

DIREITO SOCIAL A MOBILIDADE URBANA:  
ANÁLISE DO AMBIENTE CONSTRUÍDO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO  
DA CIDADE DE ARACAJU-SE

SOCIAL RIGHT TO URBAN MOBILITY:  
ANALYSIS OF THE BUILT ENVIRONMENT USER'S PUBLIC TRANSPORTATION  
CITY ARACAJU UP

GT 23 – Direitos Sociais e Políticas Públicas

Sandra Regina Oliveira Passos de B. Ferro<sup>1</sup>  
Vânia Fonseca<sup>2</sup>

RESUMO

Os direitos sociais previstos no artigo 6º do texto Constitucional estabelece que:” São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”. Quanto ao transporte público como direito social existe uma PEC, a 90/2011, que propõe o transporte público como direito social Assim, o artigo teve como objetivo analisar o direito social a mobilidade urbana do usuário do transporte público coletivo do município de Aracaju/SE, considerando também a região metropolitana, no ambiente construído do ônibus. Esta pesquisa, de natureza descritiva e exploratória, teve caráter quanti-qualitativo, mas utilizando-se a estatística descritiva para análise. A pesquisa foi desenvolvida para a obtenção do título de mestre junto ao Curso de Mestrado da Universidade Tiradentes com parecer de Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), protocolo nº 020311 datado de 05/04/2011 e embasa a continuação da investigação em nível de doutorado, com parecer de Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) nº 702.154 datado de 26/06/2014.

Palavra Chave: direitos sociais, mobilidade urbana, ambiente construído, transporte público em Aracaju

ABSTRACT

Social rights under Article 6º of the Constitutional text states: "They are education, health, food, work, housing, leisure, security, social security, protection of motherhood and childhood social rights, assistance to the needy, under this Constitution. As regards public transport as a social right there is a PEC, 90/2011 proposes public transport as a social right "Thus, the paper aims to analyze the social right to urban mobility user's public transportation the city of Aracaju / SE, also considering the metropolitan area, built in the bus environment. This research, descriptive and exploratory nature, had quantitative and qualitative character, but using the descriptive statistics for analysis. The survey was developed to obtain a master's degree with the Master's Degree with the University Tiradentes opinion of the Ethics Committee (CEP), Protocol No. 020311 dated 05/04/2011 and underlies the continuation of research-level PhD, with advice of the Research Ethics Committee (CEP) No. 702 154 dated 26.06.2014. Key words: social, urban mobility, the built environment, public transport

---

<sup>1</sup> Doutoranda Saúde e Ambiente/UNIT, Mestre em Saúde e Ambiente/UNIT, Especialista em Políticas Públicas/UNB, Bela em Direito e Serviço Social/UNIT, Pesquisadora do Instituto de Tecnologia e Pesquisa –ITP Professora da Universidade Tiradentes/ Aracaju/SE do Curso de Direito, [srpbraganca@hotmail.com](mailto:srpbraganca@hotmail.com)

<sup>2</sup>Doutora em Geografia e Planejamento Regional pela UNESP. Pesquisadora do Instituto de Tecnologia e Pesquisa ITP e professora orientadora dos Curso de Mestrado em Direitos Humanos e em Saúde e Ambiente da Universidade Tiradentes, Aracaju, SE. [vania@infonet.com.br](mailto:vania@infonet.com.br)

## 1 INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento das cidades e a urbanização, o transporte urbano se tornou indispensável para a realização das diversas atividades diárias do homem, como trabalho, estudo, diversão entre outras (WRIGHT, 1988). Atividades essas que se constituem como direitos sociais do cidadão ao trabalho, lazer, moradia, saúde, segurança, previdência social, alimentação, etc previstas no artigo 6 da Constituição Federal.

Quanto ao transporte público como direito social existe uma PEC, a 90/2011, que propõe o transporte público como direito social.

