

**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.**

**THE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM AND ITS IMPLEMENTATION AS
PUBLIC POLICY: AN ANALYSIS OF USER RIGHT OF PUBLIC
TRANSPORTATION BY BUS FROM ARACAJU (SE).**

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

Mestre em Saúde e Ambiente (UNIT), Especialista em Gestão de Projetos Sociais (UNIT), Especialista em Políticas Públicas (UNB), Pesquisadora FAPITEC e Professora da Universidade Tiradentes / Sergipe, Bacharela em Serviço Social e em Direito (UNIT).
Endereço eletrônico: srpbraganca@hotmail.com.

LUIZ BRUNO LISBOA DE BRAGANÇA FERRO

Mestrando pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Universidade Tiradentes (MINTER) em Direito Econômico e Socioambiental, Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade Castelo Branco, Professor da Universidade Tiradentes / Sergipe e Advogado Trabalhista. Endereço eletrônico: luizbrunoferro@uol.com.br.

RESUMO

O objetivo deste estudo é através de retrospectiva histórica da evolução do transporte como política pública analisar os direitos dos usuários do transporte coletivo em Aracaju, Capital do Estado de Sergipe. Traz a baila o presente estudo, em especial, pelo fato dos dados coletados serem anteriores, as manifestações vividas em todo o Brasil, devido à péssima qualidade dos transportes públicos, bem como buscar a sua motivação e uma possível solução dos problemas enfrentados em Aracaju. A pesquisa caracteriza-se como bibliográfica de natureza descritiva e exploratória, com caráter quali-quantitativo.

PALAVRAS CHAVES: Política pública, Direitos, Transporte urbano.

ABSTRACT

The aim of this study is through historical retrospective of the evolution of transport as public policy to analyze the rights of collective transport users in Aracaju, Capital of the State of Sergipe. Brings up the present study, in particular, by the fact that the data collected earlier, demonstrations are experienced in all Brazil, due to the bad quality of public transport, as well as get your motivation and a possible solution of the problems faced in Aracaju. The research is characterized as descriptive and exploratory nature bibliographical, quali-quantitative.

KEYWORDS: Public Policy, rights, Urban Transport.

1. INTRODUÇÃO

Partindo da certeza que todo cidadão deve exigir a efetivação do direito ao desenvolvimento das diretrizes do transporte urbano, prevista no artigo 22, incisos IX e XI, e principalmente a concretização do que estabelece o artigo 37 que legisla acerca dos princípios que a Administração Pública deverá exigir na prestação do serviço de transporte ao cidadão.

O objetivo deste estudo é através de retrospectiva histórica da evolução do transporte como política pública analisar os direitos dos usuários do transporte coletivo em Aracaju, Capital do Estado de Sergipe.

A pesquisa caracteriza-se como bibliográfica de natureza descritiva e exploratória, com caráter quali-quantitativo.

O levantamento de informações teve como base, trabalho de dissertação que foi realizado com usuários do transporte coletivo, por meio da aplicação de 400 questionários, complementados com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos e cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju.

Os dados foram analisados a partir da análise de conteúdo, categorizados e processados por estatística descritiva.

2. HISTÓRICO DOS TRANSPORTES E SUA TRANSFORMAÇÃO EM POLÍTICA PÚBLICA

Desde o início das civilizações, sempre existiram formas de locomoção, e, como acontece nos dias atuais, em cada época existia um preço para sua manutenção. Como era caro manter cavalos, bem como demorado e difícil amarrá-los às charretes, surgiu a necessidade de serviços públicos. O mesmo teve início ofertado pelos cocheiros, em seguida por aqueles que possuíam carruagens maiores. Logo após percebeu-se que era mais fácil puxar veículos com rodas e com o aperfeiçoamento das máquinas a vapor, surgiram os primeiros trens (WRIGHT, 1992).

