

A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO TRANSPORTE PÚBLICO DE PORTO VELHO: UMA ANÁLISE DA LINHA CAMPUS UNIR

THE VIOLATION OF THE DIGNITY OF THE HUMAN PERSON IN PUBLIC TRANSPORT IN PORTO VELHO: AN ANALYSIS OF THE CAMPUS UNIR LINE

Oceânia Mesquita da Silva Cavalcante⁰¹

Luísa Raquel Nunes⁰²

RESUMO

O presente artigo busca investigar a violação da dignidade da pessoa humana no transporte público de Porto Velho, com foco na análise da Linha Campus UNIR. A pesquisa aborda as condições precárias, superlotação, falta de segurança e outros aspectos que impactam diretamente a dignidade dos passageiros nesse serviço. Utilizando métodos qualitativos, a análise revela os desafios enfrentados pelos usuários dessa linha específica, destacando a importância de medidas para garantir o respeito à dignidade humana nesse contexto.

Palavras-chave: Dignidade da Pessoa Humana, Transporte Público, Porto Velho.

ABSTRACT

The present article aims to investigate the violation of human dignity in the public transportation system of Porto Velho, focusing on the analysis of the Campus UNIR Line. The research addresses the precarious conditions, overcrowding, lack of security, and other aspects that directly impact the passen-

01 Graduada em Direito pela UNIR. Porto Velho - RO.

Acadêmica do curso de Direito da Universidade Federal de Rondônia, atualmente estagiária na área de Direito Penal no Núcleo de Práticas Jurídicas da própria instituição. Participação ativa em projetos de extensão e eventos, evidenciando meu engajamento no ambiente acadêmico. Minhas habilidades técnicas incluem redação de documentos formais, protocolos em sistemas administrativos e organização de processos em sistemas jurídicos, desenvolvidas por meio de atividades extracurriculares. Embora não tenha publicações formais, estou aberta a oportunidades que possam contribuir para meu crescimento acadêmico e profissional. Email: oceaniacavalcante@gmail.com

02 Graduada em Direito pela UNIR. Porto Velho - RO. Ensino Médio (2o grau) pelo Educandário São Judas Tadeu, Brasil(2021). Email: luisaraquel2022.2@gmail.com

gers' dignity within this service. Employing qualitative methods, the analysis reveals the challenges faced by users of this specific route, emphasizing the importance of implementing measures to ensure respect for human dignity in this context.

Keywords: Human Dignity, Public Transportation, Porto Velho.

INTRODUÇÃO

O transporte público representa um sistema de deslocamento coletivo nas áreas urbanas, sendo fundamental para o deslocamento diário dos cidadãos, conectando comunidades e possibilitando o acesso a serviços essenciais. No entanto, a qualidade e as condições oferecidas por esse serviço muitas vezes se tornam objeto de preocupação, especialmente quando se trata da dignidade daqueles que utilizam esse serviço.

Este artigo se propõe a investigar a experiência do usuário do transporte coletivo de Porto Velho, concentrando-se na análise específica da Linha Campus UNIR, linha que conecta áreas da cidade à Universidade Federal de Rondônia (UNIR) localizada na BR 364 de Rondônia, sendo uma representação micro-cósmica dos desafios enfrentados diariamente pelos usuários do transporte coletivo na região.

As condições precárias enfrentadas pelos usuários da Linha Campus UNIR são emblemáticas de uma realidade mais ampla e preocupante no contexto do transporte público de Porto Velho. Observa-se que o serviço de transporte coletivo, destinado a facilitar a mobilidade urbana e garantir o acesso de todos à cidade, muitas vezes falha em atender aos padrões mínimos necessários para preservar a dignidade dos passageiros.

A superlotação dos ônibus, por exemplo, é um dos aspectos mais evidentes e desafiadores. Em horários de pico, estudantes, trabalhadores e demais usuários enfrentam ônibus abarrotados, onde a capacidade excede em muito o suportável, comprometendo não apenas o conforto, mas também a segurança e a integridade física dos passageiros. Além disso, as condições estruturais dos veículos do município são precárias, com ônibus em estado de conservação duvidosa, ausência de manutenção adequada e até mesmo falhas mecânicas frequentes. Isso não apenas expõe os usuários a riscos desnecessários, mas também impacta negativamente a experiência de deslocamento, tornando-a desconfortável e, em muitos casos, desumana.

A falta de segurança também é uma questão premente no contexto da Linha Campus UNIR e do transporte público em Porto Velho como um todo. Relatos de assaltos, agressões e situações de vulnerabilidade são recorrentes, criando

um ambiente de insegurança que afeta diretamente a dignidade e a tranquilidade dos passageiros.

Diante desse contexto, o presente estudo tem como objetivo principal analisar a violação do princípio da dignidade humana enfrentada pelos usuários do transporte público do município.

A dignidade da pessoa humana, consagrada como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil pela Constituição Federal de 1988, constitui um princípio basilar que assegura o respeito incondicional à integridade física, psicológica e moral de todo indivíduo. Essa noção vai além de meras condições mínimas de sobrevivência, englobando o respeito à individualidade, à liberdade, à igualdade e ao direito a condições de vida dignas. A constitucionalidade desse princípio é irrefutável, tendo sido consagrada como um dos pilares fundamentais do ordenamento jurídico brasileiro, influenciando diretamente na interpretação e na aplicação das leis e das políticas públicas. Assim, a análise das violações da dignidade humana no contexto do transporte público não apenas identifica aspectos específicos de desrespeito a esse princípio, mas também clama por medidas e intervenções que reforcem sua preservação e efetivação na prática cotidiana dos serviços públicos.

