

UNIVERSIDADE TIRADENTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE E AMBIENTE

**DIREITOS DOS USUÁRIOS NO AMBIENTE DO TRANSPORTE
COLETIVO**

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

ARACAJU

2012

UNIVERSIDADE TIRADENTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE E AMBIENTE

**DIREITOS DOS USUÁRIOS NO AMBIENTE DO TRANSPORTE
COLETIVO**

Dissertação apresentada à
Universidade Tiradentes como parte
dos requisitos para obtenção do
título de Mestre em Saúde e
Ambiente, na área de concentração
de Saúde e Ambiente.

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

ORIENTADORES;

Profa. Vânia Fonseca, D. Sc
Profa. Cláudia Moura de Melo, D. Sc

ARACAJU

2012

DIREITOS DOS USUÁRIOS NO AMBIENTE DO TRANSPORTE COLETIVO

SANDRA REGINA OLIVEIRA PASSOS DE BRAGANÇA FERRO

DISSERTAÇÃO APRESENTADA À UNIVERSIDADE TIRADENTES
COMO PARTE DOS REQUISITOS PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO
DE MESTRE EM SAÚDE E AMBIENTE, NA ÁREA DE
CONCENTRAÇÃO DE SAÚDE E AMBIENTE.

Aprovada por:

Profa. Vânia Fonseca, D. SC
Orientadora

Profa. Cláudia Moura de Melo, D. SC
Orientadora

Profa. Márcia Betoldi, D. SC
Membro Externo

Profa. Rubens Madi, D. SC
Membro Interno

Profa. Verônica Marques, D. SC
Suplente

ARACAJU

2012

AGRADECIMENTOS

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

Ao meu esposo Luiz Bruno, pela paciência nos momentos de angústia e por ter me dado meu mais novo presente divino, a nossa filha Victória Regina, ainda na fase de término da dissertação. Amo você!

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

Ao meu irmão que facilitou e orientou os caminhos para decifrar como chegar ao Mestrado. A você, muito obrigada pelos ensinamentos. Você sempre foi meu orgulho!

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

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

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

À coorientadora Claudia Melo, pela contribuição na produção da minha dissertação, bem como a todos os outros professores que participaram das minhas bancas de seminário, Professores: Ricardo Cavalcanti, Rubens Madi, Verônica Marques e Márcia Betoldi. Vocês, nas suas áreas específicas, engrandeceram para o resultado final da minha dissertação. Obrigada!

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

Aos funcionários da Universidade, desde os serviços gerais ao Magnífico Reitor, meus sinceros agradecimentos pelo serviço prestado e principalmente pelo apoio financeiro na bolsa da isenção de pagamento no último ano do mestrado.

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

Às minhas alunas bolsistas Vivian e Priscila e à professora Sônia, pela ajuda na pesquisa. A contribuição e participação de vocês foram importantes. Muito obrigada!

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

Dedico o resultado final desse trabalho aos cidadãos aracajuanos que poderão, através dos resultados da pesquisa, cobrar a efetivação de seus direitos.

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

Mahatma Gandhi

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Quantidade de passageiros em trânsito nos terminais de integração, conforme estimativa mensal/ junho de 2011 36

Quadro 2 – Distribuição do recorte amostral nos terminais de integração..... 37

LISTA DE TABELAS

ARTIGO 1

Table 1 - Quality of service to user transportation	44
Table 2 - Perception of quality of transport according to gender.....	45
Table 3 - Perception of transport capacity by gender	46
Table 4 - Causes of accidents on buses.....	46
Table 5 - aggressions inside of buses	47

ARTIGO 3

Tabela 1 – Percepção sobre a existência de fiscalização da SMTT ao sistema de transporte público de Aracaju	62
Tabela 2 - Avaliação da qualidade do transporte prestado pelas empresas.....	63
Tabela 3 - Percepção sobre limpeza dos ônibus.....	64
Tabela 4 - Percepção sobre conforto dos ônibus	64

ARTIGO 4

Tabela 1 - Conhece alguém que tenha sofrido violência dentro do ônibus.....	71
Tabela 2 - Conhece alguém que tenha sofrido violência dentro do terminal	72
Tabela 3 – Violência no ponto de ônibus	72

ARTIGO 5

Tabela 1 - Motivo alegado para o uso do transporte	79
Tabela 2- Ocorrência de acidentes dentro dos ônibus	80
Tabela 3 - Motivo da ocorrência de acidentes e consequências para os passageiros (valores percentuais)	80
Tabela 4 - Necessidade de melhor capacitação de motoristas, cobradores e fiscais	82
Tabela 5 – Percepção sobre a qualidade geral do transporte prestado pelas empresas.	83
Tabela 6 – Empresa mais usada e percepção do usuário sobre a qualidade do transporte em Aracaju	84

ARTIGO 6

Tabela 1 - Avaliação das condições físicas dos terminais.....	91
Tabela 2 - Aspectos apontados como negativos do terminal de integração que o usuário mais utiliza – Percentual por terminal de integração	92

LISTA DE GRÁFICOS

ARTIGO 2

Gráfico 1 – Avaliação das condições físicas dos terminais	53
Gráfico 2- Aspectos apontados como negativos do terminal de integração que o usuário mais utiliza.....	54

LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transporte Público

ART. – Artigo

CEP – Comitê de Ética em Pesquisa

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CF – Constituição Federal

CONATRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DENATRAN – Departamento Nacional de Transporte

DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagens

DIA – Distrito Industrial de Aracaju

IPEA – Instituto de Pesquisa e Estatística

ONU – Organização das Nações Unidas

PNT – Política Nacional de Transporte

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana

SNT – Sistema Nacional de Transporte

SMTT – Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito

SIM – Sistema Integrado Metropolitano

SIT – Sistema Integrado de Transporte

RESUMO

O crescimento urbano vem demandando um volume cada vez maior de transportes coletivos, de forma a permitir que a população se desloque entre as várias áreas da cidade, de forma que esse meio de transporte se torna indispensável para a realização das diversas atividades diárias do ser humano, como trabalho, estudo e diversão, entre outras. Esse sistema de transporte não deve oferecer risco à integridade física dos seus usuários e à sua segurança, tanto no ambiente interno dos ônibus quanto no externo, tais como pontos de ônibus e terminais de integração. O transporte e a segurança são direitos sociais garantidos pela Constituição Brasileira no artigo 6º. Cabe ainda ao cidadão exigir a efetivação do direito ao desenvolvimento das diretrizes para o desenvolvimento 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 analisar o nível de respeito aos direitos dos usuários no ambiente do transporte coletivo em Aracaju, Capital do Estado de Sergipe. A pesquisa caracteriza-se como de natureza descritiva e exploratória, com caráter quali-quantitativo. O levantamento de informações 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. Com a realização deste estudo, foi possível delinear o perfil das condições de atendimento ao usuário de transportes coletivos urbanos da região metropolitana de Aracaju, que o consideraram ruim, com terminais de integração precários, ônibus ruins, inseguros, desconfortáveis, percursos desnecessariamente longos, quantidade de veículos insuficiente para atender a demanda, e valor da passagem considerado alto. Também foi possível concluir que muitos dos desafios e problemas apresentados no sistema de transporte público de Aracaju, no que diz respeito à sua efetiva resolução, estão relacionados a interesses políticos e à mínima presença do Estado no desempenho de tarefas de sua competência como a licitação pública do transporte coletivo urbano e o cumprimento do plano diretor na dotação de infraestrutura viária.

Palavras-chave: Ambiente e saúde; Aracaju; Transporte Urbano.

ABSTRACT

Urban growth has been demanding an increasing amount of public transportation in order to allow the population to move between different areas of the city, so that this transportation is indispensable for carrying out various daily activities of the human being as working and studying, among others. This transport system should not present a risk to the physical integrity of its users and their security, both indoors and on the external of the bus such as bus stops and integration terminals. These are rights guaranteed by the Brazilian Constitution in Article 6 in relation to social rights, Article 22, Sections IX and XI, which deal with the Union's competence to establish guidelines for development of urban transportation and Article 37, which legislates on the principles that Public Administration should require the provision of transport services to citizens. The transport and social safety rights are guaranteed by the Brazilian Constitution in Article 6. It still requires the citizen to the realization of right to development of guidelines for the development of urban transport under Article 22, paragraphs IX and XI, and especially the implementation of the provisions of article 37 which legislates on the principles that public administration should require the provision of transport services to the citizen. The objective of this study is to analyze the level of respect for the rights of users of public transport in the environment in Aracaju, capital of the state of Sergipe. The research is characterized as a descriptive and exploratory, qualitative and quantitative in nature. The information gathering was conducted with users of public transport, through the application of 400 questionnaires, complemented with secondary sources of information such as manuals, statutes and rules, archives and records of the Superintendent of Transportation and Municipal Transit Aracaju. The data were analyzed using content analysis, categorized and processed by descriptive statistics. With this study, it was possible to delineate the profile of the conditions of service to users of mass transportation in the metropolitan area of Aracaju, who considered poor, with poor integration terminals, buses, bad, unsafe, uncomfortable, unnecessarily long routes, quantity vehicle insufficient to meet demand, and the fare is considered high. It was also concluded that many of the challenges and problems presented in the public transport system of Aracaju, in respect to their effective resolution, are related to political interests and the minimal presence of the State in carrying out tasks within its competence as the public bidding the urban public transportation and the fulfillment of the master plan in the provision of road infrastructure.

Keywords: Environment and Health; Aracaju; Urban Transport.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	16
2 OBJETIVOS DA PESQUISA.....	19
2.1 Objetivo Geral.....	19
2.2 Objetivos Específicos.....	19
3 REVISÃO DA LITERATURA.....	20
3.1 Relação dos Seres Humanos com o Ambiente e suas Implicações	20
3.2 O processo de Urbanização até os Dias Atuais	23
3.3 História dos Transportes e sua Transformação em Política Pública.....	26
3.4 Direito ao Transporte Coletivo Urbano em Aracaju-Sergipe	30
4 MATERIAIS BÁSICOS E PROCEDIMENTOS TÉCNICOS	36
4.1 Tipo de Estudo.....	36
4.2 Instrumentos de Coleta de Dados.....	36
4.3 Variáveis da Pesquisa.....	38
4.4 Processamento e Análise dos Dados.....	39
4.5 Aspectos Éticos	39
5 RESULTADOS	41
6 ARTIGO 1	42
7 ARTIGO 2.....	49
8 ARTIGO 3.....	58
9 ARTIGO 4.....	68
10 ARTIGO 5.....	75
11 ARTIGO 6.....	87
12 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÃO GERAL.....	97

13 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	104
14 APÊNDICE	107

1 INTRODUÇÃO

O sistema de transporte coletivo urbano e metropolitano é importante para concretizar a democratização e mobilidade dos cidadãos, especialmente nas cidades de médio e grande porte e zonas metropolitanas, em que territórios de outros municípios são funcionalmente incorporados como bairros da cidade polo. Para os passageiros, existe um percurso longo a ser feito até utilizar o transporte coletivo, como sair de casa ou do trabalho/escola e caminhar até o ponto de acesso mais próximo, esperar pela chegada do veículo que irá para o destino pretendido, embarcar, aguardar a chegada ao local desejado e desembarcar. Todo esse processo exige tempo e expõe os passageiros a micro áreas de potencial risco. Por isso essas áreas devem estar em condições aceitáveis, do ponto de vista da segurança e apresentar condições mínimas de adequação para evitar, ao máximo, o desconforto e o mal estar dos usuários.

O congestionamento de veículos de superfície vem trazendo problemas de várias ordens, como o alto consumo de combustível, a poluição urbana e o gasto de tempo em atividade não produtiva, que 'rouba' muitas horas de descanso e lazer a exemplo do que ocorre nas grandes capitais brasileiras. Com relação ao transporte, a maioria dos centros urbanos do Brasil tem apresentado problemas relacionados à mobilidade, acessibilidade, acidentes e poluição (VASCONCELLOS, 2009).

Reconhecer a dignidade da pessoa humana, princípio fundamental do Estado de Direito, que é a base do Estado brasileiro, conforme consta do inciso III do art. 1º da Carta Magna, é proporcionar a plenitude da vida e perceber que são as atitudes da coletividade que delimitam a sua perpetuação. Os direitos fundamentais são inalienáveis, posto que pertencem ao gênero humano; assim, desrespeitá-los revela uma situação que não reflete a democracia por parte do poder organizado, responsável pela execução das políticas sociais, a exemplo da de transporte e mobilidade urbana.

Reza a Constituição Federal que

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).

Com relação aos direitos dos usuários do transporte coletivo, a Lei 8.987/95, em seu artigo 1º, obedecendo ao comando do artigo 175 da Constituição Brasileira, dispôs sobre o “regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos” previsto na norma constitucional, determinando, inequívoca e expressamente, 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). Essa Lei, em seu art. 6º, contempla como direito dos usuários de transportes coletivos o “Serviço adequado que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.” (BRASIL, 1995).

A avaliação das condições do transporte urbano, o atendimento à demanda e suas adequações à segurança da população devem ser fruto de análise, considerando não apenas as condições existentes, mas, sobretudo, o atendimento à legislação vigente sobre a temática, uma vez que são poucos os estudos nesse sentido em todo o Brasil; destaque-se que em Aracaju e sua região metropolitana, estudos nesse sentido ainda não foram realizados.

Em Aracaju, o serviço de transporte público urbano é dividido em dois sistemas: Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e Sistema Integrado de Transportes (SIT), que oferecem traslado dos passageiros, com preço da passagem unificado e integrado, evitando que o usuário pague mais de uma passagem para chegar ao local de destino. É composto por uma frota de 524 ônibus que atende a Capital e a região metropolitana e serve a uma população superior à recenseada em 2010, de 812.006 pessoas, distribuídas em 552.223 habitantes da Capital, 158.470 habitantes de Nossa Senhora do Socorro, 77.030 habitantes de São Cristóvão e, mais recentemente, 24.283 habitantes do município da Barra dos Coqueiros. (IBGE, 2010).

A funcionalidade do serviço de transporte público em Aracaju foi objeto de estudo desta pesquisa desenvolvida no âmbito do Mestrado em Saúde e Ambiente, que buscou analisar a percepção dos usuários do sistema de ônibus urbano que atende a região metropolitana da Capital de Sergipe, quanto à qualidade do serviço, sua relação com o preço da passagem e a segurança desse tipo de transporte. Também foram analisados os problemas e desafios do sistema de transporte coletivo em Aracaju, bem como a presença do Estado no desempenho de tarefas da sua competência como licitação pública do transporte coletivo urbano e o cumprimento do plano diretor na dotação de infraestrutura viária.

A estrutura da parte textual da dissertação contempla Introdução, Objetivos, Revisão da Literatura, esta subdividida em quatro pontos, sendo o primeiro sobre “Relação dos Seres Humanos com o Ambiente e suas Implicações”, o segundo sobre “O processo de Urbanização até os Dias Atuais, o terceiro da “ História dos Transportes e sua Transformação em Política Pública” e o quarto ponto sobre o “Direito ao Transporte Coletivo Urbano em Aracaju-Sergipe. Ele possui ainda Materiais básicos e Procedimentos técnicos, Resultados, Considerações Finais, Conclusão e seis Produções Científicas no formato de artigos científicos O diferencial do Mestrado de Saúde e Ambiente é a exigência da produção de Artigos científicos que contemplem os resultados da pesquisa e que no mínimo tenha sido submetido a publicação em Revista Científica com Qualis B3 e ou capítulos de livro.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo geral

Analisar se os direitos dos usuários são garantidos no ambiente do transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana, Estado de Sergipe.

2.2. Objetivos específicos

2.2.1 - Analisar a adequação da oferta de transportes coletivos face à demanda/ periodicidade.

2.2.2 - Avaliar as condições estruturais do interior do veículo.

2.2.3 – Avaliar a percepção dos usuários dos transportes coletivos quanto ao atendimento das suas necessidades de deslocamento e aos riscos decorrentes do uso do transporte coletivo.

2.2.4 - Analisar a atuação do órgão gestor na oferta de transporte coletivo em Aracaju e região metropolitana, sob o prisma da Administração Pública.

3 REVISÃO DA LITERATURA

Para analisar os direitos dos usuários no ambiente do transporte coletivo, será necessário conhecer suas interfaces e a relação dos seres humanos com o ambiente e suas implicações bem como o processo de urbanização até os dias atuais. Além disso, é preciso conhecer a história dos transportes e sua transformação em política pública e o direito dos cidadãos ao transporte coletivo. Para tanto, recorre-se a fatores históricos, sociais, econômicos e políticos que os envolvem, tendo em vista, nos dias atuais, ser visível a presença de fatos como: a globalização; aumento da degradação da água, solo, ar, ambiente doméstico e do trabalho; diminuição da qualidade de vida; crescimento urbano, poluição atmosférica; mudanças climáticas; efeito estufa; proliferação de epidemias e doenças; falta de acesso das pessoas a direitos sociais adquiridos como saúde, educação, moradia, transporte e ambiente socialmente equilibrado. Bem como, analisar a implementação e desenvolvimento do Plano Diretor de Aracaju.

3.1 Relação dos Seres Humanos com o Ambiente e suas Implicações

O filósofo grego, considerado Pai da Medicina, Hipócrates, em uma de suas obras, “Dos ares, das águas e Lugares”, analisou a influência da situação das cidades e sua relação com a natureza, solos, tipos de água, ventos, e os modos de vida no processo de saúde-doença de seus habitantes (RIBEIRO, 2004).

O seu grande legado, ainda no século V antes de Cristo, foi romper com o paradigma da explicação divina para a origem das doenças e explicá-las através do estudo das características físicas do ambiente. A partir daí, segundo Ribeiro (2004), originou-se a Geografia da Saúde, a qual permitiu que se permeassem os saberes da Medicina e Geografia, constituindo-se num campo interdisciplinar de pesquisa, fato que proporcionou um repensar científico nas atitudes humanas frente às suas ações no ambiente.

Rego discute a relação homem e meio ambiente, colocando que:

A concepção da antiguidade (nomeadamente na cultura grega), no que toca a esta questão, é de uma quase fundamental oposição ao que se passa nos nossos dias. Por maior que fosse a intervenção do ser humano no meio natural, ele não produz uma alteração visível ou mesmo sequer se coloca a possibilidade de esgotamento dos recursos que a natureza oferece. A vida humana não hostiliza o meio natural (REGO, 2011, p.1).

Esse contexto destaca que é nessa época em que as questões climáticas faziam parte de fatores que ajudavam a escravidão de sociedades, pois a interveniência humana no ambiente era mínima, ajudando o subjugar os povos. No caso, por exemplo, de eventos climáticos tais como enchentes, cheias e secas estas ajudavam de sobremaneira a escravizar determinada sociedade, já que se encontravam enfraquecidos em seu ambiente, causando surgimento de doenças e epidemias, ou seja, não era apenas a vida humana que hostilizava o homem.

Foi apenas no século XVIII, que surgiu a expressão novo-Hipocratismo, que trazia a prevenção como estratégia para o enfrentamento das doenças. (ROSEN, 1985). A necessidade de falar sobre saúde pública na Europa e Estados Unidos está ligada à evolução tecnológica e industrial, que gerou a acumulação capitalista e proporcionou o investimento em políticas públicas de saneamento, contudo, mais uma vez, a maioria da população ficou à margem dos benefícios proporcionados. Referências à obra hipocrática, para a origem da Geografia da Saúde, são recorrentes entre os autores que pesquisam a temática.

No século XIX, surgiu uma nova expressão, o paradigma científico da teoria miasmática; para os defensores dessa teoria, a origem das doenças relacionava-se com o acúmulo de dejetos. (ROSEN, 1994). Contudo, mesmo com tais resultados científicos, os problemas sociais agravavam-se e cresciam no que diz respeito às doenças e à poluição, afinal foi um período de efervescência econômica oriunda da Revolução Industrial. O paralelo crescimento econômico passou a caminhar com o científico, contudo sem atrelar-se a questões educativas e preventivas de preservação do ambiente.

