



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO
TRANSPORTE PÚBLICO DE GOIÂNIA.**

ORIENTANDO (A) – SAMUEL GUSTAVO ROSA ALVES
ORIENTADOR (A) - PROF. (A) DRA. MARINA RÚBIA MENDONÇA
LOBO

GOIÂNIA
2020

SAMUEL GUSTAVO ROSA ALVES

**A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO
TRANSPORTE PÚBLICO DE GOIÂNIA.**

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso I, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Profa. Orientadora - Dra. Marina Rúbia Mendonça Lobo.

GOIÂNIA 2020

SAMUEL GUSTAVO ROSA ALVES

**A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO TRANSPORTE
PÚBLICO DE GOIÂNIA.**

Data da Defesa: ____ de _____ de _____

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Profa. Dra. Marina Rúbia Mendonça Lobo. Nota

Examinadora Convidada: Profa. Ma. Pamora Mariz Silva F. Cordeiro Nota

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a Deus por cada segundo de minha vida que possibilitou a chegar até aqui, sempre trilhando e abençoando meus caminhos. A toda minha família em especial a minha mãe Regina Marcia que lá de cima sempre intercedeu por mim, a minha avó Ivani Naves que sempre me ajudou e incentivou a buscar o caminho acadêmico, e todos que certa forma direta ou indireta me deu forças para nunca desistir dos meus sonhos. Também agradeço imensamente a minha namorada e quase esposa Jeovanna Rosely que sempre está ao meu lado contribuindo e somando nas minhas conquistas e sempre me incentivando a buscar mais.

A todos os amigos que me deram a honra de conhecê-los na Universidade Católica de Goiás, em especial a meu amigo Mohammed Júnior que infelizmente nós deixou no decorrer desta longa caminhada acadêmica.

A minha orientadora professora Marina Rúbia que não mediu esforços para auxiliar na elaboração deste trabalho, demonstrando mais uma vez ser uma pessoa muito qualificada.

Por fim, que este trabalho possa despertar em todas as autoridades públicas responsáveis o quanto importante e o papel de um transporte público digno na vida da sociedade.

SUMÁRIO

RESUMO.....	5
INTRODUÇÃO.....	5
1 A MOBILIDADE URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO DE GOIÂNIA.....	7
1.1 CONCEITO.....	7
1.2 O TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	8
1.3 A MOBILIDADE URBANA E A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO.....	9
2 A DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E OS DIREITOS SOCIAIS.....	10
2.1 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E O MÍNIMO EXISTENCIAL.....	10
2.2 DOS DIREITOS SOCIAIS.....	12
3 A MOBILIDADE URBANA EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	13
3.1 O TRÂNSITO NA CIDADE DE GOIÂNIA.....	13
3.2 PRINCIPAIS CORREDORES PREFERENCIAIS PARA O TRANSPORTE COLETIVO.....	13
3.2.1 CORREDOR ANHANGUERA.....	14
3.2.2 CORREDOR GOIÁS.....	14
3.3 A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	15

CONCLUSÃO.....16

REFERÊNCIAS.....18

A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO TRANSPORTE PÚBLICO DE GOIÂNIA.

Samuel Gustavo Rosa Alves ¹

RESUMO

O presente artigo foi elaborado mediante o atual sistema de transporte coletivo da região metropolitana de Goiânia, com o objetivo de mapear os problemas enfrentados cotidianamente pelos usuários, baseando na estrutura de toda a frota, no modo operacional utilizado no transporte público, na mobilidade urbana existente na cidade Goiânia e na região metropolitana. Tendo como principal base à forma como são transportados no dia a dia os usuários. Este trabalho se dividiu em três pilares, onde: buscou-se referências quanto à mobilidade urbana na grande Goiânia, referente ao princípio da dignidade da pessoa humana e os direitos sociais e também a mobilidade urbana sustentável em relação ao transporte coletivo na região metropolitana de Goiânia. Por fim, buscou-se demonstrar meios para que os usuários tivessem tratamento igualitário e humano dentro do transporte público.

Palavras-chave: Transporte Público; Mobilidade Urbana; Princípio da Dignidade da Pessoa Humana.

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por escopo analisar a violação do princípio da dignidade da pessoa humana em relação ao transporte coletivo da grande Goiânia. Sendo que diversos outros fatores são responsáveis por esta afronta à norma constitucional. Sendo apresentado que o transporte público exerce papel de suma importância para se chegar a outros direitos fundamentais a existência da sociedade.

