



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS

SHEILA LAIS FERREIRA SILVA

TRANSPORTE PÚBLICO EM MACEIÓ: GARANTIA OU VIOLAÇÃO DE DIREITO?

Maceió  
2020



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS

SHEILA LAIS FERREIRA SILVA

TRANSPORTE PÚBLICO EM MACEIÓ: GARANTIA OU VIOLAÇÃO DE DIREITO?

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) elaborado em cumprimento a exigência para obtenção do título de Bacharela em Serviço Social, pela Faculdade de Serviço Social – FSSO – da Universidade Federal de Alagoas.

Orientadora: Profa. Dra. Margarida Maria Silva dos Santos.

Maceió  
2020



Folha de Aprovação do Trabalho de Conclusão de Curso para obtenção do título de Bacharel em Serviço Social pela Universidade Federal de Alagoas (UFAL).

**SHEILA LAIS FERREIRA DA SILVA**

Aluna concluinte

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado em 30/09/2020

Título:

**TRANSPORTE PÚBLICO EM MACEIÓ: garantia ou violação de direito?**

Conceito: Aprovada

Banca Examinadora:

Margarete Maria Silva dos Santos

Professor orientador

Jayne Alves Rocha

Examinador 1

Maria Betânia Buarque dos Reis Costa

Examinador 2

Adlene Simentel Santos

Coordenadora de Trabalho de Conclusão de Curso

Aos mais de 230.000 usuários que utilizam o transporte público urbano de Maceió para locomoção dentro da cidade, enfrentando o desafio diário do acesso ao transporte público, como forma de concretizar seus direitos sociais e humanos.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me dado a vida, por ser minha alegria e força, meu lugar seguro, por ter me permitido entrar na universidade pública e alcançar meus objetivos.

A minha mãe Jivanete que me ajudou, sempre me incentivando, para chegar ao final do curso e por ser meu exemplo de crescimento profissional. Aos meus irmãos por estarem sempre ao meu lado, sendo o meu suporte e refúgio nos momentos difíceis; por compreenderem minha ausência no momento em que todos estavam reunidos, e eu estudando, e por terem suportado os momentos de reclamações e estresses, agradeço e reconheço tamanho amor e cuidado.

À minha orientadora, a Profa. Dra. Margarida Santos, por ter aceitado orientar este trabalho depois dele já ter sido iniciado. Sem ela, não teria conseguido concluir. Ela foi parte importantíssima em todo o processo de construção deste trabalho, sempre paciente, dedicada e ajudando da melhor forma possível, contribuindo para ampliar meus conhecimentos e para o melhor desenvolvimento do tema proposto.

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo refletir sobre o direito ao transporte público em Maceió, tomando como fundamento os direitos humanos, especificamente os direitos sociais, sob a ótica da garantia ou negação destes direitos aos usuários. O trabalho foi desenvolvido através de pesquisa bibliográfica e documental, destacando a construção histórica dos direitos humanos até a contemporaneidade, como também o direito ao transporte público como um dos meios que favorecem o acesso aos demais direitos sociais, a exemplo do direito à liberdade de ir e vir. O estudo baseia-se em textos constitucionais, leis e decretos e em produção relativa à mobilidade urbana, sendo finalizado com um panorama da situação atual do transporte público em Maceió, o que permite constatar que o seu funcionamento se apresenta deficitário, tornando-se um obstáculo para o acesso aos serviços sociais básicos como trabalho, lazer, saúde, educação, portanto à materialização dos direitos sociais.

Palavras-chave: Transporte público, direitos humanos e direitos sociais.

## ABSTRACT

This paper aims to reflect on the right to public transport in Maceió, based on human rights, specifically social rights, from the perspective of guaranteeing or denying these rights to users. The work was developed through bibliographic and documentary research, highlighting the historical construction of human rights up to contemporary times, as well as the right to public transport as one of the means that favor access to other social rights, such as the right to freedom to go and come. The study is based on constitutional texts, laws and decrees and on production related to urban mobility, ending with an overview of the current situation of public transport in Maceió, which shows that its operation is deficient, becoming obstacle to access to basic social services such as work, leisure, health, education, therefore the materialization of social rights.

Keywords: Public transport, human rights and social rights.

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 DIREITOS HUMANOS: DA ORIGEM À CONTEMPORANEIDADE.....	11
2.1 Origem dos direitos humanos .....	11
2.2 O Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais.....	18
3 A CONSTRUÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS NO CONTEXTO BRASILEIRO.....	20
4 O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM MACEIÓ E O DESAFIO DA GARANTIA DE DIREITOS.....	25
4.1 O direito ao transporte como direito fundamental.....	25
4.2 O transporte público no Brasil.....	30
4.3 Os desafios do transporte público urbano em Maceió .....	32
5 CONCLUSÃO .....	37
6 REFERÊNCIAS.....	39



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ONU Organização das Nações Unidas

CLT Consolidação das Leis do Trabalho

CF Constituição Federal

SINTURB Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros

IBGE Instituto Brasileiros de Geografia e Estatística

PNT Política Nacional de Transporte

IR Índice de reclamação dos usuários

ICL Índice de conservação e limpeza

IMT Índice médio por tempo de viagem

IOSP Índice de ocorrências de segurança pública por km

IMF Índice de média da frota

IOP Índice de ocupação dos veículos

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte público é essencial para a maioria da população que o utiliza para deslocamento dentro da cidade. Esse deslocamento possibilita a realização das atividades diárias dos indivíduos como ir ao trabalho, ao médico, ao lazer e etc.

Com esse entendimento, apreende-se que o acesso ao transporte público urbano, é um direito formalmente garantido, que serve como meio para o acesso a outros direitos tais como, direito de ir e vir, direitos fundamentais, sociais e humanos.

Para melhor compreensão sobre essa questão, este trabalho aborda o conjunto de direitos que são garantidos/negados aos usuários do transporte público no contexto da cidade de Maceió, questionando se, de fato, esses direitos se efetivam.

Dessa forma, o trabalho está estruturado em três seções: a primeira seção aborda os direitos humanos desde a sua origem até a contemporaneidade, incluindo-se um recorte no contexto brasileiro; a segunda trata sobre a construção dos direitos sociais no Brasil; e, a terceira seção trata-se sobre o direito ao transporte coletivo urbano, no bojo dos direitos fundamentais, apoiando-se a reflexão em textos constitucionais, na política nacional de mobilidade urbana, em leis e decretos que estão inseridos no contexto do acesso ao transporte público urbano.

Por fim, o trabalho trata sobre os desafios do transporte público em Maceió, partindo de um panorama geral, o contexto brasileiro, e concluindo com a realidade maceioense.

## **2 DIREITOS HUMANOS: DA ORIGEM A CONTEMPORANEIDADE**

Para desenvolver a reflexão proposta neste trabalho, sobre a relação existente entre o transporte público urbano em Maceió e a possibilidade da garantia de direitos aos seus usuários, se faz necessário inicialmente discorrer sobre importantes aspectos relativos ao universo mais amplo dos direitos humanos.

Assim, serão abordadas nesta seção as condições sócio-históricas que explicam os direitos humanos, enquanto conquistas e/ou concessões de poder, como também o caminho da sua formalização/legislação no Brasil e os dilemas para a sua efetivação.

### **2.1 Origem dos Direitos Humanos**

Enquanto reflexão filosófica, os direitos humanos têm uma história antiga, tendo como um dos seus pilares o estoicismo da Grécia clássica, e outro nos pensadores romanos dos séculos III e II antes de Cristo, com Cícero e Diógenes. Já na Idade Média, as elaborações filosóficas da antiguidade foram introduzidas no pensamento escolástico cristão, onde São Tomás de Aquino iniciou o Concílio da fé cristã com o direito natural predominantemente laico dos antigos (TRINDADE, [ 20-]).

Naquele período histórico, os direitos humanos não passavam de especulações promovidas por mentes isoladas, pois a realidade social correspondia aos modos de produção e de organização fundados na desigualdade social (antiguidade greco-romana escravista e feudalismo medieval) e na inexistência de liberdade universal. Para o direito, o escravo era tido como uma mercadoria qualquer, trabalhava forçadamente para o proprietário, sob ameaça de castigos corporais. Já o servo medieval era entendido como um pertence da gleba, onde tinha que trabalhar gratuitamente por toda vida para o seu senhor (TRINDADE, [20-]).