Para Comprato (2010, 77) direitos sociais “se realizam pela execução de políticas públicas, destinadas a garantir amparo e proteção social aos mais fracos e mais pobres; ou seja, aqueles que não dispõem de recursos próprios para viver dignamente”

Assim o objetivo do artigo foi objetivo analisar o direito social a mobilidade urbana do usuário do transporte público coletivo do município de Aracaju/SE, considerando também a região metropolitana, no ambiente construído do ônibus.

Para tanto, a metodologia foi bibliográfica, descritiva, exploratória, quali-quantitativo com aplicação de 400 questionários calculado através da fórmula de Barbetta (2002) considerando informações da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito, de um universo de 7.200.000 usuários/mês, que passam nos 09 terminais de integração. 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 com o uso de categorias quando necessário e analisados com o apoio da estatística descritiva.

## 2 DIREITO SOCIAL A MOBILIDADE URBANA

Os direitos sociais primam promover aos indivíduos a garantia do exercício a direitos fundamentais, conquistados através de vários movimentos sociais no decorrer da história que transformaram-se em políticas sociais (GOHN, 2008)

Conforme Faleiros (1999), política social não é ajuda, piedade ou voluntariado—mas o processo social, por meio do qual o necessitado gesta consciência política de sua necessidade e, em consequência, emerge como sujeito de seu próprio destino. O indivíduo deixa de ser

objeto e se torna sujeito ativo. Assim, para ser definida política social, ela precisa atingir a concreta redução da desigualdade, sendo, portanto, de cunho emancipatório.

Para Gomide (2003, p. 35), uma política pública executada corretamente é o caminho para 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 sobre várias dimensões: econômica, política e social. Economicamente no aspecto da exploração dos recursos sem pensar no aspecto sustentável; socialmente, no tocante as desigualdades no acesso ao serviço para maioria das populações provocando exclusão social; e política, no tocante a representação de interesses de classes e deixando de executar corretamente a legislação vigente através das propostas de governanças pertencentes às políticas setoriais.

Desde o processo de democratização após a promulgação da Constituição de 1988 até os dias atuais, o Brasil vem apresentando modelo de política descentralizada, através da municipalização e construções dos conselhos para o controle social, proporcionando aos gestores forma mais efetiva do trabalho em rede, com objetivo de concretizar a participação popular (BRASIL, 1988).

Para ilustrar, Raichelis melhor explica a articulação entre as políticas afirmando:

A articulação entre políticas públicas possibilita melhor utilização de recursos, sejam humanos, financeiros ou materiais alcancem de patamares qualificados de intervenção em menor tempo, com completude entre as especificidades, ganhos de escala e de resultados com impacto nas condições de vida da população (Raichelis, 2008, p. 213).

As políticas sociais se constituem em mecanismos de regulação da questão social. “A questão social expressa, portanto desigualdades econômicas, políticas e culturais das classes sociais, mediatizadas por disparidades nas relações de gênero, características étnicas raciais e formações regionais” (IAMAMOTO, 2008, p.160).

A Política Social muitas vezes é redirecionada pelo neoliberalismo para o corte do gasto social, à desativação dos programas e à redução da responsabilidade do Estado, fazendo assim, redução da universalidade e os 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.

A Constituição Brasileira de 1988 acolhe a política social nos campos da habitação, educação, saúde, assistência, previdência social, trabalho, lazer, maternidade, infância e segurança. Define os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, da associação profissional ou sindical, de greve e outros. Aludindo-se assim, aos direitos sociais.

Quanto ao direito ao transporte público modalidade ônibus como direito social é proposta que aguarda parecer através da PEC 90/2011.

Enquanto isso, o Brasil tem presenciado várias manifestações populares pela melhoria na prestação dos transportes públicos através das greves de vários setores sociais que necessitam do serviço para realização das suas atividades diárias. Para Guimarães:

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

O transporte público e o trânsito são de responsabilidade do Estado, conforme definido na Constituição do país no Artigo 175. “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre:”

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado

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).

