seleção da proposta mais vantajosa para a Administração determinar que será vencedor o licitante que apresentar a proposta de acordo com as especificações do edital ou convite e ofertar o menor preço;
II - a de melhor técnica;
III - a de técnica e preço.
IV - a de maior lance ou oferta - nos casos de alienação de bens ou concessão de direito real de uso (BRASIL, 1993).

Desta forma, observa-se que os tipos são definidos quanto ao menor preço quando o critério de julgamento da Administração é a dos preços menores. É o tipo mais comum de licitações, objetivando a uma maior economia.

De outro modo, será do tipo melhor técnica quando a Administração visa a escolher a proposta que tenha um índice técnico mais elevado do que as outras. Nesse tipo de licitação, a Administração fixa previamente no edital o valor máximo que pretende pagar (DI PIETRO, 2013).

Já em relação ao tipo de técnica e preço, esta se caracteriza quando a seleção da proposta se basear na média ponderada das notas obtida na de melhor preço e na de melhor técnica (DI PIETRO, 2013).

Em geral, o tipo de melhor técnica ou de técnica e preço é utilizado para: contratação de serviços de natureza predominantemente intelectual, elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e engenharia (DI PIETRO, 2013).

Por fim, a licitação poderá ser considerada como do tipo maior lance ou maior oferta no momento em que for utilizada nos casos de alienação de bens ou concessão de direito real de uso.

5 MODALIDADES DE LICITAÇÃO

São modalidades de licitação prevista no art. 20 da Lei 8.666/93: a concorrência, a tomada de preço, o convite, o leilão e concurso e o pregão. É importante observar que as três primeiras são selecionadas em razão do valor da obra ou serviço, enquanto que o Concurso e o Leilão são selecionadas em razão do objeto (BRASIL, 1993).

A concorrência é obrigatória quando da contratação de serviços ou obras de engenharias de valores bastante elevados, qual seja, respectivamente acima R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil Reais) e de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil Reais) (BRASIL, 1993). Além disso, a concorrência é obrigatória, independentemente do valor, nos casos de concessão de serviço público (art. 2º, II, da Lei 8.987/95) (BRASIL, 1995), concessão de direito real de uso, empreitada integral e licitação internacional (art.23, §3º, da Lei de Licitações), e aquisição e alienação de imóveis por parte da Administração Pública,

sendo que, neste último caso, a modalidade de concorrência poderá ser substituída pela de Leilão (arts. 17, I, e 19, III, da Lei de Licitação) (BRASIL, 1993).

Conforme disposto no art. 7º da Lei de Licitações, o procedimento tem início em sua fase interna na qual se analisam as condições descritas nos parágrafos do mesmo artigo. Após isso, dá-se início à fase externa, como a publicação do edital em Diário Oficial ou jornal de grande circulação ou com convites, após haver uma exposição de motivos da necessidade de contratação e declaração de disponibilidade orçamentária para a contratação (MELLO, 2010).

Em seguida, conforme o art. 41 §§ 1º e 2º da Lei 8.666/93, marca-se a data para a abertura dos envelopes, ressaltando-se que o licitante tem até dois dias úteis anteriores à abertura dos envelopes para impugnar o edital. Já os demais interessados terão o prazo de cinco dias úteis para impugná-lo.

Em seguida, ocorre o procedimento de habilitação, no qual se analisa a idoneidade daquele que pretende contratar com a Administração, se atesta a sua qualificação técnica econômica-financeira e regularidade fiscal provando que aquele que deseja contratar com a Administração Pública não possui dívida perante a Receita (GASPARINI, 2009).

Após a habilitação, ocorre a classificação e o julgamento com base no previsto em edital. Por fim, ocorre a homologação do certame e a adjudicação, estabelecendo assim o vencedor (arts.43, VI e 46, §§1º e 2º da Lei de Licitações) (BRASIL, 1988).

Registre-se que após a adjudicação, a Administração não é obrigada a contratar, mas, caso a faça, enquanto válida a adjudicação, somente poderá contratar com o adjudicatário (DI PIETRO, 2013).

A modalidade de tomada de preço é realizada nas contratações em que há um vulto médio de valores. Desta forma, é aplicável em serviços de engenharia de até R\$1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil Reais) e outros serviços no valor de até R\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta mil Reais). Possui a peculiaridade de só poderem participar da licitação aqueles que forem cadastrados no órgão competente ou que se cadastrem em até três dias de antecedência à data marcada para abertura dos envelopes das propostas (GASPARINI, 2009).

O convite, por sua vez, modalidade mais simples de licitação possui trâmite distinto por, *a priori*, apenas permitir a participação dos licitantes convidados, no número mínimo de três, salvo a restrição de mercado. Contudo, aquele que não for convidado poderá manifestar interesse em participar em até 24h antes da abertura dos envelopes das propostas. Outrossim, apenas poderá ocorrer a modalidade de convite nas contratações de baixo vulto, previstas no art. 23 I, “a” e II, “b” da Lei de licitações (BRASIL, 1993).

A utilização da modalidade de leilão, conforme arts. 17 §6º e 19, III, todos da lei de licitações, torna-se possível quando da alienação de bens móveis (inservíveis, apreendidos

por ato ilícito ou penhorados) ou imóveis (derivados de decisão judicial ou dação em pagamento). Outrossim, podem participar do procedimento licitatório, de acordo com o art. 22 §5º da Lei, quaisquer interessados na aquisição do bem ou serviço da Administração, tendo como arrematante do objeto aquele que oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação prévia (BRASIL, 1993).

Já o concurso, previsto no arts. 51 §5º 52, tem como objetivo a escolha de melhor trabalho técnico, científico ou artístico, mediante a instituição de prêmio ou remuneração. Desse procedimento, podem participar todos os interessados, e o critério exigido no julgamento, a ser avaliada por comissão especial, será o de melhor técnica (BRASIL, 1993).

Já o pregão, mais recente modalidade de Licitação, sendo prevista na Lei 10.520/02, gerada a partir da Medida Provisória nº 2.026 de 4 de maio de 2000. Tem como objetivo a celeridade e desburocratização de todo o procedimento licitatório. Para tanto, nesse procedimento há uma inversão da ordem das fase de licitação (BRASIL, 2000).

O pregão possui como peculiaridade a função de obter a aquisição de bens e serviços cujos padrões de qualidade possam ser definidos no edital (art. 1º da Lei do Pregão) como por exemplo, a aquisição de água mineral ou produtos de limpeza (DI PIETRO, 2013).

O elemento convocatório deve ser publicado ainda em imprensa oficial em até oito dias anteriores à prática do certame (art. 4º, V, da Lei do Pregão) (BRASIL, 2000).

Por fim, pode-se então afirmar que a Administração não só é obrigada a licitar, mas também é obrigada a licitar de maneira que utilize a modalidade correta em relação ao objeto previsto no edital, haja vista tratar-se de procedimento vinculado na qual suas formalidades devem ser observadas rigorosamente pelo Administrador (CARVALHO FILHO, 2010).

Contudo, a regra da obrigatoriedade em licitar possui algumas exceções, as quais preveem a contratação direta. Esta ocorre em dois casos específicos, qual sejam, dispensa e inexigibilidade de licitação. Em todos os dois casos, é condição de eficácia serem justificadas, e, previamente, dentro de três dias, serem comunicados à autoridade administrativa superior.

A dispensa ocorre quando a licitação é possível e viável mas por determinação da Lei, ela não precisa ocorrer. Vale lembrar que as hipóteses de dispensa são previstas na lei de licitações em seu art. 17 §§2º e 4º e art. 24, III, possuindo um rol taxativo para o seu cabimento. Ela pode ser doutrinariamente dividida em licitação dispensada e licitação dispensável (BRASIL, 1993).

A licitação dispensada ocorre quando a Lei afirma que naquela dada situação não precisa haver licitação. Contudo, nessas situações, o administrador pode licitar, não há

margem de discricionarieidade por parte dele. Esse tipo de licitação está previsto no art.17 da Lei 8666/93 (BRASIL, 1993).

Por sua vez, quando mesmo que a Lei diga que não precisa haver licitação para aquela situação, se o administrador puder praticá-la havendo assim uma discricionarieidade a seu respeito, estarem diante da Licitação dispensável, prevista no art. 24, III, do mesmo dispositivo legal (BRASIL, 1993).

Já a inexigibilidade de licitação, com previsão legal no art. 25 da Lei, ocorre quando a competição entre os licitantes for inviável, não havendo possibilidade jurídica para a elaboração do certame (BRASIL, 1993).

Entende-se por competição inviável aquela em que não há a pluralidade de fornecedores/empresas (pressuposto lógico); não proteja o interesse público (pressuposto jurídico) e/ou não apresente interesse de mercado (pressuposto fático) (BRASIL, 1993).

6 CONTRATOS DE DELEGAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO EM SUAS ESPÉCIES DE CONCESSÃO E PERMISSÃO

A delegação de serviços públicos consiste em uma das formas de descentralização da atividade da Administração Pública, na qual o ente público se desonera de prestar determinada atividade por não dispor de condições financeiras ou técnicas ou devido apenas à sua conveniência em não prestá-la. Desta forma, ela concede, por prazo determinado, a concessionárias e permissionárias apenas a execução do serviço público mantendo para si a titularidade da atividade (GASPARINI, 2009).

A delegação pode consistir na forma de concessão, permissão ou de autorização. A última tem como característica ser ato administrativo precário e com prazo de validade indeterminado.

A permissão, por sua vez, conforme arts. 2 IV e 40, da Lei 8987/95, será formalizada na forma de contrato de adesão e terá sua concessão a título precário, no que pertence à sua revogabilidade unilateral. Além disso, a mesma deverá ser precedida de licitação, em quaisquer de suas modalidades previstas em lei (BRASIL, 1993).

Já a concessão, nas palavras do doutrinador Diógenes Gasparini:

Concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere, sob condições, a execução e exploração de certo serviço público que lhe é privativo a um particular que para isso manifeste interesse e que será remunerado adequadamente mediante a cobrança, dos usuários, de tarifa previamente por ela aprovada (GASPARINI, 2009, p.366).

Desta forma, concessão é um meio de delegação na qual a concessionária terá, por prazo determinado, a titularidade na execução do serviço público. Contudo, essa

modalidade exige que sua delegação seja precedida de licitação na modalidade de concorrência

No mais, o art. 30, V, da Constituição Federal assegura que compete aos municípios: “[...] organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 1988).

Sendo assim, conclui-se que quando os municípios transferem às concessionárias ou permissionárias a competência de fornecimento de transporte público coletivo, a delegação deverá ser precedida de licitação, sob pena de ferir preceitos constitucionais, dentre eles o princípio da impessoalidade expresso no art. 37, *caput* da CF que, dentre outros objetivos, visa a evitar que a Administração contrate apenas de acordo com o seu critério volitivo.

7 DA ESSENCIALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO CONFORME PRECEITO CONSTITUCIONAL

A Carta Magna, em seu artigo 30, inciso V, assevera que o transporte público é serviço de interesse local de “caráter essencial”. “A essencialidade do transporte coletivo urbano está para a liberdade de locomoção assim como a alfabetização está para a livre manifestação do pensamento e o direito à moradia para o exercício do direito à intimidade” (GUIMARÃES, 2012, p. 82).

A necessidade do ônibus surge decorrente do crescimento das cidades, e estas, por forças do mercado. A sua essencialidade é questionada no momento em que ela pode ser delegada, tendo em vista os interesses de sua prestação serem econômicos por parte de suas prestadoras (VASCONCELLOS, 2014).

José Joaquim Gomes Canotilho (2003, p. 354) esclarece que a “[...] transferência de tarefas para os sujeitos privados não significa um abandono da responsabilidade estatal pela prossecução do interesse público inerente à realização do princípio da socialidade”.

Na visão de Adam Smith (1996), sendo o Estado, mínimo, não compete definir transporte como função essencial estatal, visto que cabe apenas a prover ao cidadão saúde, educação e segurança, e não realizar custos e gastos a funções que podem ser delegadas e fiscalizadas ao setor privado, proporcionando a livre concorrência e, assim, menores preços a população.

Muitas críticas existem ao modelo convencional do papel do Estado, conforme exemplificam alguns autores: segundo Emerson Gabardo (2002, p. 69), a ineficiência, é tomada pelo poder público como sustentáculo retórico da flexibilização do regime administrativo, notadamente através da política de desestatização. Na mesma linha, Maria

Sylvia Zanella Di Pietro (2012, p. 305): “[...] é possível mesmo dizer, sem receio de errar, que a própria privatização não esconde o anseio de fugir ao regime jurídico de Direito público”. Sob o pretexto de ineficiência da Administração Pública, procuram-se os meios privados de atuação.

Já para Meirelles (2005, p. 316): “[...] serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”

Para Guimarães (2012, p.38), “[...] os serviços públicos são mais lembrados pela falta do que pela eficiência, embora a falta possa nem ter relação com a presença do Estado”. Eros Roberto Grau (2008, p. 108-128) vincula serviço público à ideia de “atividade indispensável à consecução da coesão social”, tendo como principal característica a sua “vinculação ao interesse social”.