O surgimento da burguesia, por volta dos séculos XVII e XVIII, que se estabeleceu como sujeito social, forçou com que as ideias de direitos naturais, que com o passar do tempo foram atualizadas pelo Iluminismo, saíssem dos livros para a realidade política. Dessa forma, o absolutismo monárquico europeu e os resquícios do feudalismo eram entendidos como obstáculos à livre acumulação e circulação de

capital, como também à livre contratação de força de trabalho. A burguesia tomou como base a reflexão filosófica do direito natural para transformar a sociedade em função dos seus interesses (TRINDADE, [20-]).

A transição do direito natural – dos textos filosóficos para a existência social e política – aconteceu após uma série de processos revolucionários da burguesia, tendo como alicerces o *bill of rights* da Revolução Inglesa de 1688, as Declarações de Direitos da Revolução Americana e a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (TRINDADE, [20-]).

Dentre os documentos fundadores dos direitos humanos, Trindade ([20-]) afirma que a Declaração Francesa, de 1789, é considerada a certidão de nascimento dos direitos humanos na modernidade ocidental, por seu simbolismo e por sua influência política mundial.

No século XX pôde ser visto o primeiro resultado significativo na ampliação temática dos direitos humanos, com a Constituição mexicana de janeiro de 1917. Esta Constituição foi moldada particularmente pela Revolução Camponesa, iniciada em 1910, a qual “inaugurou o conceito jurídico de função da propriedade, subordinou o interesse individual à primazia dos interesses coletivos e instaurou a liberdade sindical e o sufrágio universal” (TRINDADE, [20-], p. 5).

No mesmo século, após um ano, em janeiro de 1918, foi instituída a Declaração dos Direitos do Povo Trabalhador e Explorado que foi resultante da Revolução Socialista na Rússia, de outubro de 1917. Essa Declaração tinha como propósito acabar com a divisão da sociedade em classes e a exploração do homem pelo homem, e acabar também com alguns preceitos, como de tornar propriedade pública todos os meios sociais de produção sob a administração dos trabalhadores coletivamente organizados, instituir o trabalho como direito e dever de todos e universalizar o direito ao sufrágio para os trabalhadores de ambos os sexos (TRINDADE, [20-]).

Norteadas por essa Declaração, a Constituição russa, de julho de 1918 instituiu:

[...] a separação entre o Estado e a Igreja, a igualdade entre homens e mulheres, reconheceu a liberdade de expressão, de reunião e de associação aos trabalhadores, o direito de asilo político e a igualdade de direitos independente de raça ou nacionalidade (TRINDADE, [20-], p. 9).

A Declaração dos direitos do povo trabalhador e explorado trouxe uma ótica diferente dos direitos humanos. Ao contrário da perspectiva individualista contida na Declaração francesa de 1789, de um ser humano perfeitamente abstrato, a Declaração russa de 1918 tinha como ponto de partida o ser humano concretamente (historicamente) existente, vivendo em sociedade, cujo modo de organização poderia favorecer ou dificultar seu desenvolvimento pessoal. Em vez da suposta sociedade igualitária e da suposta neutralidade social do Estado (isto é, juridicamente igualitária), a Declaração russa reconhecia a sociedade capitalista dividida em classes sociais com interesses conflitantes ou irremediavelmente antagônicos, e tomava partido dos explorados e oprimidos, diminuindo o poder econômico e político dos exploradores de antes, reconhecendo os direitos civis, políticos e sociais dos trabalhadores e trabalhadoras (TRINDADE, [20-]).

Em agosto de 1919, após o colapso social causado na Alemanha pela Primeira Guerra Mundial e a tentativa de equilíbrio de forças entre a burguesia e o proletariado, passa a vigorar a Constituição de Weimar, que além dos direitos civis e políticos incorporou direitos sociais. Esta Constituição, foi suprimida em 1933, quando o parlamento alemão concedeu plenos poderes a Hitler que se baseava numa ideologia anti-humanista. Contudo, a Constituição de Weimar tornou-se inspiração para as Constituições subsequentes, inclusive a brasileira de 1934 (TRINDADE, [20-]).

Após a Segunda Guerra Mundial, iniciou-se um processo denominado de reconstrução dos direitos humanos, uma proposta política cuja elaboração envolveu a União Soviética e os países capitalistas, o que resultou na Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), em 10 de dezembro de 1948. Essa Declaração foi considerada o primeiro documento de direitos humanos de âmbito internacional (TRINDADE, [20-]).

Segundo Couto (2010), existem dois documentos que são centrais no processo de construção da garantia legal no campo de direitos. São eles a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (Assembleia Nacional Constituinte Francesa), em 1789, e a Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU), em 1948. O tempo que separa a divulgação dessas declarações foi intercalado por movimentos sociais, elaboração de constituições e de cartas de princípios que ativaram o campo dos direitos.

Para um melhor entendimento, Bobbio (1992, apud COUTO, 2010) traz uma elucidação a respeito da formação dos direitos, afirmando que “os direitos do homem são direitos históricos que emergem gradualmente das lutas que o homem trava por sua própria emancipação, e das transformações das condições de vida que essas lutas produzem”. Assim, os direitos são estabelecidos em determinados períodos, sob determinações culturais, sociais, políticas e econômicas que se referem ao homem concreto, que vive em determinada sociedade.

No que diz respeito aos direitos humanos, Trindade ([20-]) faz um balanço sucinto do que aconteceu nesses dois últimos séculos, trazendo um levantamento dos fatos e procedimentos que provocaram sofrimento a uma grande parcela da humanidade.

Mesmo num balanço sucinto não há como deixar de levar em conta fatos e procedimentos terríveis dos quais, nesses últimos dois séculos parcelas imensas da humanidade foram ou continuam sendo protagonistas, seja como vítimas, seja como algozes. Para ficarmos em alguns dos episódios mais tormentosos: o prosseguimento do genocídio físico e cultural de índios nas Américas; a manutenção do trabalho escravo nesse continente – com status legal até quase o final do século XIX; a prolongada e cruenta resistência patronal-governamental, em todos os países do mundo, ao reconhecimento de direitos “humanos” aos trabalhadores; o uso de gases venenosos como arma de extermínio pelos dois blocos beligerantes da Primeira Guerra Mundial; a repressão, ordenada por Stálin, dos camponeses que, na década de 1930, resistiam à coletivização rural na União Soviética; o morticínio de civis, com estupros em massa, perpetrando em 1937 em Nanquim (China) pelo exército imperial japonês; os genocídios industrialmente planejados e executados pelos nazistas (de judeus, comunistas, sindicalistas, ciganos, homossexuais, doentes mentais, eslavos insubmissos etc.), suas atrocidades ‘experiências médicas’ com prisioneiros, o trabalho escravo em campos de concentração imposto a milhões de opositoristas e de combatentes capturados, e os incêndios deliberados de 5 mil vilas e fechado pelas forças aéreas inglesas e norte-americanas, em fevereiro de 1945, contra a população de Dresden, um centro cultural da Saxônia sem importância militar; os ataques norte-americanos com bombas atômicas, em agosto de 1945, contra Hiroshima e Nagazaki, militarmente desnecessários, face a um Japão já prostrado; os genocídios e etnocídios anteriores e posteriores ao nazismo; a multi-secular exploração e opressão colonial europeia sobre centenas de milhões de africanos e asiáticos, que perdurou até meados do século XX; os bombardeios norte-americanos com napalm, fósforo branco, ‘agente laranja’, bombas de fragmentação e minas antipessoais contra as populações do Vietnã, Laos e Camboja nas décadas de 1960 e 1970; as ditaduras torturadoras e assassinas, instaladas e/ou apoiadas pelos Estados Unidos nos vários continentes ao longo da segunda metade do século XX; a discriminação, por quase toda parte, de minorias (étnicas, culturais, religiosas, sexuais etc.); a desigualdade à qual continuam submetidas as mulheres; o apartheid nos Estados Unidos até a década de 1960, e na África do Sul até 1990; a discriminação racial ostensiva ou velada, que se mantém em tantos países; a negação do direito de autodeterminação nacional de vários povos (palestinos, curdos, bascos, etc.); a persistência, até os dias atuais, em vários países, de trabalho em condições análogas à escravidão; o ressurgimento da xenofobia na Europa

e nos Estados Unidos, agravada pela discriminação legal aos imigrantes; o desemprego e o sub-emprego que o capitalismo expande no planeta; o abandono à fome e às epidemias de milhões de africanos; os campos de concentração e os centros de tortura mantidos e/ou operados pelos Estados Unidos em Guantánamo, no Iraque, Paquistão etc...] (TRINDADE, [20-], p. 3)

Após estes acontecimentos, no final do século XX, a plataforma dos direitos humanos experimentou um desenvolvimento no plano jurídico e institucional, cuja direção geral apontava ao seu progressivo reconhecimento pelos Estados e sua progressiva ampliação (TRINDADE, [20-]).