TRANSPORTE COLETIVO COMO UM SERVIÇO PÚBLICO

O transporte público refere-se ao sistema de deslocamento coletivo, geralmente gerenciado por entidades governamentais ou privadas, que oferece serviços de transporte acessíveis e compartilhados para a população. No Brasil, esse trabalho é oferecido de diversos meios, como ônibus, metrô e trens.

O transporte coletivo é considerado um serviço público, sendo assim, há uma série de implicações sobre responsabilidades e obrigações. O serviço público pode ser conceituado como “toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público”. (Di Pietro, 2016)

Sendo assim, há a responsabilização do exercício do transporte coletivo tanto por parte do governo quanto das empresas prestadoras do serviço, uma vez que a prestação desse serviço se faz por meio de contratos de concessão entre o Estado e instituições particulares.

O serviço público constitui, na verdade, apenas uma das formas de o Estado intervir em atividades econômicas, em prol do interesse comum. Poderia ele, a rigor e a título de exemplo, não instituir o transporte público coletivo como

serviço público, mas continuar a considerá-lo como atividade privada, porém, intervindo fortemente nele, a título de exercício do Poder de Polícia (casos da Alemanha e Reino Unido). Não só pela natureza específica do setor de transporte coletivo no Brasil, sobretudo por seu peso como questão social nas nossas grandes cidades, mas também em função de toda uma tradição jurídica (arrimada no Direito Administrativo francês), nosso legislador constitucional achou por bem mantê-lo como serviço público a ser, quando muito, concedido ou permitido, após devida tramitação de licitação. (Aragão, 1998)

A Constituição Federal de 1988, no artigo 30, atribui aos municípios o dever de prestar e organizar, de forma direta ou sob regime de concessão, os serviços públicos necessários para o bem-estar da comunidade, dentre eles se inclui o transporte público que é caracterizado como um serviço essencial, pois permite que os cidadãos tenham acesso a diversos outros serviços, como o de saúde ou a educação.

Desse modo, além de salientar o caráter essencial, a Carta Magna estabelece aos municípios a responsabilidade perante o transporte coletivo urbano. Sendo assim, é de competência municipal a prestação de um serviço que garanta qualidade aos cidadãos usuários.

Para garantir a efetivação do serviço de transporte coletivo, é necessário que haja uma gestão eficiente e responsável por parte das autoridades municipais e das empresas prestadoras do serviço. Sob essa ótica, Silva (2018) revela que a gestão do transporte público deve ser orientada para a satisfação dos usuários, com foco na qualidade do serviço prestado, na eficiência operacional e na sustentabilidade financeira. Além disso, é importante que haja investimentos em infraestrutura e tecnologia para melhorar a qualidade do serviço e atender às necessidades dos usuários.

O transporte público de qualidade não seria simplesmente um serviço, mas um fator de exercício da própria cidadania, essencial para que a população possa exercer seus direitos civis de forma satisfatória, com acesso a todos os aspectos que a cidade moderna pode oferecer como lazer, educação, integração social e participação política. (Souza et al. 2017)

A qualidade do serviço de transporte coletivo urbano é, portanto, a principal garantidora da mobilidade eficiente e satisfatória dos cidadãos. Contudo, a realidade muitas vezes se distancia desse ideal, enfrentando desafios como superlotação, infraestrutura precária, horários inadequados, falta de acessibilidade, entre outros problemas em todo o país.

A superlotação dos transportes, por exemplo, é uma das questões mais recorrentes. Em muitas cidades brasileiras, especialmente nos horários de pico,

os ônibus, metrô e trens operam acima de sua capacidade, resultando em desconforto para os passageiros, atrasos e até mesmo riscos à segurança. Além disso, a infraestrutura deficiente, como paradas mal conservadas, falta de cobertura em pontos de ônibus, estações de metrô ou trens em condições precárias, contribui para uma experiência desagradável e, em alguns casos, perigosa para os usuários.

Esses problemas sistêmicos do transporte público urbano, somados a questões ambientais como poluição e congestionamentos, tornam evidente a falha do serviço prestado em relação ao serviço garantido constitucionalmente. A busca por alternativas que garantam um serviço de qualidade, eficiente e sustentável é uma demanda social cada vez mais crescente em meio a população que depende do transporte coletivo para a locomoção diária.

Claramente, a discrepância entre o serviço de transporte coletivo idealizado e a realidade enfrentada pelos cidadãos revela uma lacuna considerável no cumprimento das diretrizes constitucionais. Tal disparidade não apenas compromete a qualidade de vida dos usuários, mas também desafia a efetividade do serviço público de transporte, essencial para a dinâmica urbana. De acordo com Araújo et al. (2011), a qualidade do transporte público é um fator determinante para a qualidade de vida da população, pois influencia diretamente na mobilidade urbana, no acesso aos serviços e na inclusão social, desse modo, a garantia de qualidade do transporte coletivo é ainda a garantia da prestação plena do serviço público.

Nesse contexto, surge uma preocupação central relacionada à violação da dignidade da pessoa humana no transporte público, princípio fundamental disposto na Constituição Federal de 1988 que está intrinsecamente ligado à ideia de respeito à integridade física, moral e psíquica dos indivíduos. No entanto, os problemas estruturais do sistema de transporte coletivo frequentemente comprometem essa dignidade.