Para Faleiros (1999), a política social é um processo de reprodução de força de trabalho, viabilizando serviços e benefícios financiados por fundos a eles destinados. O desenvolvimento social é responsabilidade dos governos federal, estadual, municipal e da sociedade.

A política de transporte vem atendendo ao fim que se destinam as políticas públicas, mas vem tomando o rumo alarmante quanto a sua seletividade, exclusão e pouco equitativa (VASCONCELLOS, 2014).

Desta forma, nas palavras de Emerson Gabardo (2003, p. 191) o Estado enquanto interventor, não pode dissociar os aspectos econômico e social de sua atuação. Para tanto, o Estado precisa ser eficiente e eficaz na prestação do serviço público de transporte coletivo. Sendo a eficiência “[...] emprego adequado dos meios para o alcance de resultados [...]”, a eficácia representa o foco no resultado (NOHARA 2012, p. 193).

Assim a proposta do artigo em apresentar os dados encontrados sobre a realidade do fornecimento de transporte público, modalidade ônibus das cidades de Curitiba, João Pessoa e Curitiba, quanto a essencialidade do serviço prestado em termos legais.

8 FORNECIMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO, NA MODALIDADE ÔNIBUS, NAS CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU

Quanto ao fornecimento do serviço de transporte público, modalidade ônibus, nas cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, existem pontos que devem ser mais uma vez comentados à luz do pensamento de alguns teóricos.

Quando Vasconcelos (2014) questiona a delegação do serviço, e chama a atenção no ponto em que esse modelo atende prioritariamente interesses do capital, ele gera uma

dúvida sobre a sua essencialidade. Nesse momento, surge uma reflexão sobre a intenção do legislador ao dispor que esse serviço também poderá ser prestado além do Estado, entidades da administração indireta sob a forma de concessão, permissão ou autorização.

Outro dado identificado na pesquisa relaciona-se à forma de delegação do serviço, que, entre as cidades pesquisadas, ainda não ocorreu licitação pública para oferta desse serviço.

O Quadro 1 que segue apresenta essa distinção nas cidades pesquisadas.

Quadro 01 – Informações sobre a licitação pública

Cidades	Curitiba	João Pessoa	Aracaju
Licitação Pública	Conforme consta no site da Prefeitura Municipal de Curitiba, a delegação por meio de concessão para prestação e exploração de serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros é feita mediante licitação na modalidade concorrência.	Conforme consta no site da Prefeitura Municipal de João Pessoa, a delegação por meio de concessão para prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros é feita mediante licitação na modalidade concorrência.	Segundo a SMTT ainda não é realizada Licitação para prestação do serviço de transporte coletivo público na cidade.

Fonte: Elaborado pelas autoras a partir dos sites das prefeituras municipais das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju – 2015.

Segundo o site da Prefeitura Municipal de Curitiba (2015), fornecimento de transporte público na cidade é feito por empresas operadoras divididas em três lotes formando três consórcios e mais três empresas metropolitanas integradas. A delegação por concessão para prestação de serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros é feita mediante licitação na modalidade concorrência.

Consta no site da Prefeitura Municipal de João Pessoa (2015), que ela possui maior frota de ônibus do Nordeste, composta de seis empresas, são elas: Transnacional, Mandacaruense, Marcos da Silva, Reunidas, São Jorge e Santa Maria, possuindo um total de 90 linhas convencionadas. A delegação por concessão para prestação e exploração de serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros é feito mediante licitação na modalidade concorrência.

Por fim, em relação a Aracaju, site da Prefeitura (2015), assim como as demais possui o Sistema Integrado de Transporte (SIT). Atualmente, encontra-se em fase de desenvolvimento, carente de melhorias, sem passar por licitações públicas.

Pergunta-se: a essencialidade do serviço de transporte também é ferida no momento em que não existiu licitação?

A resposta é que sim, porque os interesses econômicos estão explícitos.

Para que a essencialidade do transporte, ônibus, ocorra é preciso rever ações, diretrizes da política pública, mas, acima de tudo, iniciar um processo de consciência do cidadão, do gestor e dos empresários, de leitura com base em uma visão transdisciplinar de

pensamento sistêmico e plural (CAPRA, 2007), “[...] para analisar as conjecturas sociais inerentes aos diversos atores, e não solicitar uma servidão somente para o homem, o que traduz o retorno dessas consequências para a coletividade de maneira difusa” (FONSECA; FERRO, 2014, s/p).

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, o artigo posiciona-se no sentido de que o serviço de transporte coletivo público é essencial, baseando-se em previsões legais dos arts. 5º, XV e 30, da Constituição Federal bem como no art.10, V, da Lei de Greve e, sendo essencial, deve ser submetido a preceitos legais, qual seja, a licitação, para que se atinja o interesse público quando delegado, o que não tem sido feito no município de Aracaju.

Dentre as cidades pesquisadas, Aracaju apresenta ponto crítico quanto à sua essencialidade pela falta do cumprimento da licitação pública, no tocante à consideração da essencialidade do serviço de transporte coletivo, devido ao não cumprimento da licitação pública, que visasse à melhor técnica e ao menor preço.

A falta de licitação fere tanto a impessoalidade nas contratações, havendo o critério volitivo do administrador bem como a característica de essencialidade do transporte coletivo público, uma vez que as empresas ao receberem a obrigação de prestarem os serviços visam prioritariamente a economia de mercado e não aos interesses sociais, os quais deveriam ser visados em virtude de sua essencialidade.

Sendo assim, pode-se entender que a licitação é um meio que, além de visar o alcance do interesse público em melhor prestação de serviço à população, torna a essencialidade segura, fazendo com que o transporte coletivo público vise ao interesse coletivo e não econômico, como vem acontecendo em Aracaju.

Com relação às cidades de Curitiba e João Pessoa, ao respeitarem a condição de prática de licitação se direcionam no sentido de atender à essencialidade do fornecimento de transporte coletivo público devendo estas capitais continuar prestando serviço conforme afirma Vasconcelos (2014), ao dizer que a delegação do serviço não deve atender prioritariamente interesses do capital, e sim a essencialidade que o cidadão espera enquanto prestação de serviço público. Contudo, essa essencialidade ainda não foi plenamente concretizada posto que nos sites das respectivas prefeituras ainda constam reclamações e pedidos de melhorias.

Sendo assim, nota-se que a licitação é o ponto de partida para se assegurar a essencialidade, mas, por si só, não é suficiente haja vista a necessidade de se fiscalizar o

cumprimento do contrato administrativo a fim de avaliar se a empresa está atendendo aos fins sociais.

Por fim, é preciso vencer as limitações da política pública de transporte por ônibus, quanto à efetivação de sua essencialidade. Primeiramente ao fato de pertencimento a uma sociedade capitalista, que visa todo o tempo a atender interesses econômicos e em consequência que estimula e necessita dessa relação para sua sobrevivência.

REFERÊNCIAS

ARACAJU. Prefeitura Municipal de Aracaju. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br> Acesso em: 12 jan. 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Aprovada em 05 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 28 abr. 2017.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>. Acesso em: 21 mar. 2015.

BRASIL. Lei 10.520 de 17 de julho de 2002. Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de julho de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10520.htm>. Acesso em: 28 abr. 2015.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 23. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>> Acesso em 12 jan. 2014.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquias, terceirização, parceria público-privada e outras formas**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 26. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

FALEIROS, Vicente de Paula. Desafios do serviço social na era da globalização. **Revista serviço Social & Sociedade**. n. 61, ano XX. São Paulo: Cortez, 1999.

GABARDO, Emerson. **Princípio constitucional da eficiência administrativa**. São Paulo: Dialética, 2002.

GABARDO, Emerson. **Eficiência e legitimidade do Estado**: uma análise das estruturas simbólicas do direito político. Barueri: Manole, 2003.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

JOÃO PESSOA. Prefeitura Municipal de João Pessoa. Disponível em: <<http://joaopessoa.pb.gov.br/>> Acesso em 12 jan. 2014.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 37. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de direito Administrativo**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

NOHARA, Irene Patrícia. **Reforma administrativa e burocracia**: impacto da eficiência na configuração do direito administrativo brasileiro. São Paulo: Atlas, 2012.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações** - investigação sobre sua natureza e suas causas. v.I e II. São Paulo: Abril Cultural, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2014.

6.3 ARTIGO 3 - SUBMETIDO PARA PUBLICAÇÃO NA REVISTA QUALIS A1 REVISTA OPINIÃO PÚBLICA

ACESSIBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO NA MODALIDADE ÔNIBUS: UM COMPARATIVO EM TRÊS CAPITAIS BRASILEIRAS

Resumo: O objetivo foi analisar os aspectos de acessibilidade dos usuários ao sistema único de transporte público, na modalidade ônibus, entre as cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. O estudo foi do tipo seccional, no período de junho a setembro de 2015. O levantamento de dados foi realizado com usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, por meio da aplicação questionário semiestruturado a 320 usuários. Os resultados apontaram que, na percepção dos usuários, no tocante à acessibilidade, estão insatisfeitos com o sistema de transporte coletivo; e, quanto à mobilidade dos usuários, esta foi apontada como precária sendo necessário avançar na resolução da melhoria de programas dentro das políticas públicas.

Palavras-Chave: Mobilidade, Ônibus, Passageiros, Acessibilidade, Transporte Integrado.

ACCESSIBILITY OF THE USERS OF THE INTEGRATED PUBLIC TRANSPORT SYSTEM IN THE BUS MODE: A COMPARATIVE IN THREE BRAZILIAN CAPITALS

Abstract: This paper has an objective analyze accessibility aspects of users to single public transport system, in bus mode, between cities of Curitiba, Aracaju and João Pessoa. This study was of sectional type, from June to September, 2015. This dates collection was carried out with users of collective transportation of cities of Curitiba, João Pessoa and Aracaju, through application of a semi-structured questionnaire to 320 users. Results pointed out that, in this perception of users, regarding accessibility, they are dissatisfied with collective transportation system; and, regarding users' mobility, this was pointed out as precarious, and it is necessary to make progress in resolving an improvement of programs within public policies.

Keywords: Mobility, Bus, Passengers, Accessibility, Integrated Transportation.

ACCESIBILIDAD DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MODO O BUS: UN COMPARATIVO EN TRES CAPITALES BRASILEÑAS

Resumen: El objetivo fue analizar los aspectos de accesibilidad de los usuarios al Sistema Único de Transporte, específicamente en la modalidad de buses entre las ciudades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. El estudio fue de tipo seccional, y fue realizado en el periodo de junio a septiembre de 2015. La recolección de datos fue realizada por medio de la aplicación de un cuestionario semi-estructurado a 320 usuarios del transporte colectivo de las ciudades, Curitiba, João Pessoa e Aracaju. Los resultados arrojaron que, según la percepción de los usuarios, en lo que respecta a accesibilidad se sienten insatisfechos con el sistema de transporte colectivo. En cuanto a la movilidad de los usuarios, esta fue señalada como precaria, haciéndose necesario avanzar en la mejora de programas dentro de las políticas públicas que contribuyan a resolver estas inconformidades.

Palabras clave: Movilidad, Autobuses, Pasajeros, Accesibilidad, Transporte Integrado.

LES UTILISATEURS DE L'ACCESSIBILITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORTS EN COMMUN INTÉGRÉ TYPE BUS: A COMPARATIF EN TROIS BRESILIEN DE LA CAPITALE

Résumé: L'objectif était d'analyser les aspects d'accessibilité des usagers au système unique de transport public, modalité bus entre les villes de Curitiba, Aracaju et João Pessoa. L'étude a été de type sectionnel effectuée de juin à septembre 2015. La collecte de données a été réalisée auprès des usagers du transport collectif des villes de Curitiba, João Pessoa et Aracaju par le biais d'un questionnaire semi-structuré présenté à 320 usagers. Les résultats ont montré qu'à la perception des usagers, ils sont insatisfaits en ce qui concerne l'accessibilité au système de transport collectif et par rapport à la mobilité, ceci a été souligné comme précaire nécessitant ainsi d'une avance dans la résolution de l'amélioration des programmes dans les politiques publiques.

Mots-clés: Mobilité, Bus, passagers Accessibilité de transport intégré.

1 INTRODUÇÃO

A evolução humana vem impondo uma necessidade de locomoção ao longo da história a qual tem se moldado às várias intempéries naturais, bem como em sua estruturação para a vida em comunidade e de forma civilizada. Tais interesses podem ser visualizados ao longo dos tempos por migrações em busca de alimento, por disputas territoriais ou até por domínio populacional.

Inicialmente, a própria força motriz permitia ao homem locomover-se de um ponto a outro, o que demandava um longo período de tempo; para tanto, e com a necessidade de acelerar e encurtar o tempo de alcance, o homem utilizou animais, inventou a roda e criou

diversos meios de transporte que o permitissem percorrer distâncias por terra, por mar e pelo ar.