Atualmente o transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana vêm no inverso de outras grandes cidades, pois em vez de aumentar a sua frota e adquirir veículos sustentáveis e tecnológicos, o que ocorre é uma frota velha com poucos veículos novos, e ainda com muitos sem nenhuma acessibilidade. Os usuários estão sujeitos a tal deploração em que o transporte se encontra na nossa atualidade, sendo noticiado diariamente em nossos telejornais o caos em que se encontra o transporte coletivo, que na grande maioria das vezes são veículos utilizados por mais de 10 anos, sem qualquer tipo de manutenção por parte das empresas que detém a concessão do

transporte público. No Brasil em geral, o modo de transporte primordialmente responsável pelo transporte público é o ônibus, e segundo o Relatório Geral da ANTP (2016), cerca de 49% do total de viagens motorizadas no país são efetuadas pelo transporte público, e 51% fazendo o uso do transporte individual motorizado nas regiões mais adensadas do país.

O impacto desta afronta ao princípio da dignidade da pessoa humana e ao mínimo existencial e incalculável a sociedade, onde deveria ser efetivamente respeitado a integridade física e psicologia dos usuários que utilizam esse transporte diariamente, uma vez que toda a coletividade sente na pele quando este direito não é positivado, e preciso então buscar por mais políticas públicas para que de fato sejam efetivados esses importantes institutos sociais.

Buscou-se demonstrar a grande dificuldade em que os veículos do transporte coletivo têm em se locomover nos seus próprios corredores e faixas preferenciais, onde diariamente carros, caminhões, motos e outros tipos que não respeitam o que serviria justamente para melhorar o fluxo dos ônibus, e com isso se acarretam diversos outros problemas no meio de locomoção da cidade, sendo um dos principais a demora das viagens.

Por fim, em seguida foram elaborados alguns meios de mobilidade urbana sustentável, para tentar contribuir para uma maior fluidez de todo o trânsito em geral e em especial dos veículos do transporte público, e com isso auxiliar e diminuir os impactos causados pelas longas e demoradas viagens dentre dos ônibus, muitas vezes com a maioria dos passageiros transportados em pé e com superlotação, sem nenhum conforto e respeito pela sua dignidade.

Dessa maneira, o presente estudo tem por objetivo avaliar a violação ao princípio da dignidade da pessoa humana no tocante ao transporte público de Goiânia e região metropolitana e os impactos provocados ao ignorar esse importante preceito.

O tipo de pesquisa empregado será o bibliográfico perante a necessidade de estudo teórica. Para tanto, servirão como fonte de pesquisa: doutrinas, jurisprudências, legislações nacionais, legislações internacionais, outros artigos científicos sobre o tema proposto, impressos ou publicados na internet e notícias publicadas em jornais impressos ou digitais. Por fim, a escolha pelo método dedutivo servirá para identificar a violação do princípio da dignidade da pessoa humana em relação ao transporte público de Goiânia e região metropolitana.

1 A MOBILIDADE URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO DE GOIÂNIA

1.1 CONCEITO

O conceito de transporte coletivo se entrelaça ao crescimento de toda a sociedade, uma vez que dentro dos pilares da evolução humana e normal que os centros habitacionais se expandem e com isso ocorrem vários problemas, tais como: saneamento básico, infraestrutura e também a mobilidade social.

Uma vez que com todo esse crescimento fica ao cargo do poder público local desenvolver meios para que seu povo se desloque de um lugar para o outro, com isso a maioria das cidades desenvolvem então sistemas de transporte coletivo municipal ou até mesmo intermunicipal. Crescendo a população cresce também a frota de veículos dentro da cidade, e com isso aos poucos as grandes cidades se deparam com outro problema que é a mobilidade, uma vez que os carros não conseguem se locomover rapidamente como antes. Para Adriane Tavares Borges (2015, p.16):

Neste sentido, considerando os deslocamentos realizados dentro das cidades, sejam de pessoas ou de produtos, o termo mobilidade passa a receber a denominação de mobilidade urbana. Deste modo, a mobilidade inserida na área urbanizada contempla em seu conceito uma relação entre os deslocamentos, os meios utilizados e as atividades urbanas às quais se destinam.

Não sendo problema apenas de cidades em desenvolvimento mas também de cidades desenvolvidas, que sempre estão buscando um meio de reduzir a frota de veículos nas ruas e também na qualidade de vida de todos os cidadãos.

Como conceitua Stela Xavier Terra e Patrícia Costa Duarte (2014, p. 06):

A deficiência da mobilidade urbana influencia a qualidade de vida de todas as classes sociais, contamina o ar, proporciona engarrafamentos, e assim contribui com a poluição sonora e maior ocorrência de acidentes. Porém a camada social que mais sofre o efeito do trânsito é a classe trabalhadora, por depender do transporte coletivo, de baixa qualidade na maioria dos municípios brasileiros.

Assim, o transporte coletivo é um meio de integrar diversas áreas econômicas e também sociais entre lugares distintos de uma cidade, sendo que o transporte coletivo como meio de promoção de política social é bastante plausível, uma vez que garante algumas gratuidades para grupos da sociedade que dependem um pouco mais desse meio de transporte, como exemplos os idosos e estudantes.