Dessa maneira, passava de cem, os instrumentos jurídicos internacionais de defesa e promoção dos direitos humanos, entre eles pactos, convenções, protocolos, regulamentos juridicamente cogentes e novas declarações, como também, surgiram os foros e tribunais de âmbito regional (Europa e América), foros de exceção – instalados em Nüremberg e Tóquio; foros especiais – para julgamento de crimes contra a humanidade cometidos na guerra dos báltãs e em Ruanda, e por fim, o Tribunal Penal Internacional, oriundo do Estatuto de Roma (TRINDADE,[20-]). A conquista desses direitos fez com que fossem ampliados os instrumentos jurídicos relativos aos direitos humanos.

No que se refere aos direitos humanos na contemporaneidade, Barbosa (2003) afirma que os direitos humanos, em sua expressão contemporânea, têm seu surgimento histórico relacionado com o debate teórico da Revolução Francesa e dos movimentos de declarações de direitos que vieram em seu bojo.

Desde o século XVIII havia críticas em torno dos direitos humanos. Naquele século somente era considerado cidadão aquele que possuísse bens, condição limitada apenas a uma pequena classe social que detinha esses bens, e esta era composta por proprietários que podiam usufruir dos direitos civis e políticos, excluindo grande parte da sociedade que não poderia exercer tais direitos. No mencionado período os que eram considerados cidadãos, eram os que possuíam os chamados direitos do homem e possuísem bens (MARX, 2000, apud BARBOSA, 2003).

Segundo Barbosa (2003), a luta dos trabalhadores por direitos econômicos e sociais, foi tratada, enfaticamente, por Marx em sua obra *A Questão*

*Judaica*<sup>1</sup>, deixando claro que se reclamava por direitos, dentre eles os direitos sociais, o que se mostrava uma impossibilidade em uma sociedade de classes.

Nesse sentido, por não serem estáticos, os direitos sociais estão em constante desenvolvimento. Suas demandas se intensificaram no período da Revolução Industrial e se estendem até os dias atuais (BARBOSA, 2003). Então, os direitos econômicos, sociais e culturais, surgiram através das lutas políticas de diferentes grupos e/ou frentes de atuação, para poderem se efetivar como norma.

Esses direitos econômicos, sociais e culturais aparecem com força para se efetivar em normas, a partir das lutas políticas dos socialistas dos séculos XIX e XX, do surgimento do Estado de Bem-Estar Social e do fordismo como forma de organização capitalista, sendo implementados em declarações ou normas internacionais após a Revolução Russa 1917 (BARBOSA, 2003, p. 8).

Para Couto (2010, p. 35), “é no âmbito do Estado que os homens buscam o cumprimento dos direitos sociais, embora ainda o façam de forma individual”, confirmando a dificuldade da efetivação dos direitos sociais no âmbito Estatal através da iniciativa coletiva.

Os direitos sociais ancoram-se na ideia de igualdade, que vem se constituindo desde o século XIX e ganharam evidência no século XX. Portanto, a luta por direitos, baseados na igualdade, vem sendo travada pelo homem há muito tempo. Esses direitos foram constituídos ao longo da história para que o homem transformasse sua condição de vida, como também conquistasse sua emancipação.

Na Declaração Universal dos Direitos Humanos, os artigos 22 ao 28 fazem menção aos direitos econômicos, sociais e culturais e mencionam como os Estados e os organismos internacionais devem ser orientados. O artigo 22 trata sobre a necessidade da existência desses direitos, a condição de todo homem ser membro da sociedade e ter direito “à segurança social, à realização pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com os recursos de cada Estado, dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis à sua dignidade e ao livre desenvolvimento da sua personalidade” (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, 1948, p. 12).

Segundo Barbosa (2003), quando a Declaração afirma que os direitos econômicos, sociais e culturais devem ser exercidos de acordo com os recursos de

---

<sup>1</sup> Marx, Karl. *A Questão Judaica*, 2000.



cada Estado, é neste ponto que se inicia a polêmica. Porque esta afirmação dá ensejo às diversas interpretações de como podem ser exercidos esses direitos.

Em continuidade, o artigo 23 trata do direito social ao trabalho e suas repercussões, tais como: livre escolha do emprego, proteção contra o desemprego, remuneração justa, que garanta ao homem e à sua família uma existência compatível com a dignidade humana (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, 1948).

Ainda sobre a Declaração Universal dos Direitos Humanos, seu artigo 24, trata do direito ao repouso, ao lazer, limitando as horas de trabalho, como também ao direito de férias periodicamente. Em seu artigo 25, a Declaração dispõe sobre os direitos à saúde, à alimentação, à previdência social, à maternidade assistida e aos direitos da infância. No artigo 26 são dispostos os direitos referentes à educação: direito à instrução gratuita, à instrução técnica e profissional e à instrução superior (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, 1948).

O artigo 27 versa sobre os direitos culturais, estabelecendo o direito de participação na vida cultural da comunidade, de realização de artes e do progresso científico, como também a garantia dos direitos autorais e morais decorrentes da produção artística, científica e cultural (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, 1948).

Por fim, o artigo 28 da Declaração trata do direito que todo ser humano tem à organização de uma ordem social e internacional em que os direitos presentes na própria Declaração sejam plenamente realizados (DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS, 1948).

Conforme a análise de Barbosa (2003), ficam distintas duas formas de conceber os Direitos Econômicos, Sociais e Culturais: a concepção histórica que se refere à origem ideológica desses direitos em relação aos direitos civis e políticos, que possibilita a classificação dos direitos humanos em gerações; e a concepção mais prática e instrumental presente na Declaração Universal dos Direitos Humanos proclamados pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em 10 de dezembro de 1948.

## 2.2 O Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais

A Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, possibilitou a definição e a tipificação desses direitos como econômicos, sociais e culturais. Entretanto, foi com o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, sociais e culturais que eles foram disciplinados em uma norma específica. O Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais veio a ser adotado pela Organização das Nações Unidas em 1966, passando a vigorar dez anos depois da sua definição, em 1976, quando conseguiu o número de adesões necessárias. No Brasil, ele foi ratificado em 1992 (BARBOSA, 2003).

Contudo, devido às divergências entre os blocos mundiais, liderados pela União Soviética e pelos Estados Unidos, que impediram a primeira formulação de um único pacto internacional, ou seja, a do Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, criaram-se dois tratados distintos: o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos e o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. Ressalte-se que foram as pressões políticas da Guerra Fria que impediram a formulação do pacto único. Neste contexto, existiam duas visões a respeito do pacto: a da União Soviética e seus aliados, que defendiam a criação de um único pacto, mas que contemplasse os direitos sociais e a dos Estados Unidos da América (EUA) e seus aliados, que defendiam a criação de dois pactos, o dos direitos civis e políticos que deveriam ser de aplicação imediata e o dos direitos econômicos, sociais e culturais que poderiam ser realizados paulatinamente. Embora tenham sido aceitos os dois pactos defendidos pelos EUA, apenas foram adotados quando conseguiram o número mínimo de signatários, em 1966, prevalecendo uma visão liberal dos direitos humanos, minimizando a discussão dos direitos econômicos e sociais, cuja efetivação aconteceria quando fosse possível ou conveniente (BARBOSA, 2003).

Entretanto, na Conferência Mundial em Teerã, em 1968, afirmou-se expressamente a indivisibilidade e a interdependência dos direitos humanos. “Como os direitos humanos e as liberdades fundamentais são indivisíveis, a realização dos direitos civis e políticos sem o gozo dos direitos econômicos, sociais e culturais torna-se impossível” (TRINDADE, apud BARBOSA, 2003, p. 20).

Nesse sentido, a Organização das Nações Unidas (ONU) buscou afirmar o caráter indivisível e interdependente dos direitos humanos. Também na Declaração e Programa de Ação, adotada pela Conferência Mundial sobre os Direitos Humanos (Viena, 1993) se afirmou que “todos os direitos humanos são universais, indivisíveis, interdependentes e interrelacionados” (BARBOSA, 2003, p. 20).