Firmou-se a ecologia, no início do século XX como disciplina científica, e, a partir daí, surgiu sua relação com aspectos geográficos representados por fatores físicos como clima; fatores sociais, aumento da população; fatores biológicos. Foi a partir daí que passou a existir a trilogia “homem-agente-meio”, ou *environment* “o que está em redor”. (AUROCA, 1976)

Dentro deste contexto, a fragilidade e vulnerabilidade dos ecossistemas foram mais visíveis, após notícias de acidentes, a exemplo os que ocorreram no Japão, com a contaminação da Baía de Minamata, oriunda de dejetos industriais, entre outros. Na década de 60, do século XX, foi elaborado um documento denominado ‘Clube de Roma’ que tinha como propósito salvar o mundo da catástrofe ambiental. Esse relatório foi feito por representantes de países industrializados. (DIAS 2003).

Posteriormente, ocorreu a Conferência em Estocolmo que gerou a Declaração sobre Meio Ambiente Humano. Logo depois, houve o Relatório Brundtland que enfatiza que os problemas ambientais se relacionam com pobreza (DIAS, 2003). E momento em que foi usado pela primeira vez o conceito de desenvolvimento sustentável.

O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e econômico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais (ENCICLOPÉDIA LIVRE, 2012, s/p)

A ECO-92 definiu o desenvolvimento sustentável como estratégia para o enfrentamento da problemática ambiental. Momento que se realizou a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento, e que nasce a Agenda 21, e são aprovadas a Convenção sobre Alterações Climáticas, Convenção sobre Diversidade Biológica (Declaração do Rio), bem como a Declaração de Princípios sobre Florestas. Para firmar o desenvolvimento sustentável como estratégia para dirimir as questões climáticas sobre o componente climático ocorreu em 1997, com a assinatura do documento de Kyoto, no Japão, (VARGAS; RIBEIRO, 2004). Já no ano de 2009 ocorre a Conferência de Copenhague/Dinamarca, que teve como meta diminuir o efeito estufa e objetivo estabelecer o tratado que substituiria o Protocolo de Kyoto.

Outros documentos importantes para o processo de discussão com vistas ao avanço da necessidade de interligar ações políticas voltadas para a qualidade de vida em nível internacional, nos dias atuais, foram as Cartas de Promoção à Saúde, entre elas a Terceira Conferência Internacional sobre Promoção à Saúde - Ambientes Favoráveis à Saúde, realizada em junho de 1991, a qual faz parte da sequência de eventos que começaram com o compromisso da OMS (Organização Mundial de Saúde) de atingir as metas de Saúde Para Todos no Ano 2000 (1977). Esta decisão foi seguida pela Conferência Internacional sobre Cuidados Primários de Saúde, da UNICEF/OMS, em Alma-Ata (1978), e pela Primeira Conferência Internacional sobre Promoção da Saúde nos Países Industrializados (CARTA DE OTTAWA, 1986).

Todas as discussões dessas conferências, cartas sobre os impactos na saúde, no ambiente e nas condições ecológicas são necessárias e urgentes haja vista as prováveis alterações sociais, culturais e históricas que vêm ocorrendo oriundas de transformações na economia política ou ecológica do meio ambiente considerando a estrutura da propriedade de terra na explicação das formas como cada classe ou grupo

social sofre os impactos ambientais. Nesse contexto, os problemas ambientais (ecológicos e sociais) não atingem, de forma igualitária, todo o espaço urbano, e sim muito mais aqueles ocupados pelos menos favorecidos, providos de serviços urbanos precários e que sofrem com o desenvolvimento urbano de forma injusta.

Para Coelho (2001), quando o crescimento urbano não é acompanhado por aumento e distribuição equitativa dos investimentos em infraestrutura e democratização, toda essa problemática leva à necessidade de exigir gestões democráticas, ou seja, uma reorganização no domínio de decisão, o que se pode entender como uma luta de interesses que é favorável, na maioria das vezes, à classe dominante. Deixando a margem uma parcela da população que não sabem lutar por seus direitos.

Dado o exposto, observa-se que através do paralelo trazido à baila da época primitiva aos dias atuais sempre existiram questões ambientais como tragédias e desordenamentos, contudo o homem tem se destacado como o único responsável pelo cenário atual.

3.2 Processo de Urbanização, Direito à Cidade e Mobilidade Urbana

O crescimento populacional e o processo de urbanização estiveram associados à redução dos padrões de qualidade de vida e à elevação dos índices de pobreza, transformando-se os excedentes demográficos em fatores de desequilíbrio, crise social e ambiental em decorrência do sistema capitalista.

O desenvolvimento industrial gerou a grande cidade dos nossos dias, cujo crescimento acelerado amplia a urbanização das áreas próximas interligando núcleos vizinhos, subordinados a administrações autônomas diversas. Essa continuidade urbana, que abrange vários núcleos subordinados a Municípios diferentes, gera problemas específicos que demandam soluções uniformes e comuns. Mesmo sem essa continuidade urbana, surgem situações urbanas contíguas polarizadas ou não por um núcleo principal que requerem organização jurídica especial que propicie um tratamento urbanístico adequado ao aperfeiçoamento da qualidade de vida de todo o assentamento urbano da área. (SILVA, 2005, p. 137).

Para Gonzáles (2010), o Brasil, até a metade do século XX, possuía uma população predominantemente rural, a qual foi modificada em detrimento da mudança da distribuição de terra no campo, com substituição da agricultura familiar, chamada subsistência, pelo latifúndio voltado para a monocultura de exportação da cana, soja, etc., que contribuíram também para o êxodo rural.

O desenvolvimento da produção industrial e o aumento da importância do setor de serviços, a partir do primeiro período do governo de Getúlio

Vargas, levou ao deslocamento de grandes contingentes de pessoas do meio rural para o meio urbano. Percebe-se que esse desenvolvimento proporcionou o crescimento dos centros urbanos de forma acelerada e sem planejamento, em especial as questões de acessibilidade dessa população (GONZÁLES, 2010, p. 97)

Em decorrência do crescimento econômico, dados da ONU – Organização das Nações Unidas (2005) alertam sobre a realidade do crescimento populacional para 2050. Para o Brasil, que tinha uma taxa de urbanização de 84,2%, de acordo com algumas projeções, até 2050 a porcentagem da população brasileira que vive em centros urbanos deve pular para 93,6%. Em termos absolutos, serão 237.751,00 milhões de pessoas morando nas cidades do país na metade deste século. Por outro lado, a população rural terá caído de 29,462 milhões para 16,335 milhões entre 2005 e 2050.

Para Barbero (2008), a globalização influenciará essa progressão populacional, no que se refere à questão da migração da população para as cidades. Segundo dados do IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (1998), no que diz respeito à situação do transporte, a maioria da população continuará limitada ao uso do serviço de transporte devido à má gestão pública. Em grandes cidades, um número elevado de pessoas gasta muito tempo nos seus deslocamentos por transporte coletivo. Deve-se ressaltar que o tempo de acesso físico ao sistema é dificultado pelas deficiências da oferta, tornando o transporte público muito mais desvantajoso que o transporte particular. (IPEA/ANTP, 1998).

Para a Agência Europeia do Ambiente, pensar em melhorar as condições do transporte terrestre é uma forma de combater também os congestionamentos e manter a qualidade do ar e a segurança da sociedade. Para tanto, planejamento e desenvolvimento das cidades devem ser levados em consideração.

Discutir mudanças sociais, econômicas e políticas relacionadas às questões demográficas e urbanas no que diz respeito à acessibilidade do cidadão é desafio colocado para a humanidade.

Atender as necessidades essenciais da população marginalizada e excluída das cidades está em pleno conflito com as normas constitucionais norteadoras da política urbana, com o sistema internacional de proteção dos direitos humanos, em especial com o princípio internacional do desenvolvimento sustentável. (SAULE JR. 2002. p. 81).

Esse conflito ocorre porque o debate comunitário, que é essencial para a construção do desenvolvimento sustentável, esbarra em ações de governança

protecionistas e assistencialistas que têm doado bens materiais e direitos sociais com objetivo de controle e desmobilização social das populações. (SILVA Et al, 2010).

Contemporaneamente, as políticas sociais existem como mecanismos de regulação da questão social, exigindo que os mais diversos profissionais, a exemplo dos assistentes sociais, operadores do direito e ambientalistas, tenham preparo intelectual e político para lutar pela prevalência dos valores de uma sociedade livre e igualitária.

No que diz respeito à política social, o neoliberalismo sempre a redireciona para o corte do gasto social, para a desativação dos programas e para a redução da responsabilidade do Estado, fazendo, assim, redução da universalidade e dos graus de cobertura dos programas sociais, ou seja, retirando-se do campo dos direitos sociais. Para Faleiros (1999), a política social é um processo de reprodução de força de trabalho, viabilizando serviços e benefícios financiados por fundos a eles destinados. O desenvolvimento social é responsabilidade dos governos federal, estadual, municipal e da sociedade.

As dificuldades da implementação eficaz de uma política sobre a questão urbana não são poucas e demanda 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, entre eles o reconhecimento da dignidade da pessoa humana, que significa proporcionar a plenitude da vida e perceber que são as atitudes humanas que delimitam a sua perpetuação. Conforme preceitua a Constituição Federal em seu artigo 1º, inciso III, “a dignidade da pessoa humana” é um princípio fundamental do Estado brasileiro.

É através do planejamento urbano que se define a maneira como o espaço deverá ser usado, e sua legitimação ocorre, entre outras formas, através de leis, a exemplo do Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, consagra a política urbana como deve ser executada. O estatuto prevê uma série de instrumentos para o planejamento urbano e regularização fundiária. Consagra, entre as diretrizes gerais da política urbana, a garantia do direito a cidades sustentáveis, disposta no artigo 2º: “A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (BRASIL, 2001). Esse Estatuto tem como base legal a Constituição Federal que no artigo 182 estabelece sobre a necessidade da existência do Plano Diretor para ordenamento do desenvolvimento urbano:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. (BRASIL, 1988)

É através do Plano Diretor que uma cidade poderá desenvolver-se com planejamento. Para Vasconcellos (2009), a existência das normas não implica, necessariamente, o cumprimento da mesma. Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, e com a aprovação da política de habitação no Conselho das Cidades, em 2004, iniciou-se um processo de evolução no que diz respeito à efetivação do disposto na Constituição Federal no tocante a descentralização política do País.

Dado o exposto, fica constatado que o processo de urbanização provocou diversos problemas ao cidadão e, entre eles, o do direito à acessibilidade e mobilidade. Assim, o desafio continua sendo acompanhar, fiscalizar e cobrar do ente Estatal os direitos à mobilidade e à acessibilidade, através do viés do controle social e do trabalho em rede entre as políticas setoriais e a sociedade civil.

3.3 História 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.

3.4 Direitos 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 ser 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.

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 ao ambiente e aos direitos dos usuários.

4 MATERIAL E MÉTODOS

4.1 Tipo de Estudo

A pesquisa tem natureza descritiva, exploratória e caráter quali-quantitativo, a fim de permitir a análise mais acurada das questões relacionadas à qualidade na prestação do transporte público, ao ambiente construído e ao estabelecimento das relações dos órgãos aos quais competem a prestação e a fiscalização do serviço em comento, junto à população usuária de Aracaju/SE.

Foram levantadas informações quantitativas e qualitativas por meio de formulário específico nos nove terminais de integração existentes em Aracaju/SE: Maracaju, Distrito Industrial de Aracaju (DIA), Zona Oeste (Rodoviária Nova), Fernando Sávio (Centro), Zona Sul (Atalaia) e Manoel Aguiar Menezes (Mercado), Campus Universitário (Universidade Federal de Sergipe), Rodoviária de São Cristóvão (Município de São Cristóvão) e Marcos Freire (Município de Nossa Senhora do Socorro), assim como material oficial relativo à temática elaborado pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju (SMTT).

4.2 Instrumentos de coleta de dados

A coleta de dados foi feita através da aplicação de 400 questionários, a usuários nos nove terminais de integração de ônibus urbano da grande Aracaju. Esse tamanho amostral foi calculado com base no volume de passageiros transportados, segundo informação da SMTT, que somam 310.000 passageiros/dia, perfazendo 7.200.000 passageiros/mês. A composição da amostra também levou em consideração o número de usuários que transitam dentro dos nove terminais de integração e a proporção destes no universo de passageiros, (Quadro 1).

Quadro 1- Quantidade de passageiros em trânsito nos terminais de integração, conforme estimativa mensal/ junho de 2011

Código da Empresa Responsável pelo Terminal	Terminais	Passageiros transportados	
		Número	Percentual
01 (Progresso)	Centro	227.000	27,6
01 (Progresso)	Zona Oeste	110.757	13,5
02 (Halley)	Mercado	45.900	5,6

04 (Tropical)	Campus	126.761	15,4
04 (Tropical)	São Cristovão	9.923	1,2
05 (São Cristovão)	DIA	124.131	15,1
08 (VCA)	Zona Sul	82.043	10,0
08 (VCA)	Marcos Freire	32.575	4,0
09 (Cidade Modelo)	Maracaju	62.165	7,6
Total	-	821.255	100,0

Fonte: SMTT - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - Aracaju/SE. maio de 2011

Cálculo amostral conforme Barbetta (2002):

$$N = X / (X \cdot e^2) + 1$$

Onde X = número total de passageiros transportados

e = erro amostral aceitável

$$N = 400$$

Quadro 2 – Distribuição do recorte amostral nos terminais de integração

Código da Empresa Responsável pelo Terminal	Terminais	Passageiros transportados	
		Amostra	Percentual
01 (Progresso)	Centro	111	27,6
01 (Progresso)	Zona Oeste	54	13,5
02 (Halley)	Mercado	22	5,6
04 (Tropical)	Campus	62	15,4
04 (Tropical)	São Cristovão	05	1,2
05 (São Cristovão)	DIA	60	15,1
08 (VCA)	Zona Sul	40	10,0
08 (VCA)	Marcos Freire	16	4,0
09 (Cidade Modelo)	Maracaju	30	7,6
Total	-	400	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo (2011/2012)

A composição amostral procurou representar o conjunto de passageiros que utilizam os nove terminais de integração, administrados por oito empresas, pertencentes a três grandes grupos empresariais, que operam as linhas no Sistema, sendo que uma das empresas administra dois terminais. O grupo Progresso têm duas empresas: Viação Progresso Ltda. e Transporte Tropical Ltda.. O Grupo Halley é composto pela Viação Halley Ltda. e a Auto Viação Modelo. O grupo Bomfim tem quatro empresas: Viação São

Pedro Ltda., São Cristóvão Transportes Ltda., Viação Cidade Histórica e V.C.A. – Viação Cidade de Aracaju Ltda..

Os componentes da amostra foram pessoas com mais de 18 anos de idade aguardando o embarque em ônibus urbano que atende a capital e a região metropolitana, que aceitaram participar da pesquisa e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Como instrumentos de coleta de dados primários foram aplicados 400 questionários nos meses de novembro, dezembro de 2011 e janeiro de 2012, com os usuários dos nove terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo. O levantamento junto aos usuários do transporte coletivo foi complementado com informações de fontes secundárias, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju.

Os usuários foram abordados e convidados a participar da pesquisa, e os que aceitaram, assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. O questionário composto por 37 questões foi preenchido pelo pesquisador, de forma a não excluir analfabetos e a evitar problemas decorrentes do analfabetismo funcional.

Antes de ser aplicado, o questionário foi pré-testado com amostra de 80 universitários da rede pública e particular de ensino, usuários do transporte coletivo. A coleta de dados contou com participação de alunas bolsistas do Programa de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Tiradentes.

4.3 Variáveis da Pesquisa

- 1) Sexo, bairro de residência;
- 2) origem e destino do traslado;
- 2) periodicidade do uso do transporte;
- 3) número de ônibus utilizados no percurso;
- 4) duração da permanência no interior dos ônibus e do tempo de espera nos pontos de ônibus e terminais de integração;
- 5) adequação da oferta de ônibus e rotas face à necessidade do usuário;

6) percepção dos usuários sobre as condições físicas dos terminais de integração e dos ônibus;

7) percepção dos usuários quanto aos fatores de riscos à saúde decorrentes do uso de transportes coletivos;

8) ocorrência de acidente/sinistro no interior dos ônibus ou durante o uso de terminais de integração e tipo de apoio recebido da empresa responsável pelo ônibus ou pelo terminal.

4.4 Processamento e Análise dos Dados

O processamento dos dados foi feito por meio da categorização por análise de conteúdo com inserção das informações em classes mutuamente exclusivas delimitadas a partir dos objetivos do trabalho, e uso de estatística descritiva.-

Análise de conteúdo é uma técnica utilizada em pesquisas qualitativas que visa permitir a categorização do conteúdo manifesto de comunicação dos sujeitos pesquisados de forma a tornar objetivas as respostas discursivas envolvendo qualidade, possibilitando a sua sistematização e a quantificação necessária para a descrição do conjunto das informações levantadas.

A condução da análise de conteúdo se baseou em procedimentos preconizados por Moraes (1999) e Campos (2004), sendo tomada a violência como elemento de unidade de análise. Para o estabelecimento de categorias de registro foram tomados os cuidados com validade, pertinência e adequação, bem como exaustividade/inclusividade. As unidades foram classificadas, sendo tomado o cuidado para que as categorias de análise de conteúdo atendessem os critérios de objetividade, consistência e fidedignidade.

4.5 Aspectos Éticos

Devido ao fato de envolver o levantamento da percepção dos usuários de transporte coletivo nos terminais de integração de Aracaju, o projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CEP) da Universidade Tiradentes, tendo sido aprovado com protocolo número 020311, no dia 05/04/2011.

Obedecendo às orientações da Comissão Nacional de Ética em Pesquisas Envolvendo Seres Humanos, os usuários de ônibus foram consultados sobre a sua disposição em participar da pesquisa e somente após a sua assinatura no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido respondeu o questionário.

5 RESULTADOS

Os resultados da tabulação dos dados levantados nos meses de novembro e dezembro de 2011 e janeiro de 2012, nos nove terminais de integração durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo, perfazendo 400 questionários, são apresentados na forma de artigos para publicação em revistas científicas, sendo que alguns desses artigos já foram publicados e outros estão sendo enviados a diferentes veículos com nota **Qualis B3** ou superior.

6 ARTIGO 1 – ACEITO PARA PUBLICAÇÃO NA REVISTA CIENCIA PLENA

Quality of public transportation in Aracaju-SE

Qualidade do transporte público em Aracaju-SE

S. R. O. P. de B. Ferro¹; C. M. Melo² V. Fonseca²

¹ *Student of the Graduate Program in Health and Environment at the University Tiradentes
Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Saúde e Ambiente da Universidade Tiradentes
49032-490, Aracaju-SE, Brasil*

² *Graduate Program in Health and Environment, University Tiradentes and Institute of Technology and
Research – Aracaju-SE-Brazil
Programa de Pós-Graduação em Saúde e Ambiente, Universidade Tiradentes e Instituto de Tecnologia e
Pesquisa- Aracaju-SE-Brazil
srpbraganca@hotmail.com*

Urban transport, especially buses, is still the system used by most of the population to the need to shift their daily activities. This study, conducted in Aracaju-SE, with students from two universities, was aimed at determining their experience and perception of the conditions of service to users of public transport, respect for their rights and the environment. This research, descriptive and exploratory, was qualitative, using descriptive statistics for analysis.

Keywords: Urban transport; Environment and health; Aracaju

O transporte urbano, principalmente o ônibus, ainda é o sistema utilizado pela maior parte da população brasileira para o deslocamento necessário às suas atividades cotidianas. Este estudo, realizado em Aracaju-SE, com estudantes de duas instituições de ensino superior, teve por objetivo conhecer a percepção dos sujeitos estudados sobre as condições de atendimento ao usuário do transporte coletivo, respeito aos seus direitos e ambiente. Esta pesquisa, de natureza descritiva e exploratória, utilizando a estatística descritiva para análise.