Afirma Stela Xavier Terra e Patrícia Costa Duarte (2014, p. 07):

O transporte coletivo pode ser definido como um meio para atingir determinados fins como trabalho, escola, mercado, cinema. Assim o deslocamento das pessoas se torna um ponto estratégico para o desenvolvimento econômico e social de uma região. O fato é que nem todos têm condições financeiras de arcar com o combustível e manutenção, nem todos tem condições físicas seja por ser menor de idade ou ser deficiente físico, nem todos desejam dirigir ou ter um carro e o serviço de transporte público pode ser a única alternativa para muitos.

O transporte coletivo exerce uma função essencial para toda sociedade uma vez que é responsável pela locomoção de grande parte da sociedade mundial, sendo objetos de muitas críticas, porém de forma alguma podemos deixar de observar o seu grande papel.

1.2 O TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

O transporte coletivo tem grande papel para a mobilidade urbana para nossa cidade de Goiânia, uma vez que desempenha papel fundamental para tal feito, pois é evidente que seu meio de transportar pessoas já se mostra eficiente e mais barato para toda a sociedade, justamente pelo fator de que este meio de transporte consegue atingir a todas as classes sociais em especial a classe dos trabalhadores que dependem desse meio de transporte para se locomover em toda a cidade. Sobre este tema Kelves Vinícius Souza e Lucas Lourenço Moreira de Queiroz (2018, p. 20):

A oferta, organização e prestação do serviço de transporte coletivo são obrigações atribuídas aos municípios, como previsto no artigo 30 da Constituição Federal (1988). Dessa forma, variados modelos de transporte coletivo são desenvolvidos com base nas particularidades das cidades de todo o país, sobretudo nas capitais.

E neste sentido foi desenvolvido o modelo de transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana, composto por 18 municípios que todos os dias têm seus moradores diretamente se transportando para a capital através desse sistema de transporte coletivo. Ou até mesmo deslocando dentro de sua própria cidade, através de veículos que fazem linhas bairro até o centro desses municípios, ou também linhas circulares que fazem trajetos entre os bairros sem que precise ir até o centro da cidade.

Sendo cabível aos próprios prefeitos a elaboração de propostas de transportes públicos em suas cidades, porém o que na pratica ocorre e que esses prefeitos aceitam a concessão do transporte coletivo para as empresas de Goiânia que passam a operar em suas cidades. No ano de 1999 a Lei Nº 27/1999, que instituiu

a região metropolitana, afirma a Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo (CDTC) como a unidade sistêmica metropolitana em que o governo estadual e as prefeituras ao qual irão exercer seus poderes, direitos, prerrogativas inerentes ao serviço público de transporte.

Um modelo de transporte coletivo é essencial para a vida de uma cidade, onde este meio de locomoção pode ajudar não só na própria locomoção quanto também na questão sustentável de toda a cidade, uma vez que dentro do transporte coletivo cabem inúmeras pessoas que não caberiam em outro veículo. Segundo Adilson Lombardo, Olga Regina Cardoso e Paulo Eduardo sobreira (2017, p. 03):

Sob esse aspecto, o transporte coletivo torna-se de suma importância para o processo de gerenciamento da cidade. Um modelo adequado permite reduzir congestionamentos, emissão de poluentes, reduzir acidentes de trânsito, bem como proporcionar uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos.

Evidente destacar que esse modelo de transporte seja um dos mais ideais do ponto de vista do gerenciamento das cidades, uma vez que diversos modelos de transporte já contam com veículos inteiramente sustentáveis que produzem poucos poluentes e que conseguem transportar muito mais passageiros que um carro só.

1.3 A MOBILIDADE URBANA E A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO

Segundo Monteiro (1938, p.74), no início da criação de Goiânia, por volta do ano de 1933, Pedro Ludovico delegou ao urbanista Atilio Corrêa Lima para a elaboração do projeto da futura capital de Goiás, dentre suas especificações era a elaboração do projeto, que em si contemplaria aspectos de paisagismo, saneamento e circulação de pessoas.

O projeto inicial era de uma cidade planejada, que não sofreria com questões de futuros engarrafamentos, falta de mobilidade, dentro outros problemas.

Como conceitua Adriane Tavares Borges (2015, p. 72-73):

A estrutura viária da cidade era composta por largas avenidas principais, conectando entre si, o centro administrativo, ou seja, a sede do governo do Estado, o Parque Botafogo e o aeródromo, localizado no atual Setor Aeroporto. Além das Avenidas Araguaia, Tocantins e Pedro Ludovico (atual Av. Goiás), transversalmente a essas, como eixo estruturante para acessibilidade à cidade, ou seja, para interligação ao sistema rodoviário, instituiu-se a Avenida Anhanguera.