Historicamente, foi no ano de 1900 que foram trocados os bondes puxados por burros, por bondes elétricos, sendo que o ônibus, o táxi e o automóvel apareceram no século XX. Na batalha entre os grupos sociais, ganharam aqueles mais favorecidos economicamente e que defendiam a soberania do automóvel, sendo o ônibus, o bonde dentre outros, considerados como transportes ruins e dos pobres (WRIGHT, 1992).

Para Vasconcellos (2002), o processo de urbanização no Brasil culminou na centralização de renda, no consumo e no novo estilo de vida. Em decorrência disso, a classe média optou pelo automóvel particular. É importante ressaltar que tal escolha está relacionada à política desenvolvimentista incentivada no governo de Juscelino Kubitschek, a qual era totalmente 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 crescimento desordenado das cidades, a degradação crescente da qualidade de vida urbana, traduzida pela queda do transporte público, a impunidade generalizada pela ausência de fiscalização são alguns dos problemas que os órgãos responsáveis pelo trânsito brasileiro têm de enfrentar para a formulação de uma política nacional de trânsito eficaz, que vise melhores condições de circulação e acessibilidade para a realização das atividades competentes à vida moderna, ou seja, melhor eficiência urbana através da qualidade dos transportes públicos.

A partir do novo Código de Trânsito, consolidado em 1998, ficaram estabelecidas as atribuições referentes a cada órgão federal responsável pelo trânsito brasileiro. São eles: o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), a Polícia Rodoviária Federal e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens (DNER) (ANTP, 2011).

O CONTRAN é o responsável pela elaboração das diretrizes da Política Nacional de Trânsito, coordenando as atividades do Sistema Nacional de Trânsito, deixando para o DENATRAN a responsabilidade da supervisão e controle da execução da Política Nacional de Trânsito.

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2011) a PNTP – Política Nacional de Transporte Público visa à preservação da vida, à melhoria do ambiente urbano e da circulação de pessoas e mercadorias nas cidades, contribuindo para a superação dos graves problemas hoje verificados, além de programar a efetividade do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, através da concretização de seus objetivos.

Desde 1992, quando foi criado o Ministério dos Transportes, a proposta da Política Nacional de Transporte (PNTP) deve seguir um conjunto de normas e hierarquias para se chegar a um resultado definitivo e concreto. O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) apresenta aos membros do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) as diretrizes formuladas para a PNTP, que entrarão em discussão com a participação dos órgãos competentes juntamente com membros da sociedade. O DENATRAN dará a conformação final à PNT em reunião específica na Semana Nacional de Trânsito, ocasião em que esta será aprovada. Após a aprovação, define-se o Programa Nacional de Trânsito que especificará as formas de execução da PNT (ANTP, 2011).

A Associação Nacional de Transportes entende que a Política Nacional de Transporte deve ser igualitária com a descentralização política do país e a autonomia dos poderes, a política deve respeitar os limites existentes entre os respectivos poderes do governo e planejar objetivos a serem alcançados de forma organizada, seja por órgãos públicos, instituições privadas e a sociedade em geral (ANTP, 2011). Além disso, a mesma deve ter como um de seus objetivos desfavorecer os benefícios ao uso do automóvel em favor do transporte público de qualidade, uma vez que a prevalência do uso do automóvel provoca uma

segregação social entre aqueles que o possuem e aqueles que necessitam do transporte público para se locomover, refletindo disparidades econômicas e sociais. 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, à medida em que utilize recursos institucionais, técnicos e econômicos para preparar as cidades brasileiras para um novo patamar de eficiência. (ANTP, 2011, s/p).

No entanto, o que se percebe nesse contexto é que a política de transporte foi e ainda continua sendo condizente com o transporte individual, uma denotação contrária às respostas apresentadas às necessidades dos usuários do transporte público, que se veem em meio a um sistema de condução precário, irregular, sem apresentar segurança e conforto, acentuando a distinção entre o meio de transporte público e o particular. (VASCONCELLOS, 2000).