Palavras-chave: Transporte urbano; Ambiente e saúde; Aracaju.

1. INTRODUCTION

Using more rational means of transport is becoming increasingly necessary, especially when the traffic jam has brought problems of various kinds, such as the huge fuel consumption, urban air pollution, time spent in non-productive activities that "steals" time that could be used for rest and leisure, as it happens in big cities [1]. Strategies supported by public policy issue facing urban mobility and accessibility of the citizen, constitute urgent response to prevent the deepening problems of urban mobility and its

impact social, economic, environmental and others, that reinforce social injustice within the city [2].

The document Statute of the City, Law No. 10.257 of July 10, 2001, article 2, establishes, among the general guidelines of urban policy, guaranteeing the right to sustainable cities, stating that urban policy is aimed at organizing the full development of the social functions of the city and of urban property by general guidelines [3].

This right to sustainable cities should be understood as the right to land, housing, environmental sanitation, urban infrastructure, transport and public services, work and leisure for present and future generations. According to the Statute of the City, sustainability must relate to the economic, social and environmental dimensions [4].

The public transportation, which must be of good quality, in Aracaju has many problems, including from older vehicles, with conservation problems, which has been responsible for car accidents, sometimes with very serious consequences and irreversible damage to man and the environment [5]. In addition, has been questioned the legal process of bidding for service provision which implies the existence of vehicles without comfort and often unable to offer its users a safe and quality service.

Aiming to know the users' perception and experience to use urban public transportation in Aracaju, survey was conducted with students from two universities and the results presented in this article shall be forwarded to the competent public management as a contribution to the improvement of the urban transport system in Aracaju.

2. MATERIALS AND METHODS

This study, descriptive and exploratory, had a qualitative nature. The information gathering was conducted with students user of public transport from two institutions of higher education in Aracaju, one public and one private, supplemented by direct observation on the condition of vehicles, driver, collector and users behavior.

The sample consisted of 80 students, bus users, selected through the sampling process readily accessible at different times at bus stops that serve these two university. The sample components were students over 18 years of age who were waiting to board buses that serves the capital city and metropolitan region and agreed to participate in the study by signing the consent form approved by the Ethics Committee in Human Research of Tiradentes University, which authorized the study.

The survey information from the user of public transport was done through a questionnaire completed by the researcher, in order to avoid negative to participate in research, especially in the rush of participants in the sample, to enter the bus. The questionnaire raised issues related to quality of care to users of public transport - vehicle quality, cleanliness, seating comfort, the compliance schedule and ticket price - and related accidents and assaults on the bus.

The data were processed from the content analysis, categorized and analyzed with the aid of descriptive statistics.

3. RESULTS AND DISCUSSION

The study pointed to a general dissatisfaction with public transport service in Aracaju, especially regarding the quality of customer service has been noted that the majority of respondents agree that are considered bad the vehicle condition, cleanliness, seating comfort and ticket price, while compliance with the time received 55.0% of regular concept. Interestingly, one person considered the quality and cleanliness of the vehicle as good and was not the only answer about being satisfied with the fare.

Table 1 - Quality of service to user transportation

Aspect observed	Good		Regular		Bad	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Capacity of the vehicle	0	0,0	11	13,8	69	86,3
Ticket price ¹	0	0,0	22	27,8	57	72,2
Comfort in the vehicle	0	0,0	25	31,3	55	68,8
Vehicle Quality	1	1,3	31	38,8	48	60,0
Cleaning the vehicle	2	2,5	34	42,5	44	55,0
Compliance schedules	3	3,8	44	55,0	33	41,3

¹ One person did not respond

Direct observation of the conditions of quality, comfort and cleanliness of the vehicle has highlighted an appearance of lack of maintenance care with the possibility of accidents resulting from poor condition of the passenger cabin. Found bus floors, windows and handrails visibly soiled, torn seats, corroded metal parts for rust, which, according to a report of survey results in damage to clothes, and sometimes the skin and leave your hands dirty.

The situation was given the highest proportion of negative evaluation was the excessive crowding of vehicles. Direct observation allows us to state that the vehicles are

often overcrowded, especially at times of peak demand, which have been increasingly expanding, partly due to increased congestion of the roads. The excessive volume of passengers take to the practice of non-compliance of the stop request to pick up new passengers waiting at bus stops, by not fit more people inside the vehicles. Some interviewees recounted that this aspect affects the very fulfillment of people's time of arrival at their destinations, causing anger to users, as it is often a sequence of two or three full buses that do not meet the requests stop.

Overcrowding is also considered a source of stress among users due to lack of space for the required movement, increased warmth, constant footsteps and elbows and with the aggravating factor, the encouragement of sexual harassment as sexual acts are justified by the capacity that makes passengers stuck together.

The ticket costs was considered high by 72.2% of users, being taken as the reference path, the condition of vehicles and customer service. None of the informants considered just the price paid for the ticket and there were many complaints about the time spent in transshipment of vehicles in bus terminals, which. besides demanding greater waiting time for connection, also greatly increases the miles.

Table 2 - Perception of quality of transport according to gender

Quality of transportation	Public university		Private university	
	Men	Women	Men	Women
Good	0,0	0,0	1,3	0,0
Regular	5,0	8,8	8,8	16,3
Bad	23,8	12,5	8,8	15,0

Analyzing the perception of quality of transport, it is observed that the worst evaluations were made by students of the public university of choice with 36.3% of the class "bad", while 23.8% of private university students considered bad the quality of transport. This difference may be linked to the quality of buses serving the two universities, as direct observation showed quite remarkable difference in the state of conservation and maintenance of vehicles, rather upper in those who attend private university.

Table 3 - Perception of transport capacity by gender

Capacity of the bus	Public university		Private university	
	Men	Women	Men	Women
Good	0,0	0,0	0,0	0,0
Regular	1,3	1,3	6,3	5,0
Bad	27,5	20,0	12,5	26,3

Considering the difference in perception related to gender shows that men are more critical in their assessments, since 32.6% considered poor the quality of transport, while only 27.5% of women chose this class.

In assessing the capacity of bus and the overcrowding, 47.5% of students in public universities considered bad, while 38.8% of students of private university indicated this class. But it is interesting to note that women in the private university reached almost the same percentage of men in public university evaluation "bad" for the capacity of public transport.

Among the questions, was awarded the occurrence of accidents and related factors as major causes, among which stands out the descent of the vehicle, followed by abrupt braking, increase in vehicle, vehicle crash and problems arising from the physical conditions of vehicles.

Table 4 - Causes of accidents on buses

Cause of accident	Occurrences	
	Nº	%
Descent of the vehicle	18	35,29
Abrupt braking	15	29,41
Entering the vehicle	8	15,69
Vehicle crash	5	9,80
Physical conditions of vehicles	5	9,80
Total	51	100,00

It is noteworthy that 23 people (28.8%) reported having experienced some type of accident and 48 (60.0%) reported knowing the person who suffered accident. Of the total participants in the sample, 51 people reported to have suffered, or know anyone who has suffered any kind of accident, accounting for 63.8% of respondents a number considered as very significant, which demonstrates the lack of security in the use of public transport Aracaju.

The testimony of respondents, supported by direct observation, report that the occurrence of accidents when leaving the bus, get on the bus and braking occur due to two main factors: the rush of motorists to meet pre-set times by management for the

completion of the route, and the dispute with other public transport vehicles, to achieve early arrivals at bus stops and terminals of integration, taking passengers who are waiting for transport.

This has led to the opening and closing of doors in a hurry and without the necessary caution and respect for passengers embarking or disembarking the vehicle, driving at high speed incompatible with urban roads for overtaking other buses, leading to abrupt braking and often quite violent, which sometimes are not enough to avoid crashes with other vehicles. The consequences of these types of accidents usually restricted to minor abrasions and bruises, but can lead to more serious situations, have been observed deeper falls and bruises.

Table 5 - aggressions inside of buses

Type of aggression	Occurrences	
	Nº	%
Robbery	14	40,0
Theft	9	25,7
Verbal aggression	6	17,2
Injuries	4	11,4
Physical assault	2	5,7
Total	35	100,0

Another question focused on the study was the occurrence of assaults, robberies, thefts and accidents related to these aggressions. Of the 80 surveyed, 35 reported having experienced some type of aggression, especially the robberies, which accounts for 40.0% of cases and was suffered by 17.5% of respondents. According to Secretary of Public Security the rate of assaults on buses has increased steadily [6], which leads indicates the need for more police patrols and measures of transport entrepreneurs in the industry to avoid such violent practices. Thefts have also proved to be significant occurrence, since 11.3% of respondents reported having been victims of this action.

The other types of aggression were also cited, although to a lesser extent, with injuries resulting from reaction to attacks, especially during episodes of theft and assault. These two types of aggression reached six people, meaning 7.5%, which should be considered significant and may be linked to overcrowding and stress situations potentiated by the high temperature inside the buses is much higher than the outside temperature, already high.

4. CONCLUSION

The study concludes that quality of service to users of public transport, in view of the university, requires improvements in several aspects, the main one being the passenger capacity and overcrowding, causing delays in customer service and favors the occurrence of harassment sex, accidents and violence in the vehicles and stress on students and may have reflected mild to severe and sometimes psychological trauma.

This study suggests, the competent public management, better oversight of public transportation in Aracaju, in order to reduce the extent and timing of courses, improve the quality of care and system conditions, avoiding the occurrence of unnecessary discomfort and risk safety and health of the user.

-
1. SILVA. Chistian L. Da. et al. **Políticas públicas e indicadores para o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Saraiva, 2010
 2. GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. IPEA. **Políticas sociais – Acompanhamento e análise**. Nº 12, fev. 2006.
 3. BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei nº 10.257. Inciso I do art. 2º. 2001. Disponível em www.planalto.gov.br – Acesso em 04/08/2011.
 4. BARBIERI, José Carlos. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**: as estratégias de mudanças da agenda 21. Petrópolis: Editora Vozes. 2009.
 5. ALMEIDA. Raquel Almeida. **Situação do Transporte Urbano**. Portal Infonet. Aracaju, 24 de julho 2009. Disponível em <http://www.infonet.com.br/>. Acesso: 29/08/2011.

7 ARTIGO 2 – ACEITO EM EVENTO CIENTÍFICO INTERNACIONAL – VI EDUCON

**A NECESSIDADE DE AÇÃO EDUCATIVA PARA O USO DOS
TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO
PÚBLICO DO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE**

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferroⁱ

Priscila Mendonça Borbaⁱⁱ

Vania Fonsecaⁱⁱⁱ

Eixo Temático: 2 - Educação, Sociedade e Práticas Educativas

RESUMO

Este estudo teve por objetivo conhecer as condições do transporte público urbano dentro dos terminais de integração na região metropolitana de Aracaju e a percepção dos seus usuários sobre a finalidade da utilização, condições de atendimento às necessidades da população, qualidade geral desse serviço e necessidade de mudanças, visando sugerir alterações no atendimento ao público e criação de ações e políticas públicas para a educação da população no uso consciente e de respeito aos direitos de cidadania, no âmbito dos transportes coletivos. O estudo foi realizado através de dados secundários e primários em que foram levantadas informações quantitativas em empresas de ônibus e informações qualitativas em levantamento de campo nos nove terminais de integração de Aracaju.

Palavra Chave: Educação; Terminais de integração; Aracaju.

ABSTRACT

This study aimed to know the conditions of urban public transport within the terminal for integration in the metropolitan area of Aracaju and the perception of users about the purpose of use, terms of meeting the needs of the population, the overall quality of service and need for change, order to suggest changes in client service and creating actions and policies for public education in the use conscious and respect the rights of citizenship in the context of public transportation. The study was conducted through secondary and primary data that were raised quantitative information on bus companies and qualitative information in a field survey in the nine terminals integration of Aracaju.

Key words: Education; Integration terminals; Aracaju.

CIDADANIA, TRANSPORTE PÚBLICO E EDUCAÇÃO

Atualmente, a definição de cidadania pressupõe o atendimento a direitos básicos como educação, saúde, transporte, moradia, trabalho, segurança, dentre outros, cabendo ao Estado a responsabilidade pela garantia desses direitos. Segundo Castilho (2007, p. 1) historicamente essa definição é distinta com o passar dos séculos, mas conexa:

A visão medieval, a liberal ou moderna e a atual que são distintas sobre cidadania, mas conexas. Da ausência de submissão pessoal passou-se à noção de simples titularidade de direitos e desta à atual, concernente ao gozo efetivo dos direitos individuais, coletivos, sociais e políticos, todos embasados na nacionalidade e no direito. Com efeito, a noção atual de cidadania é a de fruição concreta de todos os direitos, necessários e fundamentais para a expansão da personalidade humana.

No Brasil esses direitos estão longe de ser garantidos, embora muitas sejam as ações no sentido de melhorar as condições de vida e garantir o acesso às condições fundamentais da cidadania, especialmente nos primeiros anos deste século, quando o avanço da tecnologia e o crescimento econômico, impulsionam o crescimento econômico que, por sua vez, estimula o crescimento urbano (ROSA, 2006; BRASIL, 1988).

Esse processo de crescimento urbano, que ocorre em nível planetário, se dá de forma bastante acelerada no Brasil, onde muitas metrópoles surgiram nas últimas décadas, exigindo boa capacidade de transporte tanto para a distribuição da produção quanto para o deslocamento de pessoas nas suas atividades cotidianas, principalmente vinculadas ao trabalho e ao estudo (BRASIL, 2001).

O crescimento urbano, acompanhado pelo aumento do dinamismo econômico, vem refletindo no rápido aumento da frota de veículos que circulam nas cidades, sem que a infraestrutura viária consiga acompanhar esse aumento do tráfego. Isso vem causando uma série de problemas, que refletem em aumento da poluição do ar, aumento do tempo gasto em deslocamentos, do nível de estresse de motoristas, passageiros e pedestres, do índice de acidentes de trânsito, da lotação de transportes coletivos e outros. O trânsito é uma atividade fundamental para o deslocamento de pessoas e sua importância vem crescendo acentuadamente face à complexidade da vida moderna, especialmente nas grandes cidades em que, permite o deslocamento entre as suas várias partes, para o trabalho, lazer, estudo, serviços médicos e outras finalidades (GOMIDE, 2003; KOIZUMI e JORGE, 2007; RODRIGUES, 2009).

Inúmeros são os instrumentos que vêm sendo usados para melhorar a qualidade ambiental urbana em nosso país, destacando-se aqueles relacionados à mobilidade urbana, com o intuito de conceder à população a melhoria no seu direito de ir e vir, o que reflete de forma significativa na sua qualidade de vida.

Entendendo a importância da mobilidade urbana para o melhoramento da qualidade ambiental urbana e o desenvolvimento das cidades, foi lançado em 3 de janeiro de 2012, pelo governo federal, a Lei nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a integração dos diferentes tipos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios (BRASIL, 2012).

Porém, não basta a promulgação de uma lei ou o estabelecimento de diretrizes políticas, mas é necessário que melhorias sejam implementadas e a população alvo seja adequadamente informada e orientada para que as melhorias realizadas com a concretização política sejam mais bem utilizadas e preservadas (SAULE JR, 2006).

Neste contexto tem se estabelecido novos instrumentos para complementar e integrar a gestão ambiental urbana, como é o caso das ações educativas, que visam à conscientização da população para os cuidados com a manutenção das riquezas naturais e do ambiente construído. Mas dificilmente são desenvolvidas ações educativas para melhorar as condições do trânsito urbano e, quando desenvolvidas se limitam a uso de veículos de uso privado, não havendo ações voltadas para o uso do transporte coletivo.

Para Brandão (2005) a educação é o conjunto de estratégias de sobrevivência do ser humano para a vida particular e social. Entretanto, a educação formal não é a principal, é necessário saber usá-la para fins específicos. Por isso a importância da aprendizagem de habilidades especiais, que por sua vez, devem ser adquiridas na interação com o meio social, cultural, família e escolar.

Assim, a educação não se dá só nas escolas, ou seja, “em todo o lugar existem redes e estruturas sociais de transferências de saber de uma geração para outra. Mesmo nos lugares onde não há sequer um modelo de ensino formal e centralizado existe educação” (BRANDÃO, 2005, p. 18). Ou seja, a educação é o caminho para transformação de uma sociedade mais igualitária.

Nesse sentido, a educação formal ou não é importante para construção da cidadania, pois uma pessoa educada tornar-se-á consciente dos seus direitos e

principalmente respeitará normas existentes, como as relacionadas as regras para uso e evolução do transporte coletivo.

CONDIÇÕES DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS EM ARACAJU

O estudo foi realizado primeiramente através de dados secundários disponibilizados à consulta pública, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju e bibliotecas, buscando conhecer o assunto e perceber como se encontravam divididos os terminais de integração do município de Aracaju/SE e região metropolitana. Foram levantadas informações qualitativas através de questionário específico para a retirada de informações de cadastros nos seguintes terminais de integração de Aracaju: Maracaju, Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.), Zona Oeste, Centro, Zona Sul, Mercado, Campus (Universidade Federal de Sergipe), Rodoviária de São Cristóvão e Marcos Freire (Nossa senhora do Socorro), relatórios e estudos realizados sobre a temática.

Dentro do estudo, ainda ocorreu o levantamento de dados no trabalho em campo, com aplicação de questionário junto aos usuários nos terminais de integração, buscando levantar a percepção sobre a estrutura dos terminais. E, através da observação, analisar as condições do ambiente construído e maneira como o usuário dele se utiliza.

Considerando a coleta dos dados e a análise das informações obtidas com o desenvolvimento da pesquisa através da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju/SE – SMTT, observa-se que Aracaju e sua região metropolitana possuem nove terminais de integração, os quais são administrados pelas empresas integrantes do sistema de transporte coletivo urbano, que oferecem o serviço para o município de Aracaju que possui 571.149 habitantes e região metropolitana que corresponde aos municípios de Nossa Senhora do Socorro com 160.827 habitantes, Barra dos Coqueiros com 24.976 e São Cristóvão 78.864. (BRASIL.IBGE, 2010).

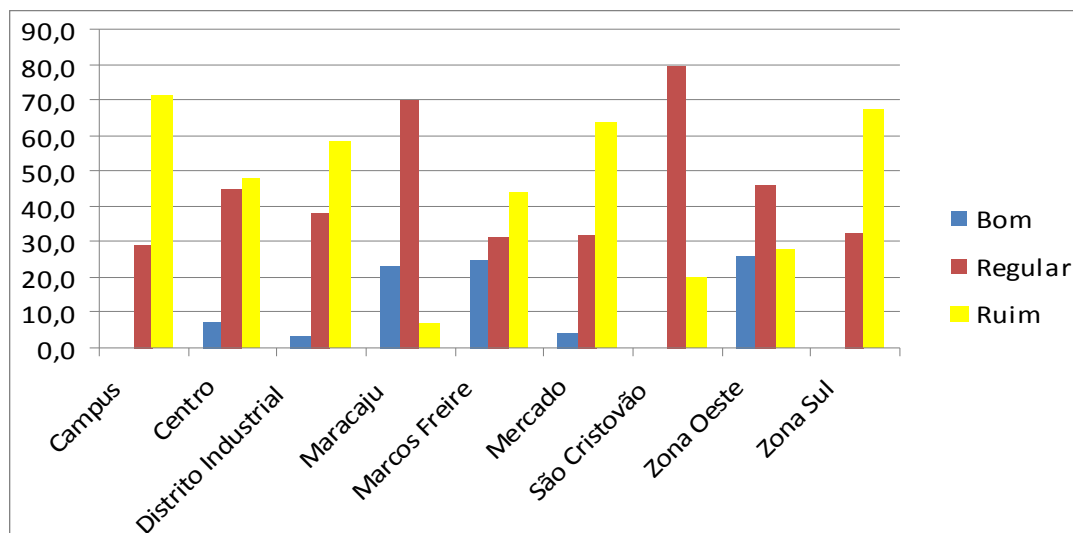
Os terminais de integração do transporte coletivo público de Aracaju/SE e regiões metropolitanas, segundo informações da SMTT, estão divididos da seguinte maneira em relação a sua administração: Terminal Maracaju: é administrado pela empresa de transporte Auto Viação Modelo S/A; Terminal Mercado: administrado pela Viação Halley LTDA; Terminal do Centro: Viação Progresso LTDA; Terminal Zona Oeste: Transporte Tropical LTDA; Terminal Dia: São Cristóvão Transportes LTDA; Terminal

Zona Sul: Viação Cidade de Aracaju LTDA; Terminal Campus (situado na cidade de São Cristóvão) – Transporte Tropical LTDA; Terminal Rod. São Cristóvão: Transporte Tropical LTDA e Terminal Marcos Freire (situado na cidade de Nossa Senhora do Socorro) - Viação Cidade de Aracaju.