Ocorre que a cidade de Goiânia vive em constante mudança dentro de seus próprios eixos de mobilidade, segundo Fábio de Souza (2014, p.5):

A partir deste raciocínio torna-se possível mensurar, pelo número de planos voltados ao transporte coletivo, as necessidades, de um quase que constante esforço de adaptação, das possibilidades de deslocamentos exigidos pela ocupação territorial observada em Goiânia.

Diversos aspectos quanto à mobilidade na cidade de Goiânia foram desenvolvidos ao longo dos anos, como criações de corredores especiais, a criação de um modelo de BRT (Bus Rapid Transit) sendo o primeiro a ser implantado o Eixo Anhanguera, popularmente conhecido como eixão no ano de 1973. No ano de 2015 ainda no governo federal da então presidenta do Brasil Dilma Rousseff, foi iniciado justamente com a prefeitura de Goiânia mais um corredor de BRT na cidade o denominado Corredor Norte Sul, obra está que ainda se encontra em andamento.

Em estudos realizados no ano de 2013 pela RMTC (Rede Metropolitana de Transporte Coletivo), indicam que há época existiam 1.354 veículos na frota do transporte coletivo, onde os mesmo em sua maioria eram compostos de elevadores, para promoverem a acessibilidade de cadeirantes. Informativo da Rede

Metropolitana de Transporte Coletivo (2013, p. 16):

A frota operacional atual é de 1.354 veículos, com a distribuição por região e tipo de linha. Acompanhando a distribuição da oferta de viagens, a maior parte da frota está alocada nas áreas operacionais sul e sudoeste, que respondem por 50% da frota operacional. Uma parcela expressiva da frota está alocada nas linhas estruturais (eixo, diretas e expressas), totalizando cerca de 900 veículos.

Ocorre que em dezembro de 2020 em informações divulgadas pela própria RMTC este quantitativo em média em dias uteis e de 816 veículos operando no horário da manhã, cujo momento e de maior necessidade dos veículos na região metropolitana de Goiânia, isso significa quase 40% menos em relação ao número de ônibus no ano de 2013.

De fato, a região metropolitana carece de um maior investimento em relação à mobilidade urbana do transporte coletivo, devendo ser repensado por todas as autoridades públicas um maior papel efetivamente dentro desse importante meio de locomoção pela população.

2 A DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E OS DIREITOS SOCIAIS

2.1 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E O MÍNIMO EXISTENCIAL

Diante de um dos maiores princípios norteados pelo ordenamento jurídico

brasileiro e mundial, uma vez que este se inicia antes mesmo do nascimento com vida, ainda em útero materno. Não sendo possível apontar onde se começa e onde termina esse princípio, sendo que o mesmo basicamente se vincula ao conceito do mínimo existencial.

Ainda sobre o conceito do mínimo existencial é válido ressaltar que todas as formas de preservar o indivíduo em sociedade o mais humano possível é válido para preservação do princípio da dignidade da pessoa humana, seja com saneamento básico ou até mesmo com um transporte público digno. Clèmerson Merlin Clève (2003, p. 157) 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 combatida 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.

A compreensão do mínimo existencial ultrapassa qualquer tipo de limites impostos pela própria sociedade contemporânea, uma vez que diante de uma obrigação imposta ao próprio poder público.

Diante de tantos fatos ocorridos diariamente dentro do transporte público dá grande Goiânia, este princípio cotidianamente tem seu conteúdo esmagado pela gestão do transporte coletivo. O princípio está diretamente entrelaçado na vida dos goianienses todos os dias e não seria diferente dentro do transporte público, uma vez que esse é responsável por outro preceito de tamanha importância que é o direito de ir e vir, sendo este princípio da dignidade da pessoa humana totalmente independente de quem quer que o exerça. Sobre isso Carmen Lúcia Antunes Rocha (2001, p. 51) afirma:

Dignidade é o pressuposto da idéia da justiça humana, porque ela é que dita a condição superior do homem como ser de razão e sentimento. Por isso é que a dignidade humana independe de merecimento pessoal ou social. Não se há de ser mister ter de fazer por merecê-la, pois ela é inerente à vida e, nessa contingência, é um direito pré-estatal.

Ocorre que o transporte público como um meio principal de locomoção de toda a sociedade deveria respeitar seus próprios usuários, pois em relação à

dignidade da pessoa humana é de suprema notoriedade que fossem elaborados meios para uma melhor utilização deste transporte.