Com tais avanços tecnológicos, foi possível que terras fossem descobertas, conquistadas e dominadas, até o que se conhece atualmente como um planeta diverso e globalizado culturalmente e informacional, mas que dá garantias e deveres ao acesso à transportabilidade.

O inchaço populacional nas cidades do mundo tem sido provocado por tais avanços e gerado problemas no tocante ao gerenciamento de políticas públicas, particularmente no que tange à garantia dos direitos e deveres do cidadão relacionados ao transporte, bem como ao seu devido acesso (CAIAFFA, 2008).

Assim, atualmente, a acessibilidade tem se tornado um assunto frequente e pertinente frente às necessidades econômicas e sociais em vários aspectos. Em muitos casos, como o acesso ao sistema de transporte público, a discussão sobre o tema tem sido perceptível, mas não há resolução de percalços oriundos de gestões públicas ineficientes e ineficazes.

As cidades brasileiras possuem dificuldades de transportes eficientes já reportados nos estudos de Vasconcellos (2009; 2014), Gomide (2003), entre outros.

Entretanto, este estudo foi realizado com o foco no aspecto da acessibilidade que não tem sido discutido em estudos anteriores, principalmente com amostra representativa da população estudada. Outro diferencial é que na presente pesquisa as três cidades foram escolhidas para o estudo por possuírem o sistema único de transporte.

A pesquisa é relevante porque busca analisar a acessibilidade dos usuários das três capitais em relação à aplicação dos requisitos previstos na Lei 8.987/95, que, em seu art. 6º, contempla como direito dos usuários de transportes coletivos o “Serviço adequado que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995).

Diante disso, fez-se o seguinte questionamento central: como está a acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte público na modalidade ônibus nas cidades de Curitiba (PR), Aracaju (SE) e João Pessoa (PB)?

Desta forma, o objetivo do artigo foi analisar os aspectos de acessibilidade dos usuários do sistema único de transporte público, na modalidade ônibus nas cidades de Curitiba, Aracaju e Joao Pessoa.

2 POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

O processo de urbanização no Brasil evoluiu no governo de Juscelino Kubitscheck, que foi de 1956 a 1961, com o desenvolvimento automobilístico. Destaca-se que, historicamente, o transporte coletivo nas cidades maiores era o bonde, e entre cidades, o trem. Somente com os governos militares é que os trens foram sucateados e abandonados (VASCONCELLOS, 2009).

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 tratam sobre a política urbana. Uma das suas regulamentações é sobre o plano diretor das cidades, com obrigatoriedade para as cidades acima de 20 mil habitantes. Em 2012 foi aprovada a Lei de Mobilidade Urbana, nº 12.587/2012, específica para reger de maneira especial o acesso universal das pessoas ao transporte público.

O objetivo da lei é a efetivação, eficiência, efetividade e sustentabilidade da mobilidade urbana. Guimarães (2012) diz que a proposta da lei é complexa principalmente para as grandes cidades brasileiras, por concentrarem um grande contingente de pessoas, e, conseqüentemente, enfrentarem maiores problemas sociais, como a distribuição igualitária das vias públicas para todas as classes sociais.

Segue o Quadro 1, que apresenta os objetivos da Política de Mobilidade Urbana.

Quadro 1 – Objetivos da Política de Mobilidade Urbana

OBJETIVOS	FINALIDADES
1. Promover o desenvolvimento urbano integrado e sustentável	As pessoas vão de casa ao trabalho, da escola para casa, de casa para o clube, etc.. Ou seja, é necessário organizar os usos (comércio, serviço, indústria, habitação) de forma a que não provoquem muito tráfego, não congestionem as vias, não provoquem acidentes, diminuam a poluição, e assim por diante.
2. Fortalecer os municípios	Os municípios são responsáveis pela organização e prestação do transporte coletivo e gestão dos seus sistemas de mobilidade urbana.
3. Definir as responsabilidades de cada um e as relações de cooperação entre União, Estados e Municípios	Como a União e os Estados podem ajudar os cidadãos dos municípios.
4. Garantir os direitos dos usuários	Assegurar a participação social.

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 17).

Deve-se levar em consideração que a mobilidade sustentável no contexto socioeconômico de uma área urbana tem como elementos o uso e ocupação do solo para a gestão dos transportes, proporcionando aos cidadãos qualidade de vida (CAMPOS 2006).

Boareto (2003) complementa o pensamento afirmando que a mobilidade urbana se relaciona com a questão sustentável quando esta pensa na realização de viagens ecologicamente sustentáveis através de menos gastos de energia e impactos ao ambiente.

O *caput* do artigo 3º da Lei 12.587/2012 dispõe sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana que é “[...] o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura para garantir os deslocamentos de pessoas e cargas” (BRASIL, 2012). Para Meirelles (2005, p. 316): “[...] serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”.

Complementa, ainda, Guimarães (2012, p.38): “[...] os serviços públicos são mais lembrados pela falta do que pela eficiência, embora a falta possa nem ter relação com a presença do Estado.” A sua complexidade motivou as grandes manifestações populares no ano de 2013 no Brasil, pela necessidade de meios de transportes públicos melhores e acessíveis no preço, proporcionando uma melhor qualidade de vida (GUIMARÃES, 2012).

No serviço público de transporte público regularidade é, ao mesmo tempo, bússola e estratégia, enquanto a continuidade equivale ao oxigênio sem o qual o serviço não subsiste. A perda, descumprimento ou diminuição de qualquer desses elementos referenciais resulta em um comprometimento tal que equivale a desserviço ou, no mínimo, a uma grave crise no setor e, sem dúvida, o prejuízo maior é o que afeta a coletividade. A greve, por exemplo, é uma ameaça real de grandes proporções à regularidade e à continuidade. Os serviços essenciais - caso dos transportes públicos coletivos – mereceram tratamento constitucional destacado quando do tratamento do tema (GUIMARÃES, 2012, p. 51-52).

O transporte público e o trânsito são de responsabilidade do Estado, conforme definido na Constituição do país no Artigo 175.

Art. 175 - Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre:
I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
II - os direitos dos usuários;
III - política tarifária;
IV - a obrigação de manter serviço adequado;
[...] (BRASIL, 1988).

A gestão competente desses órgãos reflete no transporte urbano de forma a proporcionar ao cidadão o previsto constitucionalmente no artigo 37, que elenca os princípios norteadores da Administração Pública, são eles: Princípio da Legalidade, da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado, da Impessoalidade, da Indisponibilidade do Interesse Público, da Continuidade do Serviço Público e da Moralidade. Bem como o previsto na Lei 8.987/95, que, em seu art. 6º § 1º determina que:

Art. 6º [...]

§1º - serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas; [...] (BRASIL, 1988).

Entende-se que uma política de transporte urbano eficaz proporcionaria a melhoria dessas condições já que:

“[...] a política de transporte urbano é essencial para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas e mercadorias, na medida em que utilize recursos institucionais, técnicos e econômicos para preparar as cidades brasileiras para um novo patamar de eficiência” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2011, s/p).

É preciso que a política de descentralização do transporte contribua de forma a desenvolver suas atribuições de maneira competente e correspondente com a realidade, atendendo satisfatoriamente as necessidades da população usuária, considerando inclusive a qualidade do meio ambiente e a saúde da população (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, 2011).

Uma política de transporte urbano voltada para a inclusão social deve priorizar o desenho de programas e projetos que proporcionem o acesso dos mais pobres a serviços de transporte adequados. É preciso inverter a atual lógica da formulação das políticas do setor, que hoje está focada na oferta, ou seja, no aumento da competitividade dos serviços, na redução de custos e no gerenciamento da frota, para o real atendimento das necessidades dos cidadãos que estão sendo privados do acesso aos serviços existentes (GOMIDE, 2003, p. 35).

As cidades encontram-se em uma crise dos transportes urbanos que deve ser vista de várias formas: econômica, política e social. Economicamente, no aspecto da exploração dos recursos sem pensar no aspecto sustentável; socialmente, no tocante às desigualdades no acesso ao serviço para a maioria das populações, provocando exclusão social; e política, no que concerne à representação de interesses de classes, deixando de executar corretamente a legislação vigente através das propostas de governanças pertencentes às políticas setoriais (VASCONCELLOS, 2014).

Segue Quadro 2, que trata das diretrizes da Política de Mobilidade Urbana.

Quadro 2 – Diretrizes da política de mobilidade urbana

Continua

Diretrizes	Política
1. Integração com a política de uso e controle do solo urbano	Isso significa ter que pensar o que quer para aquele pedaço da cidade e pensar a política de mobilidade urbana junto com esse desejo. Deve prever espaços para equipamentos públicos (como escolas, hospitais, creches) perto da moradia. E das áreas de trabalho.

<p>2. Diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transportes urbanos</p>	<p>Os serviços devem ser planejados de forma a serem adequados à mobilidade das pessoas. Por exemplo, uma pessoa que vai de casa para o trabalho pode andar duas quadras a pé, pegar um microônibus até a estação de trem, tomar o trem e descer próximo do trabalho. Esse percurso mostra que ela utilizou diversos modos de transporte – a pé, de microônibus e de trem. Mas ela utilizou-se deles de maneira complementar. Os modos complementam-se com um preço acessível.</p>
<p>3. Minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens.</p>	<p>Diversas atitudes devem ser previstas pelo sistema de mobilidade urbana para que ele não seja prejudicial ou traga problemas ao meio ambiente, às pessoas e instituições envolvidas no deslocamento. Ele não deve ser poluente ou gerar grandes áreas impermeáveis sem deixar que a água penetre no solo de forma adequada. Também não deve exigir grandes esforços dos usuários de forma que quem muito cansados ao se deslocar, que tenham que gastar muito, que não se sintam bem atendidos pelos serviços. Mais do que dizer o que não se pode fazer, a política de mobilidade urbana sugere criar.</p>
<p>6. Inclusão social</p>	<p>A política de mobilidade urbana deve possibilitar que todos os cidadãos façam parte e estejam contemplados nas diversas possibilidades de mobilidade urbana, que todos sejam incluídos na política. E também, que a política permita a sua inclusão na cidade, no território. Todos devem poder ter acesso ao que a cidade oferece.</p>

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 20-21).

Dessa forma, seguir as diretrizes da política é efetivar o processo de mobilidade urbana, especialmente o transporte público, modalidade ônibus, tendo em vista que os usuários desse serviço não são apenas pessoas com condições físicas normais, mas também os que possuem dificuldade de acesso, como os vulneráveis, idosos, mulheres grávidas e com criança de colo e deficientes.

A origem do direito à acessibilidade surgiu com o Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004 que regulamentou a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que conferiu prioridade de atendimento às pessoas que especifica, bem como a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A Lei nº 10.098/2000 resguarda o direito à acessibilidade, especificamente indicando a necessidade de adequação de vários espaços, inclusive o transporte para atenderem a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Artigo 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015)

[...]

c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (BRASIL, 2000).

O direito à acessibilidade encontra-se nos artigos 227, § 2º e 244, da Constituição Federal que trata sobre a adequação dos espaços públicos às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida que eleva essa direito como norma maior a qual deve ser cumprida.

Internacionalmente, as cidades vêm procurando adequar os planos de mobilidade urbana. O caminho tem sido amoldar a acessibilidade, o uso do solo urbano e o transporte. Em várias cidades do mundo, a exemplo de Amsterdã na Holanda, a população utiliza bicicletas, possuindo mais de 400 km de ciclovias bem sinalizadas e com bicicletários. Outro exemplo é Bogotá, na Colômbia, que implantou o *Bus Rapid Transit* (BRT), fazendo com que a população deixasse de usar transporte individual para usar ônibus. A mesma coisa aconteceu em Nova York, com a introdução do sistema BRT em alguns bairros e na *Times Square*, no coração da cidade, deu prioridade ao pedestre e ao ciclista, tornando-se uma área livre de automóveis (REIS, 2015).

Cidades da Austrália (Melbourne, Sydney e Perth) vêm desenvolvendo estudos de superação de como os aspectos institucionais podem ser barreiras no processo de planejamento sustentável de uma cidade. O estudo aponta que o caminho é diminuir investimentos na produção de carros e aumentar o incentivo no uso do transporte público (CURTIS; LOW, 2012).

O sistema integrado de transporte público é considerado uma das estratégias para melhoria da mobilidade urbana. Alguns exemplos são Munique, Paris, Portland, Estocolmo e Toronto (VUCHIC, 2007).

O modelo de sistema integrado também é adotado em algumas cidades no Brasil, sendo Curitiba, no Paraná, pioneira, seguida por Bogotá na Colômbia, na implantação do *Bus Rapid Transit* (BRT).

3 HISTÓRICO DO TRANSPORTE INTEGRADO PÚBLICO EM CURITIBA, ARACAJU E JOÃO PESSOA

A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná, está localizada na Região Sul do Brasil e tem população estimada de 1.908.359 habitantes (IBGE, 2017).

O sistema de transporte de Curitiba foi uma inovação na década de 1970. Segundo dados do site da Prefeitura Municipal (2014), o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros Urbano e Região Metropolitana garante a integração físico-tarifária de 14 municípios da Grande Curitiba. Sua estrutura define a Rede Integrada de Transporte (RIT). Para dar prioridade ao transporte coletivo, a Rede Integrada de Transporte conta com 81 km de canaletas exclusivas, garantindo a circulação viária do transporte coletivo. As linhas da RIT são caracterizadas por cores e capacidade dos veículos.