Vale salientar que, segundo a definição de Barbosa (2003), o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais divide-se em cinco partes:

I – autodeterminação dos povos e à livre disposição de seus recursos naturais e riquezas; II – ao compromisso dos Estados de implementar os direitos previstos; III – aos direitos propriamente ditos; IV – ao mecanismo de supervisão por meio da apresentação de relatórios ao ECOSOC – Conselho Econômico e Social e; V – às normas referentes à sua ratificação e entrada em vigor (BARBOSA, 2003, p. 20).

Dentre os direitos definidos no Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais destacam-se:

O direito ao trabalho em condições justas e favoráveis (art. 6º), o direito à associação, compreendendo: fundação, filiação e livre organização e de fazer greve – que na verdade é um direito civil (art. 8º), o direito à previdência social, à manutenção da família, e das mães e das gestantes, vedação da mão-de-obra infantil e restrição do trabalho de crianças e adolescentes (art. 9 e 10). Os artigos 11 e 15 trazem os direitos sociais e culturais que dizem respeito ao estabelecimento de um padrão de vida adequado, incluindo a instrução e a participação na vida cultural da comunidade, especialmente a proteção contra a fome, o direito à alimentação, vestimenta, moradia, educação, participação na vida cultural e de desfrutar do progresso científico” (BARBOSA, 2003, p. 20-21).

Ressalte-se que, no período inicial da história dos direitos sociais, decorrentes da Declaração Universal dos Direitos Humanos, os mesmos eram considerados descritivos e pouco aceitáveis racionalmente, pois se apresentavam como direitos que não tinham capacidade de aplicação.

### 3 A CONSTRUÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS NO CONTEXTO BRASILEIRO

O período de ascensão dos direitos sociais está diretamente relacionado ao estabelecimento do modelo de estruturação do capitalismo e do Estado Social, acompanhado do fordismo como forma de organização da produção (BARBOSA, 2003).

O capitalismo desenvolveu-se em diferentes momentos históricos das diversas nações, definindo os países centrais e periféricos e criando repercussões em todas as áreas da sociedade.

No contexto brasileiro, o capitalismo desenvolveu-se de modo diferente das formas clássicas de formação capitalista, vivenciadas na Europa, especificamente os modelos francês e inglês, ocorrendo uma formação capitalista semelhante ao modelo alemão chamado *via prussiana*:

No Brasil novamente temos uma aproximação com o caso alemão, no que diz respeito ao processo de acumulação capitalista, essencialmente agrário. Também não teremos aqui uma ruptura revolucionária com o velho que se consubstancia na manutenção da estrutura colonial de produção (...) No que diz respeito ao processo de concentração de capitais, temos uma acumulação capitalista pelo campo o que configura uma característica prussiana, mas apenas formalmente, já que seu conteúdo mantém-se colonial. Explicando melhor: de fato, a concentração pelo campo (que será enormemente impulsionada pela produção cafeeira no século XIX) aproxima-se do processo alemão. Mas a industrialização decorrente dessa concentração terá características secundárias, em relação às atividades agroexportadoras. A não-ruptura com a estrutura de produção escravista e exploradora confirmará a dimensão colonial da economia brasileira, o que lhe dera a condição de economia subordinada e dependente dos polos centrais da economia mundial. Daí denominamos o caminho brasileiro para o capitalismo de "via prussiano-colonial" (MAZZEO, 1988, *apud* BARBOSA, 2003, p.30-31).

Conforme Barbosa (2003), houve uma diferença na formação capitalista brasileira, com relação aos países da Europa, pois apenas algumas semelhanças foram assinaladas em relação à Alemanha. No contexto brasileiro, a industrialização aconteceu de forma tardia em relação às atividades agroexportadoras, diferentemente das realizadas na Alemanha; vista que o Brasil tinha uma dimensão colonial com a estrutura na produção escravista, e dependia economicamente dos polos centrais de economia mundial (BARBOSA, 2003).

Do mesmo modo, a formação do Estado Social no contexto brasileiro, no início do século XX, aconteceu sob condições econômicas e políticas que não

permitted to establish a structure in the mold of developed countries (BARBOSA, 2003).

It should be noted that industrialization in Brazil, which was subordinate to coffee production, hindered the progress of the formation of a Social State, due to economic and political conditions that did not allow for a capitalist structuring in the mold of developed countries. It is important to highlight, still, that the owners of the coffee production capital, in large part, came from England, which financed the beginning of Brazilian industrialization, creating a dependence on international capital (BARBOSA, 2003).

According to Barbosa (2003), starting in 1930, a new course in Brazilian development begins to prevail, the State passes to be interventionist and responsible for the sectors. It is in this period of the 1930 Revolution that economic, social and cultural rights begin in Brazil, with clarity.

Differently from the Brazilian bourgeoisie, the European bourgeoisie arises after two great revolutions: the English and the French. In Brazil, the bourgeoisie arises without breaking with the previous system, since the oligarchic sectors, which carried out the 1930 Revolution, maintained conservative characteristics, configuring the 1930 revolution as a mere coup of State (BARBOSA, 2003).

In this understanding that the 1930 Revolution occurred in a coupist and dictatorial manner, the development of Brazilian industrialization hindered the construction of the defining elements of the Social State, as well as the conquest of social rights based on the struggles of workers. In addition, economic dependence prevented the organization of national capitalism in Fordist molds, as occurred in the central countries (BARBOSA, 2003).

It is in this context that a special type of implementation of social rights is formed; the Brazilian State, of populist character, distorts the model adopted in Europe, "edit[s] rights as benefits with the 'discourse' of full freedom for the population, carrying out intervention in unions, with strong inspiration in the fascist ideology of Mussolini" (BARBOSA, 2003, p. 33).

In this period, in Brazil, there was a moment of social effervescence even with a structured legislation in a conservative modernization, and this served as an obstacle for the organization of the working class in the sense of seeking economic and social rights. The State adopted social legislation and

trabalhista de maneira paternalista e intervencionista intervindo até nos sindicatos (BARBOSA, 2003).

Nesse período, também, os direitos sociais eram concebidos como dádivas, benevolência dos governos e dos proprietários:

A estratégia para impedir a luta de classes levou à construção de uma legislação trabalhista e previdenciária que colocou os sindicatos em posição de dependência em relação ao Estado brasileiro. Os direitos sociais mínimos foram obtidos como “dádiva” do Estado, e talvez por isso mesmo, com uma série de mecanismos controladores da ação das representações dos trabalhadores (BENVENUTO, 2001, *apud* BARBOSA, 2003, p. 34).

Nesse sentido, não havia a consciência de que direitos sociais eram direitos humanos. As primeiras conquistas brasileiras de direitos estavam vinculadas ao trabalho, portanto, restritas aos direitos trabalhistas e previdenciários. A questão social era tratada como caso de polícia, e grande parte dos direitos advindos da época de 1930 eram formais e não tinham efetividade. Direitos como a pluralidade e autonomia sindical, nesse período, nunca foram efetivamente exercidos (BARBOSA, 2003).

Vale salientar que as oligarquias agrárias e os latifundiários queriam manter seu poder máximo. Então, nesse período, os direitos sociais foram concedidos apenas aos trabalhadores urbanos, evitando-se que os trabalhadores rurais os alcançassem (BARBOSA, 2003).

Desse modo, a Constituição de 1934 assegurou formalmente os direitos trabalhistas:

Essencialmente assegurou os direitos trabalhistas como: salário mínimo; jornada de trabalho não superior a oito horas diárias; proibição do trabalho de menores de 14 anos; férias anuais remuneradas; indenização na demissão sem justa causa; proibição da diferenciação de salários por motivos de idade, sexo, nacionalidade ou estado civil; proibição do trabalho noturno a menores de 16 anos e em indústrias insalubres a menores de 18 anos e mulheres; repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos; assistência médica e sanitária ao trabalhador e à gestante; instituição da previdência social com a formação de um fundo previdenciário onde contribuiriam a União, o empregador e o empregado, servindo à velhice, invalidez, maternidade e acidentes de trabalho ou morte; reconhecimento das convenções coletivas de trabalho e regulamentação do exercício das profissões (BARBOSA, 2003, p. 34-35).