Em Aracaju, foram construídos terminais de integração de ônibus urbanos, que se constituem em pontos de transbordo sem pagamento de nova passagem de ônibus, mas que podem ser usados como pontos de embarque inicial com pagamento do bilhete no local. Esses terminais estão espalhados pela cidade e região metropolitana. Esses terminais de integração, locais de grande volume de fluxo de pessoas, se mostram inadequados por problemas de infraestrutura, e disciplinamento do uso do espaço, o que traz problemas para os usuários, especialmente aqueles mais vulneráveis a circulação em locais alta densidade de pessoas.

Foram observadas, nestes terminais, que as suas condições de atendimento aos usuários e o comportamento destes no uso do espaço coletivo. Observou-se que a grande maioria dos terminais se encontra com aspecto deteriorado, sendo o terminal em melhor estado de uso, segundo a maioria dos usuários, o terminal Leonel Brizola da Zona Oeste, que fica vizinho à estação rodoviária que dispõe de ligações interestaduais. No entanto apesar da necessidade de se realizar reformas nesses terminais, é de grande importância que a população possa ter consciência da sua manutenção, além do respeito ao próximo dentro destes locais.

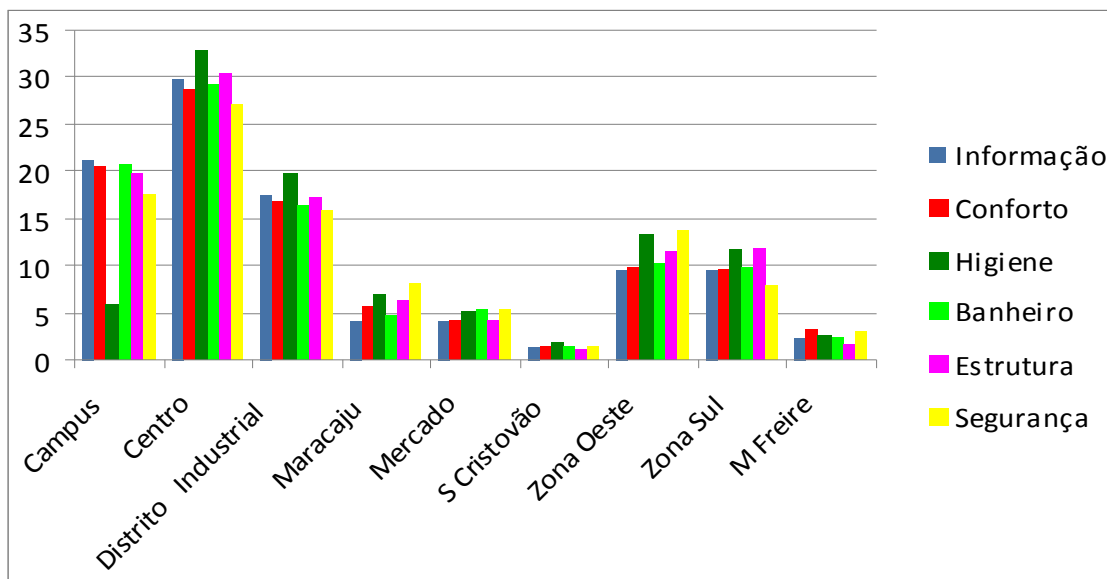
Gráfico 1 –Avaliação das condições físicas dos terminais



Interessante destacar que na pesquisa ficou demonstrada para maioria dos entrevistados a avaliação dos terminais como ruim dentro dos aspectos de infraestrutura.

No gráfico que segue, chama-se atenção para os pontos negativos dentro dos terminais:

Gráfico 2- Aspectos apontados como negativos do terminal de integração que o usuário mais utiliza.



Nesse gráfico, fica visível que para os passageiros entrevistados faltam vários aspectos dentro dos terminais, recebendo maior destaque em percentuais a segurança, estrutura, banheiro, conforto e higiene.

Todos esses aspectos relacionam-se com gestão do Estado e a maneira que o cidadão dispõe dos seus direitos, como o uso e manutenção do bem público, que é uma questão da falta de efetivação da política de educação.

Importante destacar no tocante a higiene, exemplo das lixeiras que ficam espalhadas por todo terminal, a população insiste em jogar o lixo no chão, não se importando com a higienização do local, também se percebe que muitas dessas lixeiras estão quebradas pelo mau uso do usuário dos terminais, além disso, outro maior e grande problema, que reflete em falta de infraestrutura e organização dos gestores públicos que se percebeu, é a violência e desrespeito que ocorre no momento da entrada e saída dos ônibus, levando crianças, velhos e demais usuários a sofrerem com empurrões, cotoveladas, arranhões, dentre outros agravos.

Observa-se que não existe a formação de uma fila para espera e entrada dos ônibus, sendo que como todos têm pressa para chegarem ao seu destino, correm e se atropelam para entrarem e saírem dos ônibus. Percebe-se que quando o ônibus faz sua parada dentro do terminal, os passageiros que aguardam do lado de fora vem em grande multidão se formando nas portas dos transportes antes mesmo que elas se abram, impedindo assim, inúmeras vezes, que o passageiro que está dentro do ônibus possa sair, ocasionando confusões. Muitos ainda começam a entrar no transporte antes mesmo que o passageiro de dentro sai, ocasionando impactos que levam a ferimentos.

Outro fato observado e de grande relevância é a questão da entrada e saída da pessoa com deficiência física do transporte. Os passageiros que estão à espera ou dentro do ônibus se irritam por não quererem esperar o procedimento que o transporte leva para a efetuação dessa ação, e como muitos se aglomeram nas portas para entrada no transporte, as pessoas com deficiência física ficam a mercê de alguém para ajudá-las a entrar no transporte.

Pode-se observar que essas ações são fruto da falta de uma ação educativa para o cuidado com o ambiente construído e do respeito e cuidado com o próximo, que leva os usuários dos terminais de Aracaju/SE e regiões metropolitanas a se comportarem de tal forma, sem a menor preocupação com a manutenção da limpeza desse ambiente e com o “empurra-empurra” na entrada e saída dos transportes ocasionando inúmeras confusões dentro dos terminais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ambiente é algo construído social e historicamente, na interação continua entre sociedade e um espaço físico particular que se modifica continuamente. Os terminais de integração como um ambiente construído para a melhoria da mobilidade urbana dentro das cidades também passa por modificações em seu espaço ao longo do tempo, isso devido ao uso intenso da população.

É em relação à educação para os cuidados com o ambiente construído, especialmente vinculado ao transporte coletivo urbano de Aracaju, objeto de reflexão deste artigo, o conhecimento sistematizado das condições terminais de integração do transporte coletivo público do município de Aracaju/SE e região metropolitana, a sua utilização e a percepção dos usuários sobre o serviço de transporte coletivo, se constitui em fator importante para a implementação de projetos de educação para o uso consciente dos terminais de integração.

Isso é ainda mais importante porque boa parte da população estudantil do ensino público utiliza o transporte coletivo para o deslocamento diário entre residência e escola, ocasião em que enfrentam condições que não condizem com os ensinamentos formais e os valores de direitos do cidadão, respeito ao próximo, solidariedade e outros.

Em assim sendo, este estudo trouxe como contribuição científica o conhecimento das condições do transporte público urbano na região metropolitana de Aracaju em seus terminais de integração, através da percepção dos seus usuários sobre a finalidade da utilização, condições de atendimento às suas necessidades, qualidade geral desse serviço e de mudanças, visando sugerir alterações no atendimento ao público e criação de políticas públicas para a educação da população no uso consciente e de respeito aos direitos de cidadania, no âmbito dos transportes coletivos.

Sem esquecer do outro aspecto que foi destacado na pesquisa que é a melhoria na gestão pública no oferecimento do serviço de transporte coletivo urbano, que precisa ser revista com urgência através da implementação do Plano Diretor de Aracaju e da licitação pública para o serviço de transporte por ônibus.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 12. 587 de 03 de janeiro de 2012. Política nacional de Mobilidade Urbana.** Presidência da República. Casa Civil. 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Presidência da República. Casa Civil. 1988.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade.** Presidência da República-Casa Civil. 2001

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação.** São Paulo: Brasiliense, 2005.

GOMIDE, A. A. **Transporte Urbano, Pobreza e Inclusão Social.** Anais do XVII Congresso de Pesquisa.em ensino de transporte . Natal/RN 2003, p. 1082-1093

CASTILHO, José Roberto Fernandes. **Cidadania:** Esboço de Evolução e Sentido da Expressão.Disponívelem:

<http://www.dhnet.org.br/direitos/sos/textos/cid_expressao.html>. Acesso em 10 de julho de 2012.

BRASIL. IBGE. **Censo Demográfico 2010.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010

KOIZUMI, Maria Sumie; JORGE, Maria Helena Prado de Mello. **Acidentes de trânsito no Brasil: um atlas de sua Distribuição.** São Paulo: ABRAMET, 2007.

RODRIGUES, Juciara (org.). **Gestão de Trânsito**. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

ROSA, S. J. – **Transporte e exclusão social: a mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e trem metropolitano**. Dissertação de Mestrado. Escola Politécnica de São Paulo. Universidade de São Paulo. 2006

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

8 ARTIGO 3 – Será enviado para evento ou revista científica ou capítulo de livro

MOBILIDADE URBANA E A EFETIVAÇÃO DE DIREITOS DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO, POR ÔNIBUS, EM ARACAJU-SE

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro ¹

Vânia Fonseca²

RESUMO

Este estudo contempla a análise da relação entre mobilidade urbana e os direitos dos usuários do transporte público de Aracaju-SE. O texto discorre sobre mobilidade urbana, e sua legitimação que ocorre por meio de leis, a exemplo do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001), e da própria Constituição Federal, em seus artigos 5, 6, 182 e 183. Trata ainda sobre os Direitos Humanos do cidadão brasileiro as políticas urbanas, que têm importância na melhoria da falta de mobilidade urbana, com destaque para a política de transporte urbano, na modalidade ônibus, sistema importante para garantir melhores condições de deslocamento de pessoas em Aracaju. Com natureza descritiva, exploratória e caráter quali-quantitativo, o estudo utilizou dados secundários e primários, obtidos em levantamento de campo com usuários de transporte público. Os dados foram analisados com estatística descritiva e análise de conteúdo. Os resultados apontaram más condições de atendimento à população e a necessidade de articulação entre as três esferas de governo, União, Estados e Município, dada a amplitude e a complexidade dos problemas de transporte e questão urbana, com intensa participação da sociedade civil organizada e não organizada.

Palavras Chave: Direitos Humanos, Mobilidade Urbana, Transporte por ônibus.

ABSTRACT

This study includes an analysis of the relation between urban mobility and the rights of users of public transportation in Aracaju-SE. The text discusses urban mobility, and its legitimation that occurs through laws, such as the City Statute (Law No. 10,257 of July 10, 2001), and the Federal Constitution, in particular Articles 5, 6, 182 and 183. It still on the Human Rights of the Brazilian citizen urban policies, which are important in improving the lack of urban mobility, especially for urban transport policy, in the form bus system in ensuring better conditions of displacement of people in Aracaju. With a descriptive, exploratory and qualitative-quantitative character, the study used primary and secondary data, obtained from field survey with users of public transport. Data were analyzed with descriptive statistics and content analysis. The results showed poor conditions of service

¹ Graduada em Direito e em Serviço Social, mestranda do Curso de Mestrado em Saúde e Ambiente e professora do Curso de Serviço Social da Universidade Tiradentes, Aracaju, SE. srpbraganca@hotmail.com

² Doutora em Geografia e Planejamento Regional pela UNESP. Pesquisadora do Instituto de Tecnologia e Pesquisa – ITP e professora-orientadora do Curso de Mestrado em Saúde e Ambiente da Universidade Tiradentes, Aracaju, SE. vania@infonet.com.br

to the population and the need for coordination between the three levels of government, federal, state and municipality, given the breadth and complexity of the problems of transportation and urban issues, with intense participation of civil society organizations and unorganized.

Keywords: Human Rights, Urban Mobility, Transport by bus.

INTRODUÇÃO

Nas cidades brasileiras cresce a importância da adoção de novos métodos de funcionamento e gerenciamento dos transportes, tendo como objetivo melhorar o conjunto de características urbanas e de transportes disponíveis à população, inclusive aquelas que dizem respeito à qualidade do meio ambiente e à saúde da população, dentre as quais se incluem os sistemas de transporte coletivo.

Discutir mudanças sociais, econômicas e políticas relacionadas às questões demográficas e urbanas, no que diz respeito ao deslocamento do cidadão, é um desafio para a sociedade brasileira, por isso mesmo as condições dos serviços públicos ganham relevância, pois estão intimamente imbricadas com a questão do direito de ir e vir - garantido pela Constituição Federal brasileira - e do acesso a serviços em geral, com destaque para os de saúde, educação e segurança, que devem se constituir em garantia de direitos básicos aos cidadãos (Brasil, 1988).

Conforme os direitos e garantias fundamentais, individuais e coletivos, previstos no *caput* do artigo 5º da Constituição Federal do Brasil, “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade...” (BRASIL, 1988). Apesar dessas garantias para o cidadão e a coletividade, esses direitos podem ser entendidos como algo comum a todos os homens independente de raça, sexo, classe social, religião, etnia, e derivam do reconhecimento da dignidade inerente a todo ser humano, por isso devem ser garantidos pelos poderes públicos, uma vez que são considerados fundamentais para a existência humana.

Para formulação de uma política de direitos humanos é necessário unir sua relação ao desenvolvimento sustentável e suas sete esferas de sustentabilidade: social, econômica, cultural, espacial, política e ambiental. São esses eixos que visam, através de sua prática, minimizar diferenças, diminuir as disparidades entre ricos e pobres melhorando a qualidade de vida e preservando a natureza e a cultura para todos os

povos (BOBBIO, 2004; COMPARATO, 2005). Entende-se que os direitos humanos caminham junto com o desenvolvimento sustentável e, nas cidades, a mobilidade urbana é fator essencial para que esses direitos sejam alcançados.

O transporte público e o trânsito são de responsabilidade do Estado, conforme definido na Constituição Federal brasileira, artigo 175, que incumbe ao Poder Público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. E o parágrafo único dispõe:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado (BRASIL, 1988)

O estabelecido pela Constituição Federal do Brasil é regulamentado pela Lei 8.987/95, em seu art. 6º § 1º diz que “... serviços públicos adequados são aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.” (BRASIL, 1995). A Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP) coloca 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).

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) foi instituída no Ministério das Cidades, com a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como

a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. (BRASIL, 2012).

As atuais condições de mobilidade e dos serviços de transporte público no Brasil direcionam a atuação da SEMOB em três eixos estratégicos que agrupam as questões a serem enfrentadas, quais sejam:

Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana; Promover o aperfeiçoamento institucional,

regulatório e da gestão no setor; e Coordenar ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente. (POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE [s.d.]).

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

Desta forma, falar em sustentabilidade em transporte é acreditar no processo de mobilidade urbana.

MATERIAL E MÉTODOS

Com o objetivo de delinear as condições do transporte coletivo urbano por ônibus, em Aracaju, foi realizado levantamento com 400 usuários nos nove terminais de integração de ônibus da cidade de Aracaju, nos quais embarcam/desembarcam 821.255 usuários/mês, de um total de 7.200.000 passageiros/mês (SMTT - dados de março/2011).

Com amostra calculada segundo fórmula de Barbetta (2002), o estudo de natureza descritiva e exploratório, de caráter quali-quantitativo, utilizou dados secundários e levantamento de campo com usuários de transporte público. Os dados foram trabalhados com análise de conteúdo e estatística descritiva.

RESULTADOS

A prefeitura de Aracaju encontra-se na etapa de discussão popular para a construção do Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU) da cidade, conforme previsto na nova Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei 12.587 (BRASIL, 2012). Há cerca de trinta anos sem realizar licitação pública para o transporte público municipal, a prefeitura de Aracaju teve o edital de licitação publicado no Diário Oficial no dia 17 de abril de 2012. Esse Estatuto tem como base legal a Constituição Federal que no artigo 182 estabelece sobre a necessidade da existência do Plano Diretor para ordenamento do desenvolvimento urbano de uma cidade, sendo este obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. É somente através do Plano Diretor que uma cidade poderá desenvolver-se com planejamento e Aracaju, no tocante a este aspecto ainda precisa evoluir.

Os serviços de transporte público na Capital do Estado de Sergipe são divididos e ofertados pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT), com uma frota de 524 ônibus para a Capital e região metropolitana, que serve 552.223 habitantes da Capital. Ao analisar-se a região metropolitana, composta por mais três municípios, São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros, a população contabiliza 821.006 indivíduos (IBGE, 2010). Esses sistemas passam por nove terminais de integração, que são administrados pelas oito empresas que prestam o serviço de transporte e que pertencem apenas a três grupos empresariais.

A Tabela 1 apresenta a percepção dos usuários sobre a fiscalização do Serviço Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), responsável legalmente constituído para o município de Aracaju. Para a grande maioria dos usuários (89,8%), não existe fiscalização sistemática por parte da SMTT. No entanto, a percepção não se deu de forma homogênea para o universo de terminais de integração de Aracaju, havendo diferença bastante significativa entre a percepção dos usuários de cada um dos terminais.

Tabela 1 – Percepção sobre a existência de fiscalização da SMTT ao sistema de transporte público de Aracaju

Terminal	Existe	Não existe
Campus Universitário	1,6	98,4
Centro	3,6	96,4
Distrito Industrial	10,0	90,0
Maracaju	40,0	60,0
Marcos Freire	25,1	75,0
Mercado	9,1	90,9
São Cristóvão	40,0	60,0
Zona Oeste	5,6	94,5
Zona Sul	17,5	82,5
Total	10,3	89,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Merecem destaque os terminais Campus, Centro, Mercado e Zona Oeste, onde mais de 90% dos entrevistados declararam que não existe fiscalização por parte da SMTT para com o sistema de transporte urbano. A percepção quanto à existência de fiscalização parece estar relacionada com o potencial de crítica dos usuários do transporte coletivo, uma vez que no terminal do Campus Universitário – usado basicamente por alunos universitários - ocorreu o maior número de respostas negativas.

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.

Tabela 2 - Avaliação da qualidade do transporte prestado pelas empresas

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 Cristóvão	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)

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.

A tabela 2 apresenta a percepção da qualidade do transporte nos vários terminais e permite observar a diferença entre a percepção dos usuários de cada um deles. Deve ser notado que alguns terminais, como o de São Cristóvão, Campus e Distrito Industrial são servidos pela mesma linha de ônibus, não se justificando, pela qualidade real, a grande disparidade de percepções.

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 3 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 3 - 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.

Com relação ao conforto oferecido pelos ônibus (Tabela 4), predominou as respostas considerando ser ruim, com pouca variação entre os terminais, sempre acima dos 70%, exceto o terminal do Campus Universitário, com apenas 46,8% dos usuários apontando como sendo ruim.