João Pessoa é capital da Paraíba e está localizado na Região Nordeste do Brasil, com população estimada de 811.598 habitantes (IBGE, 2017).

Em João Pessoa, segundo site da Prefeitura Municipal (2014), o transporte público é feito, em grande parte, por linhas de ônibus sendo uma das capitais com a maior frota de ônibus do Nordeste. É possível ir para qualquer lugar da cidade pagando-se apenas uma passagem. As conexões podem ser feitas através do Terminal de Integração do Varadouro, onde o passageiro pode descer e pegar um novo ônibus sem precisar pagar uma nova passagem.

Aracaju, capital do Estado de Sergipe, está localizada na Região Nordeste do Brasil e é o menor Estado do país, tem população estimada de 650.106 habitantes (IBGE, 2017).

A cidade de Aracaju tem o serviço de transporte público prestado por oito concessionárias, cujos ônibus interligam os municípios de Aracaju e sua região metropolitana, composta por três municípios. Esses serviços são oferecidos pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT).

O modelo de transporte coletivo vigente nas três cidades é o Sistema Integrado de transporte (SIT). Esse sistema foi implantado entre as décadas de 1970 e 1980. O SIT foi idealizado com vistas a racionalizar a oferta de serviço à demanda, tornando o transporte coletivo mais barato para a população, sendo que o pagamento de uma tarifa única permite aos usuários a utilização de praticamente todas as linhas da cidade, aumentando substancialmente a mobilidade e acessibilidade dos usuários (ARAÚJO et al, 2011). Essas informações demonstram que os investimentos em política pública, modalidade ônibus, ocorreram de forma evoluída apenas nesse período.

As cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa sofrem com o problema da mobilidade urbana porque vêm aguardando melhorias na política de transporte, modalidade ônibus. No

caso de Aracaju e João Pessoa, a melhoria seria através da implantação do BRT, e Curitiba através do estímulo ao uso do sistema.

O *Bus Rapid Transit* (BRT), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em *marketing* e serviço ao usuário (BRT/BRASIL, 2015).

O BRT, possivelmente, não seria a solução para o problema da mobilidade urbana, pois, segundo Gomes (2014), ele traria avanço do lucro das empresas e desconsideraria as demandas da população e movimentos sociais.

O transporte individual sempre foi prioritário em relação ao transporte coletivo, e, nas últimas décadas, com o aumento do poder aquisitivo da população, o número de veículos triplicou, e a falta de planejamento do espaço urbano fez o trânsito na cidade virar um caos (VASCONCELLOS, 2014).

Assim, pode-se apontar que o sistema de transporte público no Brasil, especialmente nas capitais analisadas, não tem propostas concretas de melhoria devido aos investimentos nos transportes individuais e à falta de estrutura física do trânsito. As expectativas são no sentido da necessidade de repensar sobre as questões voltadas à problemática ambiental, e esta sim possa fazer surgir um novo agir da sociedade, empresários e gestores públicos.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

4.1 Material e métodos

4.1.1 Tipo de estudo

Pesquisa do tipo survey, no período de junho a setembro de 2015, a fim de permitir a análise mais acurada das questões relacionadas à acessibilidade dos usuários do transporte público.

O levantamento de informações foi realizado com 320 usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju por meio da aplicação de um questionário, complementado com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas,

acervos e cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das respectivas cidades.

4.1.2 Instrumentos de coleta de dados

A coleta de dados foi feita através da aplicação de um questionário semiestruturado a usuários dos terminais de integração de ônibus urbano das capitais supracitadas. O instrumento foi composto por 47 questões.

4.1.3 População e amostra

Considerou-se a média do volume de passageiros transportados em Aracaju.

O tamanho amostral foi calculado com base na média do volume de passageiros transportados por mês de cada cidade, segundo informação da SMTT que serviram de base para cálculo da amostra da pesquisa respeitando os critérios de inclusão e exclusão.

Para garantir precisão amostral foi adotado o nível de confiança de 95% no processo de estimação. A amostra foi calculada em 320 usuários de transporte coletivo do tipo ônibus no total das três cidades sendo que a estratificação proporcional determinou o número de participantes por cidade: para Curitiba (200) e Aracaju (40) e João Pessoa (80).

Critérios de inclusão e exclusão

Inclusão: Passageiros maiores de 18 anos das cidades selecionadas

Exclusão: Passageiros analfabetos, pessoas alcoolizadas e os que não tiverem discernimento das faculdades mentais.

4.1.4 Procedimentos

Como instrumentos de coleta de dados primários foram aplicados os questionário aos usuários selecionados por conveniência, nos terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo.

Quanto à satisfação do usuário, foram estabelecidos tópicos: Duração da permanência no interior dos ônibus e do tempo de espera nos pontos de ônibus e terminais de integração; adequação da oferta de ônibus e rotas face à necessidade do usuário; conforto; valor das tarifas; direitos humanos.

As perguntas possuem cinco alternativas que são: Discordo Totalmente (DT), Discordo Parcialmente (DP), Indiferente (In), Concordo Parcialmente (CP) e Concordo Totalmente (CT).

4.1.5 Processamento e análise dos dados

O processamento dos dados foi feito por meio da categorização por análise descritiva com frequência absoluta e percentual das variáveis. Foi aplicado teste qui-quadrado para verificar se havia diferenças significativas entre os grupos de usuários pesquisados quanto à faixa etária, vulnerabilidade, sexo, renda, etc., quanto aos aspectos de satisfação do usuário, acessibilidade e confiabilidade do sistema de transporte e se existe cumprimento dos direitos humanos com nível de significância 95%

4.1.6 Aspectos éticos

O projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CEP) e aprovado com o número do Parecer: 702.154 na data de 26/06/2014.

5 RESULTADO E DISCUSSÃO

Os resultados do presente estudo obtiveram 320 usuários pesquisados de acordo com a amostra estabelecida estratificada proporcional nas cidades brasileiras selecionadas: Curitiba (200), Aracaju (40) e João Pessoa (80), sem perdas por preenchimento inadequado do questionário.

Quanto à acessibilidade dos usuários ao sistema de transporte coletivo foram estabelecidos tópicos: acesso ao ponto de ônibus, acesso ao sistema de informações e acesso aos terminais de integração.

Através da Tabela 1, pode-se observar que, para os usuários de Curitiba, tanto homens (50%) quanto mulheres (50%) consideram o transporte público ruim, a acessibilidade aos pontos de ônibus é avaliada com 36% como Ruim, Muito Ruim com 12%, representando 48% resultado significativamente negativo com relação ao direito ao acesso ao serviço de transporte, ônibus

Em João Pessoa, 56,7% dos homens também apontam a acessibilidade como Ruim 30% seguidos de 1% como Muito Ruim. Já os aracajuanos, 57% das mulheres indicam a acessibilidade ser Ruim 16% seguidos de Muito Ruim 20%.

Estes resultados apontam para a possível necessidade de revisão da política pública de mobilidade urbana atrelada à de transporte público para configuração da garantia ao direito, prevista no *caput* do artigo 3º da Lei 12.587/2012 que dispõe sobre o Sistema nacional de Mobilidade Urbana que é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura para garantir os deslocamentos de pessoas e cargas.

Tabela 1 - Distribuição dos usuários pesquisados quanto à acessibilidade ao ponto de ônibus de acordo com o sexo (n=320)- Aracaju, João Pessoa e Aracaju- 2015

Sexo	Curitiba					João Pessoa					Aracaju				
	MR	R	B	MB	E	MR	R	B	MB	E	MR	R	B	MB	E
nMasculino	9	33	25	21	12	23	15	8	0	0	10	6	1	0	0
n Feminino	15	39	28	13	5	14	15	6	0	0	10	10	2	1	0
Total	28	72	53	34	17	37	30	14	0	0	20	16	3	1	0
% total	12	36	26,5	17	8,5	46	37	17	0	0	50	40	7,5	2,5	0
	P 0,013					p 0,560					p 0,257				

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Legenda: Muito Ruim = M R; Discordo Totalmente = DT; Ruim = R; Discordo Parcialmente = DP; Bom = B; Indiferente = I; Muito Bom = M B; Concordo Parcialmente= CP; Excelente = E; Concordo Totalmente = C.

A Tabela 2 mostra a visão dos usuários sobre o sistema de informações para acesso ao serviço público de transporte, ônibus.

A percepção dos curitibanos é que concordam parcialmente, 50%, que o sistema atende as necessidades dos usuários; além das informações, existe o cumprimento dos dados fornecidos. Esse sistema de informações são placas, mapas e horários dos destinos dos ônibus nos pontos. Entretanto, 34,5 % apontam que discordam parcialmente sobre o sistema de informação (tabela 2).

Já os pessoenses, 24% discordam e 17% discordam parcialmente; e aracajuanos (27%) que discordam e (12%) que discordam parcialmente apontam que discordam quanto à funcionalidade do sistema de informação. Para eles, as informações precisam ser mais bem fornecidas e quando existentes não vêm sendo cumpridas. (tabela 2).

Para Meirelles (2005, p. 316): “[...] serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”.

Tabela 2 – Distribuição dos usuários quanto ao Sistema de Informações nos pontos de ônibus de acordo com o sexo- (n=320)- Aracaju, João Pessoa e Aracaju- 2015

Sexo	Curitiba					João Pessoa					Aracaju				
	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
nMasculino	11	21	10	33	25	15	11	9	8	3	12	4	1	0	1
nFeminino	18	19	21	26	16	9	11	8	5	2	15	8	0	0	0
Total	29	40	31	59	41	24	22	17	13	5	27	12	1	0	1
% Total	14,5	20	15,5	29,5	20,5	24	22	17	13	5	27	12	1	0	1
	P 0,055					p 0,956					p 0,976				

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Legenda: Muito Ruim = M R; Discordo Totalmente = DT; Ruim = R; Discordo Parcialmente = DP; Bom = B; Indiferente = I; Muito Bom = M B; Concordo Parcialmente= CP; Excelente = E; Concordo Totalmente = C.

Para 42% dos passageiros de Curitiba e para 33% dos de João Pessoa, os terminais são Ruins. Já os de Aracaju 23% apontam ser Muito Ruim (tabela 3).

Os terminais de integração existem com o propósito de fornecer mobilidade aos usuários, no tocante ao valor cobrado na tarifa, porque através dessa proposta o passageiro só paga uma passagem e roda de um ponto a outro da cidade (ARAÚJO et al, 2011).

Tabela 3 - Distribuição dos usuários quanto à acessibilidade aos terminais de integração de acordo com o sexo-(n=320)- Aracaju, João Pessoa e Aracaju - 2015

Sexo	Curitiba					João Pessoa					Aracaju				
	MR	R	B	MB	E	MR	R	B	MB	E	MR	R	B	MB	E
Masculino	15	36	42	5	15	19	20	6	0	0	11	6	0	0	0
Feminino	17	48	28	5	17	14	13	5	1	0	12	9	0	0	0
Total	32	84	70	10	32	33	33	11	1	0	23	15	0	0	0
%	16	42	35	5	2	33	33	11	1	0	23	15	0	0	0
	P 0,198					p 0,654					p 0,791				

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Legenda: Muito Ruim = M R; Discordo Totalmente = DT; Ruim = R; Discordo Parcialmente = DP; Bom = B; Indiferente = I; Muito Bom = M B; Concordo Parcialmente= CP; Excelente = E; Concordo Totalmente = C.

6 CONCLUSÃO

De forma geral, através da realização deste estudo foi possível conhecer os sistemas integrados de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. Assim, pode-se apontar que o sistema de transporte público no Brasil, em especial nas capitais analisadas, não tem propostas concretas de melhoria devido aos investimentos nos transportes individuais e à falta de estrutura física do trânsito.

Na percepção dos usuários, no tocante à acessibilidade, em sua maioria, nas três capitais pesquisadas, os pesquisados estão insatisfeitos com o sistema de transporte coletivo, na sua modalidade ônibus. A pesquisa apontou que os usuários precisam do sistema de transporte urbano para realização de suas atividades diárias, mas quanto ao acesso a esse serviço muito ainda precisa ser feito. A acessibilidade refere-se ao usuário em condições físicas normais, como também para os que possuem dificuldade de acesso, como os vulneráveis, idosos, mulheres grávidas e com criança de colo e deficientes.

Importante esclarecer que a mobilidade dos usuários foi apontada como precária e a acessibilidade mais deficiente ainda. Nas três capitais, avançar na resolução da melhoria de programas dentro das políticas públicas é fundamental.

Com relação à comparação da estrutura e funcionamento dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju o que se obteve de resultado são aspectos semelhantes e distintos.

Quanto ao funcionamento, a semelhança entre as três capitais é que elas oferecem um sistema de transporte público integrado, oportunizando aos cidadãos, através do pagamento de uma única passagem, transitar entre os seus terminais de integração.