Além desses normativos ainda existem outros dispositivos constitucionais que garantem o direito a mobilidade urbana como: o artigo 21, inciso XX da CF, estabelece que

compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

O artigo 22, inciso XI diz que: “Compete privativamente à União legislar sobre diretrizes da política nacional de transporte”. E os incisos I e V do artigo 30: Compete aos Municípios: “I - legislar sobre assuntos de interesse local; II-organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

E o 182, também da Constituição Federal de:

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.

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 ambiente construído do ônibus para os seus usuários tem sido desafio atual.

Outros normativos que vem protegendo o direito de ir e vir são a lei Nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade e a lei federal 12.587 /12 que institui as diretrizes da política federal da mobilidade urbana.

O artigo 1º da Lei 12.587/2012, o legislador apresenta o objetivo da lei que é a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município, como ainda no caput do parágrafo 3º dispõe sobre o Sistema nacional de Mobilidade Urbana que é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura para garantir os deslocamentos de pessoas e cargas.

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 Capra (2010), considerando as interligações sistêmicas dos fatos geradores do sistema de transporte, este nunca deve esquecer de entender o usuário como parte integrante desse processo.

O transporte coletivo urbano na maioria das capitais brasileiras, diferente de outros países e cidades do exterior – Paris, Londres, Itália, USA - e, mesmo dentro do Brasil, no caso: Curitiba, tem transporte coletivo muito melhor que São Paulo e Rio de Janeiro. (Wright, 1992).

Aracaju é tido na atual realidade, como sendo um sistema defasado, ruim, a qual é na sua maioria composta por aqueles que sofrem e são vítimas das disparidades sociais como consequência de um sistema capitalista. (FERRO, 2012).

Desta forma, falar em transporte é acreditar na interligação do processo de mobilidade urbana e concretização de direitos, sejam estes sociais ou não.

### 3 O AMBIENTE CONSTRUIDO

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.

Para Dias (2003), meio ambiente significa o espaço, o meio em que se vive, é nele que a vida se realiza; na linguagem comum, meio ambiente é a esfera, o círculo, o âmbito que nos cerca, em que vivemos.

Entretanto, “o meio ambiente não diz respeito apenas ao meio natural, mas também às vilas, cidades, todo o ambiente construído pelo homem” (Neves e Tostes, 1992, p. 17).

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.

Com relação aos direitos sociais previstos no artigo 6º, Saule Júnior (2002) considera haver conflito entre a realidade e o cumprimento das normas pré-estabelecidas, pois o cidadão tem a norma a seu favor, mas não consegue que ela seja efetivada pela gestão pública.

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

Para Milaré (2009), o desenvolvimento sustentável de uma cidade deve ser implementado por meio de ações da coletividade que visem a suprir as demandas da população, assegurando-lhes o bem-estar; para tanto, o crescimento econômico das cidades devem estar

em sintonia com seu desenvolvimento. Na questão dos transportes públicos, por exemplo, precisa funcionar de forma que atenda a necessidade de mobilidade, acessibilidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança e cortesia para com o cidadão.

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. 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.

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 e para o desenvolvimento urbano e a proteção ao meio ambiente natural e construído.

#### 4 MATERIAL E MÉTODOS

Considerando a coleta dos dados e a análise das informações obtidas com o desenvolvimento do artigo através Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju/SE – SMTT (2011), é perceptível que Aracaju, capital do Estado de Sergipe, tem uma frota de ônibus contendo aproximadamente de 524 unidades que transportam mensalmente 7.200.000,00 de passageiros. (SMTT, Junho, 2011).

As informações obtidas demonstram também que Aracaju, capital do Estado de Sergipe, tem frota de ônibus ressaltando os termos quantitativos acima apresentados, para uma população de 571.149 habitantes. Considerando ainda a população de Nossa Senhora do

Socorro com 160.827 habitantes, Barra dos Coqueiros com 24.976 e São Cristóvão com 78.864. (IBGE, 2010).