Tabela 4 - Percepção sobre conforto dos ônibus

Terminais	Bom	Regular	Ruim
Campus Universitário	16,1	37,1	46,8
Centro	1,8	18,0	80,2
Distrito Industrial	0,0	26,7	73,3
Marcos Freire	18,8	6,3	75,0
Maracaju	3,3	23,3	73,3
Mercado	4,5	9,1	86,4
São Cristóvão	20,0	0,0	80,0
Zona Oeste	1,9	18,5	79,6
Zona Sul	7,5	20,0	72,5

Terminais	Bom	Regular	Ruim
Total	5,5	21,8	72,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Assim, novamente chama a atenção o fato de que mais de 90% dos usuários do terminal Campus Universitário considerarem ruim a qualidade dos ônibus, mas apenas 46,8% considerarem ruim tanto a limpeza quanto o conforto dentro dos ônibus.

Outro fato é que 80% dos usuários do terminal São Cristóvão consideraram ruim o conforto dos ônibus quando na avaliação geral da qualidade dos serviços, apenas 40% apontaram ser ruim.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o estudo tenha apontado más condições gerais dos ônibus urbanos de Aracaju, há grande heterogeneidade na percepção dos usuários sobre os diferentes aspectos de um mesmo terminal e na percepção sobre um mesmo aspecto entre os usuários dos vários terminais.

Como a percepção é grandemente influenciada por experiências anteriores e marcos de comparação, o uso de questionário baseado em outro, validado, não se mostrou adequado para a análise da percepção dos usuários de ônibus de Aracaju. Provavelmente a realização de entrevistas, onde fosse questionada a incoerência de respostas, seria um instrumento que apreenderia melhor a percepção dos entrevistados.

Mas, independente dessas incongruências, de modo geral os usuários não se mostram satisfeitos 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 mobilidade urbana, dentre elas, a 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

ANTP. **Transporte Público**. Associação Nacional De Transportes Públicos. Disponível em: <http://hist.antp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito3.htm> Acesso em 15 mai. 2012.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às ciências sociais**. 5. ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

BRASIL. **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. 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. 2011

_____. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011.

_____. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm - art28 Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br> Acesso em 15 mai. 2012

_____. **Transporte e mobilidade urbana**. Ministério das Cidades, s/d. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/index.php/transporte-e-mobilidade.html>>. Acesso em 15 mai. 2012.

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. São Paulo: Saraiva, 2005.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Texto para discussão nº 960. Brasília: IPEA, 2003. Disponível em: <http://hist.antp.org.br/telas/congresso_transito_transporte9.htm>. Acesso em 15 mai. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010

9 ARTIGO 4 – Será enviado para evento ou revista científica ou capítulo de livro

VIOLÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE ARACAJU, SERGIPE

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro

Vânia Fonseca

RESUMO

O trabalho teve como objetivo analisar as principais formas de violência sofrida pelos usuários do transporte público de Aracaju, além de identificar os tipos de violência e os principais agressores. A pesquisa ocorreu em todos os nove (9) terminais de integração, nos quais, no mês de março de 2011, pagaram passagem 821.255 usuários. Através da aplicação da fórmula de Barbeta chegou-se a amostra de 400 usuários que foram escolhidos através do processo de amostragem prontamente acessível. O levantamento de dados foi feito com aplicação de questionários, preenchidos pelas pesquisadoras, de forma a incluir na amostra os analfabetos e os analfabetos funcionais. Os dados levantados através da pesquisa foram processados e analisados com o apoio da estatística descritiva e permitiram concluir que os principais tipos de violência sofridos no uso do transporte coletivo são: furto, roubo e violência verbal, embora também sejam registradas outras, principalmente decorrentes da forma de condução do ônibus que provoca quedas, pisadas, empurrões.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte público; Violência; Usuários.

ABSTRACT

The study aimed to analyze the main forms of violence suffered by users of public transport in Aracaju. In addition, to identify the types of violence and the main aggressors. The study was conducted in 09 terminals integration, which in March 2011, passage paid 821,255 users within the terminals and that by applying the formula barbette arrived at the sample of 400 users who were chosen through the process of sampling readily accessible. The survey was done with questionnaires filled out by the researchers, to include in the sample are illiterate and functionally illiterate. The data collected through the survey were processed and analyzed with the help of descriptive statistics and concluded that the main types of violence suffered in the use of public transport are: theft, robbery and verbal violence, although others are also recorded, mainly due to the way driving the bus that causes falls, footsteps, jerks.

KEYWORDS: Public transportation; Violence; Users.

INTRODUÇÃO

A violência é uma das maiores questões sociais da atualidade e várias são as suas expressões (IAMAMOTO, 2008). Definida como a ação de violentar, a violência pode ser conceituada a partir de atos que utilizem da força física ou do poder e se manifesta de várias formas, ferindo física ou emocionalmente indivíduos, grupos, comunidades ou sociedades, se manifestando através de danos físicos, constrangimentos, intimidação, dentre outros (ODÁLIA, 2004).

As faces da violência são muitas, mas merecem destaque aquelas que geralmente não são reconhecidas como tal, mas que comprometem a qualidade da vida humana, como a falta de acesso aos direitos humanos decorrentes de falha do Estado na promoção desse acesso.

Dentre os direitos humanos fundamentais, incluídos na Constituição Brasileira, está a garantia de mobilidade, o direito de ir e vir. Esse direito, que deve ser estendido a todos, não vem sendo respeitado em Aracaju, fato que pode ser parcialmente explicado pela inadequação do projeto urbano à justiça social, somado às más condições dos sistemas de transporte coletivo e a concessão do serviço sem licitação pública.

Com a finalidade de conhecer a situação do sistema de transporte público na Capital sergipana, especialmente do sistema de ônibus urbano, foi realizada pesquisa com levantamento documental concernente à infraestrutura e ao funcionamento do sistema, bem assim levantamento de dados primários nos nove terminais de integração das cidades que compõem a região metropolitana de Aracaju. Ao todo, foram aplicados 400 questionários, número determinado por cálculo, usando a fórmula de Barbeta (2002), distribuídos pelos nove terminais de ônibus, sendo os indivíduos pesquisados escolhidos através do processo de amostragem prontamente acessível. A aplicação de questionários foi com preenchimento pelas pesquisadoras, de forma a incluir na amostra os analfabetos e os analfabetos funcionais. Os dados levantados em campo foram processados e analisados com o apoio da estatística descritiva.

Os resultados sobre o estudo da violência sofrida pelos usuários de ônibus em Aracaju estão apresentados neste artigo.

TRANSPORTE COLETIVO URBANO

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.

Atender as necessidades essenciais da população marginalizada e excluída das cidades está em pleno conflito com as normas constitucionais norteadoras da política urbana, com o sistema internacional de proteção dos direitos humanos, em especial com o princípio internacional do desenvolvimento sustentável. (SAULE JR., 2002, p. 81).

O Estatuto da Cidade pode ser tomado como um exemplo de ação idealizada para evitar esse tipo de conflito, pois a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, no inciso I do art. 2º consagra, entre as diretrizes gerais da política urbana, a garantia do direito a cidades sustentáveis:

Artigo 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais. (BRASIL, 2001).

Historicamente, o transporte coletivo por ônibus evoluiu, sendo hoje o meio de transporte de mais baixo custo na grande maioria das cidades. Ele é reservado àqueles que se dispõem a pagar pelo uso deste serviço e, em sua maioria, são pessoas oriundas da classe social de baixa renda. Outra característica desse serviço, no Brasil, é que ele geralmente é prestado por empresas privadas (BELDA, 1997).

Entende-se que o sistema de transporte público é liberado por consentimento ou autorização do governo local e, por isso, sob seu encargo. A prestação do serviço deve ocorrer através de consentimento do governo, nas modalidades de concessões e permissões, regidas pela Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, que trata das licitações públicas, e a operação do serviço é feita por empresa pública ou é delegada a particulares, que a executam sob estrito controle e sem concorrência entre as diferentes empresas. (BELDA, 1997). Assim, a operação do sistema de transporte público, é de responsabilidade do poder público que deve garantir a sua eficiência e eficácia e responder por seus problemas.

VIOLÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM ARACAJU

Aracaju, Capital do Estado de Sergipe, tem frota de ônibus contendo aproximadamente 508 unidades, para uma população de 552.223 habitantes (IBGE, 2010), sendo o serviço de transporte público prestado por oito concessionárias, cujos ônibus interligam os municípios de Aracaju e sua região metropolitana. Composta pelas cidades de Nossa Senhora do Socorro com população de 158.470 habitantes, São Cristóvão com 77.030 habitantes e mais recentemente, o município da Barra dos Coqueiros com população de 24.283 habitantes, segundo dados do censo do IBGE em 2010. O serviço de atendimento aos usuários de transporte coletivo para a Grande Aracaju é oferecido pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT), atendendo um total de 812.306 habitantes da região metropolitana, sendo que grande parcela da população necessita utilizar diariamente o transporte coletivo.

Aracaju, embora seja uma cidade de porte médio, e considerada pequena, apresenta muitos problemas no seu sistema de transporte coletivo, aparentemente vinculados, direta ou indiretamente, à falta de licitação para concessão do direito de operar esse serviço. E isso se reflete na qualidade de atendimento ao usuário e na violência observada nos terminais de integração, pontos de ônibus e dentro dos ônibus.

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 1 - 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%.

Na tabela abaixo, retratam-se a violência nos terminais:

Tabela 2 - Conhece alguém que tenha sofrido violência no interior do terminal %

Terminais	Furto	Agressão Física	Agressão verbal	Acidente	Roubo
Campus	32,3	16,1	25,8	16,1	9,7
Centro	28,6	14,3	57,1	0,0	14,3
Distrito Industrial	66,7	8,3	16,7	0,0	0,0
M Freire	50,0	0,0	50,0	0,0	0,0
Maracaju	50,0	12,5	25,0	12,5	0,0
Mercado	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0
São Cristovão	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zona Oeste	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zona Sul	16,7	0,0	33,3	50,0	0,0
Total	44,6	10,8	25,7	12,2	6,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Mais uma vez o resultado é bom, porque a maioria dos passageiros não sofreu violência dentro dos terminais, entretanto o percentual dos que já sofreram também é significativo.

Dentro dos terminais ocorreram todos os tipos de violência elencados pelos entrevistados como furto, agressão física, verbal, acidente e roubo. Entretanto, ficou em primeiro lugar o índice de roubo e segundo de agressão verbal.

Na tabela a seguir pode-se identificar a violência nos pontos de ônibus:

Tabela 3 – Violência no ponto de ônibus %

Terminal	Furto	Agressão Física	Agressão verbal	Acidente	Roubo
Campus	61,3	0,0	0,0	0,0	38,7
Centro	16,7	0,0	0,0	33,3	50,0
Distrito Industrial	62,5	0,0	0,0	0,0	37,5
M Freire	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Maracaju	11,1	0,0	0,0	11,1	77,8

Mercado	20,0	0,0	0,0	0,0	80,0
S Cristovão	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zona Oeste	75,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Zona Sul	25,0	0,0	25,0	25,0	25,0
Total	48,8	0,0	2,5	5,0	43,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

No ponto de ônibus, também é positivo o resultado final, predominando a maioria dos passageiros não terem sofrido violência no ponto de ônibus. Entretanto, é significativo o percentual dos usuários que foram violentados.

Nesse caso, os usuários sofrem nos pontos de ônibus em predominância roubo e furto.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ficou demonstrada a existência da violência contra os usuários do transporte coletivo em três espaços diferentes, como foi apresentado na análise dos dados da pesquisa dentro dos ônibus, terminais de integração e pontos de ônibus.

Salienta-se que mais de 50% dos passageiros nunca sofreram 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 dentro dos ônibus. O terminal do Campus teve a predominância de sua maioria de passageiros ter sofrido violência. Os tipos de violência sofridos pelos usuários que recebem destaque dentro dos ônibus foram: em primeiro lugar furto, segundo agressão verbal e terceiro o roubo. Nos terminais Campus e Sul o furto chegou a 70%.

Nos terminais de integração também ocorreram todos os tipos de violência informados pelos entrevistados como furto, agressão física, verbal, acidente e roubo. Entretanto, ficou em primeiro lugar o índice de roubo e segundo de agressão verbal.

E no ponto de ônibus, predominou também a maioria dos passageiros não terem sofrido violência no ponto de ônibus. Entretanto, foi significativo o percentual dos usuários que foram violentados.

Por isso, através da pesquisa, pretende-se informar as autoridades competentes, concessionárias e ou permissionárias do serviço sobre a violência sofrida e a não efetivação de políticas públicas previstas na Constituição Federal como a falta de Segurança Pública.

REFERÊNCIAS

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Disponível em: <www.aracaju.se.gov.br>. Acesso em 20 mai. 2012.

BARBETTA Pedro Alberto . **Estatística Aplicada Às Ciências Sociais** 5. ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

BRASIL. **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. 2011.

_____. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011.

BELDA, Rogério. **Transporte humano nas cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997

IAMAMOTO, M. V. **O serviço social na contemporaneidade: trabalho e formação profissional**. 14. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010

ODÁLIO, Nilo. **O que é violência**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIO - PNAD 2009: Rendimento e número de trabalhadores com carteira assinada sobem e desocupação aumenta. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**: Sala de Imprensa. Setembro, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.com.br/home/presidencia/noticias>>. Acesso em 20 mai. 2012.

SAULE JR., Nelson. Estatuto da cidade e o plano diretor: possibilidades de uma nova ordem legal urbana justa e democrática. In: OSÓRIO, Letícia Marques. **Estatuto da Cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002. p. 81.

10- ARTIGO 5- Será enviado para evento ou revista científica ou capítulo de livro

TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS EM ARACAJU-SE E O EXERCÍCIO DA CIDADANIA DE EXERCER DIREITOS

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro
Vânia Fonseca

RESUMO

O artigo analisa a efetivação da cidadania dos usuários do transporte coletivo urbano de Aracaju, Sergipe, discorrendo sobre cidadania, função do sistema de transporte coletivo urbano e a situação encontrada em Aracaju, através de pesquisa de campo nos nove terminais de integração de ônibus urbano, onde foram aplicados 400 questionários. O estudo, de natureza descritiva, exploratória e caráter qualitativo, teve análise de dados realizada através de exame de conteúdo, através da qual os dados foram categorizados e processados por estatística descritiva. Conclui-se constando a quase ausência do Estado no desempenho das suas funções, ao tempo em que é questionada a falta de licitação pública na concessão de permissões para a exploração de transportes coletivos e o não cumprimento das orientações do Plano Diretor de Aracaju.

Palavras-Chave: Cidadania; Transporte Público por Ônibus; Aracaju-SE

ABSTRACT

The study analyzes the effectiveness of the citizenship of urban public transport users in Aracaju, Sergipe, talking about citizenship, according to the urban transportation system and the situation found in Aracaju through field research in nine integrations bus terminals, where they were applied four hundred questionnaires. The study, descriptive, exploratory and qualitative data analysis was performed using content analysis, categorized and processed by descriptive statistics. Concluding by the near absence of the State in carrying out its functions, it questioned the lack of public bidding in grant permission for the operation of public transport and non-compliance with the guidelines of the Master Plan of Aracaju.

Key Words: Citizenship; Public transport by bus; Aracaju-SE

INTRODUÇÃO

O transporte urbano vem ganhando importância com o crescimento das cidades, pois permite à população o acesso às várias partes da cidade nas quais estão localizados locais de trabalho, de serviços públicos tais como saúde, educação dentre outros, além de comércio, lazer e demais atividades inerentes à vida cotidiana. O transporte também permite o crescimento urbano, pois organiza a ligação entre as várias partes do espaço citadino, dando suporte a diferentes usos do solo, atividades econômicas e atendimento às necessidades sociais.

Considerando que em Aracaju o transporte coletivo de passageiros se restringe ao sistema de ônibus urbano, essa modalidade de transporte representa papel

fundamental no deslocamento de pessoas entre as várias partes da cidade, para o exercício das suas atividades cotidianas.

Assim, a avaliação das condições desse serviço público essencial se reveste de importância por apresentar relação entre o atendimento a um direito intrínseco à cidadania e o bem estar dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano.

CIDADANIA E O DIREITO AO TRANSPORTE URBANO

Ao longo da história, podem ser destacadas três visões distintas da cidadania: visão medieval, liberal e atual, as quais, embora distintas, são conexas. “Da ausência de submissão pessoal passou-se à noção de direitos e desta à atual, concernente ao gozo efetivo dos direitos individuais, coletivos, sociais e políticos, todos embasados na nacionalidade e no direito”. (CASTILHO, 1996, p.1).

Para Covre (2006), é por meio das revoluções burguesas que a humanidade busca a igualdade entre homens.

Esse fato foi proclamado principalmente pela Constituição francesa e a norte-americana, reorganizado e ratificado, após a II Guerra Mundial, pela Organização das Nações Unidas (ONU), com a Declaração Universal dos Direitos do Homem, 1948. (COVRE, 2006, p. 15).

Contemporaneamente no Brasil, após a Constituição Federal de 1988, a cidadania significa ser sujeito de direitos e deveres como os previstos no artigo 5º desse documento que dispõe: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]” (BRASIL, 1988).

Essa igualdade abrange, inclusive, o acesso à cidade e às suas várias partes, direito que deve ser garantido pelo Estado e que engloba a questão dos transportes coletivos, prestação de serviço público para deslocamento dos cidadãos nas suas atividades cotidianas. (DAMMATA, 2005)

A Constituição Federal de 1988, que estabelece a competência da União para legislar sobre transporte e trânsito, repassa ao município, em seu art. 30, inciso V, a competência para “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. (BRASIL, 1988). A Constituição Federal de 1988 trata, também da facilitação do acesso aos serviços coletivos por pessoas portadoras de deficiência física,

determinando no art. 227, inciso II, § 2º: “A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”. (BRASIL, 1988).

No Título VII, Da Ordem Econômica e Financeira, Capítulo I, Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica, a Constituição Brasileira, em seu art. 175, estabelece a competência de concessão ou permissão da prestação de serviços públicos, entre os quais estão incluídos os transportes coletivos:

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).

Com relação aos direitos dos usuários do transporte coletivo, a Lei 8.987/95, em seu artigo 1º, obedecendo ao comando do artigo 175 da Constituição Federal Brasileira, dispôs sobre o “regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos” previsto na norma constitucional, determinando, inequívoca e expressamente, 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). Essa Lei, em seu art. 6º, contempla como direito dos usuários de transportes coletivos o “Serviço adequado que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.” (BRASIL, 1995).

SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO POR ÔNIBUS EM ARACAJU

Em Aracaju, o serviço de transporte público urbano é dividido em dois sistemas: Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e Sistema Integrado de Transportes (SIT), que oferecem o traslado dos passageiros com preço da passagem unificado e integrado, evitando que o usuário pague mais de uma passagem para chegar no local desejado. Os terminais de Integração são: o do Centro, Zona Oeste, Mercado, Campus, São Cristovão, Distrito Industrial, Zona Sul, Marcos Freire e Maracaju. Todos são administrados por um dos grupos empresariais (SMTT, 2012).

O sistema de transporte coletivo é composto por uma frota de 524 ônibus atendendo a capital e região metropolitana, que, em 2010, serviu a uma população de quase um milhão de pessoas, assim distribuídas: 552.223 habitantes da capital, 158.470 habitantes do município de Nossa Senhora do Socorro, 77.030 habitantes do município de São Cristóvão e 24.283 habitantes do município da Barra dos Coqueiros (SMTT, 2012; IBGE, 2010).

Os dois sistemas, SIT e SIM atuam em nove terminais de integração, nos quais passam os ônibus que pertencem a três grupos que abrigam oito empresas: Grupo Progresso com Viação Progresso Ltda. e Transporte Tropical Ltda.; Grupo Halley, com Viação Halley Ltda. e Auto Viação Modelo; Grupo Bomfim, com Viação São Pedro Ltda., São Cristóvão Transportes Ltda., Viação Cidade Histórica (V.C.A.) e Viação Cidade de Aracaju Ltda. (SMTT, 2012).