Outra semelhança, quanto ao funcionamento do serviço público, é que pertence à mesma política pública e por isso deve se adequar no momento da oferta do seu serviço.

Quanto à semelhança negativa é que para todos os pesquisados é preciso maior investimento em transporte público coletivo ao invés de transporte individual e, para homens e mulheres, a acessibilidade é algo que precisa ser revisto como aplicação da política pública de transporte coletivo.

No tópico acesso a informações no sistema, mesmo Curitiba, em que a maioria indica ter acesso a informações, existe percentual significativo que não concorda, juntamente com os usuários das demais capitais pesquisadas, cuja maioria reconhece que falta acesso à informações para uso do serviço público. Sem acesso a informações sobre horário, destino, etc., agrava dizer que a acessibilidade funciona.

Assim, fica como contribuição o alerta para os gestores públicos reverem a aplicação do serviço de transporte público, ônibus, como meio de concretizar direitos fundamentais e sociais para toda a sociedade como também a garantia de um ambiente construído de transporte mais saudável para seus usuários.

Os resultados indicam a possibilidade de os gestores públicos e da iniciativa privada melhorarem a prestação do serviço de transporte, ônibus, quanto à acessibilidade. Mesmo

existindo um sistema integrado para contribuir com a mobilidade e acessibilidade, muito ainda precisa evoluir quanto à efetivação da política de transporte público.

As sugestões do trabalho são que, a partir desses resultados, outros pesquisadores continuem aprofundando a temática com dados cada vez mais precisos sobre a realidade da política de transporte público. E que investimentos em transporte coletivo passem a ser prioridade em detrimento dos investimentos em transporte individual.

A vida urbana urge por resoluções dessa problemática; criação de estratégias de parcerias entre os entes públicos e privados também pode ser um caminho na busca da melhoria da qualidade do serviço de transporte que hoje possui sua integração como visualizado nas capitais pesquisadas, mas muito ainda precisa evoluir quanto à acessibilidade e mobilidade.

REFERÊNCIAS

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br>. Acesso em 12 jan. 2014.

ARAÚJO, Rosana Melo de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicol. Soc.** Vol.23 / nº 3. Florianópolis Sept./Dec. 2011.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (ANTP). **Transporte Público**. Disponível em: <http://hist.ntp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito3.htm>. Acesso em: 15 maio 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Aprovada em 05 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev.1995.

BRASIL. Lei 10.048 de 08 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 09 de novembro de 2000.

Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 20 de dezembro de 2000.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004 que regulamentou a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que conferiu prioridade de atendimento às pessoas que especifica,

bem como a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev.1995.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 04 de janeiro de 2012.

BRT/BRASIL. **O que é BRT?** (2015). Disponível em: <<http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt/oquebrt#.WYNv5FVSzIU>>. Acesso em: 03 ago. 2017.

BOARETO, R. A. Mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, 2003, nº 100.

CAMPOS, V.B.G. **Uma visão da mobilidade sustentável**. **Revista dos Transportes Públicos**. 2006, v. 2, p. 99-106.

CAIAFFA, W.T. et al. Saúde urbana: a cidade é uma estranha senhora, que hoje sorri e amanhã te devora. **Revista Ciência Saúde Coletiva**. Rio de Janeiro. Volume 13, n 6. 2008.

CURITIBA. **Prefeitura Municipal de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>> Acesso em 12 jan. 2014.

CURTIS, C.; LOW, N. **Institutional barriers to sustainable transport**. Ashgate, Farnham, Surrey, 2012.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários a Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GOMES, Geilson. BRT em Aracaju não trará solução para a mobilidade urbana. **Revista REVER**. Publicado em: 10 out. 2014. Disponível em: <<http://revistarever.com/2014/10/10/brt-em-aracaju-nao-trara-solucao-para-a-mobilidade-urbana/>>. Acessado em: 20 mar. 2015.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano, pobreza e inclusão social. In: XVII CONGRESSO DE PESQUISA EM ENSINO DE TRANSPORTE. **Anais...** Natal, 2003

INSTITUTO POLIS. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Aracaju**. Panorama. (2017a). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/aracaju/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Curitiba**. Panorama. (2017b). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **João Pessoa**. Panorama. (2017c). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/joao_pessoa/panorama>. Acesso em: 23 set. 2017.

JOÃO PESSOA. **Prefeitura Municipal de João Pessoa**. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/>> Acesso em: 12 jan. 2014.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

REIS, Manoel de Andrade Silva. Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos. **Cadernos FGV Projetos**. Nº 24. Ano 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2014.

VUCHIC, V. R. **Urban transit**: Systems and technology. Wiley, 2007.

6.4 ARTIGO 4 PARA SUBMISSÃO A REVISTA SAÚDE EM DEBATE – QUALIS B1

PERFIL E PRINCIPAIS FORMAS DE VIOLÊNCIA SOFRIDAS PELOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM TRÊS CAPITAIS BRASILEIRAS

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Cristiane Costa da Cunha Oliveira

Resumo:

O trabalho teve como objetivo analisar o perfil e principais formas de violência sofrida pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. O desenho do estudo foi seccional, descritivo e realizado no período de julho a setembro de 2015. Foram entrevistados 320 usuários selecionados por conveniência das cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. Os resultados encontrados apontaram que as principais formas de violência sofridas pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa foram relatadas pelos entrevistados como acidentes, lotação do veículo e agressão verbal, física, roubo e furto.

Palavras-Chave: Transporte público; Violência; Usuários.

PROFILE AND MAIN FORMS OF VIOLENCE SUFFERED BY USERS OF URBAN COLLECTIVE TRANSPORT IN THREE BRAZILIAN CAPITAL

Abstract: Objective of this paper was to analyze a profile and main forms of violence suffered by users of public transport in Curitiba, Aracaju and João Pessoa. Study design was cross-sectional, descriptive and carried out from July to September 2015. A total of 320 users were selected for convenience of cities of Curitiba, Aracaju and João Pessoa. Results showed that main forms of violence suffered by users of public transport in Curitiba, Aracaju and João Pessoa were reported by an interviewees as accidents, vehicle stocking and verbal aggression, physical, theft and robbery.

Key -Words: Public transport; Violence; Users.

1 INTRODUÇÃO

A violência é uma das maiores questões sociais da atualidade e várias são as suas expressões. Definida como a ação de violentar, a violência pode ser conceituada a partir de atos que utilizem a força física ou o poder, e se manifesta de várias formas, ferindo física ou

emocionalmente indivíduos, grupos, comunidades ou sociedades, revelando-se através de danos físicos, constrangimentos, intimidação, dentre outros (ODÁLIO, 2004).

As faces da violência são muitas, mas merecem destaque aquelas que geralmente não são reconhecidas como tal, mas que comprometem a qualidade da vida humana, como a falta de acesso aos direitos humanos decorrentes de falha do Estado na promoção desse acesso, como é o caso do uso do transporte coletivo urbano, ônibus.

Segundo Viana (2013), a origem da violência no trânsito ou automobilística, tem como base o modo de produção capitalista e seu desenvolvimento que desenvolve um processo de reprodução do capital.

Vários modelos de transportabilidade humana, por meio de ônibus, podem ser encontrados no Brasil, entretanto, um chama a atenção pela forma diferenciada: esse modelo foi implantado na cidade de Curitiba, no Estado do Paraná, e seguido por mais duas outras capitais nordestinas, Aracaju, em Sergipe, e João Pessoa, na Paraíba. Tal formato é denominado Sistema Integrado de Transporte, através do qual o usuário, com apenas um bilhete ou uma passagem, percorre a cidade até o seu destino final, através de troca de ônibus em terminais de integração.

Nesse contexto, o presente trabalho tem como objetivo analisar o perfil e principais formas de violência sofrida pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa. As três cidades citadas foram escolhidas para o estudo, pois possuem o mesmo tipo de sistema único de transporte.

2 A VIOLÊNCIA E O TRANSPORTE COLETIVO URBANO

O ônibus tem sido um dos meios para o deslocamento de pessoas, e sua importância vem aumentando face à complexidade da vida moderna, especialmente nas cidades grandes. Para as classes com menor poder econômico, o traslado depende, essencialmente, dos transportes coletivos (GOMIDE, 2003).

A mobilidade urbana depende da melhoria no direito de ir e vir dos cidadãos, o que reflete, de forma significativa, na sua qualidade de vida. Esse direito está previsto na Lei nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando à integração dos diferentes tipos de transporte e à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios (BRASIL, 2012).

Porém, a promulgação de uma lei ou o estabelecimento de diretrizes políticas não são ações suficientes, pois é necessário também que outras políticas funcionem para que o direito

do cidadão seja garantido. O exemplo é a violência dentro dos ônibus, que vem impedindo e/ou dificultando, além de tornar perigoso o direito de ir e vir do cidadão.

Várias são as definições sobre violência, e todas expressam modalidades e tipos. Para Abramovay (2002, p. 17) “Não existe uma única percepção do que seja violência, mas multiplicidade de atos violentos, cujas significações devem ser analisadas a partir das normas, das condições e dos contextos sociais, variando de um período histórico a outro”.

Dento do ônibus é possível visualizar violência também através de vários atos brutais, sejam esses relacionados ao transporte seguro até o ato de ter o transporte público.

Para Guimarães (1990, p. 9) “[...] se a violência é fonte da vida e se manifesta de várias maneiras, então não é possível analisá-la de um único modo”. A própria pluralidade da violência indica a polissemia do fato social.

A expressão acidente é considerada indevida para uso técnico, tendo em vista passar pela ideia de que o evento ocorreu por fatalidade, ou era imprevisível. Esse aspecto é contraditório para a área de segurança de trânsito cuja atribuição é verificar os casos que influenciam a perspectiva de ocorrência de acidentes previsíveis (EVANS, 2004).

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2004) os acidentes de trânsito são responsáveis, anualmente, por cerca de 1,2 milhões de mortes no mundo e por mais de 50 milhões de feridos, passando a ser problema de saúde pública. A OMS aponta que em 2020 o número de mortos em acidentes de trânsito chegara a 2 milhões.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

3.1 Material e métodos

3.1.1 Tipo de estudo

Utilizou-se a pesquisa do tipo survey de caráter quali-quantitativo, a fim de permitir a análise mais acurada das questões relacionadas à satisfação dos usuários do transporte público das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju..

3.1.2 Instrumentos de coleta de dados

A coleta de dados foi feita através de entrevista semiestruturada aos usuários dos terminais de integração de ônibus urbano das capitais supracitadas. O instrumento é composto de 45 questões sobre as variáveis sociodemográficas e violência e acidentes.

As perguntas possuem cinco alternativas que são: Discordo Totalmente (DT), Discordo Parcialmente (DP), Indiferente (In), Concordo Parcialmente (CP) e Concordo Totalmente (CT).

3.1.3 Amostragem e critérios de inclusão e exclusão

O tamanho amostral foi calculado com base na média do volume de passageiros transportados por mês, segundo informação da SMTT, que serviram de base para cálculo da amostra da pesquisa de 320 questionários.

Os critérios de inclusão e exclusão foram:

Inclusão: Passageiros maiores de 18 anos das cidades selecionadas

Exclusão: Passageiros analfabetos, pessoas alcoolizadas e os que não tiverem discernimento das faculdades mentais.

3.1.4 Procedimentos

Como instrumentos de coleta de dados primários foram aplicados os questionários com os usuários nos terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo.

O levantamento junto aos usuários do transporte coletivo foi complementado com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito das cidades pesquisadas.

Os usuários foram abordados e convidados a participar da pesquisa, e os que aceitaram, assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

3.1.5 Processamento e análise dos dados

O processamento dos dados foi feito por meio da categorização por análise descritiva com frequência absoluta e percentual das variáveis com nível de significância 95% .

3.1.6 Aspectos éticos

Devido ao fato de envolver o levantamento da percepção dos usuários de transporte coletivo nos terminais de integração, o projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CEP) e aprovado com o número do Parecer: 702.154 na data de 26/06/2014.

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

Os resultados estão sendo apresentados através de 320 questionários aplicados usuários nas cidades de Curitiba (200 questionários), Aracaju (40 questionários) e João Pessoa (80 questionários).

A Tabela 1 mostra a distribuição por sexo dos usuários que mais utilizam o serviço público de transporte.

Tabela 1 - Distribuição por sexo dos usuários que usam ônibus nas cidades pesquisadas- 2015

Cidades		Curitiba	Aracaju	João Pessoa
Sexo	Masculino	50%	43%	56,70%
	Feminino	50%	57%	43,30%
Total		100	100	100

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Verifica-se que os dados da Tabela 1 com relação ao sexo dos usuários que usam ônibus na cidade de Curitiba foram de 50% homens e 50% de mulheres. Em Aracaju 57% foram mulheres e 43% homens. E em João Pessoa 56% são homens e 43% são mulheres.

Segundo o IBGE (2017), da população residente, por sexo, nas cidades pesquisadas são: Curitiba de 49,1% de homens e 50,9 de mulheres; Aracaju 48,2% homens e 51,8% mulheres; João Pessoa 47,6% homens e 52,4% de mulheres.