O transporte coletivo urbano é tido na atual realidade como sendo um sistema defasado, ruim, que não oferece as mínimas condições exigidas por lei à população usuária, a qual é na sua maioria composta por aqueles que sofrem e são vítimas das disparidades sociais como consequência de um sistema capitalista. (WRIGHT, 1992). É preciso que a política de descentralização no transporte prevaleça e 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. (ANT, 2011).

Com a prevalência da opção dos governantes pelo transporte individual, as necessidades dos usuários do transporte urbano - o qual, segundo Wright (1992), é algo constante no cotidiano das pessoas, que deve ser considerada uma atividade essencial de forma a permitir a realização das demais atividades urbanas como trabalho, estudos, diversões dentre outras - é ofertado na maioria das vezes através de serviços poucos agradáveis, os quais se encontram atrelados ao processo de urbanização e motorização que o Brasil vem passando, além das decisões político-econômicas, como a de privilegiar o carro e negligenciar a circulação de ônibus.

Faz-se necessário que políticas de transporte desmitifiquem a escolha e os benefícios que são favoráveis à obtenção de automóveis individuais, em contrapartida proporcione através de suas ações, maior qualidade no que diz

respeito à acessibilidade, eficiência, eficácia, agilidade, segurança e comodidade nos transportes públicos.

Na perspectiva de Wright (1992), decisões são tomadas resultantes tanto de ideias preconcebidas de políticos, quanto de pressões de grupos e empresas, e, principalmente, de ideologias e teorias conectadas à classe dominante e seus interesses; assim as decisões que dizem respeito ao transporte público como não afetam aos interesses da classe dominante são deixadas sempre em segundo plano.

Fazer referência à locomoção pública significa necessariamente atrelar a mesma a um sistema abarrotado, impontual, não frequente, que gera frustrações, revoltas, crises, ou seja, distúrbios psicológicos e sociais que atingem a qualidade de vida do usuário, e, muitas vezes, sua saúde mental. Além disso, as conversas, os rádios ligados, os empurrões e cotoveladas são características psicossociais negativas de muitos transportes coletivos perpassados em seu ambiente interno durante as viagens. (WRIGHT, 1992).

Enquanto a Política Nacional de Transporte for favorável ao transporte particular, facilitando e viabilizando seu processo de expansão, o meio de locomoção público se tornará cada dia um sistema pior gerando consequências graves para o bem estar de toda sociedade, além de proporcionar implicações preocupantes para saúde e o meio ambiente.

A problemática do transporte público urbano faz parte de uma das políticas setoriais e atrela-se: “a uma política de transporte que deve contribuir para reduzir a pobreza ressaltando a eficiência e a equidade. Eficiência traduzida em crescimento e baixos custos e equidade em redistribuição e abertura de oportunidades” (LIU, 2001).

O transporte urbano, principalmente o ônibus, ainda é o meio muito utilizado pela maior parcela da população brasileira para realização de atividades necessárias à vida cotidiana, para viagens de trabalho, para acesso aos serviços de saúde e lazer. A indústria do transporte coletivo representa papel importante na sociedade. Dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (2008) revelam que cinquenta milhões de brasileiros dependem do transporte coletivo urbano. (VERAS, 1994).

Para Gomide (2003, p. 35), uma política pública executada corretamente é o caminho para a cidadania:

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 deparam-se com a crise dos transportes urbanos que deve ser entendida sob várias dimensões: 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 tocante à representação de interesses de classes, deixando de obedecer à legislação vigente, através de propostas de governanças pertencentes a políticas setoriais.

Desta forma, falar em desenvolvimento sustentável em transporte é acreditar no processo de mobilidade urbana e concretização de direitos, porque propõe direcionar para o desenvolvimento social, econômico e ambiental, sem que as futuras gerações deixem de ser sustentadas no ambiente em que vivem.