A referida Constituição assegurou os direitos trabalhistas no Brasil, e contribuiu politicamente e historicamente para a construção dos direitos econômicos,

sociais e culturais. É nesse contexto histórico que se implanta a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) (BARBOSA, 2003).

Conforme Barbosa (2003), a Constituição brasileira de 1988 formalizou os direitos sociais como direitos fundamentais e foi a Constituição mais abrangente e precisa em toda história política. É um marco na institucionalização do País e é referência para implementar políticas públicas para a proteção e a promoção dos direitos humanos. Foi considerado o período histórico que o país estava vivenciando, que a Constituição Federal (CF) de 1988, em relação às anteriores, qualificou a proteção dos direitos humanos. A Constituição em foco foi aprovada logo após o fim do regime militar, e, nesse período, ainda se tinha o temor da volta do regime de exceção e do desrespeito aos direitos humanos. Emergia naquele momento um desejo de efetivação da institucionalização das liberdades, das garantias e dos direitos fundamentais no Brasil.

Ainda segundo Barbosa (2003), através da influência do espírito democrático, na época, a Constituição em foco ficou conhecida como Constituição Cidadã. No preâmbulo da Constituição é instituído o Estado Democrático de Direito que assegura os direitos individuais e sociais, a liberdade, a segurança e o bem-estar:

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte para instruir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.<sup>2</sup>

Visando instalar o Estado de democracia, a citada Constituição, em seu artigo 1º, trata sobre os fundamentos desse Estado, enumerados em cinco parâmetros, que são os princípios dos direitos humanos: “a soberania; a cidadania; a dignidade da pessoa humana; os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; o pluralismo político” (BRASIL, 1988, p.8).

---

<sup>2</sup> BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Texto constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais NOS 1/92 a 31/2000 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão Nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de edições técnicas, 2001, p. 20.

Já no artigo 3º, a CF apresenta os objetivos fundamentais do Brasil: “construir uma sociedade livre, justa e solidária; garantir o desenvolvimento nacional; erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação” (BRASIL, 1988, p. 8).

O artigo 4º da referida Constituição trata sobre as relações internacionais regidas pelos seguintes princípios: “independência nacional; prevalência dos direitos humanos; autodeterminação dos povos; não-intervenção; igualdade entre os Estados; defesa da paz; solução pacífica dos conflitos; repúdio ao terrorismo e ao racismo; cooperação entre os povos para o progresso da humanidade; concessão de asilo político” (BRASIL, 1988, p. 8).

Assim, o princípio dos direitos humanos permitiu que o Brasil reafirmasse vários tratados e pactos internacionais referentes aos direitos humanos, dentre eles: o pacto internacional dos direitos civis e políticos, o pacto internacional dos direitos econômicos, sociais e culturais e a convenção americana dos direitos humanos (BARBOSA, 2003).

Baseado em Paulo Bonavides<sup>3</sup>, Barbosa (2003) afirma que a Constituição de 1988, no que se refere aos direitos fundamentais, foi a mais inovadora tecnicamente, pois visava realizar a compatibilidade do Estado Social com o Estado de Direito. Este, em concordância com Flávia Piovan<sup>4</sup>, Barbosa (2003) afirma ser esta Constituição uma das mais avançadas no mundo, no que diz respeito aos direitos e garantias fundamentais, pois possibilitou a transição ao regime democrático, como também refletiu as expectativas de uma sociedade cansada da repressão e da falta de direitos básicos.

---

<sup>3</sup> Bonavides, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*. 6ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1996.

<sup>4</sup> Piovan, Flávia. *Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional*. São Paulo: Max Limonad, 1996 p. 57.



## 4 O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM MACEIÓ E O DESAFIO DA GARANTIA DE DIREITOS

### 4.1 O direito ao transporte como direito fundamental

O exercício da cidadania tem como pressuposto a vida digna. Este exercício está amparado nos instrumentos jurídicos que buscam minorar as desigualdades e carências sociais, transformando a realidade pela força normativa, ao acesso aos dos direitos fundamentais.

Nesse sentido o direito ao transporte é um direito fundamental, pois garante o acesso a outros direitos sociais. Como afirmam Cidade e Leão Júnior (2016, p. 199): “o direito ao transporte se trata de direito que garante acesso aos demais direitos sociais e se presta a assegurar o status jurídico material do cidadão, tornando acertada a inserção no rol do artigo 6º da Constituição Federal [...]”.

O direito ao transporte também está vinculado à mobilidade urbana, pois os cidadãos utilizam o transporte para se deslocar dentro da cidade, a fim de atenderem às suas necessidades.

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direito (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais) (FANINI, *apud* CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016, p. 200).

Assim sendo, o direito ao transporte visa garantir o acesso a todos os espaços das cidades, através da infraestrutura e modalidades, para que o cidadão desempenhe as suas funções urbanas (CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016).

No âmbito das cidades, é necessário considerar alguns fatores que contribuíram para a dificuldade da mobilidade urbana atual. O primeiro deles é que, com a Revolução Industrial, houve um fenômeno de aglomeração nos meios urbanos e as cidades não estavam preparadas para receber a quantidade de pessoas oriundas do campo. Este fato ocasionou certos conflitos que impediram o pleno gozo dos bens da vida, pois o volume de pessoas circulando dentro da cidade

não era esperado, nem tampouco planejado, gerando riscos aos usuários e dificuldades na mobilidade urbana, e como consequência obstáculos para o acesso a direitos, tal como o trabalho (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

O problema é criado pela impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus. Sua mistura é fonte de mil conflitos. O pedestre circula em rua insegura perpétua, enquanto os veículos mecânicos, obrigados a frear com frequência, ficam paralisados, o que não os impede de serem um perigo permanente de morte (CARTA DE ANTENAS, 1933, *apud* CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 201).

Esse problema da mobilidade urbana se estendeu por vários anos, somente a partir do Estatuto das Cidades (Lei n. 10.257/01), o Brasil permitiu maior amplitude da participação popular nas políticas públicas urbanas. A política econômica nacional fomentou a indústria automotiva - sem desenvolver um sistema de transporte coletivo compatível - o que resultou no aumento indiscriminado da frota veicular privada, provocando o surgimento de congestionamentos infundáveis e contribuindo para a precariedade da mobilidade urbana (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

Nos anos 1960, quando começou a indústria automobilística no Brasil, produzia-se 1.200 automóveis e 2.200 ônibus por ano. Em 2011, a indústria automobilística já produzia por ano 3,5 milhões de automóveis e 40 mil ônibus. Desses 40 mil, apenas 20 mil ficam no Brasil, porque 20 mil são exportados. Da indústria automobilística, certamente esses 3,5 milhões de carros permanecem aqui, mesmo porque há aqueles que são importados. O que aconteceu com a mobilidade urbana no Brasil nesse período? Nos anos 1960, 15% da população se deslocava pelo transporte individual, enquanto 85% se deslocava pelo transporte público. Agora em 2010, 50% estão no transporte público e 50% se deslocam pelo transporte individual. A permanecer essa tendência, em 2030 acho que as cidades estarão paradas com essa curva, produzindo 65% dos deslocamentos em transporte individual e 35% no transporte público (CUNHA FILHO, 2013, *apud*, CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 202).

Outro fator que contribuiu e ainda contribui para a carência da mobilidade urbana é a política tarifária, esta foi o estopim para diversas manifestações populares, dentre elas o movimento “tarifa zero”, registrado em 2013, que questionava o valor cobrado pelos serviços de transporte público coletivo de péssima qualidade, e afirmava que 37 milhões de brasileiros estavam excluídos do transporte, porque não podiam pagar o preço da passagem (CUNHA FILHO, 2013, *apud* CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

Nesse aspecto da mobilidade urbana, pode-se concluir que, desde a revolução industrial até os dias atuais, a carência na mobilidade urbana vem aumentando ao longo dos anos. Essa carência se agrava, ainda mais, com o aumento do transporte individual que, conseqüentemente, contribui para a deficiência no acesso aos direitos sociais.

[...] a atual política pública viária, na maioria dos municípios, embora possuam formalmente órgão gestor local, não oferecem o serviço de ônibus intramunicipal, mantendo o fomento do transporte individual (carro/moto), perpetuando a deficiência no acesso aos direitos sociais anteriormente positivados [...] (CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016, p. 203).