Ou seja, em Curitiba mesmo tendo uma população maior de mulheres, os usuários dos ônibus perfazem o mesmo percentual tanto homens quanto mulheres. Em Aracaju quem mais usa ônibus são as mulheres coincidindo com maior número de habitantes serem mulheres. E em João Pessoa mesmo tendo mais mulheres por habitantes quem mais usa ônibus são homens.

Na Tabela 2, seguem dados com relação à renda dos usuários que mais usam o serviço de transporte nas cidades pesquisadas. Nesse sentido, o princípio administrativo da essencialidade do serviço público indica que independente do grau de renda todos tem o direito ao transporte público de qualidade.

Observam-se na Tabela 2 que, os usuários que mais usam o transporte público ônibus com relação à renda percebida são pessoas com menor poder aquisitivo, comprovando assim, que o serviço público deve ser universal e acessível a todos.

Entretanto, outro ponto destacado a luz da tabela são os usuário que possuem renda superior a cinco salários mínimos não usarem o serviço público na mesma proporção dos que possuem menor renda.

Tabela 2 - Distribuição dos usuários que usam ônibus por renda de acordo com o sexo- 2015.

Cidades	Curitiba			Aracaju			João Pessoa		
	Masculino	Feminino	%	Masculino	Feminino	%	Masculino	Feminino	%
Renda									
Até 1 salário mínimo	19	29	24	11	12	58	15	14	36
De 1 salário a 2	21	15	18	5	4	23	12	13	31
De 2 salários a 3	8	4	6	0	1	2	6	1	9
De 3 a 5 salários	2	10	6	1	1	5	8	4	15
De 5 a 10 salários	11	9	10	0	0	0	1	2	3
De 10 a 20 salários	2	0	1	0	2	4	0	0	0
Mais de 20 salários	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Sem rendimento	36	33	69	0	3	8	4	1	6
Total	100	100		17	23		46	35	
	P 0,397			p 0,058			p 0,191		

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Em Curitiba os usuários que mais usam o transporte público são os sem rendimento 69% seguidos dos que ganham até um salário mínimo: 24%. Em Aracaju, os que mais usam são os que percebem até um salário mínimo: 58%. E em João Pessoa também os que mais usam o ônibus são os que recebem até um salário mínimo: 36%.

Conforme os dados acima, a afirmativa de que a política de transporte público coletivo precisa de mais investimentos com relação ao incentivo com relação à política de transporte individual. A política de transporte vem atendendo ao fim que se destinam as políticas públicas, mas vem tomando o rumo alarmante quanto a sua seletividade, exclusão e pouco equitativa (VASCONCELLOS, 2014).

Tabela 3 - Distribuição por cidades pesquisadas de Acidentes sofridos pelos Usuários de ônibus de acordo com o sexo – 2015

Sofreu acidente		Curitiba		Aracaju		João Pessoa	
		Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Sexo	Masculino	12	88	5	12	16	30
	Feminino	11	89	4	19	14	21
Total		23	177	9	31	30	51
%		11,5%	88,5%	22,5%	77,5%	37%	63%
		P 0,825		p 0,374		p 0,632	

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Pode-se observar nas Tabelas 1 e 3 que, para os usuários de Curitiba, tanto homens (50%), quanto mulheres (50%), a violência no transporte público, quanto ao acidente sofrido em seu interior, representa 11,5% de passageiros que sofreram acidentes e 88,5% que nunca sofreram acidente no sistema de transporte coletivo.

Esse é um dado positivo para gestão pública de Curitiba, entretanto os 11,5% servem de alerta para que as empresas prestadoras do serviço possam cumprir o que prevê a lei 8.987/95, em seu art. 6º § 1º, determina que “[...] serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995).

Para os aracaajuanos, 57% das mulheres e 43% dos homens, representando 22,5% dos usuários, já sofreram acidentes no ônibus, enquanto 77,5% nunca sofreram. Assim como observado em Curitiba, é necessário ficar alerta para as prestadoras de serviço público, bem como para o Estado quanto ao índice percentual daqueles que já sofreram acidentes no ônibus (tabela 3).

Em João Pessoa, 56,7% dos homens e 43,3% das mulheres - 37% dos usuários - já foram vítimas de acidentes, enquanto 63% nunca passaram por isso. Naquela capital, o alerta deve ser maior, com implementação de políticas públicas voltadas para coibir o índice alto de acidentes sofridos pelos usuários (tabela 3).

Tabela 4 - Distribuição por sexo do relato da satisfação do usuário de transporte urbano com o atendimento a Lotação permitida no interior dos ônibus -2015

Lotação Permitida		Curitiba					Aracaju					João Pessoa				
		DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT	DT	DP	I	CP	CT
Sexo n	Masculino	39	21	15	19	6	14	1	0	2	0	33	9	2	1	1
	Feminino	54	18	7	9	12	23	0	0	0	0	31	3	0	0	1
Total		93	39	22	28	18	37	1	0	2	0	64	12	2	1	2
%		46,5	19,5	11	14	9	92,5	2,5	0	5	0	79	15	2	1	2,5
		P 0,202					p 0,063					p 0,194				

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Legenda: Discordo Totalmente = DT; Discordo Parcialmente = DP; Indiferente = I; Concordo Parcialmente = CP; Concordo Totalmente = CT

Na Tabela 4, a lotação nos ônibus é predominante para as três capitais, sendo que para 46,5% dos curitibanos, 92,5% dos aracaajuanos e 79% dos pessoenses discordam totalmente que a lotação seja respeitada (tabela 4).

As representações desses dados indicam necessidade de repensar na oferta do serviço público, tendo em vista ônibus lotado significar falta de frota necessária para atender à população, ferindo inclusive um direito constitucional, previsto no artigo 5º da CF de 1988, bem como, contribui para incidência de fatores como violência e stress (tabela 4).

Tabela 5- Distribuição dos usuários por sexo e relato de Violência no interior dos ônibus-2015

Sofreu Violência		Curitiba		Aracaju		João Pessoa	
		Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Sexo	Masculino	6	94	2	13	16	25
	Feminino	13	87	6	19	10	30
Total		18	181	8	32	26	55
%		9,5	90,5	20	80	32	68
		P 0,092		p 0,597		p 0,374	

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Com relação à violência sofrida, de forma geral, as mais apontadas foram agressão verbal, física, roubo e furto. Quem sai na frente como capital mais violenta no transporte público, ônibus, é João Pessoa, com 32%, seguida de Aracaju, com 20% e, por fim, Curitiba com 9,5%.

O ônibus é um dos meios mais acessíveis à população, entretanto vem amedrontando pessoas que precisam desse serviço para suas atividades diárias (VASCONCELOS, 2014).

5 CONCLUSÃO

Por fim, com base nos resultados do presente estudo, confirma-se que a violência sofrida em sede de direitos dos usuários independe de condição econômica e sexo. Nessa perspectiva demonstrou-se a ausência de articulação de políticas públicas, pois, tanto em sede de acesso ao serviço quanto a prestação em si, carecem de eficiência no transporte público.

Desta feita, a pouca utilização do transporte público por pessoas de melhor classe econômica, não significa uma segmentação social no uso do transporte público, e sim uma ausência de confiabilidade do usuário, já que este segmento detêm condições econômicas para possuir transporte individual (automóvel).

De outra monta, as pessoas de menor poder aquisitivo, frise-se, aquelas que necessitam de forma premente do serviço de transporte público, utilizam como único meio de deslocamento, pois não possuem transporte próprio.

Sendo assim, deve existir como princípio norteador do transporte público uma universalidade, indicando a possibilidade do uso eficiente e digno para todos do transporte coletivo.

Indica-se que os resultados obtidos por esta pesquisa poderiam ser parâmetros, para as autoridades do setor possam disporem de um diagnóstico da realidade existente e assim

buscarem a excelência do serviço de transporte público nas cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa.

As principais formas de violência sofridas pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa foram indicadas pelos entrevistados como sendo acidentes, lotação do veículo e agressão verbal, física, roubo e furto.

Quanto aos acidentes, a capital recordista é João Pessoa, com 37% dos usuários entrevistados informando que foram vítimas de acidentes. Os acidentes decorrem de vários fatores, entre eles desrespeito às normas de trânsito, condições ruins das vias ou condutores mal preparados. Esses dados fornecem subsídios para que o gestor público municipal possa rever as políticas públicas e implementem programas para reversão desse índice.

Ademais, Aracaju com 22,5% e Curitiba com 11,5% de casos de usuários entrevistados que sofreram acidentes, precisa-se a que sejam previstas políticas públicas para reverterem e prevenirem aumento desses índices de acidentes.

A lotação nos veículos, ônibus, foi predominante nas três capitais pesquisadas e representa indicativo de que algo na política de transporte público não vem funcionando devido à falta de investimento.– A política de mercado tem incentivado mais a compra de transportes individuais, provocando caos na vida cotidiana dos cidadãos que precisam do serviço para realização de suas atividades diárias.

Nos itens violência, agressão verbal, física, roubo e furto no interior do veículo, para os usuários entrevistados, a cidade de João Pessoa (32%), seguida de Aracaju, com 20% e, por fim, Curitiba com 9,5% já foram violentados.

A violência também é gerada por vários elementos, entretanto quando se instala em um determinado segmento, como o de transporte público, ônibus, importante solicitar que o município e empresas privadas atuem conjuntamente no sentido de dirimir e prevenir que esse mal continue crescendo e impedindo o exercício de direitos dos cidadãos.

REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, M. **Juventude, violência e vulnerabilidade social na América Latina: desafios para políticas públicas.** Brasília: UNESCO, 2002.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Aprovada em 05 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá

outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev.1995.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 04 de janeiro de 2012.

EVANS, L. **Traffic Safety**. Science Serving Society, 2004

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano, pobreza e inclusão social**. XVII CONGRESSO DE PESQUISA EM ENSINO DE TRANSPORTE. **Anais...** Natal/RN. 2003

GUIMARÃES, A. M. **A depredação escolar e a dinâmica da violência**. Campinas, 1990. Disponível em: <<http://www.libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000029097>> Acesso em: 05 jul. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Aracaju**. Panorama. (2017a). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/se/aracaju/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Curitiba**. Panorama. (2017b). Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>>. Acesso em: 23 set. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **João Pessoa**. Panorama. (2017c). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/joao_pessoa/panorama>. Acesso em: 23 set. 2017.

ODÁLIO, Nilo. **O que é violência**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS) **Road safety: a public health issue**. 2004. Disponível em: <http://www.who.int/features/2004/road_safety/en/>. Acesso em: 06 out. 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Manole, 2014.

VIANA, Nildo. Economia política da violência no trânsito. **Élisée, Rev. Geo. UEG – Porangatu**, v.2, n.1, p.24-43, jan./jul. 2013 Disponível em: <<http://www.revista.ueg.br/index.php/elisee/article/view/1758>>. Acessado em: 05 nov. 2017.

7 CONCLUSÃO FINAL

A pesquisa chega ao fim apresentando o perfil sociodemográfico dos usuários do transporte público nas cidades pesquisadas. Em Curitiba, foram entrevistados homens (50%) e mulheres (50%). Em João Pessoa (56,7%) homens e (33,3%) mulheres. Já em Aracaju (33,3%) foram homens e (57%) mulheres.

Quanto à renda dos usuários que mais usam o transporte público, em Curitiba são os que se declararam sem rendimento, 69%, seguidos dos que informaram ganhar até um salário mínimo 24%. Em Aracaju, os que mais usam são os que relataram perceber até um salário mínimo 58%. Em João Pessoa também os que mais usam o ônibus são os que revelaram receber até um salário mínimo 36%.

A percepção dos pesquisados com relação à satisfação do usuário, em sua maioria, nas três capitais analisadas, é de insatisfação pelo serviço prestado das empresas de ônibus.

Em Aracaju, as condições precárias do serviço prestado podem ser justificadas, entre outros fatores, como a maior delas, a falta de fiscalização, oriunda da inexistência de licitação pública concorrencial, acarretando a ausência de outras possibilidades de prestação de serviço de transporte público.

De igual forma, em João Pessoa, o não funcionamento correto do transporte público é devido à falta de maior fiscalização da gestão pública em relação ao serviço prestado, apesar da existência de licitação pública, portanto, o poder de polícia do Estado não tem eficácia plena em seu mister.

Na capital do Estado do Paraná, mesmo existindo dados positivos quanto à satisfação em relação ao tempo da duração de viagem, existe um percentual dos entrevistados que declinam pela impontualidade do serviço e duração maior do que previsto pelo traslado da linha utilizada.

Os entrevistados nos três municípios mostraram-se insatisfeitos quanto à necessidade do usuário, lotação, conforto, e também em relação à oferta do sistema integrado de transporte público, na modalidade ônibus.

No que concerne às tarifas cobradas, a insatisfação dos usuários, nos três locais de pesquisa tem como ponto comum o valor cobrado, e que estes devem ser mais acessíveis à população.