3. DIREITO DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM ARACAJU-SERGIPE

Todos os cidadãos possuem direitos e obrigações previstas nas leis, sejam elas Federais Estaduais ou Municipais. Os usuários do transporte coletivo, como são cidadãos não é diferente. Entretanto, essa categoria possui direitos específicos como ao meio ambiente, seja ele natural ou construído; o direito a segurança pública, de forma a evitar a violência e assegurar seu direito de ir e vir; o direito a mobilidade urbana; e ao transporte.

De acordo com a Constituição Federal,

Art. 225 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para presente e futuras gerações. (BRASIL, 1988).

Seus incisos destacam o meio ambiente natural, do trabalho, o construído, o patrimônio cultural, artístico e arquitetônico:

I – Preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas.

II – Preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do país e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético.

III – Definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especificamente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção.

IV- Exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.

V – Controlar a produção, comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comprometem risco para vida, a qualidade de vida e o meio ambiente.

VI – Promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para preservação do meio ambiente.

VII – Proteger a fauna e a flora, na forma da lei, vetando as práticas que coloquem em risco função ecológica, provoquem a extinção de espécies, ou submetam os animais a crueldade.

Parágrafo 2º - Aquele que explorar recursos minerais, fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com a solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

Parágrafo 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Parágrafo 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

Parágrafo 5º - São indispensáveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

Parágrafo 6º - As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas. (BRASIL, 1988).

Nesse sentido, podem-se destacar três aspectos do meio ambiente: o meio ambiente artificial, constituído pelo espaço urbano construído; o meio ambiente cultural, integrado pelo patrimônio histórico, artístico, arqueológico, paisagístico e turístico; e o meio ambiente natural, que se apresenta como a interação dos seres vivos e seu meio.

A Lei Magna acolhe a política social nos campos da educação, transporte, ambiente saudável, saúde, assistência, previdência social, trabalho, lazer,

maternidade, infância, segurança, define os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, da associação profissional ou sindical, de greve e outros. Com relação aos direitos sociais previstos no artigo 6º, Saule Júnior (2002) considera haver conflito entre a realidade e o cumprimento das normas pré-estabelecidas, pois o cidadão tem a norma a seu favor, mas não consegue que ela seja efetivada pela gestão pública.

Conforme a lei, esse direito deve ser entendido como o direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações e a um meio ambiente equilibrado. Pensar em desenvolvimento sustentável do planeta, de acordo com o Estatuto, deve relacionar-se a dimensões econômicas, sociais e ambientais, mas isso ainda não foi alcançado, embora continue apresentado como meta.

Para Milaré (2009), o desenvolvimento sustentável de uma cidade deve ser implementado por meio de ações da coletividade que visem a suprir as demandas da população, assegurando-lhes o bem-estar; para tanto, o crescimento econômico das cidades devem estar em sintonia com seu desenvolvimento. Na questão dos transportes públicos, por exemplo, precisa funcionar de forma que atenda a necessidade de mobilidade, acessibilidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança e cortesia para com o cidadão.

A finalidade do Estado é promover o bem comum, e garantir os direitos humanos é um pressuposto da democracia (PAIVA Et al, 2004). O Brasil está organizado através da forma federativa, assim, o modo de exercício do poder político, em relação ao território, se apresenta de maneira que a unidade do todo soberano se concilia com uma multiplicidade de unidades territoriais as quais gozam de autonomia política administrativa.

Com isso, racionaliza-se a prestação de serviços públicos, evitando superposições e desperdícios, com a finalidade de propiciar um maior controle por parte da sociedade civil sobre a qualidade dessa tutela. Quanto a esse aspecto, existe a lei no seu papel de instrumento de transformação, pois há uma legislação que, se aplicada, permite garantir a sonhada qualidade de vida para presente e futuras gerações. (SILVA Et al, 2010).