Como afirmam Cidade e Leão Júnior (2016), faz-se necessária a implantação de um sistema de circulação de transportes que vise o deslocamento dos usuários, para que aconteça em tempo considerado real, razoável, de modo confortável e seguro.

O direito ao transporte, como um direito fundamental, se materializa em instrumentos legais e constitucionais, como por exemplo, o que está disposto no Título VII, Capítulo II, dos artigos 182 da Constituição Federal: “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Os artigos 182 e 183 regulamentam a política urbana nacional, e garantem às pessoas a possibilidade de circular de forma adequada dentro da cidade (CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016).

No que compete à União, o texto constitucional, nos termos do artigo 21, XII, “c” a “f”, XX e XXI, define:

Art. 22. Compete à União: [...]  
 XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...]  
 c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;  
 d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;  
 e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;  
 f) os portos marítimos, fluviais e lacustres; [...]  
 XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; [...]  
 XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

Ademais, o artigo 30 da Constituição estabelece que “compete aos municípios: 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” e complementa, com o artigo 25, §1º do mesmo diploma

legal, estendendo a competência ao Distrito Federal e aos Estados a autonomia de legislar no que não lhe for vedado.

Como forma de regulamentar o inciso XX, do artigo 22 e artigo 182 da Constituição Federal, a União promulgou a Lei nº 12.587/12, criando a Política Nacional de Mobilidade Urbana, atendendo ao que estava previsto no inciso VII, do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei no 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) definindo princípios norteadores do direito ao transporte:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A mesma lei estabelece diretrizes:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Além dos princípios e diretrizes, a Política Nacional de Mobilidade Urbana traz em seu conteúdo os objetivos a seguir:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O direito social ao transporte público em condição de atendimento prioritário é concedido a um grupo específico: idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência e pessoas com crianças de colo. A estes, são reservados assentos no transporte público coletivo, conforme expresso na Lei nº 10.048/2000 (Lei de Atendimento Prioritário). Nesse sentido, o artigo que segue reitera essa prerrogativa:

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

No que se refere do direito do idoso ao transporte coletivo, o Estatuto do Idoso, Lei n. 10.741/2003, prevê em seu artigo 39 a gratuidade do transporte coletivo local. Para as pessoas com deficiência, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146/2015, no artigo 46 e seguintes, “regula o direito à mobilidade com adequações do sistema e frota viária; e no artigo 53 e seguintes, trata da acessibilidade, com o escopo de equalizar as oportunidades àqueles não portadores de limitações” (CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016, p. 207) e o inciso IX, do artigo 3º da Lei nº 13.146/2015, trata dos obesos, descrevendo-os como pessoas com mobilidade reduzida, conferindo-lhes também o direito a prioridade.

Em relação aos direitos voltados ao trabalhador, no âmbito do transporte público, a Lei nº 7.418/1985 garante o direito ao Vale Transporte para que o mesmo se desloque ao seu local de trabalho, “e, se não houver transporte público ou outro meio de locomoção o tempo despendido até o local de trabalho, nos termos da Súmula nº 320 do TST, obrigatoriamente deve ser computado na jornada de trabalho” (CIDADE; LEÃO JÚNIOR, 2016, p. 207).

A questão do direito ao transporte não é uma preocupação nova. Todas as leis apresentadas acima necessitam de forças vinculatórias à Política Nacional de Transporte (PNT). Essas leis não encontram características de fundamentalidade –

formal e material –, ficando a critério dos agentes públicos como agir, sob pena de caracterização de arbítrio ou omissão (CIDADE E LEÃO JÚNIOR, 2016).

A concessão de gratuidade para os usuários em situações específicas, fica ao encargo das empresas que exploram a atividade, colocando em conflito o interesse público concernente ao direito ao transporte e o princípio da iniciativa privada. Em outras palavras, para efetivar o direito, “[...] o poder público transfere o ônus ao particular, que, para suprir essa diminuição na receita tem como medida aumentar o preço das passagens, [...] quem acaba por arcar com este encargo é o usuário que paga pelo serviço” (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 211).

Nesse entendimento, a transferência da responsabilidade para os cofres públicos, para subsidiar as despesas, levantaria o questionamento sobre a origem da receita. Seria do aumento dos impostos? Assim, fica pendente uma forma de dar acesso a 37 milhões de brasileiros que não podem pagar o preço da passagem, ficando excluídos do transporte público, sem sujeitar o ônus aqueles que podem (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

## **4.2 O transporte público no Brasil**

A questão do transporte público é desafiadora nas grandes e médias cidades do Brasil, onde os ônibus são o meio de transporte mais utilizado e acessado pela maioria dos trabalhadores, por comportarem um grande número de passageiros, cerca de 70 pessoas, em cada veículo.

Segundo Souza (2015), para definir a qualidade e eficiência dos veículos coletivos são levados em consideração alguns quesitos: a acessibilidade, a distância e o tempo percorrido do local de origem até o destino, além da sinalização e da estrutura das paradas, dentre outros.

Ressalte-se que, o Brasil é um dos poucos países que utiliza o ônibus como principal meio de transporte coletivo. Desde 1960, os bondes pararam de funcionar e a população aderiu aos ônibus. Desde então, não houve nenhuma evolução significativa no transporte público. Mesmo com a implantação de metrô, os ônibus ainda representam 82% das viagens (RODRIGUES, 2014, *apud*, CASALVARA).

A realidade tem mostrado que, no cotidiano das cidades brasileiras, circulam ônibus superlotados, inseguros e danificados, a exemplo dos ônibus que se

quebram no meio da viagem, possuem portas que não abrem, sistemas de solicitação de parada sem funcionar, vidros quebrados e muitas partes enferrujadas. Essas condições provocam situações desgastantes e constroem os usuários. Parte expressiva de trabalhadores e moradores urbanos, sem ter opção, é obrigada a utilizar o ônibus, a despeito da precariedade e do alto valor das tarifas. Além disso, nos chamados horários de pico (início da manhã e da noite) passam horas esperando por um ônibus em que possam entrar, seguindo viagem, na maioria do tempo em pé. Ou seja, há um desgaste físico no trajeto ao trabalho, e na volta para casa. Os trabalhadores enfrentam horas nos engarrafamentos para chegar ao seu destino. Portanto, o uso do transporte coletivo urbano constitui-se numa experiência que inclui um desgaste físico e emocional dos seus usuários (SOUZA; DIAS, 2015).

O desgaste experimentado nas viagens para o trabalho se repete nos domingos e feriados, pois os interesses privados, mercantis e econômicos prevalecem no funcionamento do transporte urbano de passageiros, quando utilizam da estratégia da redução da frota de ônibus em circulação, limitando a mobilidade urbana, como também a concretização do direito ao lazer (SOUZA; DIAS, 2015, n.p.).

Souza e Dias (2015) acreditam que se o poder público municipal adotasse um serviço de transporte coletivo acessível, mais eficiente e de qualidade, que garantisse a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, aumentaria a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciando o acesso aos serviços sociais básicos, como saúde, educação, lazer e oportunidades de trabalho, pois,

[...] A defesa do direito à cidade está na luta pelo acesso universal aos serviços, na distribuição democrática dos bens produzidos, no incentivo ao diálogo intercultural. O direito à cidade é, eminentemente, a luta pela defesa da construção de um modo de viver com ética, pautado na igualdade e liberdade substantivas e na equidade social (CFES, 2010, *apud* SOUZA; DIAS, 2015, n.p.).

Ademais, o transporte, no geral, é um dos meios para que outras atividades se efetivem e se tornem produtivas. Portanto, é responsabilidade do poder público disponibilizá-lo para que toda a população possa se deslocar com

eficiência, pois o usuário que se utiliza de um transporte coletivo, o faz pela necessidade de se deslocar (RECK, 2003, apud CASALVARA, 2018).

Segundo Azevedo (2008), em 2006, no Brasil em 437 cidades brasileiras, com população acima de 60 mil habitantes, 38,6% desse total de viagens diárias são realizadas em viagens a pé. Em 2003, o percentual de viagens a pé representaram 1/3 do total de deslocamentos, e neste mesmo ano, Alagoas representou 38,6% de viagens a pé.

Ainda segundo Azevedo (2008), no que se refere as diversas razões apontadas para o crescente índice pelo deslocamento a pé, destaca-se a falta de recursos financeiros por parte da população para a utilização de um meio de transporte, seja ele coletivo ou individual.