TRANSPORTE PÚBLICO DE PORTO VELHO

Diferente de muitas capitais brasileiras, o transporte coletivo em Porto Velho apenas dispõe de frotas de ônibus para atender sua população, dessa forma, a garantia de um sistema de ônibus de qualidade é ainda mais indispensável no dia a dia dos cidadãos do município. É notório que, nos últimos anos, o sistema de transporte coletivo de Porto Velho sofreu muitas mudanças, marcadas desde a quebra de contrato com o Consórcio Vale do Guaporé.

No ano de 2015, a prefeitura de Porto Velho declarou a caducidade da concessão que autorizava as empresas Três Marias e Rio Madeira, integrantes do Consórcio Vale do Guaporé, a prestar o serviço de transporte público na capital, essa ação foi motivada pela precariedade do serviço prestado, que levantava constantes reclamações de seus usuários. Após o anúncio da quebra de contrato, foi feito um chamamento público emergencial, para que sanasse temporariamente a qualidade do serviço, e posteriormente seria feito um chamamento definitivo. Ao passar pelo processo de licitação emergencial, o consórcio SIM (Sistema Integrado Municipal) foi o escolhido para ser o prestador do serviço de transporte público em Porto Velho, permanecendo até o ano de 2020, quando ocorreu o chamamento público definitivo.

A Empresa JTP Transportes, Serviços, Gerenciamento E Recursos Humanos Ltda foi a escolhida para a nova concessão de 2020, e trabalhando em conjunto com a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (Semtran), passou a ser a responsável em disponibilizar o serviço para a cidade, a partir do consórcio COM (Companhia de Ônibus Municipal). A empresa prometeu ônibus zero quilômetros, com diversas novas tecnologias, e aproveitar boa parte dos trabalhadores do consórcio anterior como mão de obra. O objetivo principal, segundo a empresa, é trazer um transporte público de qualidade, com pontualidade e que atenda às necessidades dos usuários e municípios de Porto Velho.

Com a implementação de seus serviços, em outubro do mesmo ano, apresentou uma frota de ônibus mais nova, com assentos confortáveis e ar-condicionado, além de serviços como internet wi-fi gratuita, acesso para carregar o celular por cabo USB e GPS, este último seria utilizado para prever a chegada dos ônibus em cada parada, e então um aplicativo de celular disponibilizado gratuitamente distribuiria a informação para seus usuários.

Por conta da pandemia, a quantidade de ônibus disponível foi mantida em menos do que o esperado, segundo previsões deveria ter cerca de 130 ônibus circulando na rua, e só recentemente, no fim de 2023, a frota foi aumentada para 119 ônibus, distribuídos em 37 linhas distintas que percorrem os bairros do município.

Como é possível observar no mapa abaixo, as linhas têm uma grande sobreposição nas rotas de circulação no centro da cidade, local em que se encontra a maior parte dos comércios.



Figura 1 - Mapa das linhas de ônibus do município de porto velho. Fonte: Grupo JTP Transportes.

Contudo, os traços de circulação se tornam menos densos quanto mais afastadas da região central.

O itinerário e horários das linhas também vem sofrendo diversas mudanças desde a metade de 2022, algumas linhas estão sendo ampliadas, outras foram divididas para formar diferentes linhas, além da frequência de certas linhas serem aumentadas com a chegada de novos ônibus, objetivando o maior acesso ao transporte público em diversas áreas de Porto Velho.

O pagamento da passagem pode ser efetuado tanto a dinheiro ou com o cartão "COM CARD", este que pode ser de diversas modalidades: Cidadão, melhor idade, estudante, acessibilidade, acessibilidade - ACP (acompanhante) e vale-transporte.

A tarifa do transporte público de Porto Velho é uma das mais caras em todo território nacional. Atualmente, ela se encontra nos valores de: R\$ 6,00 (seis reais) à dinheiro, R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) para aqueles que obtêm o "cartão cidadão" ou vale-transporte, R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos) para o cartão estudante e gratuito para cartões da modalidade melhor idade, acessibilidade e acessibilidade- ACP. Além da passagem custar menos, detentores do "COM CARD" podem fazer a integração de linhas pagando apenas uma passagem, no período de 90 minutos.

Dessa forma, verifica-se que a mudança do consórcio contratado buscou proporcionar um melhor serviço de transporte público ao município de Porto Velho e, ao comparar as condições anteriores do transporte com as de atualmente, é possível observar as diversas mudanças positivas para comodidade dos usuários como a frota que fora totalmente equipada com ar-condicionado e a implementação do aplicativo que informa o itinerário e os horários das linhas. Entretanto é inegável a existência de falhas no sistema de transporte coletivo no município, que se estendem desde a segurança até o bem-estar de seus utentes.

Segundo a proposta de Araújo et al (2011), para aprimorar a qualidade do

transporte coletivo, é fundamental que o Estado e as empresas responsáveis pelos serviços de transporte realizem uma avaliação sobre a quantidade de rotas disponíveis, a regularidade dos destinos dessas rotas, as demandas de deslocamento da população e a relação entre os custos do transporte e os rendimentos da comunidade.