Partindo-se dessa ideia, pode-se conceber que as normas federais têm prevalência sobre as estaduais, contudo, paralelamente às competências legislativas, existem ainda as competências administrativas. Dentre estas, são comuns às três esferas de poder da Federação a legislação que versa sobre temas referentes ao meio ambiente e Transporte. Conforme previsto na Constituição, em seu Artigo 22 “Compete privativamente à União legislar sobre: IX - diretrizes da política nacional de transportes; XI - trânsito e transporte”; [...] (BRASIL, 1988).

As dificuldades relacionadas à implementação eficaz de uma política relativa à questão ambiental e às outras políticas, como a de transporte, saúde e urbana, não são poucas e demandam a participação dos vários segmentos da sociedade. Essas questões estão diretamente ligadas à necessidade de concretização de ações dos cidadãos acerca dos seus direitos e responsabilidades, já que grande parte desse contexto afeta diretamente suas vidas e encontra respaldo constitucional no sentido de que é direito do cidadão participar de todas as decisões em prol do desenvolvimento de suas comunidades, tendo em vista a descentralização política, pós Constituição Federal de 1988. Assim, resolver a problemática da degradação ambiental requer a junção de forças de todas as esferas: nacional, regionais, municipais, enfim, global.

A análise da proteção jurídica ao meio ambiente requer uma prévia abordagem conceitual sobre o que é o meio ambiente. Para Dias (2003), 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, área que nos cerca, o local em que vivemos. Tristao (2005) considera o meio ambiente como o complexo de relações entre o mundo natural e o ser vivo as quais influem na vida e no comportamento do mesmo ser.

A definição jurídica está contida na Lei nº 6.938/81, que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente, no inciso I do Art. 3º, através do qual ambiente é conceituado como “...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). A definição jurídica contempla, assim, não apenas o meio natural, mas o meio social, seus valores e suas normas, incluindo-se aqui o ambiente construído.

A Lei 6.938/81 também entende que o ambiente é um patrimônio público e no inciso X do Art. 2º preconiza a capacitação da comunidade para “.. participação ativa na defesa ao meio ambiente.” (BRASIL, 1981). Assim, o debate comunitário é essencial para a construção do desenvolvimento sustentável das cidades, de forma a efetivar a mobilidade urbana (SILVA *Et al*, 2010).

A mobilidade de uma cidade depende de sistema de transporte eficiente, que exerça a capacidade de transportar várias pessoas em um mesmo veículo, possibilitando diminuição de congestionamentos, poluição, acidentes e consumo de combustíveis (FONTENELE *Et al*, 2010).

Conforme previsão contida no artigo 37 da Constituição Federal, cabe ao Estado a prestação do serviço de transporte público atendendo aos seguintes princípios: “Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência”. (BRASIL, 1988).

Para Clak (2002), existem 03 atores dentro do sistema de transporte: órgão gestor, operador e usuários. Para este autor, é necessário dentro desse tripé atender a necessidade de deslocamento da população com qualidade no serviço prestado.

Segundo reportagem de Raquel Almeida (2009), em Aracaju, a situação do transporte urbano apresenta-se com as características:

Ônibus danificados e superlotados. Linhas atrasadas, e que muitas vezes nem completam o percurso. De um lado, a administração municipal procura tomar medidas paliativas e do outro, os donos das frotas atrasam meses para entregar novos ônibus. E bem no centro do caos que caracteriza o Sistema Integrado de Transportes de Aracaju, está a população aracajuana que, revoltada, continua esperando uma solução. (ALMEIDA, 2009).

Desta forma, a cidade depara-se com a falta de qualidade de serviços no transporte urbano, com frota de aproximadamente 512 unidades de veículos, segundo a Prefeitura Municipal de Aracaju. (ARACAJU [s.d.]). Representando desrespeito as questões do desenvolvimento sustentável, do meio ambiente construído dos usuários, no tocante a não diminuição das desigualdades sociais no momento do uso do direito ao transporte público.