2.2 DOS DIREITOS SOCIAIS

O direito ao transporte como também outros direitos sociais é algo muito importante dentro de uma sociedade civilizada, uma vez que esse direito é assegurado pela Constituição Federal. A grande relevância deste direito vem do fato de que as pessoas estão todos os dias se movimentando dentro das grandes cidades, ou seja, com este direito se concretiza também outros direitos como à saúde, a educação, dentre outros. Sendo que toda vez que este direito não é entregue cabe ao cidadão buscar o poder judiciário para garanti-lo. De acordo com Roberto Berttoni Cidade e Teófilo Marcelo de Arêa Leão Júnior (2016, p.209):

Por fim, o direito ao transporte também é classificado como direito social prestacional, sendo aquele que os serviços ou bens materiais são entregues direta ou indiretamente ao cidadão em consonância a política pública elaborada pelo Estado. E, em caso de não efetividade, cabe ao particular judicializar o seu reclamo.

Direito esse que se obtém vários outros, sendo então de importante papel no meio social, conceitua Leão Junior (2016, p.200):

Sendo um direito meio, o direito ao transporte ele dar acesso a outros direitos, pois, a sua finalidade principal é ser um mecanismo 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.

Sendo esses direitos de grande importância para uma sociedade se desenvolver de forma moral e social, porém o que se ocorre muitas das vezes é o cerceamento por parte inclusive do próprio Estado que dê certo ponto e o principal legitimado a promover essas garantias. Segundo Andréas Krell (2002, p. 19):

Os Direitos Fundamentais Sociais não direitos contra o Estado, mas sim direitos através do Estado, exigindo do poder público certas prestações materiais. São os Direitos Fundamentais do homem-social dentro de um modelo de Estado que tende cada vez mais a ser social, dando prevalência aos interesses coletivos antes que aos individuais.

Uma vez que o Estado enquanto provedor desses direitos não os elaboram abre então brechas para a desigualdade social, estando o transporte público diretamente entrelaçado na promoção de muitos direitos sociais.

3 A MOBILIDADE URBANA EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

3.1 O TRÂNSITO NA CIDADE DE GOIÂNIA

Constantemente os moradores da cidade de Goiânia e região metropolitana sofrem na pele o trânsito caótico que se tornou transitar pela cidade, onde motoristas não respeitam pedestres, as poucas ciclovias existentes não são respeitadas, os corredores preferências são na maioria das vezes inoperantes e o fluxo de veículos se transforma cada vez mais algo desordenado de trafegar. Como conceitua Illa Rachel (2010, p16):

Quem dirige em Goiânia, seja carro, ônibus ou motocicleta, tem a sensação de que a cidade está no limite. São engarrafamentos, acidentes, trânsito caótico durante quase todo o dia. (...) O aumento da motorização privada é um fenômeno mundial e reflete um modo de vida que privilegia o veículo motorizado de uso particular em detrimento de outras opções, como o transporte coletivo e os meios não-motorizados de deslocamento.

Fica evidente que quando se tem um trânsito desordenado, este é diretamente responsável por outros grandes problemas em uma cidade, tais como a mobilidade urbana, o transporte público e a locomoção de forma geral.

Nas palavras do secretário municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade de Goiânia, Fernando Santana (O popular, 2020, on-line) “O corredor garante o cumprimento do tempo de viagem. Assim o transporte coletivo pode ser atrativo, para que a pessoa deixe de usar seu veículo próprio, porque sabe que vai chegar ao destino na hora certa.”.

A cidade de Goiânia possui alguns corredores e faixas preferências ao transporte coletivo, porém percorrendo parte delas fica explícito que muitas não são respeitadas pelos motoristas, ocasionando uma maior lentidão na locomoção dos ônibus.

3.2 PRINCIPAIS CORREDORES PREFERENCIAIS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

O termo corredor preferencial de transporte coletivo está diretamente ligado a existência de uma faixa ou próprio corredor, que exclusivamente se desloca apenas os veículos do transporte público, sendo essa faixa de fluxo de deslocamento algo essencial para contribuir tanto com a rapidez quanto com o conforto dos usuários.

Esses corredores podem tanto ser exclusivos ou preferenciais. Segundo Adriane Tavares (2015, p.112):

Os corredores exclusivos são vias dotadas de pistas exclusivas para a circulação dos ônibus, localizados no eixo central da via e segregados do tráfego geral, por meio de elementos físicos ou sinalização, onde operam linhas de transporte coletivo de maior oferta e capacidade de transporte. Já os corredores preferenciais são vias dotadas de faixas de tráfego tanto para a circulação dos ônibus do tipo exclusivo, admitindo o ingresso de outros veículos somente em locais específicos para acesso aos lotes ou conversão à direita, quanto do tipo preferencial, permitindo a circulação de outros veículos, porém com prioridade para a circulação dos ônibus.

Tendo em vista a grande circulação de veículos no transporte público da Grande Goiânia, fica evidente que faltam meios para que os veículos não fiquem presos dentro do caótico trânsito.