A qualidade de um serviço está relacionada o quanto as necessidades dos consumidores estão sendo atendidas, portanto a opinião pública se faz essencial neste tipo de pesquisa. Principalmente quando se fala em transporte público, em razão das suas diversas características específicas como a heterogeneidade nas percepções dos usuários em relação ao serviço. Desse modo, segundo doutrina de Ferraz e Torres (2004), deve-se observar doze critérios:

- a) Acessibilidade: facilidade de chegar ao local de embarque do transporte
- b) Frequência de atendimento: intervalo de tempo entre as passagens de veículos de ônibus.
- c) Tempo de viagem: refere-se ao tempo gasto dentro dos ônibus.
- d) Lotação: observa-se a quantidade de passageiros no interior do coletivo; se existe a presença de uma quantidade excessiva de passageiros em pé.
- e) Confiabilidade: analisa-se a certeza de que o ônibus vai passar no ponto de origem e chegar no ponto final no horário previsto.
- f) Segurança: compreende tanto acidentes no trânsito como assaltos, agressões e furtos.
- g) Características dos veículos: a tecnologia e o Estado de conservação dos veículos de transporte.
- h) Características dos locais de parada: sinalização, existência de cobertura, assentos e se estão em calçada com espaço suficiente para usuários que esperam e transeuntes.
- i) Sistema de informações: a disponibilidade de informações sobre o itinerário e horários, além de indicação dos terminais.
- j) Conectividade: facilidade de deslocamento entre dois pontos da cidade
- k) Comportamento dos operadores: observados o tratamento dos motoristas para com os usuários, habilidade e cuidado na direção
- l) Estado das vias: verifica-se se a superfície da via é plana e não apresenta buracos, solavancos provocados por lombada e valetas

No que tange o estudo realizado, foram feitas certas modificações nesses fatores para se acomodar a realidade do transporte público de Porto Velho.

Determinada pela constituição, a disponibilidade de transporte coletivo de qualidade é um direito de todos os cidadãos brasileiros, cabendo aos municípios assegurarem o funcionamento deste serviço. Contudo, em quase todo território brasileiro, a qualidade e condições que este serviço é oferecido apresentam diversas falhas que comprometem o bem-estar e a dignidade de seus usuários.

Para compreender a situação do transporte coletivo em Porto Velho, o presente questionário foi formulado com a intenção de arrecadar a opinião das pessoas que utilizam a linha de ônibus 211- Campus UNIR/Centro, os dados adquiridos serão utilizados para realização de um artigo científico sobre o tema.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DA LINHA 211 CAMPUS UNIR

QUESTIONÁRIO	
Seção 1	
1.	Para quais fins você utiliza a linha Campus UNIR?
☐	Sou aluno da universidade.
☐	Sou servidor da universidade.
☐	Sou morador da Vila Princesa.
☐	Utilizo casualmente pela rota da linha.
2.	Qual a sua zona de origem?
☐	Norte
☐	Sul
☐	Leste
☐	Oeste
☐	Centro
3.	Turno(s) que mais utiliza a linha
☐	Matutino (6:00~11h59h)
☐	Vespertino (12h00~17h59)
☐	Noturno (18h00~23h00)

QUESTIONÁRIO	
Seção 2	
Pergunta	Nível de satisfação
Considerando a distância das paradas da linha do seu local de saída, quanto você as considera acessíveis?	• Insatisfação • Satisfação média • Satisfação plena
Considerando a localização, quantidade e qualidade — se são cobertas e tem local para sentar —, quão satisfeito você está com as paradas da linha?	
Considerando as ocorrências de assaltos, furtos e acidentes, quão seguro é esperar em paradas da linha 211-Campus UNIR/ Centro?	
Considerando o tempo de espera pelo ônibus na linha, quão satisfeito você está com o atendimento da linha 211- Campus UNIR/Centro?	
Considerando o conforto — qualidade dos assentos e funcionamento do ar-condicionado —, higiene e conservação dos ônibus, como você classifica os veículos que prestam serviço na linha?	
Considerando o pleno funcionamento dos serviços adicionais, como wi-fi gratuita e as entradas de cabo usb que permitem o carregamento de aparelhos eletrônicos, de que forma você classifica as novas tecnologias adicionadas aos ônibus?	
Considerando a capacidade de previsão da chegada dos ônibus, a precisão e a comodidade de uso, como você classifica o aplicativo de ônibus?	
Considerando a quantidade de passageiros no ônibus, se todos conseguem viajar em segurança e conforto ou se há a necessidade de esperar outro ônibus, como você classifica a Lotação dos veículos da linha?	

APÊNDICE B- CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Questionário de avaliação da linha Campus Unir		Insatisfação = 1 Satisfação média = 2 Satisfação plena = 3		
Critério	Parâmetro de avaliação	1	2	3
Segurança				
Parada				
Novas tecnologias				
Frequência de atendimento				
Condições do veículo				
Aplicativo de ônibus				
Acessibilidade				
Lotação				
Região de origem: • Norte • Sul • Leste • Oeste • Centro				
Motivo de uso: • Estudante da Universidade • o Servidor da Universidade • o Morador da Vila Princesa • o Uso ocasional pela rota				
Horário que mais usa: • Matutino • Vespertino • Noturno				

DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E OS DIREITOS SOCIAIS

A dignidade da pessoa humana é consagrada na Constituição Federal de 1988 como um dos fundamentos do Estado brasileiro, conforme preceitua o artigo 1º, III. Esse princípio transcende o campo meramente jurídico, alcançando uma dimensão filosófica e ética que respalda a proteção integral dos direitos humanos. A dignidade humana é concebida como um atributo inalienável,

não podendo ser transacionada, violada ou desconsiderada em qualquer circunstância. Nesse sentido, torna-se essencial que o Estado disponibilize mecanismos, organizações e serviços que visem fomentar e resguardar o mínimo existencial. Clèmerson Merlin Clève (2003) conceitua o mínimo existencial:

O conceito do mínimo existencial, do mínimo necessário e indispensável, do mínimo último, aponta para uma obrigação mínima do poder público, desde logo sindicável, tudo para evitar que o ser humano perca sua condição de humanidade, possibilidade sempre presente quando o cidadão, por falta de emprego, de saúde, de previdência, de educação, de lazer, de assistência, vê confiscados seus desejos, vê combalida sua vontade, vê destruída sua autonomia, resultando num ente perdido no cipoal das contingências, que fica à mercê das forças terríveis do destino. Os direitos sociais, o princípio da dignidade humana, o princípio da socialidade (dedutível da Constituição que quer erigir um Estado democrático de direito) autorizam a compreensão do mínimo existencial como obrigação estatal a cumprir e, pois, como responsabilidade dos poderes públicos

Ante o exposto, os direitos sociais se inserem como instrumentos concretizadores da dignidade, uma vez que visam assegurar essas condições mínimas para uma vida digna a todos os cidadãos, como vislumbra Vieira (2001):

[...] os direitos das pessoas humanas poderiam ser compreendidos como razões peremptórias, pois eticamente fundadas, para que outras pessoas ou instituições estejam obrigadas e, portanto, tenham deveres em relação àquelas pessoas que reivindicam a proteção ou realização de valores, interesses e necessidades essenciais à realização da dignidade, reconhecidos como direitos da pessoa humana.

Desse modo, direitos sociais são compreendidos como direitos fundamentais de segunda dimensão e abrangem uma variedade de prerrogativas que visam garantir condições de vida digna, tais como educação, saúde, trabalho, moradia e previdência social. A efetivação desses direitos contribui diretamente para a promoção da dignidade da pessoa humana, uma vez que proporciona condições materiais e sociais que possibilitam o pleno desenvolvimento individual e coletivo.

Diante desse cenário, por meio da Emenda Constitucional nº 90 de 2015, emerge o direito ao transporte seguro e de qualidade como fundamental a todos os indivíduos. Sendo assim, observa-se o preceito constitucional, capitulado diretamente nos artigos 6º e 7º da CF/88, o transporte público como direito essencial, sendo responsabilidade do Estado seu devido cumprimento. “[...] O direito ao transporte também é classificado como direito social prescricional, sendo aquele que os serviços ou bens materiais são entregues direta ou indiretamente ao cidadão em consonância à política pública elaborada

pelo Estado” (Cidade e Junior, 2016).

O transporte público, muitas vezes, representa a espinha dorsal da mobilidade urbana, sendo um meio de acesso essencial para diversas camadas da população. Nesta perspectiva, Cidade e Junior (2016) caracterizam o direito ao transporte da seguinte forma:

Sendo um direito meio, o direito ao transporte ele dá acesso a outros direitos, pois, a sua finalidade principal é ser um mecanismo de obtenção. Logo, não é um direito fim, no qual, o seu exercício é o objetivo principal. O direito ao transporte também está associado à mobilidade urbana. (Cidade e Junior, 2016)

Sendo assim, a eficácia da mobilidade urbana, considerada como um pré-requisito para o exercício de diversos direitos, está intrinsecamente vinculada à qualidade do serviço de transporte público. Portanto, a preservação da qualidade do transporte público emerge como um fator determinante para a efetivação desses direitos.

Contudo, alinhado à realidade supracitada nos capítulos anteriores, faz-se a análise do real vivenciado pelos usuários do transporte coletivo, o que vai de encontro diretamente à violação dos direitos inalienáveis a esses sujeitos, uma vez que o cenário concreto exhibe as falhas recorrentes do sistema público de locomoção.

A inadequação do serviço de transporte público não apenas compromete a rotina diária dos usuários, mas também impõe barreiras substanciais àqueles que dependem exclusivamente desse meio para suas deslocações. Essa dependência torna esses indivíduos particularmente vulneráveis às deficiências do sistema, minando a sua capacidade de desfrutar plenamente de seus direitos de ir e vir. Assim, as deficiências presentes no transporte público não apenas prejudicam a mobilidade, mas também desafiam a concretização da finalidade fundamental desse serviço, que é proporcionar uma mobilidade eficiente e acessível a toda a população, sendo o mecanismo que proporciona a obtenção de direitos.

LINHA CAMPUS UNIR: ESTUDO DE CASO DA VIOLAÇÃO DOS DIREITOS SOCIAIS NO TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público, enquanto componente essencial da infraestrutura urbana, desempenha um papel fundamental na acessibilidade às distintas áreas de um município. A linha 211 (Campus UNIR/ Centro), no transporte coletivo de Porto Velho, é instrumento de conexão entre o centro da cidade e o Campus Ribeiro Filho da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), bem como a

Comunidade da Vila Princesa. Esta rota representa uma via fundamental para estudantes, professores e funcionários da universidade, além de ser uma importante ligação para os moradores da Vila Princesa ao centro da cidade, facilitando o acesso a serviços e oportunidades educacionais, laborais, culturais e de lazer.

Esta linha percorre cerca de 27 km em 1 (uma) hora e 20 (vinte) minutos, ao considerar o percurso de ida e volta, e, atualmente, sua frota é composta por 5 (cinco) ônibus. Suas paradas principais são na Praça Marechal Rondon, localizado no centro da cidade de Porto Velho, o Campus José Ribeiro Filho da Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR) e a comunidade da Vila Princesa, como podemos observar a seguir:

Figura 2 - Rota da linha 211 - Campus Unir. Fonte: Grupo JTP Transportes.