Em relação aos terminais de integração urbanos do município observando também a região metropolitana do mesmo, há uma representação em termos quantitativos totais de 09, os quais são administrados pelas empresas integrantes do sistema e que oferta o serviço de transporte público do município e região acima já colocada. Sendo os terminais e a respectiva empresa responsável pelo mesmo: Maracaju- Auto Viação Modelo S/A, Mercado- Viação Halley LTDA, Centro- Viação Progresso LTDA, Zona Oeste- Transporte Tropical LTDA, Dia- São Cristóvão Transportes LTDA, Zona Sul- Viação Cidade de Aracaju LTDA- 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. (SMTT, 2011).

Segundo a SMTT - as linhas que atendem a Aracaju e região metropolitana estão divididas em três sistemas, sendo objeto de estudo apenas o SIM e SIT. O S.I.T que diz respeito ao Sistema Integrado de Transporte que atende a região de Aracaju; o S.I.M o Sistema Integrado Metropolitano que irá atender os municípios de São Cristóvão, Socorro e Barra dos Coqueiros e o S.A.T o Sistema Alternativo de Transporte, um micro-ônibus que irá acolher a região de Aracaju em apenas duas linhas a A01 - Augusto Franco / Hermes Fontes e a A02 - Augusto Franco / Jardins administrados pela empresa Viação São Pedro Ltda.

É importante ressaltar que o sistema S.I.T e S.I.M, perpassam, não de forma uníssona, pelos nove terminais de integração enquanto o sistema S.A.T não adentra aos terminais de integração tendo assim um passagem de preço diferenciado das demais linhas. Sendo o preço da passagem cobrada no S.A. T de 2,50 enquanto no S.I.T e S.I.M de 2,25, diante disso, podemos perceber que se paga um valor maior para poder usufruir durante o percurso da viagem de maiores confortos proporcionados pelo ônibus.

## 5 O AMBIENTE CONSTRUÍDO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO DA CIDADE DE ARACAJU-SE

Segue panorama, na visão dos usuários do sistema de transporte público por ônibus de Aracaju, os principais motivos alegados para o uso do transporte coletivo por ônibus são para: 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**

<b>Terminal</b>	<b>Trabalho</b>	<b>Estudo</b>	<b>Compras</b>	<b>Lazer</b>	<b>Saúde</b>	<b>Outros</b>
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 sociais, destacando-se as atividades profissionais e de estudo, que exigem a utilização de transporte coletivo para o deslocamento intraurbano.

Assim o transporte público por ônibus mesmo ainda não sendo reconhecido constitucionalmente como direito social é mecanismos para concretização deste direitos

A tabela 2 trata sobre a percepção destes quanto a 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.

**Tabela 2 - Avaliação da qualidade do transporte prestado pelas empresas**

<b>Terminal</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>
Campus Universitário	1,6	8,1	90,3
Centro	0,9	27,0	72,1

<b>Terminal</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>
Distrito Industrial	5,0	23,3	71,7
Marcos Freire	25,0	37,5	37,5
Maracaju	16,7	30,0	53,3
Mercado	4,5	31,8	63,6
São Cristovão	20,0	40,0	40,0
Zona Sul	2,5	17,5	80,0
Zona. Oeste	3,7	22,2	74,1
<b>Total</b>	<b>4,8</b>	<b>23,5</b>	<b>72,3</b>

**Fonte:** Pesquisa de campo (2011/2012)

Quanto a este aspecto fere o disposto na 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).