Vale lembrar que, o sistema de transporte, nas áreas urbanas, relaciona-se com a urbanização e com a expansão das áreas habitacionais, condicionando a disponibilidade de transporte. Entretanto, mesmo com todos os benefícios que os ônibus, como transporte público trazem, são nítidos os limites operacionais no sistema, como por exemplo, a privação do acesso ao serviço para uma parcela da população, como obesos, deficientes físicos e mentais, idosos, pessoas com Alzheimer, que não utilizam o transporte como o restante da população, pois os ônibus não dão o suporte adequado a esses usuários. Além disso, as tarifas são muito altas para a população mais carentes (ARAÚJO *et al.*, 2011, apud CASALVARA, 2018).

Além do mais, é possível afirmar que, nas cidades brasileiras, a precariedade e o alto custo da tarifa do transporte coletivo, especificamente o ônibus urbano, tem levado ao questionamento sobre a efetivação dos direitos sociais e do direito à cidade, nas bases do direito à mobilidade. Isso leva a uma reflexão sobre o transporte público no âmbito da questão urbana e do (negado) direito à cidade no Brasil (SOUZA; DIAS, 2015).

#### **4.3 Os desafios do transporte público urbano em Maceió**

O transporte público de Maceió, assim como nos demais territórios brasileiros, é regido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Além dessa legislação, o município de Maceió tem o Decreto nº 7.269/2011 que



regulamenta o serviço público de transporte coletivo. Como prevê em seu art. 1º, o “regulamento disciplina a prestação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus do município de Maceió”. Ainda conforme o referido decreto, a delegação do serviço público de transporte coletivo será realizada mediante licitação na modalidade de concorrência.

Nesse sentido, a Prefeitura de Maceió celebrou um contrato com as empresas prestadoras de serviço de transporte público urbano, após a última licitação que ocorreu em 2015, tendo sua vigência pelo período de 15 anos. Nesse contrato, pode-se identificar pontos importantes referentes à qualidade na prestação dos serviços. Dentre eles, a cláusula nº 6, que trata sobre a avaliação do desempenho da concessionária (empresa prestadora do serviço) define que os índices para o monitoramento permanente da qualidade, são:

- Índice de ocupação dos veículos – IOP, com o objetivo de obter a densidade média de passageiros no interior dos veículos em operação, para monitorar o grau de desconforto oferecido, observando-se o limite máximo de 6 pessoas por m<sup>2</sup>;
- Índice de média da frota – IMF, com o objetivo de estabelecer somatório da idade de todos os veículos componentes da frota;
- Índice de ocorrências de segurança pública por km – IOSP, com o objetivo de avaliar os tipos, a frequência e a gravidade das ocorrências de segurança pública que possam colocar em risco a segurança dos usuários, operadores e terceiros, no tocante à integridade física e material;
- Índice médio por tempo de viagem – IMT, com o objetivo de medir o tempo médio que o usuário gasta no percurso;
- Índice de conservação e limpeza – ICL, com o objetivo de avaliar o grau de desconformidade que caracteriza veículos sujos e malconservados em operação no sistema de transporte;
- Índice de reclamação dos usuários – IR, tem como objetivo aferir e acompanhar o grau de insatisfação dos usuários em relação à prestação dos serviços.

Conforme o que dispõe o contrato, é dever das empresas prestadoras de serviços monitorar os índices de qualidade e a coleta de dados para as avaliações. O não atendimento ao quadro de indicadores de desempenho, pode resultar na aplicação de penalidades, multas e, em última instância, na declaração de caducidade da concessão.

Já a cláusula nº 9 do contrato entre as empresas prestadoras de serviço de transporte público urbano e a Prefeitura de Maceió, trata dos direitos dos usuários, entre eles, o de receber serviço confortável e adequado, e o de ter os direitos estabelecidos em legislações específicas, incluindo as gratuidades.

No Decreto nº 7.269/2011 que regulamenta o serviço público de transporte coletivo do município de Maceió, em seu inciso V, art. 3º, dispõe que conforto é o “direito dos usuários a condições que assegurem na forma da regulamentação dos serviços, o seu bem-estar e comodidade nos veículos, nos pontos de parada, nas estações de integração, nos pontos de conexão, dentre outros;”.

Em relação à cidade de Maceió, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estimava a população em 2010 em 1.018.948 de pessoas. Segundo um levantamento realizado pela Prefeitura de Maceió<sup>5</sup>, mais de um quarto da população utiliza o transporte público para se locomover dentro da cidade, com uma frota de apenas 683 ônibus distribuídos nas mais diferentes empresas e linhas.

O panorama da cidade de Maceió, no que diz respeito aos serviços do transporte público, segundo o *site* da Tribuna Independente, é o de que Maceió possui uma das tarifas mais altas do Nordeste e conta com uma defasagem muito grande com relação ao número de coletivos (TRIBUNA INDEPENDENTE, 2018). A exemplo, uma das empresas que atendia à população da parte alta, especificamente o bairro do Benedito Bentes, perdeu a licitação, em 2015, e outra empresa assumiu a linha. Mas, segundo o *site*, o descaso com a população, estimada em 180 mil habitantes, é grande pois a empresa que assumiu colocou para circular, coletivos sujos, velhos, sem acessibilidade. Além disso, não existiam estruturas nos pontos de

---

<sup>5</sup> ALAGOAS 24 HORAS. *Itinerário de ônibus podem ser consultados no site da prefeitura*. Disponível em: <

ônibus; o terminal era bastante precário, não atendendo mais às necessidades mínimas de conforto e segurança.

No que diz respeito ao custo das tarifas, segundo informações do IBGE<sup>6</sup>, 40% da população maceioense vive com até um salário mínimo e, mesmo assim, o município tem uma das passagens mais caras do Nordeste. O Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros (Sinturb) afirma que houve uma queda do número de passageiros no uso dos ônibus, em 2019, mas segundo o Comitê de Redução da Passagem do Ônibus de Maceió<sup>7</sup>, isto se dá pela péssima qualidade e a superlotação onde as pessoas optam por outro meio de transporte. Desde 2016, o número de passageiros está sendo reduzido porque as pessoas estão optando por transportes clandestinos, gerando um desequilíbrio para o sistema, já que o município não investe em mobilidade urbana (ALAGOAS 24 HORAS, 2019).

Outra alternativa de deslocamento utilizada pelos usuários são as bicicletas, que segundo um estudo<sup>8</sup> realizado pela Associação de Ciclistas Urbanos de Maceió, em 2016, revelou o uso de bicicleta com maior relevância nos horários de pico para deslocamentos, indicando o uso expressivo desse transporte para a viagem de casa ao trabalho do cidadão maceioense.

Segundo Azevedo (2008), no Brasil para as viagens a pé, para 437 cidades brasileiras, com população acima de 60 mil habitantes, referentes ao ano de 2006, revelam um índice de viagens a pé de 38,6% do total de viagens diárias. Em 2003, o percentual de viagens a pé representam 1/3 do total de deslocamentos. Alagoas representa 38,6% de viagens a pé, em 2003,

Ainda segundo Azevedo (2008), no que se refere às diversas razões apontadas para o crescente índice pelo deslocamento a pé, destaca-se a falta de recursos financeiros por parte da população para a utilização de um meio de transporte, seja ele coletivo ou individual.

---

<sup>6</sup> IBGE. *População de Maceió*. Disponível em: < <https://www.cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama/> >. Acesso em: 02/03/2020.

<sup>7</sup> Comitê de Redução da Passagem do Ônibus de Maceió composto por 33 entidades em defesa do transporte público de qualidade e a redução do preço da passagem do ônibus.

<sup>8</sup> Associação de Ciclistas Urbanos de Maceió realizou o estudo feito no cruzamento entre as avenidas Menino Marcelo e Cachoeira do Meirim. Ao longo da contagem, feita das 5h às 20h, foram registrados 2.576 ciclistas. Os horários de maior movimento no dia foram entre as 6h e 7h, com 342 pessoas pedalando, e entre as 17h e 18h, com 475 ciclistas

Pelo exposto, mediante o estudo realizado, verificou-se que existem arcabouços jurídicos que definem o direito ao transporte e as condições para sua execução em respeito aos usuários; porém, dada a precariedade com que se encontra a condição do transporte público de Maceió, observa-se o devido atendimento ao direito de ir e vir o que apresenta como um elemento impeditivo ao acesso da população a outros direitos sociais.