AS BASES DO ESTUDO

Com o objetivo de conhecer o atendimento ao usuário que esse sistema de transporte coletivo proporciona, este estudo, de natureza descritiva, exploratória e caráter quali-quantitativo, utilizou, basicamente, dados secundários da Superintendência de Transporte e Trânsito de Aracaju e dados primários levantados em campo com 400 usuários de transporte público. O processamento dos dados foi realizado através da análise de conteúdo com inserção das informações em classes mutuamente exclusivas delimitadas a partir dos objetivos do trabalho e com o uso de estatística descritiva.

A coleta de dados em campo foi realizada nos meses de novembro, dezembro de 2011 e janeiro de 2012, nos nove terminais de integração, durante os turnos matutino, vespertino e noturno, de segunda a domingo. Os questionários foram aplicados somente após a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, documento integrante da proposta encaminhada ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Tiradentes, aprovada com protocolo número 020311, no dia 05/04/2011.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os principais motivos alegados para o uso do transporte coletivo ônibus foram: deslocamento para trabalhar (40,0%), estudo (22,3%), realização de compras e busca por serviços (14,5%), lazer (12,5%) e saúde (7,5%). Observa-se que o principal uso do transporte coletivo se vincula à ida ao trabalho em todos os terminais de integração, com exceção do terminal do Campus Universitário, onde predomina o

deslocamento para estudar, atividade que, no conjunto dos terminais, é a segunda mais citada.

O terceiro maior uso do transporte coletivo é para a realização de compras e busca por serviços, recebendo destaque o terminal do Centro. Outros motivos, como lazer e saúde também são destacados, embora em menos de 10% das respostas, e demais motivos informados, ainda menos citados, foram agrupados na categoria “outros”.

Tabela 1 - Motivo alegado para o uso do transporte %

Terminal	Trabalho	Estudo	Compras	Lazer	Saúde	Outros
Campus	22,6	43,5	8,1	6,5	11,3	8,1
Centro	32,4	23,4	22,5	4,5	8,1	9,0
Distrito Industrial	71,7	15,0	5,0	3,3	5,0	0,0
Maracaju	33,3	13,3	23,3	16,7	10,0	3,3
Marcos Freire	37,5	6,3	31,3	18,8	0,0	6,3
Mercado	45,5	40,9	4,5	0,0	4,5	4,5
São Cristóvão	20,0	20,0	40,0	20,0	0,0	0,0
Zona Oeste	35,2	14,8	14,8	18,5	9,3	7,4
Zona Sul	52,5	10,0	5,0	12,5	7,5	12,5
Total	40,0	22,3	14,5	8,8	7,8	6,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Esses dados permitem observar que o uso de ônibus é fundamental para o atendimento das necessidades sociais básicas previstas na Constituição Federal como direitos, destacando-se as atividades profissionais e de estudo, que exigem a utilização de transporte coletivo para o deslocamento intraurbano.

Esse tipo de transporte coletivo, basicamente única modalidade oferecida em Aracaju, embora seja bastante utilizado não vem satisfazendo às necessidades da população e, por vezes, a sua utilização gera risco à saúde do usuário, exposto à falta de conforto, acidentes, furtos, roubos, agressões de vários tipos.

O levantamento apontou que boa parte dos usuários do transporte coletivo ônibus sofreram algum tipo de acidente no seu interior, especialmente aqueles que utilizam os terminais de integração do Distrito Industrial e do Campus Universitário. Os dados chamam a atenção para a ausência de registro de acidentes pelos usuários do terminal de São Cristóvão.

Tabela 2- Ocorrência de acidentes dentro dos ônibus %

Terminal	Acidentes dentro dos ônibus	
	Sim	Não
Distrito Industrial	51,7	48,3
Campus	50,0	50,0
Maracaju	40,0	60,0
Zona Oeste	33,3	66,7
Zona Sul	22,5	77,5
Centro	20,7	79,3
Mercado	18,2	81,8
Marcos Freire	6,3	93,8
São Cristovão	0,0	100,0
Total	32,3	67,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Observa-se, através da análise dos dados da Tabela 2, que mais de 32% dos usuários já sofreram algum tipo de acidente dentro do ônibus, sendo apontadas diferentes causas para esse tipo de ocorrência. Na Tabela 3 podem ser visualizadas as causas apontadas e as consequências dos acidentes no interior dos veículos, segundo a percepção dos entrevistados que sofreram o acidente.

Tabela 3 - Motivo da ocorrência de acidentes e consequências para os passageiros (valores percentuais) %

Motivo da ocorrência de acidentes	Cortes e Arranhões	Empurrões, Pisadas Cotoveladas	Quedas	Total
Colisão	14,3	16,3	2,7	10,9
Frenagem	23,8	46,5	62,2	46,5
Condições Físicas do Ônibus	33,3	2,3	5,4	9,9
Saída brusca no momento da subida	4,8	0	8,1	4,0
Saída brusca no momento da descida	-	2,3	13,5	5,9
Atingido na abertura da porta	-	0	2,7	1,0
Atingido no fechamento da porta	-	2,3	0	1,0
Superlotação	23,8	30,2	5,4	19,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Os fatores principais mais relacionados à ocorrência de acidentes dentro dos ônibus, segundo informações dos pesquisados, foram vinculados à falta de cuidado do motorista na condução do ônibus e problemas no trânsito - com frenagens bruscas, colisões, curvas acentuadas e outros problemas - e à falta de atenção no fechamento

das portas e na partida brusca do veículo antes que os passageiros estivessem adequadamente embarcados ou ainda não tivessem saído completamente do ônibus.

Dentre os fatores apontados, ganham destaque as frenagens bruscas, citadas por 43 usuários, fator seguido por superlotação (20% respostas), colisões (11% respostas), condições físicas do ônibus (10% respostas), saídas bruscas antes dos passageiros estarem totalmente dentro ou fora do veículo (10% respostas). Considerando que foi levantada a percepção de 400 usuários do transporte coletivo ônibus, esses números são bastante significativos.

Observando-se os dados da Tabela 3, é possível verificar que a maior parte das quedas estão relacionadas a frenagens bruscas seguida por saídas bruscas. A maior parte dos empurrões, pisadas e cotoveladas se relacionam a frenagem brusca, superlotação e colisões, com grande destaque para a primeira causa. Assim, as frenagem bruscas são apontadas como o fator mais importante para que ocorram acidentes dentro dos ônibus, o que deve estar relacionado à falta de cuidado do motorista, mas também pode ser associado às condições do trânsito, quase sempre inadequadas ao bom fluxo de veículos, especialmente os de maior porte, como é o caso dos ônibus.

Esse conjunto de fatores causais dos acidentes dentro dos ônibus, somados as más condições físicas dos veículos – por vezes com bancos, alças e suportes quebrados e com pedaços de metal pontiagudos e enferrujados sem qualquer proteção - resultam em vários tipos de consequências: arranhões, cortes, quedas, perda de equilíbrio e reflexos indesejáveis em outros passageiros, como pisadas, cotoveladas, empurrões.

A superlotação também foi apontada como motivo da ocorrência de acidentes dentro do ônibus, estando relacionada como potencializadora de quase todos os problemas.

Os usuários do sistema de transporte coletivo em Aracaju consideraram que falta capacitação do pessoal empregado pelas empresas de ônibus, especialmente motoristas, embora tenham citado a necessidade de capacitação também para cobradores e fiscais, pois são comuns os problemas de falta de troco para o pagamento das passagens e irritação do cobrador quando isso ocorre, bem como o descaso dos fiscais para com o cumprimento de horários e as condições operacionais dos ônibus.

Tabela 4 - Necessidade de melhor capacitação de motoristas, cobradores e fiscais

Terminais	Falta capacitação	Não falta capacitação
Campus	87,1	12,9
Centro	96,4	3,6
Distrito Industrial	93,3	6,7
M Freire	81,3	18,8
Maracaju	86,7	13,3
Mercado	95,5	4,5
S Cristovão	80,0	20,0
Zona Oeste	88,9	11,1
Zona Sul	90,0	10,0
Total	91,3	8,8

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

O conjunto de respostas a essas questões, apresentado na Tabela 4, mostra um descontentamento geral dos usuários para com a forma de atendimento, sendo que a grande maioria considera ser necessária a capacitação desses profissionais para o adequado atendimento ao público usuário do sistema. Interessante observar que, embora os usuários de todos os terminais de integração considerem necessário capacitar motoristas, cobradores e fiscais, é no terminal de São Cristóvão que o descontentamento é um pouco menor que nos demais.

O estresse ocupacional de motoristas do sistema de transporte coletivo Aracaju foi alvo do estudo de Prado e Melo (2009) que avaliou os níveis de atividade física e de estresse de 322 motoristas de ônibus urbano na Capital de Sergipe, concluindo que 47% deles apresentavam estresse e a organização do trabalho foi o estressor relatado por 45% dos entrevistados.

Estudo de Prado, Fonseca e Melo (2011) assinala que o ruído e o calor do motor, poluição e falta de ponto de apoio nas paradas dos ônibus foram apontadas por motoristas de ônibus de Aracaju, como fatores geradores de ambiente hostil e, portanto, de estresse. Esse estudo recomenda a implantação de programas de atividades físicas para os motoristas, como forma de redução do nível de estresse. Este fato corrobora a percepção dos usuários do sistema de transporte coletivo de Aracaju quanto à necessidade de um programa de capacitação dos motoristas de ônibus e acrescenta a necessidade de melhores condições de trabalho.

Ao avaliar a qualidade do transporte coletivo prestado pelas empresas, os usuários pesquisados apontaram ser predominantemente ruim, com mais de 50% das respostas apontando para essa classe, com exceção dos usuários dos terminais de

integração Marcos Freire e São Cristóvão, que apresentaram percentuais inferiores a 40,0% de respostas “Ruim”.

Tabela 5 – Percepção sobre a qualidade geral do transporte prestado pelas empresas %

Terminal de integração	Percepção da qualidade do transporte		
	Boa	Regular	Ruim
Campus	1,6	8,1	90,3
Centro	0,9	27,0	72,1
Distrito Industrial	5,0	23,3	71,7
M. Freire	25,0	37,5	37,5
Maracaju	16,7	30,0	53,3
Mercado	4,5	31,8	63,6
S. Cristovão	20,0	40,0	40,0
Zona Sul	2,5	17,5	80,0
Zona Oeste	3,7	22,2	74,1
Total	4,75	23,0	72,25

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

A percepção acerca da qualidade do serviço prestado pela maioria das empresas de ônibus nos nove terminais foi negativa, pois 72,25% dos entrevistados se mostraram insatisfeitos, cerca de 23,0% se mostraram relativamente insatisfeitos e apenas menos de 5% apresentaram satisfação com a qualidade geral do transporte coletivo por ônibus.

Estudo realizado por Cordeiro et al (2006) sobre a percepção da qualidade dos ônibus urbanos de Manaus apontou que 84,6% consideram esse transporte não seguro, citando roubos, furtos, paradas bruscas e outros fatores. Esse estudo apontou que 69,6% dos usuários de ônibus estão insatisfeitos com a qualidade do sistema de transporte urbano, valor um pouco inferior ao registrado em Aracaju, onde 72,3% dos usuários mostraram insatisfação.

Procurando relacionar a percepção do usuário quanto à qualidade do transporte público por ônibus em Aracaju e a empresa mais usada, foi possível verificar que a empresa Halley é a melhor avaliada dentre todas, com 25,0% de conceito Bom e 25% de conceito Regular. Caso seja considerado o menor percentual de conceito Ruim, observa-se empate entre a empresa Halley e a empresa São Pedro, ambas com 50,0% das respostas registrando esse conceito. A relação empresa-avaliação está apresentada na Tabela 6, podendo ser notado que todas as empresas apresentam pelo menos 50%

de avaliação Ruim, com destaque para a empresa Progresso, que chegou a alcançar 87,5% das respostas nessa classe.

Tabela 6 – Empresa mais usada e percepção do usuário sobre a qualidade do transporte em Aracaju %

Empresa mais usada	Percepção sobre a qualidade do transporte (%)			
	Bom	Regular	Ruim	Total
Halley	25,0	25,0	50,0	100,0
Viação Modelo	6,0	32,0	62,0	100,0
Tropical	5,4	23,6	70,9	100,0
São Cristovão	4,1	30,1	65,8	100,0
V. C. A.	3,5	28,1	68,4	100,0
Progresso	0,0	12,5	87,5	100,0
São Pedro	0,0	50,0	50,0	100,0

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Esse conjunto de avaliações, baseadas na percepção dos usuários, deixa bastante evidenciado o desrespeito ao conceito legal de serviço adequado, aplicado a concessões e permissões de serviço público, conforme previsto na Lei 8.987/95, art. 6º, inciso I, segundo o qual: “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).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo permitiu conhecer o respeito dos direitos dos usuários no ambiente do transporte coletivo em Aracaju e seus reflexos nas condições de cidadania da população de menor poder aquisitivo que depende dessa modalidade de transporte para o exercício cotidiano da sua cidadania, na efetivação de direitos como o de ir e vir ao trabalho, estudo, etc.; a segurança dentro dos ônibus quanto a prevenção de acidentes; a qualidade do serviço prestado por motorista, cobradores, fiscais e empresas de ônibus.

Na percepção dos pesquisados, o sistema de transporte urbano por ônibus em Aracaju é necessário para a realização de atividades diárias dos cidadãos, mas vem apresentando problemas como acidentes, falha na capacitação de motoristas, cobradores e fiscais, problemas de manutenção e limpeza dos veículos e terminais de integração, acidentes dentro dos ônibus, além de outros fatores considerados, em sua quase totalidade de má qualidade, o que levou à avaliação de ser ruim esse sistema em todos os terminais de integração e prestados por todas as empresas que atendem a Capital do Estado.

Muitos dos desafios e problemas apresentados pelo sistema de transporte público, no que diz respeito a sua efetiva resolução, podem e estão relacionados a interesses políticos e à quase ausência do Estado no desempenho de tarefas que lhes são de competência como, por exemplo, a licitação pública e o cumprimento do plano diretor, duas providências fundamentais para a melhoria do deslocamento na zona urbana de Aracaju, quer por transporte coletivo, quer por transporte privado, uma vez que eles competem pelo mesmo espaço.

A falta de licitação pública dos transportes coletivos em Aracaju, medida imprescindível para o estabelecimento de concorrência entre as empresas prestadoras de serviço, vem sendo denunciada pela mídia há vários anos, mas as aparentes tentativas de concretizar essa prática esbarram em uma série de obstáculos, impedindo que os usuários dos ônibus urbanos sejam beneficiados por um serviço de melhor qualidade e maior segurança para o necessário deslocamento entre as várias partes da cidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **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. 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. 2011.

CASTILHO, J. R. F. Cidadania: Esboço de evolução e sentido de expressão. **Revista da Procuradoria Geral do Estado**, São Paulo, SP, v. 45/46, p. 159-172, 1996. (Currículo Lattes)

CORDEIRO, Célio de Oliveira et al. A qualidade do transporte coletivo por ônibus em Manaus. XXVI ENGEPE. **Anais eletrônicos**. Fortaleza 9 a 11/outubro de 2006. Disponível em <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENGEPE2006_TR470326_7648.pdf>. Acesso em 14 jul. 2012

COVRE, Maria de Lourdes Manzini. **O que é cidadania**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

DAMATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis**: para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Rocco, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010

PRADO, Rosa Luciana; MELO, Cláudia Moura de. **Nível de atividade física, estresse e qualidade de vida em motoristas de ônibus urbano da cidade de Aracaju/SE**. 2009. Dissertação. (Mestrado em Saúde e Ambiente). Aracaju: Universidade Tiradentes, 2009

_____; FONSECA, Vania; MELO, Cláudia Moura de. Perception of quality of life and level of physical activity in urban bus drivers in the city of aracaju/SE. **FIEP Bulletin**. Volume 81 - Special Edition - Article II – 2011, p. 187-190.

SMTT. **Superintendência Municipal de Transportes**. Disponível em: <<http://www.smttaju.com.br/>>. Acesso em 10 jul. 2012.

11- ARTIGO 6 - Será enviado para evento ou revista científica ou capítulo de livro

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: CONDIÇÕES DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU/SE

Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro³

Vania Fonseca⁴

RESUMO

A pesquisa teve por objetivo conhecer as condições do transporte público urbano dentro dos terminais de integração de ônibus na região metropolitana de Aracaju assim como a visão dos seus usuários no que concerne à finalidade da utilização, e às condições de atendimento das necessidades da população, à qualidade geral desse serviço e à necessidade de mudanças. Conhecendo essa percepção, foi possível gerar o conhecimento necessário para a sugestão de alterações no atendimento ao público e à criação de ações e políticas públicas objetivando a promover o respeito aos direitos de cidadania, no âmbito dos transportes coletivos. O estudo, de base quali-quantitativa, foi realizado através de dados secundários e primários com levantamento de campo nos nove terminais de integração de Aracaju, permitindo concluir que as condições de atendimento desse serviço público são consideradas inadequadas pelos usuários do sistema.

Palavras Chave: Terminais de Integração de Ônibus; Aracaju; Políticas Públicas.

ABSTRACT

The research aimed to know the conditions of urban public transport within the terminals of bus integration in the metropolitan area of Aracaju and vision of its users about the purpose of use, conditions of service of the population, the overall quality of service and need for change, fundamental knowledge for the suggestion of changes in customers service and creating actions and policies aimed at promoting respect for the rights of citizenship in the context of public transportation. The study, based on qualitative and quantitative approach, was conducted through secondary and primary data with field survey in the nine terminals integration of Aracaju, allowing to the conclusion that the conditions of service of public service are considered inappropriate by the system user.

Keywords: Integration of bus terminal; Aracaju; Public Policy.

³ Mestranda em Saúde e Ambiente e professora do Curso de Serviço Social da UNIT. Graduada em Direito e em Serviço Social. Grupo de Pesquisa Desenvolvimento humano, ambiente e promoção da saúde. - srpbraganca@hotmail.com

⁴ Doutor em Geografia/Planejamento Regional pela UNESP. Grupo de Pesquisa Desenvolvimento humano, ambiente e promoção da saúde. Instituto de Tecnologia e Pesquisa e Universidade Tiradentes. Aracaju/SE – vania@infonet.com.br

CIDADANIA, CRESCIMENTO URBANO E TRANSPORTE PÚBLICO

A ideia de cidadania, embora tenha passado por diferentes conotações ao longo dos tempos e ainda não seja um conceito homogêneo nas várias partes do mundo, na maior parte dos países pressupõe o atendimento a direitos básicos dos seres humanos, como educação, saúde, transporte, moradia, trabalho, segurança, dentre outros, cabendo ao Estado a responsabilidade pela garantia desses direitos.

No Brasil esses direitos estão longe de ser garantidos, embora muitas sejam as ações no sentido de melhorar as condições de vida e garantir o acesso às condições fundamentais da cidadania, especialmente nos primeiros anos deste século, quando o avanço da tecnologia impulsiona o crescimento econômico que, por sua vez, estimula o crescimento urbano (ROSA, 2006).

Esse processo de crescimento urbano, que ocorre em nível planetário, se dá de forma bastante acelerada no Brasil, onde muitas metrópoles surgiram nas últimas décadas, exigindo boa capacidade de transporte tanto para a distribuição da produção quanto para o deslocamento de pessoas nas suas atividades cotidianas, principalmente vinculadas ao trabalho e ao estudo.

O crescimento urbano, acompanhado pelo aumento do dinamismo econômico, vem refletindo no rápido aumento da frota de veículos que circulam nas cidades, sem que a infraestrutura viária consiga acompanhar esse aumento do tráfego. Isso vem causando uma série de problemas, que refletem no aumento da poluição do ar e do tempo gasto em deslocamentos, no nível de estresse de motoristas, passageiros e pedestres, no crescimento do índice de acidentes de trânsito, na lotação de transportes coletivos e outros, que incidem diretamente na diminuição da qualidade de vida nas médias e grandes cidades (KOIZUMI; JORGE, 2007).