A Tabela 3 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 3 – Percepção sobre a existência de fiscalização da SMTT ao sistema de transporte público de Aracaju**

<b>Terminal</b>	<b>Existe</b>	<b>Não existe</b>
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 Cristovão	40,0	60,0
Zona Oeste	5,6	94,5
Zona Sul	17,5	82,5
<b>Total</b>	<b>10,3</b>	<b>89,8</b>

**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.

Mais uma vez o serviço não vem atendendo as previsões legais contidas no Artigo 175 da Constituição Federal. “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre:”

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

Neste sentido o transporte público é de responsabilidade do Estado e cabe a ele fiscalizar e proporcionar um serviço com qualidade independente dele como um direito social, tendo em vista existência de outros dispositivos legais, inclusive constitucionais, que estabelecem previsão sobre o assunto.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os direitos sociais expressam-se através das políticas públicas, sejam elas as de saúde, educação, segurança, lazer, etc. Na pesquisa, fica evidente o uso do transporte coletivo para efetivação de alguns desses direitos como: deslocamento para trabalhar (40,0%), estudo (22,3%), realização de compras e busca por serviços (14,5%), lazer (12,5%) e saúde (7,5%). Ou seja, reforça a afirmativa de Capra (2010), considerando as interligações sistêmicas dos fatos geradores do sistema de transporte, este deve interligar-se as demais políticas para que exista a efetivação de direitos sociais.

O direito social a mobilidade urbana do usuário do transporte público coletivo do município de Aracaju/SE, considerando também a região metropolitana, no ambiente construído do ônibus vem enfrentando desafios como o de superar a má qualidade do transporte prestado pelas empresas, feita pelos usuários, em que na Tabela 2, mostra o predomínio (72%) da percepção de que o mesmo é de má qualidade.

Como também a busca de melhoria na fiscalização sistemática por parte da SMTT, em que para mais de 90% dos entrevistados declararam que não existe fiscalização por parte da SMTT para com o sistema de transporte urbano.

É preciso despertar a sociedade quanto ao problema do transporte urbano para que empreendam as ações necessárias para seu enfrentamento através da participação dos seminários e conferências nacionais e implementação de políticas públicas. Apenas a união de forças em torno de um novo projeto de desenvolvimento urbano, apoiado em sistemas eficientes de transporte público, poderá superar os obstáculos que estão à frente dos cidadãos.

As políticas urbanas têm grande importância na melhoria da falta de 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, dado a amplitude e a complexidade dos problemas de transporte e questão urbana, com intensa participação da sociedade civil organizada e não organizada através do cumprimento dos dispositivos legais existentes.

## 7 REFERÊNCIAS

ARACAJU. **Prefeitura Municipal de Aracaju.** [www.aracaju.se.gov.br](http://www.aracaju.se.gov.br) Acesso em 15 maio de 2014.

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

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

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

BRASIL. **Lei 8.987 de 1995 Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm)– acesso em 15 maio de 2014.

BRASIL. **Estatuto da Cidade.** Lei nº 10.257. inciso I do art. 2º. 2001.

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](http://www.planalto.gov.br)>. Acesso em 04 jan. 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973,

e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 20 abr. 2014.

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

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.

COMPARATO, Fábio Konder. *A Afirmação Histórica dos Direitos Humanos*. 7ª ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2010, p. 77

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

FERRO, Sandra R. O. B. **Direitos dos Usuários no Ambiente do Transporte Coletivo**. Dissertação de Mestrado/ UNIT/ Saúde e Ambiente. Aracaju, 2012

FALEIROS, V.P. **Inclusão Social e Cidadania**. In **Debates Sociais**. Rio de Janeiro:

CBCISS, nº65/66, ano XLI, 2006, pg. 107-120

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 e Inclusão Social: elementos para políticas públicas**. Texto para discussão nº 960. Brasília: IPEA, 2003.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos Movimentos Sociais**. São Paulo:Loyola, 2008

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

IAMAMOTO, M. V. *O Serviço Social na contemporaneidade: trabalho e formação profissional*. 13. ed. São Paulo, Cortez, 2007.

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

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

RAICHELIS, Raquel(org.). **Processos de articulação na perspectiva socioterritorial**. Metodologias do trabalho social. São Paulo: IEE/PUC-SP, 2008.

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

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

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

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

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

WRIGHT, Charles Leslie. **Que é Transporte Urbano, O**. São Paulo: Brasiliense, 1992.