3.2.1 CORREDOR ANHANGUERA

O corredor do Eixo Anhanguera foi um dos primeiros a serem implantados na cidade de Goiânia, sendo um dos responsáveis pela distribuição desses usuários ao longo de toda cidade, sendo sua principal característica seus veículos maiores que os convencionais, o que auxilia no número de usuários a serem transportados em um mesmo ônibus. Conceitua Adriane Tavares (2015, p.112):

Como linha tronco principal de todo o sistema integrado de transporte da Região Metropolitana, o Corredor Anhanguera recebe em seus terminais de integração um conjunto de linhas troncais que atende outros terminais da rede localizados em regiões distantes do eixo viário, localizados tanto na capital quanto em outros municípios. Desta forma, por meio dos terminais de integração, o eixo atende a capital e cidades da Região Metropolitana de Goiânia.

O corredor Eixo Anhanguera possui atualmente 19 estações de embarque e 05 terminais de integração em uma extensão de 13,5 km, sendo utilizados veículos articulados e biarticulados com o embarque realizado pelas portas do lado esquerdo e nas extensões do lado direito, passando mais 14 bairros de Goiânia. Recentemente, no ano de 2014, o percurso dos ônibus foi estendido até as cidades de Trindade, Goianira e Senador Canedo (Metrobus, 2019).

3.2.2 CORREDOR GOIÁS

Dentre outros corredores e faixas exclusivas, o Corredor da Avenida Goiás é o segundo maior da região metropolitana, ligando principalmente as regiões Norte à região Sul de Goiânia. Porém, diferente do Corredor Anhanguera, este não é

composto por veículos grandes, e sim por convencionais com embarque e desembarque do lado direito, fazendo com que vários ônibus de diferentes regiões da cidade consigam usufruir deste corredor.

Ocorre que o corredor se encontrava saturado, onde foi projetada a requalificação deste, com a implantação de um sistema do tipo Bus Rapid Transit (BRT), semelhante ao que está em operação no Eixo Anhanguera. Adriane Tavares (2015, p.122):

Do total de investimentos para a implantação do BRT Goiás Norte/Sul, R\$ 210 milhões foram repassados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade, do governo federal; os outros R\$ 130 milhões deverão ser custeados pela prefeitura.

As obras atualmente estão em fase bem adiantadas com previsão de entrega no final do ano de 2020. Sendo de grande importância a reformulação desse corredor, uma vez que a cidade de forma geral expandiu-o necessitando cada dia mais de meios de locomoção rápidos.

3.3 A MOBILIDADE URBANA SUSTENTAVEL NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

Atualmente na cidade de Goiânia e no Brasil em geral a mobilidade urbana vem em um crescente considerável de grandes proporções e impactos na vida de todos, com vários programas de iniciativa pública e privada na inserção de meios para um melhor meio de locomoção nas cidades e isso está diretamente ligada na premissa da mobilidade urbana.

Com o aumento expressivo de veículos nas ruas, ocorre que o trânsito da cidade de Goiânia está se tornando algo caótico, em que o transporte público briga por espaço com o carro particular, como as motos e com as bicicletas. Sendo cada vez mais necessário a procura por meios de solução da mobilidade. Conceituam Ivanilde Maria de Rezende Abdala e Antônio Pasqualetto (2013, p.4):

Acreditam que um dos maiores problemas em relação às soluções da mobilidade se dá pelo tratamento privilegiado recebido pelo transporte motorizado individual, e pelo descaso aos demais modos e serviços, sinalizando, assim, para o estímulo ao uso do carro. Para a melhoria, é necessário haver maior percepção e interação entre os vários sistemas de deslocamentos como a pé, de bicicleta, transporte coletivo, transporte motorizado individual, ou seja, contemplar todos os modos e redes de transporte.

O Estado enquanto administração pública deveria promover meios alternativos para a construção de uma sociedade sustentável, onde a população deixasse seus veículos em casa e se locomovessem por outros meios, tais como bicicletas, patinetes, patins dentre outros. Outro ponto a ser discutido é a forma com que se possam promover mais políticas públicas nas escolas para o incentivo ao uso desses meios sustentáveis, pois levando em consideração que para a construção de uma cidade e um mundo melhor é necessário que os jovens e crianças de hoje estejam dispostas a mudar o amanhã.

A cidade de Goiânia é um grande exemplo dessa falta de interesse por parte da sua população no uso de transportes alternativos. (MaisGoiás, 2020, online):

Em Goiânia, apenas 4% da população usa bicicleta como meio de locomoção, segundo levantamento da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC). Para ajudar a cidade a seguir o conceito de sustentabilidade, diversas empresas tem incentivado o uso de transportes alternativos em Goiânia.