Com relação aos direitos humanos, apenas para a maioria dos aracajuanos esse direito vem sendo respeitado, enquanto para maioria dos usuários das demais capitais pesquisadas esse direito não vem sendo cumprido. Contraditória a afirmativa dos aracajuanos porque em toda pesquisa os dados apresentados são que o sistema não

funciona. A explicação é que cada sociedade/comunidade possui sua forma de entender e perceber a realidade, na qual está inserida.

Das três capitais pesquisadas, apenas Aracaju nunca passou por licitação pública para oferecimento do serviço de transporte. Esse dado fere a impessoalidade e a sua essencialidade na sua efetivação, como definido na Lei nº 8.666/93, e na Constituição Federal de 1988.

Respondendo ao segundo objetivo específico a percepção dos usuários quanto à acessibilidade foi de insatisfação. O serviço de informações das rotas (horários, itinerários, tempo de duração) não funcionam adequadamente, dificultando acesso a depender da deficiência de cada usuário.

Entretanto, de forma positiva quanto ao funcionamento, existe uma semelhança entre as três capitais, que oferecem um sistema de transporte público integrado, oportunizando aos cidadãos, através do pagamento de uma única passagem, transitar entre os seus terminais de integração, facilitando assim a mobilidade urbana e a busca do direito humano de ir e vir adequadamente através de um serviço público, que deve buscar a qualidade em seu objetivo primordial.

Foi identificado na pesquisa que existem formas de violência sofrida pelos usuários do transporte público de Curitiba, Aracaju e João Pessoa e as que foram indicadas são: acidentes, lotação do veículo e agressão verbal, física, roubo e furto.

João Pessoa foi a capital destaque com relação aos acidentes, pois 37% dos usuários entrevistados informaram que foram vítimas. As causas dos acidentes podem ser geradas por desrespeito às normas de trânsito, condições ruins das vias ou condutores mal preparados.

Quanto à lotação nos veículos, os usuários foram unânimes em concordar que o sistema precisa de mais veículos, principalmente em horário de picos.

Outro ponto importante identificado na pesquisa refere-se à violência sofrida pelos usuários. Os resultados apontados foram que os passageiros já sofreram agressão verbal, física, roubo e furto no interior do veículo; dos usuários entrevistados na cidade de João Pessoa, 32% já sofreram violência, seguidos de 20% em Aracaju, e Curitiba com 9,5%. já foram violentados.

Dessa forma, é possível afirmar que o perfil dos usuários do sistema de transporte é de passageiros insatisfeitos quanto à duração e permanência no interior dos ônibus, à lotação, ao conforto e ao valor das tarifas.

Com relação à estrutura e funcionamento dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju é preciso mais fiscalização da gestão pública municipal. Como também, mais investimento no seguimento transporte

coletivo por parte do governo Federal. Em Aracaju, destaca-se a necessidade de regularização do processo de licitação pública.

Quanto à percepção dos usuários o que diz respeito ao atendimento dos seus direitos é que muito precisa ser feito por parte do Estado e das empresas concessionárias como melhor regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Colocou-se como resultado esperado o oferecimento de subsídios para elaboração de ações e políticas públicas visando a melhorar o ambiente construído dos usuários do sistema integrado de transporte público das cidades pesquisada.

O primeiro subsídio é investimento na política de transporte público coletivo, ônibus, visando a efetivar a mobilidade urbana, criando programas de incentivo e melhoria da qualidade do serviço público. Segundo subsídio é a criação de políticas públicas para diminuição de acidente e violência no transporte coletivo, ônibus.

A pesquisa chega à conclusão sugerindo sua ampliação para a comunidade científica e que, para os usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, Aracaju e João Pessoa, o serviço público vem trazendo reflexos negativos quanto à efetivação nos direitos humanos da população.

APÊNDICES

APÊNDICE A

PROJETO LIGADO AO PROBIC, PROVIC E DOUTORADO DE SAÚDE AMBIENTE DA UNIT.

PESQUISA SOBRE OS SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVOS DAS CIDADES DE CURITIBA,

JOÃO PESSOA E ARACAJU E SUA RELAÇÃO COM OS DIREITOS HUMANOS DOS USUÁRIOS.

SUA COLABORAÇÃO É MUITO IMPORTANTE E SEUS DADOS SERÃO MANTIDOS EM SIGILO.

PESQUISADOR: _____

1- SEXO M() F () –

2- QUAL A SUA RENDA MENSAL? () ATÉ 1 SALÁRIO MÍNIMO () DE 1 SALÁRIO A 2

() DE 2 SALÁRIOS A 3

() DE 3 A 5 SALÁRIOS () DE 5 A 10 SALÁRIOS () DE 10 A 20 SALÁRIOS () MAIS DE 20 SALÁRIOS

() SEM RENDIMENTO

3- PROFISSÃO: _____ 4 – IDADE () DE 18 A 28 ANOS () 29 A 39 () DE 40 A 50

() DE 51 A 59 () MAIS DE 60 ANOS

5- EMPRESA: _____ 6- LINHA _____ 7 – N ÔNIBUS _____

8- QUAL O MOTIVO DA VIAGEM?

() ESTUDO () TRABALHO () LAZER () SAÚDE () OUTROS

9-ALGUÉM NA SUA CASA TEM CARRO? () SIM () NÃO

10-COMO VOCÊ CLASSIFICA A ACESSIBILIDADE DO ÔNIBUS QUE UTILIZA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

11- VOCÊ CONCORDA QUE O ONIBUS TEM ACESSO PARA DEFICIENTES?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (),
CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

12- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS TEM ASSENTOS PARA IDOSOS
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (),
CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

13- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS TEM ASSENTOS PARA GESTANTES EOU C/
CRIANÇAS DE COLO
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (),
CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

14- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS TEM FREQUÊNCIA E REGULARIDADE DE
ATENDIMENTO DO SERVIÇO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

15- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS PASSA NO HORÁRIO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

16- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS ATENDE SUA NECESSIDADE PESSOAL?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

17- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS CUMPRE O TEMPO DE VIAGEM?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

18- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS CUMPRE A LOTAÇÃO PERMITIDA?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

19- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS APRESENTA CONFIABILIDADE NO SERVIÇO PRESTADO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

20- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS QUEBRA POUCO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

21- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS CUMPRE OS HORÁRIOS?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

22- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS É SEGURO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

23- QUANTO A ACIDENTE NO ÔNIBUS JÁ SOFREU? () SIM () NÃO

() COLISÃO () FRENAGEM () ABERTURA DE PORTA ()
FECHAMENTO DE PORTA () SUBIDA () DESCIDA
() CONDIÇÕES FÍSICAS DO VEÍCULO

24- QUANTO A VIOLÊNCIA NO ÔNIBUS JÁ SOFREU? () SIM () NÃO

() ROUBO () FURTO () AGRESSÃO VERBAL
() AGRESSÃO FÍSICA

25- QUANTO A VIOLÊNCIA DE GÊNERO JÁ SOFREU? () SIM () NÃO

() ASSÉDIO SEXUAL () HOMOFOBIA

26- COMO VOCÊ CLASSIFICA AS CONDIÇÕES DOS ÔNIBUS COM RELAÇÃO AO ESTADO DAS VIAS PÚBLICAS?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

27- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS RESPEITA OS LOCAIS DE PARADA?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

28 - VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS RESPEITA OS LOCAIS DE PARADA PARA OS VULNERÁVEIS?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

29 - VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS POSSUI SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

30- COMO VOCÊ CLASSIFICA O ATENDIMENTO (CORTESIA) DOS MOTORISTAS PARA COM OS USUÁRIOS?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

31- A LINHA QUE USA JÁ TEVE MODIFICAÇÃO DO PERCURSO? () SIM () NÃO COMO VOCÊ A CLASSIFICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

32- VOCÊ CONCORDA QUE EXISTE SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELAS EMPRESAS DE ÔNIBUS?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

33 – VOCÊ CONCORDA QUANTO À GENERALIDADE QUE O SERVIÇO ATENDE A TODOS OS USUÁRIOS SEM DISTINÇÃO? POR QUE?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

34- VOCÊ CONCORDA COM O VALOR DAS TARIFAS?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

35- VOCÊ CONSIDERA O ÔNIBUS COMO UM LOCAL QUE RESPEITA, E ACEITA DIFERENÇAS INDIVIDUAIS?

SIM () NÃO ()

COMO VOCÊ O CLASSIFICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

36- VOCÊ ACHA O ÔNIBUS COMO UM ESPAÇO QUE PROPORCIONA EXERCER A EDUCAÇÃO DAS PESSOAS? () SIM () NÃO COMO VOCÊ O CLASSIFICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

37- COMO VOCÊ CLASSIFICA O TRANSPORTE DE SUA CIDADE?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

38- COMO VOCÊ CLASSIFICA O ÔNIBUS QUANTO À LIMPEZA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

39- COMO VOCÊ CLASSIFICA O CONFORTO NOS ÔNIBUS?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

40- COMO VOCÊ CLASSIFICA O TERMINAL QUE UTILIZA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

41-POSSUI BANHEIROS () POSSUI INFORMAÇÕES () SÃO LIMPOS () SÃO SEGUROS ()

42- COMO VOCÊ CLASSIFICA A GESTÃO PÚBLICA QUANTO À FISCALIZAÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

43 – COMO VOCÊ CLASSIFICA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO SER OFERTADO ATRAVÉS DE LICITAÇÃO PÚBLICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

44 – VOCÊ CONCORDA QUE AS PASSARELAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS

INFLUENCIAM EM UM SERVIÇO DE MELHOR QUALIDADE?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

45- COMO VOCÊ CLASSIFICA O USO DO ÔNIBUS E OS PROBLEMAS DE SAÚDE NAS PESSOAS?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

46- VOCÊ CONCORDA QUE O ESTADO DEVERIA OFERECER O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (),
CONCORDO TOTALMENTE ()

47- VOCÊ ACHA QUE O TRANSPORTE PÚBLICO DA SUA CIDADE OFERECE SERVIÇO RESPEITANDO OS

DIREITOS HUMANOS DA POPULAÇÃO

(IGUALDADE, LIBERDADE, SEGURANÇA, RESPEITO A VIDA)? () SIM () NÃO COMO VOCÊ O CLASSIFICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

APÊNDICE B

PROJETO LIGADO AO PROBIC, PROVIC E DOUTORADO DE SAÚDE AMBIENTE DA UNIT.

PESQUISA SOBRE OS SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVOS DAS CIDADES DE CURITIBA, JOÃO PESSOA E ARACAJU E SUA RELAÇÃO COM OS DIREITOS HUMANOS DOS USUÁRIOS.

SUA COLABORAÇÃO É MUITO IMPORTANTE E SEUS DADOS SERÃO MANTIDOS EM SIGILO.

PESQUISADOR: _____

1- SEXO M() F () –

2- QUAL A SUA RENDA MENSAL? () ATÉ 1 SALÁRIO MÍNIMO () DE 1 SALÁRIO A 2 () DE 2 SALÁRIOS A 3 () DE 3 A 5 SALÁRIOS () DE 5 A 10 SALÁRIOS () DE 10 A 20 SALÁRIOS () MAIS DE 20 SALÁRIOS () SEM RENDIMENTO

3- PROFISSÃO: _____ 4 – IDADE () DE 18 A 28 ANOS () 29 A 39 () DE 40 A 50 () DE 51 A 59 () MAIS DE 60 ANOS

5- EMPRESA: _____ 6- LINHA _____ 7 – N ÔNIBUS _____

8- QUAL O MOTIVO DA VIAGEM?
() ESTUDO () TRABALHO () LAZER () SAÚDE () OUTROS

9- ALGUÉM NA SUA CASA TEM CARRO? () SIM () NÃO

10- COMO VOCÊ CLASSIFICA A ACESSIBILIDADE DO ÔNIBUS QUE UTILIZA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

11- O ÔNIBUS QUE UTILIZA TEM ACESSO PARA DEFICIENTES?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

12- O ÔNIBUS QUE UTILIZA TEM ASSENTOS PARA IDOSOS
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

13- O ÔNIBUS QUE UTILIZA TEM ASSENTOS PARA GESTANTES EOU C/ CRIANÇAS DE COLO
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

14- O ÔNIBUS QUE UTILIZA TEM FREQUÊNCIA OU REGULARIDADE DE ATENDIMENTO DO
SERVIÇO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

15- VOCÊ CONCORDA QUE O ÔNIBUS PASSA NO HORÁRIO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

16- O ÔNIBUS QUE UTILIZA ATENDE SUA NECESSIDADE PESSOAL?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

17- O ÔNIBUS QUE UTILIZA CUMPRE O TEMPO DE VIAGEM?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

18- O ÔNIBUS QUE UTILIZA CUMPRE A LOTAÇÃO PERMITIDA?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

19- O ÔNIBUS QUE UTILIZA APRESENTA CONFIABILIDADE (MANTÉM SUA ROTINA
RESPEITANDO CUMPRIMENTO DE HORÁRIO) NO SERVIÇO PRESTADO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

20- O ÔNIBUS QUE UTILIZA QUEBRA POUCO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