É um fato inegável que a linha Campus Unir se faz de extrema importância para os habitantes do município que a utilizam diariamente, dada a circunstância de ser uma das poucas linhas que alcançam localidades em situação de isolamento em comparação com as demais áreas de Porto Velho, como é o caso do bairro Vila Princesa. No entanto, é imperativo reconhecer que, apesar de sua relevância, as frotas da linha 211 não estão isentas de defeitos estruturais que impactam negativamente a experiência dos usuários.

Em pesquisa de dados, realizada com a comunidade em geral, verificou-se que as falhas da linha são recorrentes. Primordialmente, cabe destacar que a análise das respostas fora em escala de satisfação, sendo disponibilizado três níveis para cada pergunta: insatisfação, satisfação média e satisfação plena, sendo possível escolher apenas uma resposta para cada item. Assim, a fim de obter dados amplos da linha, foram destacadas questões que revelassem o nível de conforto, segurança e acessibilidade da linha.

Num geral, em uma análise preliminar das respostas, em uma amostra de 100 indivíduos, é observado que os participantes da pesquisa raramente escolheram a satisfação plena, sendo o nível menos selecionado na maior parte dos

quesitos abordados. Desse modo, pode-se afirmar que, em suma maioria, os consumidores desse serviço não encontram satisfação nos mais diversos quesitos do transporte público, seja no conforto, segurança ou até mesmo na efetividade das tecnologias implantadas nas frotas do município.

APÊNDICE C - RESULTADOS DA PESQUISA

RESULTADOS				
Critérios avaliados		Insatisfação = 1		
		Satisfação média = 2		
		Satisfação plena = 3		
		1	2	3
Critério	Parâmetro de avaliação			
Segurança	Acidentes no trânsito, furtos e roubos	71,6%	24,5%	3,9%
Parada	Sinalização, cobertura e bancos nos pontos	67,6%	28,4%	4%
Novas tecnologias	Funcionalidade do wi-fi e entrada USB	61,8%	29,4%	8,8%
Frequência de atendimento	Tempo de espera pelo ônibus	47,1%	45,1%	7,8%
Condições do veículo	Conforto, higiene e conservação	32,4%	54,9%	12,7%
Aplicativo de ônibus	Previsão de horário precisa e informações da linha	52%	42,2%	5,8%
Acessibilidade	distância da local de origem até parada	54,9%	28,4%	16,7%
Lotação	Ônibus muito cheios, sem espaço	78,4%	20,6%	1%
Média		58,21%	34,19%	7,6%

Os resultados coletados dessa pesquisa mostraram a preocupante tendência ao sentimento de insegurança dos usuários durante a utilização do serviço. Com mais de 71% de respostas negativas dos participantes, a inquietação entre os utentes é especialmente evidente ao considerar as ocorrências de assaltos, furtos e acidentes ao longo do trajeto da linha.

A elevada porcentagem de passageiros que expressaram preocupação com a segurança da rota Campus Unir reflete que a frota encontra dificuldades intrínsecas de garantir a dignidade daqueles que utilizam este meio de transporte, uma vez que estes estão expostos a violência urbana até mesmo dentro do ônibus.

Outro fator que arrecadou uma alta porcentagem de insatisfação foi as paradas de ônibus, cerca de 67% dos entrevistados escolheram o nível 1 (insatisfação), em contrapartida apenas 4% deu a nota de satisfação plena. Neste requisito foi contemplado a localização, quantidade e, principalmente, a qualidade. Esses requisitos são de importância ímpar na utilização do serviço, pois

a espera pelos ônibus é uma realidade, mesmo que por um período menor, inevitável diante deste serviço.

As paradas no transporte público de Porto Velho, em geral, apresentam diversos fatores negativos, como a falta de assento e de cobertura, fator de extrema importância em proteger do sol e chuva aqueles que esperam pelos ônibus, além disso, o fato da falta de preservação das que detêm esses elementos contribuem para insatisfação de seus usuários.

Outrossim, na pesquisa referida, levantou-se a estatística que apenas 14% dos passageiros da linha têm como zona de origem a área central do município, única área agraciada com a rota do Campus Unir. Nesse sentido, ainda, observou-se que a maioria dos indivíduos que utilizam essa linha, tem como origem a zona leste da cidade, sendo cerca de 56% dos participantes, tendo estes que fazer o uso de dois ônibus para chegarem em seu destino.

Desse modo, verifica-se que as paradas da linha 211 não estão em consonância ao seu maior público de passageiros, os condicionando ao processo de integração das rotas leste/centro - centro/campus unir. Este processo, além de alongar a viagem e torná-la ainda mais desgastante, pode ainda encarecer a utilização do serviço, visto que, se o período entre um ônibus e outro ultrapassar os 90 minutos, o passageiro terá que desembolsar uma nova passagem.

Vale salientar inclusive que, o grande diferencial promovido na mudança do contratado para disponibilizar o serviço eram as chamadas novas tecnologias dentro e no serviço em si dos ônibus, que englobam o wi-fi grátis, as entradas USB para carregamento, localização GPS dos ônibus e aplicativo que, a partir da localização GPS, disponibilizaria uma estimativa da chegada dos ônibus. Entretanto, as respostas em relação a estes quesitos foram proeminentemente de insatisfação, isso ocorre em razão que, muitas vezes, esses serviços são apenas de adorno, uma vez que não há funcionalidade real.