A busca pela equidade entre os meios de locomoção e os princípios norteadores do Direito brasileiro é algo que se está há muitos anos sendo buscado por toda a sociedade. Porém nunca se deve esquecer que mesmo diante de vários aspectos contrários a dignidade da pessoa humana, por trás de cada usuário existe um ser humano, que é a base para a existência do Estado. E esse mesmo cidadão quando têm direito a um transporte justo e ao mínimo existencial violado, é a maior prova de que seus direitos sociais descritos na Constituição Federal não estão sendo promovidos.

CONCLUSÃO

O presente estudo buscou verificar de forma sucinta a violação a dignidade da pessoa humana sofrida no cotidiano de todos os usuários do transporte público da região metropolitana de Goiânia.

Buscou-se evidenciar a grande relevância que é a mobilidade urbana na cidade de Goiânia partindo do pressuposto do transporte público coletivo, trazendo também a questão da afronta ao princípio da dignidade da pessoa humana vivenciada todos os dias dentro dos ônibus da região metropolitana.

Diante da falta de mobilidade urbana, e possível ressaltar que a cidade de Goiânia cresceu notoriamente, e com isso houve um expressivo número de usuários que dependem do transporte público para se locomoverem, uma vez que a grande massa utilizadora são as pessoas de baixa renda e grande parte dos trabalhadores, sendo que grande parte dessas pessoas morram longe de seus trabalhos e do centro da cidade.

Em um segundo momento, ao estudar a estrutura e as condições do transporte público, foi possível identificar a violação do princípio da dignidade da pessoa humana, onde os usuários deste serviço não são respeitados e não tem seus direitos sociais mínimos cumpridos.

Posteriormente, foi estudada a estrutura das cidades que compõe a região metropolitana de Goiânia para se verificar a existência da mobilidade urbana sendo possível identificar um paralelo entre um trânsito justo entre os veículos do transporte público e os demais. Foi também elaborado um paralelo entre o que seria uma cidade sustentável e com mobilidade, com a inserção de algumas vertentes a respeito do deslocamento de toda cidade, sempre lembrando o papel importante e da prioridade que o transporte coletivo tem sobre os demais veículos.

Ante a apresentação dos estudos elaborados em face desse Importantíssimo meio de promoção de alguns direitos sociais, fica o questionamento sobre como está sendo tratado efetivamente quem está no centro de toda essa discussão, uma vez que não se dá direito a voz aos usuários, direito a representatividade dentro das mudanças impostas que impactam diretamente ao dia a dia dos usuários. Ficando evidente por partes de todos que utilizam e estudam esse importante meio de locomoção, que falta muito ainda para tentar solucionar esses problemas acarretados cotidianamente dentro do transporte público. A cidade de Goiânia e sua região metropolitana não possuem eixos viários exclusivos para o transporte público que interligam as cidades ao centro da capital, com isso fica notório nos horários de maior fluxo de veículos que falta mobilidade para os ônibus do transporte coletivo ocasionando as longas e desgastantes viagens.

A inserção de outros caminhos para desafogar o trânsito seria algo plausível para tentar solucionar o grande problema da mobilidade, porém uma das grandes dificuldades deste feito é as faltas de ruas e avenidas que possibilitariam realizar isso. Para realizar grandes obras de mobilidade exige muito empenho do

poder público e recursos que muitas das vezes não são destinados para esse importante fim.

É claro que o papel da administração pública enquanto órgão fiscalizador deveria ser mais intensa dentro da elaboração e fiscalização das planilhas de viagens, situação dos veículos, promoção de acessibilidade, cumprimento de horários, dentre outros. Porém, o que se faz perceptível por parte da sociedade e a não intenção de querer fazer parte deste serviço que ela mesmo delega a pessoas privadas para a sua prestação. Obviamente a promoção de um transporte digno e justo não é a prioridade destes agentes privados, uma vez que a sua principal função é obtenção de receitas e lucros, mas sempre deve ser lembrado do quanto o papel do transporte público na vida das pessoas é importante para a sua própria sobrevivência, sempre devendo se atentar para a dignidade da pessoa humana, uma vez que todos os dias é transportado dentro dos ônibus o bem mais valioso do planeta, que são vidas de seres humanos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS.(ANTP) Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público – Simob/ANT. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-2016-v6.pdf>. Acesso em 13 de out de 2020.

Borges, Adriane Tavares. MOBILIDADE URBANA: OS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS EM GOIÂNIA-GO. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/bitstream/tede/2829/1/Adriane%20Tavares%20Borges.pdf>. Acesso em 30 de mai. 2020.

ANTÔNIO PASQUALETTO, FÁBIO DE SOUZA. A MOBILIDADE EM GOIÂNIA SOB A ÓTICA DO TRANSPORTE COLETIVO. Disponível em: <http://seer.pucgoias.edu.br/index.php/estudos/article/download/3718/2156>. Acesso em 31 de out. 2020.