21- O ÔNIBUS QUE UTILIZA CUMPRE OS HORÁRIOS?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

22- O ÔNIBUS QUE UTILIZA É SEGURO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO
PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

23- QUANTO A ACIDENTE NO ÔNIBUS JÁ SOFREU? () SIM () NÃO
() COLISÃO () FRENAGEM () ABERTURA DE PORTA ()
FECHAMENTO DE PORTA () SUBIDA () DESCIDA
() CONDIÇÕES FÍSICAS DO VEÍCULO

24- QUANTO A VIOLÊNCIA NO ÔNIBUS JÁ SOFREU? () SIM () NÃO
() ROUBO () FURTO () AGRESSÃO VERBAL
() AGRESSÃO FÍSICA

25- QUANTO A VIOLÊNCIA DE GÊNERO JÁ SOFREU? () SIM () NÃO
() ASSÉDIO SEXUAL () HOMOFOBIA

26- COMO VOCÊ CLASSIFICA AS CONDIÇÕES DOS ÔNIBUS COM RELAÇÃO AO ESTADO DAS
VIAS PÚBLICAS?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

27- O ÔNIBUS QUE UTILIZA RESPEITA OS LOCAIS DE PARADA?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

28 - O ÔNIBUS QUE UTILIZA RESPEITA OS LOCAIS DE PARADA PARA OS VULNERÁVEIS?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

29 - O ÔNIBUS QUE UTILIZA POSSUI SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

30- COMO VOCÊ CLASSIFICA O ATENDIMENTO (CORTESIA) DOS MOTORISTAS PARA COM OS USUÁRIOS?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

31- A LINHA QUE USA JÁ TEVE MODIFICAÇÃO DO PERCURSO? () SIM () NÃO COMO VOCÊ A CLASSIFICA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

32- O SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE ÔNIBUS PODE SER EQUIPARADO AO SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELO ESTADO?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

33 –QUANTO À GENERALIDADE QUE O SERVIÇO ATENDE A TODOS OS USUÁRIOS SEM DISTINÇÃO? POR QUE? SIM () NÃO ()
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

34- VOCÊ CONCORDA COM O VALOR DAS TARIFAS?
DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

35- VOCÊ CONSIDERA O ÔNIBUS COMO UM LOCAL ONDE AS PESSOAS RESPEITAM E ACEITAM DIFERENÇAS INDIVIDUAIS? SIM () NÃO () COMO VOCÊ O CLASSIFICA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

36- VOCÊ ACHA O ÔNIBUS COMO UM ESPAÇO EM QUE AS PESSOAS USAM AS BOAS MANEIRAS PARA SE COMUNICAR, PROPORCIONANDO EXERCER A EDUCAÇÃO DAS PESSOAS? () SIM () NÃO COMO VOCÊ O CLASSIFICA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

37- COMO VOCÊ CLASSIFICA O TRANSPORTE DE SUA CIDADE?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

38- COMO VOCÊ CLASSIFICA O ÔNIBUS QUANTO À LIMPEZA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

39- COMO VOCÊ CLASSIFICA O CONFORTO NOS ÔNIBUS?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

40- COMO VOCÊ CLASSIFICA O TERMINAL QUE UTILIZA?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

41-POSSUI BANHEIROS () POSSUI INFORMAÇÕES () SÃO LIMPOS () SÃO SEGUROS ()

42- COMO VOCÊ CLASSIFICA A GESTÃO PÚBLICA QUANTO À FISCALIZAÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO?
CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

43 – COMO VOCÊ CLASSIFICA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO SER OFERTADO ATRAVÉS DE LICITAÇÃO PÚBLICA (MODALIDADE DE CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO OFERTADO PELO ESTADO)?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

44 – VOCÊ CONCORDA QUE AS PASSARELAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS INFLUENCIAM EM UM SERVIÇO DE MELHOR QUALIDADE?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

45- O USO DO ÔNIBUS INFLUENCIA NOS PROBLEMAS DE SAÚDE ?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

46- O ESTADO DEVERIA OFERECER O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO?

DISCORDO TOTALMENTE (), DISCORDO PARCIALMENTE (), INDIFERENTE (), CONCORDO PARCIALMENTE (), CONCORDO TOTALMENTE ()

47- VOCÊ ACHA QUE O TRANSPORTE PÚBLICO DA SUA CIDADE OFERECE SERVIÇO RESPEITANDO OS DIREITOS HUMANOS DA POPULAÇÃO (IGUALDADE, LIBERDADE, SEGURANÇA, RESPEITO A VIDA)? () SIM () NÃO COMO VOCÊ O CLASSIFICA?

CLASSIFICA COMO MUITO RUIM (), REGULAR (), BOM(), MUITO BOM (), EXCELENTE()

APÊNDICE C

PRODUÇÕES DURANTE O DOUTORADO

1- Artigo publicado CONPEDI Internacional – Capítulo de Livro - 2014

Tema: **Mobilidade Urbana e os Direitos Humanos dos Usuários do Transporte Público de Aracaju, SE/Brasil**

Autores: Vânia Fonseca

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

2- Artigo publicado CONPEDI Nacional João pessoa – Capítulo de Livro - 2014

Tema: **Direito Social A Mobilidade Urbana: Análise do Ambiente Construído do Usuário do Transporte Público da Cidade de Aracaju-SE**

Autores: Vânia Fonseca

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

3- Artigo publicado em LIVRO – Direito Econômico e Sócio Ambiental – Editora IGLU – 2014

Tema: **Estado de Direito Sócioambiental: análise da realidade dos usuários do transporte coletivo por ônibus de Aracaju-SE**

Autores: Luiz Bruno Lisboa de Bragança Ferro

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

4- Artigo publicado em evento científico Internacional – ENFOPE – 2014

Tema: **Qualificação Profissional para a melhor prestação do Transporte Coletivo Público, Modalidade Ônibus em Aracaju/SE**

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Luiz Bruno Lisboa de Bragança Ferro

Priscila Mendonça Borba

5- Artigo publicado em evento científico Internacional – ENFOPE – 2014

Tema: **Violência no Trânsito de Veículos em Aracaju no ano de 2009-2010 e o Processo de Educação para o Trânsito**

Autores: Priscila Mendonça Borba

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Vania Fonseca

6- Artigo publicado em evento científico Internacional – EDUCON – 2014

Tema: **A qualidade do Transporte Público na Percepção de Estudantes Universitários da Rede Pública e Privada De Aracaju/Se**

Autores: Vania Fonseca

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Verônica Teixeira Marques

7- Artigo publicado em evento Internacional – EDUCON – 2014

Tema: **Transporte Público como Facilitador da Educação em Aracaju**

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Vania Fonseca

Liziane Paixão Silva Oliveira

8- Artigo publicado no Livro Políticas Públicas de Proteção aos Direitos Humanos – Editora UFC – 2014

Tema: **Homicídios em Sergipe: Expressão da Violência**

Autores: Vânia Fonseca

Samyle Oliveira

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

9- Artigo publicado no Livro Pesquisa em Políticas Públicas no Estado de Sergipe – Editora UFS – 2014

Tema: **Ambiente e violência em Sergipe**

10- Artigo publicado em evento científico Internacional – ENFOPE – 2015

Tema: **Programa bolsa família e a política de educação: análise do Estado de Sergipe**

Autores: Liziane Fonseca

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Vania Fonseca

11 – Artigo Publicado na Revista Jurídica UNICURITIBA – 2014 – Qualis A1 DIREITO

Tema: O sistema de transporte público e sua concretização como política pública: uma análise do direito do usuário do transporte público por ônibus de Aracaju-SE.

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro e Luiz Bruno Lisboa de

Bragança Ferro

12 - Artigo Completo publicado no **ENEGEP** 2015

Tema: Sistema integrado de transporte: análise da política de transporte, modalidade ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro, Cristiane Cunha, Dante Flávio, Bruna Lima, Raquel Maia

13- Artigo publicado no **II SIRSA** – Resumo expandido

Tema: **Ambiente constuido do sistema de transporte coletivo das cidades de Curitiba e Aracaju**

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro, Cristiane Cunha, Dante Flávio, Bruna Lima, Raquel Maia

14 – Artigo publicado no VI Congresso de Direito Sócio Ambiental – Artigo e Capítulo de Livro.

Tema: **A imigração dos Venezuelanos na busca do trabalho digno no Estado de Roraima**

Autores: Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro e Luiz Bruno Lisboa de Bragança Ferro

ANEXOS

ANEXO A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, _____, abaixo assinado, responsável pelo menor _____, autorizo a (**UNIVERSIDADE TIRADENTES**), por intermédio do(a)s aluno(a)s, **SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO** devidamente assistid(o)as pela seu(ua) orientador(a) **CRISTIANE CUNHA**, a desenvolver a pesquisa abaixo descrita:

1-Título da pesquisa: Análise do Sistema de transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e sua relação com os direitos humanos dos usuários.

2- objetivo primário (geral) e secundários: Analisar os sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e seus reflexos na garantia dos direitos humanos da população.

Secundários: Avaliar as garantias dos direitos humanos no uso do sistema de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju. Comparar a estrutura e funcionamento dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju. Avaliar a percepção dos usuários do sistema coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju quanto ao atendimento dos seus direitos enquanto cidadãos

3-Descrição de procedimentos: se concordar em participar da pesquisa, você terá que responder a um questionário sobre o sistema de transporte público, “ônibus”. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós. Se depois de consentir em sua participação o Sr(a) desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. Sr(a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo.

4-Justificativa para a realização da pesquisa: A importância e relevância em estudar, analisar e produzir conhecimentos acerca da temática se justifica diante da importância que o ônibus representa como meio de condução pública, para atender e satisfazer suas diversas necessidades, as quais podem e estão atreladas aos principais motivos como: compras, lazer, estudo, trabalho, saúde, dentre outros. A temática ainda demonstra sua importância no momento em que o sistema de transporte oferece a concretização do deslocamento de pessoas, proporcionando direito a mobilidade do cidadão

5-Desconfortos e riscos esperados: os riscos e desconfortos relacionados aos sujeitos (voluntários) que participarão da pesquisa poderão ser: desconforto relacionado ao tempo dos usuários do transporte coletivo para responderem ao questionário; risco de não chegarem em seus destinos no horário previsto, devido o preenchimento do questionário. Fui devidamente informado dos riscos acima descritos e de qualquer risco não descrito, não previsível, porém que possa ocorrer em decorrência da pesquisa será inteiramente responsabilidade do pesquisador.

6-Benefícios esperados: Com a realização deste estudo, espera-se ter maior conhecimento sobre a satisfação dos usuários do transporte coletivo de Curitiba, João Pessoa e Aracaju para implementação de política pública. Também como resultado, é esperado o envolvimento de professores e alunos na discussão dos problemas levantados, através de seminários de trabalho que serão realizados antes da elaboração da versão final da pesquisa. Ainda, deve ser colocado Como resultado esperado, a divulgação do problema e fatores relacionados em revistas científicas nacionais e o envolvimento com alunos de graduação. Coloca-se como resultado esperado, embora posterior à conclusão do estudo, o oferecimento de subsídios para elaboração de ações e políticas públicas visando melhorar a qualidade de vida dos usuários do transporte coletivo das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju, sob o prisma da dignidade humana.

7-Informações: Os participantes têm a garantia que receberão respostas a qualquer pergunta e esclarecimento de qualquer dúvida quanto aos assuntos relacionados à pesquisa. Também os pesquisadores supracitados assumem o compromisso de proporcionar informações atualizadas obtidas durante a realização do estudo.

8-Retirada do consentimento: O voluntário tem a liberdade de retirar seu consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo, não acarretando nenhum dano ao voluntário.

9-Aspecto Legal: Elaborado de acordo com as diretrizes e normas regulamentadas de pesquisa envolvendo seres humanos atende à Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012, do Conselho Nacional de Saúde do Ministério de Saúde - Brasília - DF.

10-Confabilidade: Os voluntários terão direito à privacidade. A identidade (nomes e sobrenomes) do participante não será divulgada. Porém os voluntários assinarão o termo de consentimento para que os resultados obtidos possam ser apresentados em congressos e publicações.

11-**Quanto à indenização:** Não há danos previsíveis decorrentes da pesquisa, mesmo assim fica prevista indenização, caso se faça necessário.

12-Os participantes receberão uma cópia deste Termo assinada por todos os envolvidos (participantes e pesquisadores).

13-Dados do pesquisador responsável: Nome:SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

Endereço profissional/telefone/e-mail:AV. MURILO DANTAS, FAROLÂNDIA, ARACAJU-SE

ATENÇÃO: A participação em qualquer tipo de pesquisa é voluntária. Em casos de dúvida quanto aos seus direitos, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Tiradentes.

CEP/Unit - DPE

Av. Murilo Dantas, 300 bloco F – Farolândia – CEP 49032-490, Aracaju-SE.

Telefone: (79) 32182206 – e-mail: cep@unit.br.

Aracaju, 18 de Março de 2015.

ASSINATURA DO VOLUNTÁRIO

ASSINATURA DO PESQUISADOR RESPONSÁVEL