O trânsito é uma atividade fundamental para o deslocamento de pessoas, e sua importância vem crescendo acentuadamente face à complexidade da vida moderna, especialmente nas grandes cidades, onde os locais de residência, trabalho, lazer, serviços e outros, se encontram espacialmente distantes uns dos outros, exigindo o deslocamento entre as várias partes da cidade através de algum meio de transporte. Para as classes menos abastadas, esse deslocamento depende, essencialmente, dos transportes coletivos, sem o que a população não teria condições de acesso a esses diferentes espaços (GOMIDE, 2003).

O aumento da complexidade urbana tem exigido que inúmeros instrumentos sejam usados para melhorar a qualidade do ambiente nas cidades, destacando-se aqueles relacionados à mobilidade urbana, com o intuito de conceder à população a melhoria no seu direito de ir e vir, o que reflete, de forma significativa, na sua qualidade de vida. Entendendo a importância da mobilidade urbana para o melhoramento da qualidade ambiental urbana e o desenvolvimento das cidades, foi aprovada em 3 de janeiro de 2012, pelo Governo Federal, a Lei nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando à integração dos diferentes tipos de transporte e à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios (BRASIL, 2012).

Porém, a promulgação de uma lei ou o estabelecimento de diretrizes políticas não são ações suficientes, pois é necessário que melhorias sejam implementadas, de fato, e a população alvo seja adequadamente informada e orientada para que as benfeitorias realizadas com a concretização política sejam mais bem utilizadas e preservadas (SAULE JR., 2006).

Novos instrumentos vêm sendo criados para complementar e integrar a gestão ambiental urbana, mas os resultados deixam muito a desejar, especialmente quando se referem às condições de deslocamento dentro da cidade com o uso de veículos particulares ou de transporte coletivo, quer devido à complexidade de adequação da malha viária, quer devido à falta de educação para o trânsito.

Ações educativas, que visam à conscientização da população sobre os cuidados com o ambiente construído, especialmente vias de circulação, e educação para o trânsito vêm sendo desenvolvidas de forma tímida e apresentando eficácia duvidosa, pois não são observadas mudanças comportamentais significativas. Esse quase fracasso das ações educativas deve ser analisado considerando-se as dificuldades na adequação do espaço urbano para permitir a apropriada ligação entre as várias partes da cidade, bem assim a falta de respeito para com o usuário de transporte coletivo, que depende de sistemas mal planejados, com rotas e horários que não atendem a necessidade dos passageiros, de veículos com superlotação em horários de pico, equipamentos mal conservados, motoristas e cobradores pouco capacitados para atendimento ao público e outros problemas que causam estresse na população das médias e grandes cidades.

TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO, E PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS EM ARACAJU

Na Capital do Estado de Sergipe, o transporte coletivo urbano se faz exclusivamente por sistema de ônibus, tendo como agravante a concessão de permissão para exploração de linhas sem qualquer tipo de licitação pública e, portanto, sem o estabelecimento da concorrência entre empresas quanto ao oferecimento de melhores condições ao usuário para o deslocamento dentro da cidade. Assim, a avaliação das condições desse serviço público essencial para o exercício das atividades cotidianas da população de Aracaju se constitui em ação importante para subsidiar decisões e políticas públicas que considerem o bem estar dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano, direito intrínseco à cidadania.

O serviço de transporte público urbano de Aracaju e região metropolitana é feito através de um sistema integrado que permite ao passageiro mudar de ônibus sem que seja necessário pagar nova passagem. Assim, todas as partes da cidade estão ligadas às demais, através de ônibus urbano com o pagamento de uma só tarifa. Esse transbordo é feito em nove terminais de integração mantidos pelas empresas que operam o transporte coletivo em Aracaju. Os terminais são: Centro, Zona Oeste, Mercado, Campus Universitário, São Cristóvão, Distrito Industrial, Zona Sul, Marcos Freire e Maracaju. (SMTT, 2012).

Visando a conhecer o funcionamento e as condições dos terminais de integração, este estudo foi elaborado com dados primários e secundários, sendo estes últimos disponibilizados à consulta pública, como manuais, estatutos e normas, acervos/cadastros da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju e bibliotecas.

Os dados primários para o estudo foram levantados por observação direta e junto a usuários do sistema de transporte coletivo de Aracaju, através da aplicação de questionário específico para coleta de informações nos terminais de integração de Aracaju: Maracaju, Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.), Zona Oeste, Centro, Zona Sul, Mercado, Campus (Universidade Federal de Sergipe), Rodoviária de São Cristóvão e Marcos Freire (Nossa senhora do Socorro), relatórios e estudos realizados sobre a temática.

A coleta de dados junto aos usuários buscou conhecer a sua percepção acerca das condições gerais do transporte coletivo urbano de Aracaju e sua região metropolitana, sendo aplicados 400 questionários nos nove terminais de integração de ônibus. A amostragem foi a que estava prontamente acessível, sendo critérios de inclusão: ser maior de 18 anos e usuário de transporte coletivo. Foram considerados critérios de exclusão: ser menor de 18 anos, aparentar estar alcoolizado e não

compreender o escopo da pesquisa. O instrumento utilizado, o questionário, foi preenchido pelos entrevistadores de forma a evitar que analfabetos fossem excluídos da pesquisa ou que analfabetos funcionais não tivessem condições de responder as questões.

O estudo permitiu observar que os terminais de integração estão bem distribuídos na malha urbana, recebendo diariamente um grande volume de pessoas, o que significa levar o benefício da integração de transporte por ônibus à população usuária desse tipo de transporte na Capital do Estado. Mas, as condições de utilização dos terminais, da infraestrutura física e o disciplinamento do uso do espaço apresentam problemas para os usuários, especialmente aqueles mais vulneráveis à circulação em locais de alta densidade de pessoas, como idosos, deficientes físicos e crianças.

A percepção dos usuários do transporte coletivo urbano que participaram da amostra levantada por cada terminal de integração indicou o descontentamento generalizado para com as condições físicas dos terminais, como pode ser observado nos dados das tabelas seguintes. Observou-se que a grande maioria dos terminais se encontra com aspecto deteriorado, sendo que nenhum deles recebeu mais de 26% de aprovação das suas condições físicas, com avaliação “Bom”, com destaque para os terminais da Zona Oeste, Marcos Freire e Maracaju, que obtiveram percentuais acima de 20% de avaliação positiva. Mas, se forem somados os percentuais de resposta “Bom” e “Regular”, indicando relativa satisfação com as condições dos terminais, destacam-se cinco terminais: Maracaju, com 93,3% de respostas apontando serem boas ou regulares as condições desse terminal, seguido do terminal de São Cristóvão (80,0%), Zona Oeste (69,4%) e Marcos Freire (62,5%).

Tabela 1 - Avaliação das condições físicas dos terminais

Terminais	Avaliação do terminal que mais usa		
	Bom	Regular	Ruim
Campus	0,0	36,4	63,6
Centro	6,8	42,4	50,8
Distrito Industrial	3,3	38,3	58,3
Maracaju	23,3	70,0	6,7
Marcos Freire	25,0	37,5	37,5
Mercado	3,3	43,3	53,3
São Cristóvão	0,0	80,0	20,0
Zona Oeste	28,6	40,8	30,6
Zona Sul	0,0	32,5	67,5
Total	9,7	42,7	47,6

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

Observando-se apenas o volume de respostas “Ruim”, o terminal de integração pior avaliado foi o da Zona Sul, seguido do Campus Universitário, ambos com mais de 60% de respostas “Ruim”, e o Distrito Industrial e o Centro, com mais de 50% de respostas negativas quanto à qualidade da infraestrutura em geral.

Analisando os aspectos da infraestrutura que foram avaliados individualmente em seleção de múltipla escolha pelos 400 pesquisados, observa-se que, dos 1.847 registros de aspectos negativos relacionados aos seis fatores listados no questionário, destaca-se a segurança, embora não haja grande diferença no volume das reclamações sobre a infraestrutura dos terminais de integração (Tabela 2). O fator segurança foi apontado como problema por 355 pesquisados, representando 19,3% dos aspectos negativos listados; os problemas na estrutura foram citados por 314 pesquisados, perfazendo 17,1% das queixas; a falta de conforto, apontada como problema por 303 pesquisados (16,5% das queixas) foi seguida de problemas em banheiros com más condições de conservação e falta de higiene, citado por 299 pesquisados (16,3% das queixas); a falta de sistema adequado de informações foi apontada por 291 pesquisados (15,9% das queixas) e falta de higiene e problemas de limpeza foi apontado por 273 pesquisados (14,9%).

Tabela 2 - Aspectos apontados como negativos do terminal de integração que o usuário mais utiliza – Percentual por terminal de integração

Terminal	Informação	Conforto	Higiene	Banheiro	Estrutura	Segurança	Total
Campus	19,0	19,0	4,9	19,0	19,0	19,0	100,0
Centro	16,1	16,1	16,6	16,1	17,5	17,7	100,0
Distrito Industrial	16,2	16,2	17,1	15,6	17,1	17,8	100,0
Maracaju	10,8	15,3	17,1	12,6	18,0	26,1	100,0
Mercado	13,8	14,9	16,1	18,4	14,9	21,8	100,0
S. Cristovão	15,4	15,4	19,2	15,4	15,4	19,2	100,0
Zona Oeste	13,3	14,3	17,1	14,8	17,1	23,3	100,0
Zona Sul	15,3	15,8	17,5	15,8	20,2	15,3	100,0
Marcos Freire	14,9	21,3	14,9	14,9	10,6	23,4	100,0
Total	15,9	16,5	14,9	16,3	17,1	19,3	100,0

Fonte: Pesquisa de campo (2011/2012)

A percepção quanto a esses pontos negativos variou nos diferentes terminais, o que parece estar vinculado à gestão de cada terminal, feita por diferentes empresas, chamando a atenção alguns pontos negativos que extrapolaram 20% do total de queixas, como é o caso da segurança, considerada precária, apontada nos terminais Maracaju (26,1%, Marcos Freire (23,4%), Zona Oeste (23,3%) e Mercado (21,8%). Também representando mais de 20% das queixas, está a falta de estrutura adequada para

funcionamento e atendimento ao usuário no terminal de integração da Zona Sul, que representa 20,2% das queixas, e a falta de conforto no terminal Marcos Freire, representado 21,3% dos pontos negativos levantados. Apenas um aspecto se destaca por ser pouco apontado como problema, que é a higiene no terminal de integração do Campus Universitário, representando apenas 4,9% das queixas.

O ponto de vista dos pesquisados sobre as condições consideradas negativas nos terminais de integração parece não levar em consideração que parte dos pontos negativos observados por eles não se relaciona exclusivamente a problemas de gestão, mas são provocados pelas atitudes dos próprios usuários desse espaço. Isso pode ser observado com relação à higiene/limpeza da área do terminal de integração, que foi apontada como deficiente, mas não houve qualquer menção ao fato de existirem várias lixeiras espalhadas por todo terminal que nem sempre são utilizadas pelos usuários desse local, os quais jogam o lixo no chão sem se preocupar em verificar a existência de lixeiras. É possível também observar que muitas lixeiras estão quebradas, aparentemente por atos de vandalismo dos próprios usuários. A questão da higiene e dos atos de vandalismo se repete dentro dos banheiros públicos, considerados bastante ruins.

Outro ponto negativo apontado pelos entrevistados e observado pelas pesquisadoras é a violência e desrespeito que ocorrem no momento da entrada e saída dos ônibus, levando crianças, velhos e demais usuários a sofrerem com empurrões, cotoveladas, arranhões, dentre outros agravos. Esse problema, que tem raízes culturais, também está relacionado à falta de infraestrutura e de organização dos gestores dos terminais de integração, que não adéquam o espaço da área de embarque à formação de filas, nem mantêm fiscalização adequada para coibir a violência no momento do embarque e do desembarque.

Percebe-se que, quando o ônibus faz sua parada dentro do terminal, os passageiros que aguardam do lado de fora se aglomeram nas portas dos ônibus antes mesmo que elas se abram, impedindo, assim, a saída do passageiro que está dentro do ônibus muitas vezes ocasionando confusão. Muitos forçam a entrada no transporte antes mesmo que o passageiro que está para descer do ônibus saia, ocasionando embates que por vezes causam ferimentos.

Tais transtornos são devidos ao fato de que, apesar de o ônibus ter três portas, dentro dos terminais funcionam apenas duas e a entrada e saída de pessoas por essas portas não são organizadas pelas empresas que coordenam os terminais, nem pelo órgão gestor, para ser uma de descida e outra de subida. Ambas, inicialmente,

funcionam para descida e depois os passageiros que aguardam nos terminais sobem pelas mesmas portas.

Outro fato observado, e de grande relevância, é a questão da entrada e saída do transporte, de pessoa com deficiência física. Os passageiros que estão à espera ou dentro do ônibus se irritam por não querer esperar o tempo necessário ao procedimento, e como muitos se aglomeram nas portas para entrada no transporte, as pessoas com deficiência física ficam à mercê de alguém para ajudá-las a entrar no ônibus.

A falta de fiscalização acarreta outro problema que é a superlotação dos ônibus, fator responsável por boa parte dos acidentes que ocorrem no uso do transporte coletivo em Aracaju.

Considerando essa série de pontos negativos apontados pelos usuários e o resultado da observação direta, é possível inferir que os terminais de integração, embora sejam bastante úteis e estratégicos na ligação entre as várias partes da cidade pelo preço de uma só tarifa, precisam ser bastante melhorados e a população precisa ser alvo de ações educativas eficazes, para melhor utilizar o sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju e garantir melhor qualidade no atendimento dos usuários, com respeito aos seus direitos e às suas limitações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ambiente construído social e historicamente é fruto da interação contínua entre sociedade e um espaço físico particular que é continuamente modificado. Os terminais de integração, como ambientes construídos para a melhoria da mobilidade urbana dentro da cidade, também passam por modificações em seu espaço ao longo do tempo, devido ao uso cotidiano e às adaptações necessárias decorrentes de mudanças no sistema de transporte e do volume de passageiros atendidos.

Os terminais de integração devem ser substancialmente melhorados, com adequação dos espaços de embarque/desembarque para que possam ser estabelecidos e praticados comportamentos que respeitem os direitos dos cidadãos de acesso ao transporte coletivo com segurança e conforto, considerando-se as diferentes necessidades dos passageiros de ônibus, como deficientes físicos, idosos e crianças.

Concomitantemente a essas ações, é necessário o desenvolvimento de outras, visando a mudar o comportamento da população usuária dos terminais de integração para que entenda a coisa pública como responsabilidade de todos, que devem

cuidar da sua melhoria e manutenção. Os comportamentos inadequados dos usuários devem orientar ações educativas acompanhadas de fiscalização efetiva, para promover o cuidado com o ambiente construído e o respeito e cuidado com o próximo. Essas ações devem ser planejadas e desenvolvidas pelos gestores de cada terminal de integração em parceria com a gestão municipal, acompanhada de veiculação de propaganda educativa massiva. A capacitação da população em geral para que usufrua das vantagens e bem estar proporcionado pelas políticas públicas é requisito fundamental para a melhoria das condições de vida da população e, portanto, a ação educativa deve, necessariamente, ser desenvolvida de forma permanente.

Essas ações educativas são ainda mais importantes porque boa parte da população estudantil do ensino público utiliza o transporte coletivo para o deslocamento diário entre residência e escola, ocasião em que enfrentam condições que são contrárias aos valores ensinados formalmente sobre direitos do cidadão, respeito ao próximo, solidariedade e outros.

Todos esses aspectos relacionam-se com gestão do Estado e a maneira que o cidadão dispõe dos seus direitos, como o uso e manutenção do bem público, que é uma questão da falta de efetivação das políticas públicas. Neste caso, o prefeito é o gestor social, o ator político, condutor do desenvolvimento de políticas públicas adequadas às condições da cidade, sendo que todas as políticas públicas que afetam o município devem ter como preocupação central a capacidade de melhorar a qualidade de vida da população.

E, no caso dos transportes públicos por ônibus em Aracaju, outro fator deve ser considerado: a falta de licitação pública para concessão do direito de explorar o transporte urbano dificulta a ação do gestor, neste caso o município, no planejamento do sistema, estabelecimento de condições de operação e fiscalização da eficiência e qualidade dos serviços prestados.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011

BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.587** de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de

1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011

GOMIDE, A. A. Transporte Urbano, Pobreza e Inclusão Social. XVII CONGRESSO DE PESQUISA EM ENSINO DE TRANSPORTE. **Anais**. Pp. 1082-1093. Natal/RN 2003 INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010.

KOIZUMI, Maria Sumie; JORGE, Maria Helena Prado de Mello. **Acidentes de trânsito no Brasil**: um atlas de sua distribuição. São Paulo: ABRAMET, 2007.

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 Engenharia). Escola Politécnica de São Paulo. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006

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

12 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÃO GERAL

De forma geral a realização deste estudo, foi possível conhecer os direitos dos usuários no ambiente do transporte coletivo previsto na lei 8.987/1995, no § 1º do art. 6º, que estabelece o direito a um serviço adequado que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação. Como também a possibilidade de divulgação do problema e fatores relacionados a falta desses direitos na Cidade de Aracaju e região Metropolitana, em revistas científicas nacionais, internacionais, livros e congressos.

Existiu ainda o envolvimento de professor e aluno na discussão dos problemas levantados na pesquisa, através dos seminários de trabalho que foram realizados antes da elaboração da versão final do relatório da pesquisa.

Colocou-se como resultado esperado o oferecimento de subsídios para elaboração de ações e políticas públicas visando a melhorar as condições do ambiente dos usuários do transporte coletivo urbano e metropolitano da cidade de Aracaju/SE.

Na percepção dos usuários em geral o sistema de transporte urbano por ônibus em Aracaju e seus terminais de integração são precários, ruins, caros, inseguros, desconfortáveis, insuficientes para atender a demanda da população aracajuana e para assegurar os direitos inerentes ao transporte coletivo, quais sejam: satisfação das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço.

A pesquisa apontou que os usuários precisam do sistema de transporte urbano para realização de suas atividades diárias sendo destacado que em Aracaju e região metropolitana o motivo maior para o uso do ônibus é para o trabalho e em segundo para o estudo. Constatando-se que o transporte é um direito constitucionalmente assegurado desde 1988 e que garantem ao cidadão o meio ambiente natural e artificial equilibrado através de um serviço prestado com eficiência, segurança e comodidade, concretizando o desenvolvimento sustentável

Devido ao fato de precisarem desse serviço público, o cidadão depara-se com problemas que foram apontados na pesquisa, com predominância de respostas da maioria dos entrevistados concordando que faltam no sistema limpeza, conforto, fiscalização do órgão gestor, que a passagem é cara e o serviço prestado por motoristas,

cobreadores e fiscais precisam ser revistos. Esses aspectos requerem urgentemente o desenvolvimento da política de mobilidade urbana.

Quanto às condições dos terminais de integração também foram avaliadas negativamente, por isso mesmo foi constatada a necessidade de melhoria em vários aspectos como segurança, estrutura, limpeza, informação, conforto e banheiros. Esses pontos requerem ações educativas dentro da política pública desenvolvida pelo município, através de campanhas educativas preventivas em escolas, terminais, pontos de ônibus, emissoras de rádio e TV, além de atitudes mais incisivas na prevenção da segurança, estrutura, limpeza, informação, conforto dentro dos terminais de integração.

Quanto aos acidentes e violência nos ônibus terminais e pontos de ônibus esses itens foram avaliados positivamente, sendo, entretanto, destacado um percentual de 30% de existência de casos que levam a chamar atenção das autoridades públicas para o desenvolvimento de políticas públicas no combate à violência e ao aumento de acidentes.