Terra, Stela Xavier.; Duarte, Patrícia Costa. ESTUDO DA QUALIDADE NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS NA CIDADE DE PELOTAS, RS. Revista de Engenharia da Faculdade Salesiana. Acesso em 15 de mai. 2020.

MODELO ORGANIZACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA. Disponível em: https://repositorio.ifg.edu.br/bitstream/prefix/224/1/tcc_Kelves%20Souza_Lucas%20Queiroz.pdf. Acesso em 15 de mai. 2020.

GOIÁS. COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO – CMTCC. Lei Complementar Nº 27, de 30 de dezembro de 1999. Goiânia, GO: Casa Civil da Governadoria, 1999. Disponível em: http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_leis.php?id=7066. Acesso em 15 de mai. 2020.

MOBILIDADE E SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO. Disponível em: <http://www.opet.com.br/faculdade/revista-cc-adm/pdf/n7/MOBILIDADE-E-SISTEMADE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf>. Acesso em 15 de mai. 2020.

MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. Como Nasceu Goiânia. Empresa Gráfica da “Revista dos Tribunais”. Goiânia. 1938.

INFORMAÇÕES SOBRE A RMTCC. Disponível em: <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-06/3.1-informacoes-sobre-armtc.pdf>. Acesso em 30 de mai. 2020.

Frota Operacional. Disponível em: <https://www.rmtcgoiania.com.br/index.php/olho-no-onibus-estatisticas> Acesso em 02 de dez. 2020.

CLÈVE, Clèmerson Merlin. A eficácia dos direitos fundamentais sociais. Crítica Jurídica, Curitiba, v. 22, p. 17-29, 2003. Acesso em 29 de mar. 2020.

ANTUNES ROCHA, Carmem Lúcia. O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E A EXCLUSÃO SOCIAL. Revista do Instituto Brasileiro de Direitos Humanos, [S.l.], n. 2, p. 49-67, dez. 2001. ISSN 1677-1419. Disponível em: <<http://revista.ibdh.org.br/index.php/ibdh/article/view/29>>. Acesso em 22 ago. 2020.

O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509>. Acesso em 29 de ago. 2020.

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. Acesso em 29 de ago. 2020.

KRELL, Andréas. Direitos sociais e controle judicial no Brasil e na Alemanha: os descaminhos de um direito constitucional comparado. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002. Acesso em 29 de ago. 2020.

Rachel, Illa. TRÂNSITO DE GOIÂNIA: COLETIVO DE PROBLEMAS. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/243/o/Jornal_UFG_37_P16.pdf Acesso em 10 de set. 2020.

Hirose, Rodrigo. ÔNIBUS SÓ TÊM 1% DE TRAJETO PRIORITÁRIO NA GRANDE GOIÂNIA – O Disponível em: <https://www.opopular.com.br/noticias/cidades/%C3%B4nibus-s%C3%B3t%C3%AAm-1-de-trajeto-priorit%C3%A1rio-na-grande-goi%C3%A2nia-1.2096458> Acesso em 30 de set. 2020.

Borges, Adriane Tavares. MOBILIDADE URBANA: OS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS EM GOIÂNIA-GO. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/bitstream/tede/2829/1/Adriane%20Tavares%20Borges.pdf> Acesso em 15 de set. 2020.

História do Eixo Anhanguera. Disponível em: <https://www.metrobus.go.gov.br/eixoanhanguera/hist%C3%B3ria.html> Acesso em 26 de set. 2020.

Abdala, Ivanilde Maria de Rezende.; Pasqualetto, Antônio. ÍNDICE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM GOIÂNIA COMO FERRAMENTA PARA POLÍTICAS PÚBLICAS. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S223699962013000200489&script=sci_arttext Acesso em 20 de set. 2020.

EMPRESAS INCENTIVAM O USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS EM GOIÂNIA. Disponível em: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:W_TvdHtfs9EJ:https://www.emaisgoias.com.br/empresas-incentivam-o-uso-de-transportes-alternativos-emgoiania/+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br Acesso em 07 de out. 2020.

Site da RMTc. Disponível em: <https://www.rmtcgoiania.com.br/> Acesso em 10 de out. 2020.

RESOLUÇÃO n°038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O estudante Samuel Gustavo Rosa Alves do Curso de Direito, matrícula 2016.2 0001 0596-7, telefone: (62) 98433-8208 e-mail samuelgustavo021@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado A VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA NO TRANSPORTE PÚBLICO DE GOIÂNIA gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 25 de novembro de 2020.

Assinatura do autor: Samuel Gustavo Rosa Alves

Nome completo do autor: Samuel Gustavo Rosa Alves

Assinatura do professor-orientador: Marina Rúbia Mendonça Lobo

Nome completo do professor-orientador: Dra. Marina Rúbia Mendonça Lobo