Tabela 1 - Avaliação da qualidade do transporte prestado pelas empresas

| Terminal | Bom | Regular | Ruim |
|----------|-----|---------|------|
|----------|-----|---------|------|

| Terminal | Bom | Regular | Ruim |
|----------------------|------------|----------------|-------------|
| Campus Universitário | 1,6 | 8,1 | 90,3 |
| Centro | 0,9 | 27,0 | 72,1 |
| Distrito Industrial | 5,0 | 23,3 | 71,7 |
| Marcos Freire | 25,0 | 37,5 | 37,5 |
| Maracaju | 16,7 | 30,0 | 53,3 |
| Mercado | 4,5 | 31,8 | 63,6 |
| São Cristovão | 20,0 | 40,0 | 40,0 |
| Zona Sul | 2,5 | 17,5 | 80,0 |
| Zona. Oeste | 3,7 | 22,2 | 74,1 |
| Total | 4,8 | 23,5 | 72,3 |

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

A avaliação da qualidade do transporte prestado pelas empresas, feita pelos usuários (Tabela 2), mostra o predomínio (72%) da percepção de que o mesmo é de má qualidade. E mais uma vez os usuários do terminal Campus são mais críticos, pois 90,3% deles consideram ruim a qualidade do transporte que utilizam diariamente.

Ressalta-se também as respostas dos usuários dos terminais Marcos Freire, 75% consideram o transporte de regular a ruim. O terminal de São Cristóvão também se destaca por apresentar o mesmo valor (40,0%) para a qualidade ruim e a regular, com 20,0% considerando qualidade boa.

Outros aspectos observados foram a limpeza e o conforto dos ônibus; nesses itens, a percepção dos usuários foi prioritariamente negativa tanto para a limpeza como para o conforto, com respostas apontando falta de limpeza (63,2%) e falta de conforto (72,8%) dos ônibus, o que representa insatisfação da população para com o serviço que vem sendo prestado.

A Tabela 2 apresenta a percepção dos usuários sobre a limpeza dos ônibus, permitindo observar que novamente há grande discrepância entre a percepção dos usuários de cada terminal.

Tabela 2 - Percepção sobre limpeza dos ônibus

| Terminal | Bom | Regular | Ruim |
|----------------------|------------|----------------|-------------|
| Campus Universitário | 16,1 | 37,1 | 46,8 |
| Centro | 4,5 | 18,9 | 76,6 |
| Distrito Industrial | 0,0 | 36,7 | 63,3 |
| Marcos Freire | 25,0 | 37,5 | 37,5 |
| Maracaju | 13,3 | 43,3 | 43,3 |
| Mercado | 9,1 | 27,3 | 63,6 |
| São Cristóvão | 20,0 | 40,0 | 40,0 |
| Zona Oeste | 3,7 | 22,2 | 74,1 |
| Zona Sul | 0,0 | 35,0 | 65,0 |
| Total | 7,0 | 29,8 | 63,3 |

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Como nos demais aspectos, há diferença significativa acerca da percepção da limpeza dos ônibus, entre os usuários de cada terminal de integração. Os usuários do terminal Maracaju foram os que menos apontaram ser ruim, enquanto que os usuários do terminal Centro foram os mais insatisfeitos com esse quesito.

Interessante observar que os usuários do terminal Campus Universitário foram os menos insatisfeitos com a limpeza, apresentando apenas 46,8% de respostas “ruim”. Mas esses mesmos usuários foram os que consideraram pior a qualidade dos ônibus, de forma geral.

Na tabela que segue, são apresentados os números relativos à pergunta feita aos entrevistados se já sofreram algum tipo de violência dentro dos ônibus e o resultado foi positivo indicando que a maioria, mais de 50%, nunca sofreu violência. Entretanto, existe um percentual significativo em todos os terminais indicando que, em média, mais de 30% dos usuários já passaram por algum tipo de violência.

Destaca-se ainda que o terminal do Campus indica a predominância de que a maioria de passageiros sofreu violência.