Portanto, é necessária uma atuação mais efetiva das autoridades para a realidade e a qualidade do transporte coletivo oferecido em Maceió. A efetivação do transporte é fundamental para a mobilidade urbana em Maceió e em outras cidades, por ser essa uma realidade e um problema de caráter nacional.

## 5 CONCLUSÃO

Na trajetória da construção dos direitos humanos pode-se compreender a luta de classes e a tensão entre projetos societários antagônicos – capitalismo e socialismo – como o ambiente propício à tentativa de garantia de direitos à classe social menos favorecida. Ancorada na ideia de igualdade, essa luta tem destaque no século XVIII, apesar de ter sua história iniciada bem antes disso. No Brasil, essas lutas aconteceram de forma mais intensa no conjunto do processo industrialização, através de mobilizações em que a classe trabalhadora buscava a garantia dos direitos econômicos e sociais.

As primeiras conquistas brasileiras se iniciaram no campo dos direitos trabalhistas e previdenciários, através da Constituição Federal de 1934. No caso brasileiro, a garantia de direitos sociais teve primazia sobre a garantia dos direitos civis e políticos, não pela consciência de que os direitos sociais eram um campo dos direitos humanos a serem assegurados, mas pela conjuntura política ditatorial que se experimentava à época. A Constituição Federal de 1988 inclui de forma explícita, pela primeira vez, que os direitos sociais não contemplados nas constituições anteriores.

Fazendo um recorte, no estudo sobre a condição do transporte público no contexto municipal de Maceió, foi necessário compreender um pouco sobre o processo de urbanização e mobilidade urbana, como também sobre os arcabouços jurídicos que garantem o acesso ao transporte público.

O estudo permitiu observar, também, que o transporte coletivo é o meio de mobilidade mais utilizado no Brasil, onde o ônibus representa 82%<sup>9</sup>. Maceió reflete a mesma realidade, pois tem um quarto da população se deslocando de transporte coletivo. Maceió é uma das capitais com a tarifa mais cara do Brasil, embora não atendendo às necessidades da população, que diariamente enfrenta dificuldades no seu deslocamento, em decorrência dos seguintes fatores:

---

<sup>9</sup> CASALVARA, Priscila Gabrielle. *Transporte público e indivíduos com obesidade: contribuições para uma análise da usabilidade*. 2018. 89 f. Monografia (Graduação em Design) – Universidade Federal de Pernambuco, Caruaru, 2018.

superlotação, estrutura danificada dos ônibus, insegurança, falta de acessibilidade, situações desgastantes e constrangedoras como foram apontadas neste trabalho.

Portanto, diante do quadro que está posto e para que a realidade do transporte coletivo ganhe credulidade, o poder público deve investir em um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, garantindo a acessibilidade da população maceioense a todo espaço urbano, respeitando a disponibilidade de renda e de tempo dos trabalhadores, propiciando acesso aos serviços sociais básicos como saúde, educação, lazer e etc.

É possível dizer que, o direito ao transporte traz preocupação à sociedade desde longa data, devido a sua inoperância, exigindo a atenção das autoridades públicas para a elaboração e a execução de políticas públicas que propiciem a efetiva mobilidade urbana, evitando a dificuldade de se locomover dentro da cidade. As dificuldades e conflitos, quase sempre, são fruto da ausência de planejamento e de investimento urbanístico, o que é uma realidade em Maceió e em outras cidades brasileiras.

## 6 REFERÊNCIAS

ALAGOAS 24 HORAS. *Transporte público em Maceió*. Disponível em: <<https://www.alagoas24horas.com.br/1214343/situacao-do-transporte-publico-de-maceio-e-discutida-em-audiencia-publica/>>. Acesso em: 02 mai. 2020.

ALAGOAS 24 HORAS. *Itinerário de ônibus podem ser consultados no site da prefeitura*. Disponível em: <<https://www.alagoas24horas.com.br/1114801/itinerarios-de-onibus-podem-ser-consultados-site-da-prefeitura/#:~:text=J%C3%A1%20mesmo%20antes%20da%20promulga%C3%A7%C3%A3o,do%20ve%C3%ADculo%20at%C3%A9%20a%20regi%C3%A3o./>>. Acesso em: 02 mar. 2020

Assembleia Geral da ONU. *Declaração universal dos direitos humanos*. Nações Unidas. 10 dez. 1948.

AZEVEDO, Cristiane de Fatima Figueiredo G. de. *Transporte não motorizado e a mobilidade sustentável: os deslocamentos a pé na região sudoeste do Recife*. 2008. 201 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

BARBOSA, Narciso Fernandes. *Direitos Humanos: a eficácia e a efetivação dos direitos econômicos, sociais e culturais*. Maceió: Edufal, 2003.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências*. Diário Oficial da União. 4 jan 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Diário Oficial da União. 11 jul 2001.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. *Dá prioridade de atendimento as pessoas que especifica, e dá outras providências*. Diário Oficial da União. 9 nov 2000.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.741, de 1 de outubro de 2003. *Dispõe sobre o Estatuto do idoso e dá outras providências*. Diário Oficial da União. 3 out 2003.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. *Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com deficiência)*. Diário Oficial da União. 7 jul 2015.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985. *Institui o Vale-transporte e dá outras providências*. Diário Oficial da União. 17 dez 1985.

CASALVARA, Priscila Gabrielle. *Transporte público e indivíduos com obesidade: contribuições para uma análise da usabilidade*. 2018. 89 f. Monografia (Graduação em Design) – Universidade Federal de Pernambuco, Caruaru, 2018.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEAO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. *O direito ao transporte como direito fundamental social*, Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Brasília, v. 2, p. 196-216, jan./jun. 2016.

COUTO, Berenice Rojas. *O direito social e a assistência social na sociedade brasileira: uma equação possível?*. 4 edição. São Paulo: Cortez, 2010.

IBGE. *População de Maceió*. Disponível em: <<https://www.cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama/>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. *Salário da população maceioense*. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>>. Acesso em: 02 fev.2020.

MACEIÓ. Decreto nº 7.269, de 11 de agosto de 2011. *Regulamenta o serviço público de transporte coletivo do município de Maceió de acordo com a Lei nº 6.033/11*. Diário Oficial do município. 12 ago. 2011.

PREFEITURA DE MACEIÓ. *Edital de licitação do transporte público em Maceió*. Disponível em: <<https://www.maceio.al.gov.br/smtt/documento-edital-de-licitacao-do-transporte-publico-de-maceio/>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

SOUZA, Camila Cristina e Castro; DIAS, Laiandre Justiniano. *Precariedade do transporte público e o (negado) direito á cidade no município de São Luiz (MA/BRASIL): demarcações preliminares*. Disponível em: ><https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2015/pdfs/eixo11/precariedade-do-transporte-publico-e-o-negado--direito-a-cidade-no-municipio-de-sao-luis--mabrazil--demarcacoes-preliminares.pdf>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

TRIBUNA INDEPENDENTE. *Transtornos no transporte coletivo da parte alta de Maceió*. Disponível em:



<<https://www.tribunahoje.com/noticias/cidade/2018/05/07/trnastornos-no-transporte-coletivo-da-parte-alta-de-maceio/>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

TRIBUNA HOJE. *Comitê entra com solicitação na SMTT para reduzir passagem de ônibus a R\$ 3,15*. Disponível em: < <https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2019/01/03/comite-entra-com-solicitacao-na-smtt-para-reduzir-passagem-de-onibus-a-r-315/>>. Acesso em: 02 mar. 2020.

TRIBUNA HOJE. *Transporte clandestino*. Disponível em: < <https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2020/09/10/transporte-clandestino-cresce-na-pandemia-e-prejudica-ainda-mais-setor-oficial/>>. Acesso em: 01 de nov. 2020.

TRINDADE, José Damião de Lima. *Direitos humanos: para além do capital*. Disponível em: <<https://www.uniaocampocidadeefloresta.files.wordpress.com/2011/01/direitos-humanos-para-alem-do-capital-1.pdf>>. Acesso em 02 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. *Estudo em Maceió chama atenção para alto uso da bicicleta como transporte*. Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/08/contagem-ciclistas-maceio-bicicleta-transporte-deslocamentos/#:~:text=J%C3%A1%20as%20pessoas%20que%20utilizam,e%20conforto%20a%20quem%20pedala>>. Acesso em: 09 set. 2020.