A realidade apresentada pelas frotas da linha demonstra que, apesar da disponibilidade dessas novas ferramentas, não há, de fato, o pleno funcionamento destas. Por vezes, verifica-se a indisponibilidade das redes de wi-fi e a inutilidade das entradas USB, pois encontram-se em condições precárias para o desfrute do serviço de carregamento. Dessa forma, torna-se evidente a necessidade de fiscalização dos serviços oferecidos, uma vez que apenas disponibilizar, sem garantir a devida prestabilidade, torna ineficaz para a utilização, bem como doutrina de Hely Lopes Meirelles et al (2003):

A Fiscalização do serviço concedido cabe ao Poder Público concedente, que é o fiador de sua regularidade e boa execução perante os usuários. Já vimos que serviços públicos ~ serviços de utilidade pública são sempre serviços para o público: Assim sendo, é dever do concedente exigir sua prestação em caráter geral, permanente, regular, eficiente e com tarifas módicas (art. 6º, § 12).

Para assegurar esses requisitos, indispensáveis em todo serviço concedido, reconhece-se à Administração Pública o direito de fiscalizar as empresas, com amplos poderes de verificação de sua administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, principalmente para conhecer a rentabilidade do serviço, fixar as tarifas justas e punir as infrações regulamentares e contratuais. A fiscalização será feita por órgão técnico da Administração concedente ou por entidade com ela conveniada. Paralelamente, o regulamento do serviço deverá prever a constituição de comissão integrada por representantes do poder concedente, do concessionário e dos usuários, a fim de que colabore na fiscalização (art. 30, parágrafo único).

Ademais, no que diz respeito a superlotação da linha, os resultados foram ainda mais alarmantes, onde mais de 78% dos participantes expressaram descontentamento com a frequente falta de espaço nos ônibus, resultando em situações em que muitos usuários precisam aguardar a chegada de um segundo veículo para conseguirem embarcar de volta ao centro.

Em consonância ao revelado na pesquisa, muitas são as notícias sobre o tema que circulam nos mais diversos sites e redes sociais. Em julho de 2023, a superlotação da linha foi alvo de críticas e denúncias ao portal G1.

Muitos alunos não conseguem ir para uma simples aula porque os ônibus estão superlotados. Tem vezes que estamos na parada, há muito tempo, e só tem um ônibus. Muitos conseguem entrar, mas quem não consegue precisa esperar o próximo veículo. A gente reprova por falta.

O estudante de jornalismo, Guilherme Henrique Benvenuti Furtado, expressou ao portal de notícias G1 a dificuldade enfrentada devido a superlotação da linha. O jornal revelou ainda que, na época, a prefeitura relatava que a circulação da rota era a cada 20 minutos, contrariando as denúncias dos estudantes.

Ademais, em novembro do mesmo ano, o tema foi novamente abordado, agora pelo portal de notícias Rondônia ao vivo, alertando a recorrência das denúncias feitas pelos usuários, em especial estudantes da Universidade Federal de Rondônia.



Figuras 3 e 4 - Passageiros da linha 211 em situação de superlotação. Foto: Divulgação.

A alarmante situação de superlotação na linha Campus UNIR é sustentada, ainda, por uma série de fotos divulgadas nas redes sociais, conforme evidenciado pelas imagens acima. Essas imagens, compartilhadas pelos usuários, ilustram de maneira clara e visual a lotação excessiva nos ônibus, estando, então, em consonância aos resultados preocupantes da pesquisa de satisfação.

Outrossim, as denúncias dos estudantes, amplamente disseminadas no ambiente virtual, estão se tornando cada vez mais recorrentes. As manifestações dos usuários, que ecoam as preocupações levantadas na pesquisa, demonstram uma crescente insatisfação com as condições do transporte público oferecido pela linha Campus UNIR. A convergência entre as denúncias dos estudantes nas redes sociais e os dados coletados neste estudo sublinha a necessidade de uma resposta imediata e efetiva por parte das autoridades responsáveis, a fim de melhorar significativamente a qualidade e a segurança desse serviço essencial.

CONCLUSÃO

O transporte público em Porto Velho, como em diversas cidades brasileiras, é um serviço essencial para a população, proporcionando acesso a diferentes áreas da cidade e conectando comunidades a serviços essenciais, bem como o acesso a hospitais, escolas etc. No entanto, a realidade enfrentada pelos usuários revela uma série de desafios que comprometem a efetivação dos direitos sociais e a dignidade da pessoa humana.

A legislação brasileira, em especial a Constituição Federal de 1988, estabelece o transporte público como um direito social fundamental, atribuindo ao Estado a responsabilidade de garantir sua qualidade e segurança. Entretanto, a pesquisa realizada com os usuários da linha 211 evidencia a insatisfação generalizada em relação a diversos aspectos do serviço sob a ótica daqueles que dependem desse meio de transporte, desde o conforto até a segurança.

A superlotação dos ônibus, a insegurança durante os trajetos e as frequentes mudanças nas rotas e horários são desafios enfrentados diariamente pelos usuários. A violação desses direitos sociais, aliada à falta de efetividade na resposta das autoridades responsáveis, coloca em xeque a qualidade do transporte público em Porto Velho.

A linha Campus UNIR, que deveria facilitar o acesso à educação, cultura e trabalho, torna-se, muitas vezes, um obstáculo para a realização plena desses direitos. As fotos divulgadas nas redes sociais, denunciando a superlotação, atestam as preocupações levantadas na pesquisa, evidenciando a necessidade urgente de medidas corretivas.