Tabela 3 - Conhece alguém que tenha sofrido violência no interior do ônibus

| Terminal | Furto | Agressão Física | Agressão verbal | Acidente | Roubo |
|-----------------|--------------|------------------------|------------------------|-----------------|--------------|
| Campus | 72,1 | 0,0 | 25,6 | 0,0 | 2,3 |

| | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| Centro | 35,5 | 0,0 | 35,5 | 9,7 | 19,4 |
| Distrito Industrial | 47,6 | 0,0 | 28,6 | 9,5 | 14,3 |
| M Freire | 20,0 | 0,0 | 60,0 | 0,0 | 0,0 |
| Maracaju | 53,8 | 0,0 | 15,4 | 23,1 | 7,7 |
| Mercado | 28,6 | 14,2 | 0,0 | 28,6 | 28,6 |
| S Cristovão | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zona Oeste | 70,6 | 5,9 | 23,5 | 0,0 | 5,9 |
| Zona Sul | 23,1 | 15,4 | 38,5 | 0,0 | 23,1 |
| Total | 51,3 | 2,7 | 28,0 | 6,7 | 11,3 |

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Os tipos de violência sofridos pelos usuários dentro dos ônibus, que recebem destaque são: em primeiro lugar furto, segundo agressão verbal e terceiro o roubo. E nos terminais Campus e Sul o furto chega a 70%.

Os direitos dos usuários do transporte coletivo estão previstos em várias legislações, entre elas a Constituição Federal que fala sobre o regime de concessão e permissão do serviço público de transporte coletivo, além da forma como esse serviço deve ser prestado, e na Lei 8.987/95, que reforça o dispositivo da Lei Maior.

Obedecendo ao comando do artigo 175 da CF, a Lei 8.987/95 dispõe sobre o “regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos” previsto na Norma Constitucional e determina de forma expressa e inequívoca, no parágrafo único do artigo 1º, que “a União, os Estados, o Distrito Federal, e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta lei” (BRASIL, 1995).

O art. 175 da Constituição Federal determina:

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 dos 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 o serviço adequado. (BRASIL, 1988)

A Lei 8.987/1995, no § 1º do art. 6º, estabelece o conceito de serviço adequado, conforme transcrito a seguir: “Art. 6º [...] § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas; [...].” (BRASIL, 1995).

O desenvolvimento sustentável de uma cidade ou local depende da efetivação da lei e de políticas participativas, entre elas saúde, ambiente e transporte, com destaque para este último, pois sem ele é grandemente afetado o acesso aos demais serviços. (ROSA, 2006). Desta forma, pode-se afirmar que o transporte coletivo urbano representa papel importante na sociedade brasileira, tanto que o Ministério das Cidades criou a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB), que tem como um de seus eixos o desenvolvimento urbano e a proteção ao meio ambiente natural e construído.

Em face dessas considerações, reveste-se de importância analisar se a ausência de um sistema de transporte coletivo seguro, rápido, eficiente no atendimento de todas as partes da cidade, de baixa emissão de gases e particulados, adequado aos portadores de necessidades especiais, aos idosos, crianças, gestantes, enfim, um sistema de boa qualidade aos usuários do transporte coletivo urbano no município de Aracaju se constitui em violação aos direitos dos usuários.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo mostra insatisfação com a qualidade do serviço oferecido pelas oito empresas de ônibus que operam em Aracaju, pertencentes a três grupos empresariais.

Os direitos dos usuários do transporte coletivo urbano de Aracaju não estão sendo respeitados conforme estabelecido pela Lei 8.987/95, em seu art. 6º § 1º diz que os serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

O que ficou constatado na pesquisa é que na percepção dos pesquisados, em geral, o sistema de transporte urbano por ônibus em Aracaju é de má qualidade,

sujos, desconfortáveis e com grande falha de fiscalização, o que pode explicar o conjunto de problemas observados.