Especificamente, quanto a análise a adequação da oferta de transportes coletivos face à demanda/ periodicidade a resposta encontrada na pesquisa foi que os serviços de transporte público na Capital do Estado de Sergipe são divididos e ofertados pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT), com uma frota de 524 ônibus para a Capital e região metropolitana, que serve 552.223 habitantes da Capital. Ao analisar-se a região metropolitana, composta por mais três municípios, São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros, a população contabiliza 821.006 indivíduos (IBGE, 2010). Esses sistemas passam por nove terminais de integração, que são administrados pelas oito empresas que prestam o serviço de transporte e que pertencem apenas a três grupos empresariais.

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.

De modo geral os usuários não se mostram satisfeitos com a qualidade do serviço oferecido pelas oito empresas de ônibus que operam em Aracaju, pertencentes a três grupos empresariais quanto a adequação da oferta demanda e periodicidade do serviço prestado pelas empresas e fiscalização do órgão gestor.

O segundo objetivo específico foi avaliar as condições estruturais no interior do veículo e para tanto se perguntou sobre a 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.

Com relação ao conforto oferecido pelos ônibus, predominaram as respostas considerando ser ruim, com pouca variação entre os terminais, sempre acima dos 70%, exceto o terminal do Campus Universitário, com apenas 46,8% dos usuários apontando como sendo ruim.

Assim, novamente chama a atenção o fato de que mais de 90% dos usuários do terminal Campus Universitário considerarem ruim a qualidade dos ônibus, mas apenas 46,8% considerarem ruim tanto a limpeza quanto o conforto dentro dos ônibus.

Outro fato é que 80% dos usuários do terminal São Cristóvão consideraram ruim o conforto dos ônibus quando na avaliação geral da qualidade dos serviços, apenas 40% apontaram ser ruim.

As respostas encontradas face a esse questionamento foram que as condições estruturais no interior do veículo são péssimas, necessitando de intervenção através da efetivação da lei que garante os direitos dos usuários do transporte coletivo urbano de Aracaju, 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

O terceiro objetivo específico foi de avaliar a percepção dos usuários dos transportes coletivos quanto ao atendimento das suas necessidades de deslocamento e aos riscos decorrentes do uso do transporte coletivo. E o resultado encontrado foi que Aracaju, embora seja uma cidade de porte médio, e considerada pequena, apresenta

muitos problemas no seu sistema de transporte coletivo, aparentemente vinculados, direta ou indiretamente, à falta de licitação para concessão do direito de operar esse serviço. E isso se reflete na qualidade de atendimento ao usuário e na violência observada nos terminais de integração, pontos de ônibus e dentro dos ônibus.

Na pergunta feita aos entrevistados se já sofreram algum tipo de violência dentro dos ônibus, 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. 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%.

Mais uma vez o resultado é bom, porque a maioria dos passageiros não sofreu violência dentro dos terminais, entretanto o percentual dos que já sofreram também é significativo.

Dentro dos terminais ocorreram todos os tipos de violência elencados pelos entrevistados como furto, agressão física, verbal, acidente e roubo. Entretanto, ficou em primeiro lugar o índice de roubo e segundo de agressão verbal.

No ponto de ônibus, também é positivo o resultado final, predominando a maioria dos passageiros não terem sofrido violência no ponto de ônibus. Entretanto, é significativo o percentual dos usuários que foram violentados.

Ficou demonstrada a existência da violência contra os usuários do transporte coletivo em três espaços diferentes, como foi apresentado na análise dos dados da pesquisa dentro dos ônibus, terminais de integração e pontos de ônibus.

Por isso, através da pesquisa, pretende-se informar as autoridades competentes, concessionárias e ou permissionárias do serviço sobre a violência sofrida e a não efetivação de políticas públicas previstas na Constituição Federal como a falta de Segurança Pública.

O levantamento apontou que boa parte dos usuários do transporte coletivo ônibus sofreram algum tipo de acidente no seu interior, especialmente aqueles que utilizam os terminais de integração do Distrito Industrial e do Campus Universitário. Os

dados chamam a atenção para a ausência de registro de acidentes pelos usuários do terminal de São Cristóvão.

Os fatores mais relacionados à ocorrência de acidentes dentro dos ônibus, segundo informações dos pesquisados, foram vinculados à falta de cuidado do motorista na condução do ônibus e problemas no trânsito - com frenagens bruscas, colisões, curvas acentuadas e outros problemas - e à falta de atenção no fechamento das portas e na partida brusca do veículo antes que os passageiros estivessem adequadamente embarcados ou ainda não tivessem saído completamente do ônibus.

Dentre os fatores apontados, ganham destaque as frenagens bruscas, citadas por 43 usuários, fator seguido por superlotação (20 respostas), colisões (11 respostas), condições físicas do ônibus (10 respostas), saídas bruscas antes dos passageiros estarem totalmente dentro ou fora do veículo (10 respostas). Considerando que foi levantada a percepção de 400 usuários do transporte coletivo ônibus, esses números são bastante significativos.

Foi possível verificar que a maior parte das quedas estão relacionadas a frenagens bruscas seguida por saídas bruscas. A maior parte dos empurrões, pisadas e cotoveladas se relacionam a frenagem brusca, superlotação e colisões, com grande destaque para a primeira causa. Assim, as frenagem bruscas são apontadas como o fator mais importante para que ocorram acidentes dentro dos ônibus, o que deve estar relacionado à falta de cuidado do motorista, mas também pode ser associado às condições do trânsito, quase sempre inadequadas ao bom fluxo de veículos, especialmente os de maior porte, como é o caso dos ônibus.

Esse conjunto de fatores causais dos acidentes dentro dos ônibus, somados as más condições físicas dos veículos – por vezes com bancos, alças e suportes quebrados e com pedaços de metal pontiagudos e enferrujados sem qualquer proteção - resultam em vários tipos de consequências: arranhões, cortes, quedas, perda de equilíbrio e reflexos indesejáveis em outros passageiros, como pisadas, cotoveladas, empurrões.

A superlotação também foi apontada como motivo da ocorrência de acidentes dentro do ônibus, estando relacionada como potencializadora de quase todos os problemas.

E por fim, o ultimo objetivo específico foi de analisar a atuação do órgão gestor na oferta de transporte coletivo em Aracaju e região metropolitana, sob o prisma da Administração Pública.

Na percepção dos usuários sobre a fiscalização do Serviço Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), responsável legalmente constituído para o município de Aracaju. Para a grande maioria dos usuários (89,8%), não existe fiscalização sistemática por parte da SMTT. Merecem destaque os terminais Campus, Centro, Mercado e Zona Oeste, onde mais de 90% dos entrevistados declararam que não existe fiscalização por parte da SMTT para com o sistema de transporte urbano. A percepção quanto à existência de fiscalização parece estar relacionada com o potencial de crítica dos usuários do transporte coletivo, uma vez que no terminal do Campus Universitário – usado basicamente por alunos universitários - ocorreu o maior número de respostas negativas. Esse tipo de transporte coletivo, basicamente única modalidade oferecida em Aracaju, embora seja bastante utilizado não vem satisfazendo às necessidades da população e, por vezes, a sua utilização gera risco à saúde do usuário, exposto à falta de conforto, acidentes, furtos, roubos, agressões de vários tipos.

Muitos dos desafios e problemas apresentados pelo sistema de transporte público, no que diz respeito a sua efetiva resolução, podem e estão relacionados a interesses políticos e à quase ausência do Estado no desempenho de tarefas que lhes são de competência como, por exemplo, a licitação pública e o cumprimento do plano diretor, duas providências fundamentais para a melhoria do deslocamento na zona urbana de Aracaju, quer por transporte coletivo, quer por transporte privado, uma vez que eles competem pelo mesmo espaço.

A falta de licitação pública dos transportes coletivos em Aracaju, medida imprescindível para o estabelecimento de concorrência entre as empresas prestadoras de serviço, vem sendo denunciada pela mídia há vários anos, mas as aparentes tentativas de concretizar essa prática esbarram em uma série de obstáculos, impedindo que os usuários dos ônibus urbanos sejam beneficiados por um serviço de melhor qualidade e maior segurança para o necessário deslocamento entre as várias partes da cidade.

A pesquisa chega ao final propondo a possibilidade de sua ampliação para comunidade científica, concluindo que os direitos dos usuários do transporte coletivo existem legalmente, mas, em Aracaju, vem apresentando violação, necessitando de efetivação de políticas públicas.

13 REFERÊNCIAS

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

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

AROUCA, A. S. S. A história natural das doenças. **Rev.Saúde em Debate**. n.1, Rio de Janeiro, out-dez , 1976. p.15-19

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

BARBERO, Iker. **Lãs ciudades como espacios de interlegalidad em El fenómeno de La inmigración. Arquitectura, ciudad y entorno**. Ano III, nº 8, outubro, 2008. Pluridoc – <<http://www.pluridoc.com>>. Acesso 03 mar. 2011.

BARBETTA Pedro Alberto . **Estatística aplicada às ciências sociais**. 5. ed. Florianópolis: UFSC, 2002.

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. 2011.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República. Casa Civil. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em 03 mar. 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. 2012

_____. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 04 jan 2011.

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.

COELHO, Maria Célia Nunes. Impactos ambientais em áreas urbanas – teoria, conceitos e métodos de pesquisa. In: GUERRA, Antonio Teixeira e CUNHA, Sandra Baptista da (Org). **Impactos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989

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

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL In: Wikipédia, a Enciclopédia Livre. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Desenvolvimento_sustent%C3%A1vel> Acesso em 10 ago. 2012.

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

FONTENELE Heliana Barbosa; KA YAN NG, Andressa; SILVA JUNIOR, Carlos Alberto Prado da. 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.

GONZÁLES. Rodrigo S. **Curso de formação de agentes de cidadania**. São Paulo: Fundação Ulysses Guimarães. 2010

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA - IPEA. Disponível em: <http://hist.antp.org.br/telas/congresso_transito_transporte9.htm> Acesso 10 abr. 2011

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.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Disponível em: <<http://www.presidencia.gov.br/ministros/ministerio-das-cidades>> Acesso em 30 out. 2010.

NETTO, J. P. Cinco notas a propósito da "questão social". **Temporalis**. ano 2, n. 3, jan-jun 2001. p. 41-49.

PAIVA Denise, SOUZA Marta Rovey 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. 2012

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

REGO. Bruno. **O princípio de responsabilidade**. Disponível em: <www.Naturlink.Sapo.pt> Acesso 03 jan. 2011.

RIBEIRO, Helena. Saúde Pública e meio ambiente, evolução do conhecimento e da prática, alguns aspectos éticos. **Revista Saúde e Sociedade**. V13, p 70-80, janeiro-abril, 2004.

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=S010462762004000200008&script=sci_abstract>. Acesso em

ROSEN.George. **Uma história da saúde pública**. São Paulo: Unesp- Hucitec/Abrasco, 1994

SAULE JR., Nelson. Estatuto da cidade e o plano diretor: possibilidades de uma nova ordem legal urbana justa e democrática. In: OSÓRIO, Letícia Marques. **Estatuto da**

Cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

SILVA, José Afonso. **Direito urbanístico brasileiro**. 2. ed., São Paulo: Malheiros, 2005.

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

TRISTAO, Martha. Tecendo os fios da educação ambiental: o subjetivo e o coletivo, o pensado e o vivido . **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v. 31, n. 2, agosto 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 24 out. 2011

VARGAS, Heliana Comin; RIBEIRO, Helena. **Novos instrumentos de gestão ambiental urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e eqüidade:** 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.

14- APÊNDICE



O Projeto ligado ao PROBIC, PROVIC e Mestrado de Saúde e Ambiente da UNIT está realizando pesquisa sobre a qualidade do atendimento ao usuário do transporte coletivo de Aracaju.

Sua colaboração é muito importante e seus dados serão mantidos em sigilo. .

CODIFICAÇÃO

PESQUISADOR		N		DATA	
1- SEXO	MASCULINO	☐	FEMININO	☐	
2- PROFISSÃO					
3- OCUPAÇÃO EM QUE TRABALHA					
4- IDADE	ATÉ 30 ANOS	☐	31 A 50	☐	
	MAIS DE 50	☐			
4-HORA DE INÍCIO DA VIAGEM		5-LINHA			
6- EMPRESA		7- N ONIBUS			
8- QUAL O BAIRRO O SR./SRA. MORA?					
9-QUAL TERMINAL/BAIRRO O SENHOR EMBARCOU?					
10- QUAL TERMINAL O SR. SRA. IRÁ DESEMBARCAR?					
11- QUANTOS TERMINAIS VOCÊ UTILIZA DESDE EMBARCA ATÉ COMPLETAR SEU DESTINO?					
12- QUAL O MOTIVO DA VIAGEM?	TRABALHO	☐			
☐	ESTUDO	☐	COMPRAS		
☐	LAZER	☐	SAÚDE		
☐	OUTROS				
13- QUANTO TEMPO EM MÉDIA LEVA SEU TRAJETO AO SAIR DE CASA					
AO SEU DESTINO FINAL?	MAIS DE 30 MIN	☐			
ATÉ 10 MIN	☐	10 A 20 MIN	☐	20 A 30 MIN	☐
14- ALGUÉM NA SUA CASA TEM AUTOMÓVEL?	SIM	☐	NÃO	☐	
15- QUANDO VC USA AUTOMÓVEL A DISTÂNCIA PERCORRIDA ATÉ SEU DESTINO FINAL É?	☐	PERTO	☐	LONGE	
16- DE MANEIRA GERAL COMO VC AVALIA O TRANSPORTE COLETIVO DE ARACAJU?	ÓTIMO	☐	REGULAR	☐	
	PÉSSIMO	☐			
17- QUANTO A LIMPEZA INTERNA DO ÔNIBUS?	☐	ÓTIMO			
	REGULAR	☐	PÉSSIMO		
18- QUANTO A LOTAÇÃO DOS ÔNIBUS?	☐	ÓTIMO			
	REGULAR	☐	PÉSSIMO		
19- QUANTO AO CONFORTO?	☐	ÓTIMO			
	REGULAR	☐	PÉSSIMO		
20- QUANTO AO CUMPRIMENTO DE HORÁRIO?	☐	ÓTIMO			
	REGULAR	☐	PÉSSIMO		
21- COM AS CONDIÇÕES QUE O ONIBUS TEM HOJE, VOCÊ ACHA A PASSAGEM?	☐	ÓTIMO	☐	REGULAR	
	PÉSSIMO				
22- VOCÊ JÁ SOFREU ALGUM TIPO DE ACIDENTE DENTRO DO ÔNIBUS?					
23- VOCÊ CONHECE ALGUÉM QUE JÁ TENHA SOFRIDO ALGUM ACIDENTE DENTRO DO ÔNIBUS?					

24- VOCÊ JÁ SOFREU ALGUM TIPO DE ACIDENTE DENTRO DO TERMINAL?
 25- VOCÊ CONHECE ALGUÉM QUE JÁ TENHA SOFRIDO ALGUM ACIDENTE DENTRO DO TERMINAL?

26- QUAL O TIPO DE ACIDENTE?	☐ COLISÃO	☐ FRENAGEM COND. FÍSICAS
☐ SUBIDA	☐ DESCIDA	
27- JÁ SOFREU ALGUM TIPO DE VIOLÊNCIA?	☐ FURTO	☐ ACIDENTE
☐ AGRESSÃO VERBAL	☐ ROUBO	☐ AGRESSÃO F
28- QUE NOTA VOCÊ DARIA DE 0 A 10 AO ATENDIMENTO DO COBRADOR?		
0 ☐	3 ☐	5 ☐
8 ☐	10 ☐	OUTRA ☐
29- QUE NOTA VOCÊ DARIA DE 0 A 10 AO ATENDIMENTO DO MOTORISTA?		
0 ☐	3 ☐	5 ☐
8 ☐	10 ☐	OUTRA ☐
30- QUE NOTA VOCÊ DARIA DE 0 A 10 AO ATENDIMENTO DO FISCAL?		
0 ☐	3 ☐	5 ☐
8 ☐	10 ☐	OUTRA ☐
31- VOCÊ ACHA QUE FALTA CAPACITAÇÃO?	☐ SIM	
	☐ NÃO	
32- DE MANEIRA GERAL COMO VOCÊ AVALIA O TERMINAL QUE VOCÊ USA?		
ÓTIMO ☐	REGULAR ☐	PÉSSIMO ☐
33- QUAL O TERMINAL QUE VOCÊ MAIS USA?		
34- O QUE VOCÊ ACHA QUE FALTA NOS TERMINAIS?	☐ SEGURANÇA	
HIGIENE ☐	INFORMAÇÃO ☐	CONFORTO ☐
☐	BANHEIROS ☐	ESTRUTURA ☐
35- QUAL TERMINAL VOCÊ ACHA QUE ATENDE AOS ITENS DA QUESTÃO ANTERIOR?		
36- QUANTO A GESTÃO PÚBLICA, VOCÊ ACHA QUE EXISTE FISCALIZAÇÃO POR PARTE DA SMTT COM RELAÇÃO A QUALIDADE DO TRANSPORTE?		
SIM ☐	NÃO ☐	

PRODUÇÕES DURANTE O MESTRADO

1-

Artigo: Mapeamento sócio-ambiental como ferramenta para análise das relações espaciais: os bairros Aracaju

Autores: Vania Fonseca; Antonio Fernando Cabral Gonzaga Junior; Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro; Ana Célia Góes

Revista: Geonordeste – UFS (Qualis B3) - 2012

2-

Capítulo: A (in) constitucionalidade do auxílio reclusão como direito previdenciário para família do recluso do Centro Estadual de Reintegração Social de Areia Branca/SE

Autores: Vania Fonseca; Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança Ferro; Iraceley Santana dos Santos; Maria do Carmo Matos; Joelma Conceição Oliveira

Livro: Direitos Humanos e Política Previdenciária - Organizado pelos Núcleos de Pós-Graduação em Direito (NPGD) e em Saúde em Ambiente (NPGSA) da Universidade Tiradentes (UNIT), em conjunto como Núcleo de Pesquisas em Violência e Desastres (NUPEVID) do Ministério Público do Estado de Sergipe e órgãos parceiros. Publicação da Editora UFAL. 2012

3-

Artigo – Saúde e ambiente:a dengue em Aracaju

Autores – Soares, ACGM; Andrade, MB; Fonseca, V; Oliveira, SB; Ferro, SROPB

Evento – VI CONASSS - 2012

4-

Artigo – Sustentabilidade ambiental: o caso da lixeira de Aracaju

Autores – Soares, ACGM; Andrade, MB; Fonseca, V; Oliveira, SB; Ferro, SROPB

Evento – VI CONASSS - 2012

5-

Artigo – A adequação Espacial do centro de Aracaju para cadeirantes 2011

Autores – Junior, AFCG; Andrade, MB; Fonseca, V; Oliveira, SB; Ferro, SROPB

Evento – VI CONASSS - 2012

6-

Artigo - Formação do assistente social na contemporaneidade

Autores – Silva, HDFO; Rodrigues, J; Ferro, SROPB

Evento – 11 Semana do Assistente Social- UNIT/UFS/CRESS - 2012

7-

Artigo - o enquadramento das habilidades e competências do egresso do ensino a distância no mercado de trabalho

Autores – Fonseca, V; Ferro, SROPB; Soares, ACGM

Evento - V EDUCON - 2011

8-

Artigo - o uso da intranet como ferramenta para melhoria contínua em uma instituição de ensino

Autores – Passos, DFO; Ferro, LBLB; Ferro, SROPB

Evento – V EDUCON - 2011

9-

Artigo - Homicídios em Sergipe: expressão da Violência

Autores - Fonseca, V; Ferro, SROPB; Oliveira, SEM

Evento – 1 Seminário de Políticas Públicas de Proteção aos Direitos Humanos 2012

10-

Capítulo - Homicídios em Sergipe: expressão da Violência

Autores - Fonseca, V; Ferro, SROPB; Oliveira, SEM

Livro – Coordenação do GT-1 (Segurança Pública e Cidadania), do **1º Seminário de políticas Públicas de Proteção aos Direitos Humanos – Segurança**