Diante desse cenário, faz-se imperativo que as autoridades municipais, em conjunto com a empresa responsável pelo transporte público, adotem ações imediatas para melhorar a qualidade do serviço oferecido. A revisão das rotas, o aumento da frota, a implementação de medidas de segurança eficazes e a promoção de uma comunicação transparente com os usuários são passos iniciais e fundamentais para atender às demandas da população.

Ademais, é essencial que haja uma avaliação constante da eficiência do sistema, considerando as necessidades de deslocamento da população, a regularidade das rotas e a relação entre os custos do transporte e os rendimentos da comunidade. Somente por meio de uma gestão eficiente e comprometida será possível garantir a qualidade do transporte coletivo em Porto Velho.

A busca por alternativas sustentáveis, como investimentos em tecnologia e infraestrutura, também se apresenta como uma solução promissora. A implementação de novas tecnologias pode contribuir para a melhoria da experiência do usuário, garantindo pontualidade, conforto e segurança. No entanto, é necessário que as tecnologias implementadas sejam de fácil acesso e disponham de uma fiscalização a respeito do seu pleno funcionamento, visto que, muito embora o município invista em meios de monitoramento e melhorias tecnológicas do transporte público, a realidade vivenciada pelos passageiros demonstra que não há o acompanhamento do desempenho, o que gera os resultados de insatisfação debatidos na pesquisa.

Em síntese, a qualidade do transporte público em Porto Velho não é apenas uma questão de comodidade, mas sim uma condição essencial para o pleno exercício dos direitos sociais e da dignidade da pessoa humana. A superação dos desafios identificados nesta pesquisa requer um esforço conjunto das autoridades, empresas prestadoras de serviço e da sociedade civil, visando a construção de um sistema de transporte público que atenda verdadeiramente às necessidades e expectativas da população.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. **O Novo Direito Concessionário Nacional: e agora, ônibus brasileiro**. Revista dos Transportes Públicos, n. 76, 1997.

ARAÚJO, M. R. M. de et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. Psicologia & Sociedade, Florianópolis, v. 23, n. 3, p. 574-582, set./dez. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822011000300015. Acesso em: 05 jan. 2024.

BAZANI, Adalmo. JTP vai assumir os transportes em Porto Velho em 17 de outubro, diz secretário. Diário do transporte, Porto Velho, 17 de agosto de 2020. Disponível em: [https://diariodotransporte.com.br/2020/08/17/jtp-vai-assumir-os-transportes-em-porto-velho-em-17-de-outubro-diz-secretario/#:~:text=Em%2003%20de%20mar%C3%A7o%20de,Gerenciamento%20e%20Recursos%20Humanos%20Ltda%E2%80%9D](https://diariodotransporte.com.br/2020/08/17/jtp-vai-assumir-os-transportes-em-porto-velho-em-17-de-outubro-diz-secretario/#:~:text=Em%2003%20de%20mar%C3%A7o%20de,Gerenciamento%20e%20Recursos%20Humanos%20Ltda%E2%80%9D.). Acesso em: 05/01/2024.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 04/01/2024.

BRASIL. **Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017**. Dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública. Brasília, DF: Presidência Da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13460.htm. Acesso em: 15 fev. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Brasília, DF: Ipea, 2011. 34p. (Texto para discussão, n. 1595). Originalmente apresentada como artigo

CIDADE, Roberto Berttoni; Leão Júnior, Teófilo Marcelo de Arêa. **Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social**. In: Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, Brasília. 2016

CLÈVE, C. M. **A Eficácia Dos Direitos Fundamentais Sociais**. Boletim Científico Escola Superior do Ministério Público da União, [S. I.], n. 8, p. 151-161, 2003. Disponível em: <https://escola.mpu.mp.br/publicacoes/cientificas/index.php/boletim/article/view/104>. Acesso em: 02 fev. 2024.

CLARK, Sarah Fernanda Pereira; Souza, Priscilla Ribeiro Moraes Rêgo de. O Transporte Público de qualidade como um direito previsto no Código De Defesa Do Consumidor. **Anais da VIII Jornada de Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão**, 25 a 27 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/otransportepublico-publicodequalidadecomoumdireitoprevistonocodigodedefesadoconsumidor.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2024

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 29 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

NÚBIA, Jhennifer. Estudantes denunciam superlotação em ônibus do Campus Unir em Porto Velho. G1, Porto Velho, 2023 Disponível em: <<https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2023/07/05/estudantes-denunciam-superlotacao-em-onibus-do-campus-unir-em-porto-velho.ghhtml>>. Acesso em: 2 mar. 2024.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional**. – 25. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

MEIRELLES, Hely Lopes, et al. **Direito administrativo brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2003.

MENDES, G. F. A dignidade da pessoa humana na Constituição Federal de 1988 e sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. **Observatório da Jurisdição Constitucional**, [S. l.], n. 2, 2013. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/observatorio/article/view/915>. Acesso em: 15 fev. 2024.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

SIENA, Osmar; et al. Metodologia da Pesquisa Científica e Elementos para Elaboração e Apresentação de Trabalhos Acadêmicos. Belo Horizonte MG: Editora Poisson, 2024

SILVA, J. A. B.; SILVA, S. **Critérios de qualidade em serviços de transporte público urbano: uma contribuição teórica**. 2018. Disponível em: https://periodicos.ufes.br/bjpe/article/view/v4n1_6/pdf. Acesso em 05/01/2024.

VIEIRA, Oscar Vilhena. **A gramática dos Direitos Humanos**. In: Revista do ILA-NUD, nº 17, São Paulo, 2001.