As políticas urbanas têm grande importância na melhoria da política de transporte urbano, na modalidade ônibus, que é importante para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas. Contudo, este objetivo deve ser enfrentado pela ação conjunta dos três esferas de governo, dadas a amplitude e a complexidade dos problemas de transporte e questão urbana, com intensa participação da sociedade civil organizada e não organizada.

Muitos dos desafios e problemas apresentados no sistema de transporte público em Aracaju, no que diz respeito a sua efetiva resolução, podem e estão relacionados a interesses políticos e à mínima presença do Estado no desempenho de tarefas que lhes são de competência como, por exemplo, a licitação pública e o cumprimento do plano diretor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Raquel. **Situação do transporte urbano**. [s.d.]. Portal Infonet. Aracaju. Disponível em: <www.infonet.com.br>. Acesso em 24 Jul. de 2009.

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br> Acesso em 30 Out. de 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Transporte Público**. Disponível em: <http://hist.antp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito3.htm> Acesso em: 23 Jun. de 2011

BARBIERI, José Carlos. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**: as estratégias de mudanças da agenda 21. Petrópolis: edição Vozes. 2009.

BRASIL. **Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 Jan. de 2011.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República. Casa Civil. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em 03 Mar. de 2011.

_____. **Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 15 Mai. de 2012.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. Evolução da mobilidade no município de São Paulo – Análise agregada e desagregada, 1987 a 1997 – 15º CONGRESSO

BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2005 **Anais ANTP**.

CLAK, Alice R. **Roubos e furtos no sistema de transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre**. 2002. Dissertação. (Mestrado em Engenharia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. UFRGS/ PROPUR, 2002.

DIAS, Genebaldo Freire. **Educação ambiental**: princípios e práticas. 8. ed. São Paulo: Gaia, 2003.

FONTENELE Heliana Barbosa; KA YAN NG, Andressa; SILVA JUNIOR, Carlos Alberto Prado. Análise do sistema de informação aos usuários de transporte público urbano por ônibus na cidade de Foz do Iguaçu – Paraná. **Revista de Engenharia e Tecnologia**. ISSN 2176-7270 V. 2, No. 3, Dez/2010.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano, pobreza e inclusão social. XVII CONGRESSO DE PESQUISA EM ENSINO DE TRANSPORTE. **Anais Natal/RN**. 2003, pp. 1082-1093.

LIU, Z.; C. Gannon; K. Gwilliam e C. Calvo. **Transport**: Infrastructure and services. 2001.

MILARÉ, Edis. **Direito do ambiente**. 6. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais: 2009.

PAIVA Denise, SOUZA Marta Roverly e LOPES Gustavo de Faria. As percepções sobre democracia, cidadania e direitos. **Opinião Pública**. Campinas, Vol. 10 n 2, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-62762004000200008&script=sci_abstract> . Acesso em 20 Fev. de 2012.

POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. Disponível em: <www.planalto.gov.br>
Acesso em 04 de Jan. 2011.

ROSA, S. J.– **Transporte e exclusão social**: a mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e trem metropolitano. 2006. Dissertação (Mestrado em) Escola Politécnica de São Paulo. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104627620040002000008script=sci_abstract>
.Acesso em 05 de Mar. 2009.

SAULE JR., Nelson. Estatuto da cidade e o plano diretor: possibilidades de uma nova ordem legal urbana justa e democrática. *In*: OSÓRIO, Leticia Marques. **Estatuto da Cidade e reforma urbana**: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

SILVA. Chistian L. Da. ET AL. **Políticas públicas e indicadores para o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Saraiva 2010.

SILVA, José Afonso. **Direito urbanístico brasileiro**, 6. ed., São Paulo: Malheiros, 2010

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2002. 218 p. ISBN 8574191841.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. - São Paulo: Annablume, 2009.

VERAS, R. P. **País jovem com cabelos jovens**: a saúde do idoso no Brasil. Rio de Janeiro: Relume Tumará/UERJ, 1994.

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