



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE
CONCLUSÃO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA À LUZ DA QUALIDADE DOS
SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE GOIÂNIA –
GO**

ORIENTANDO (A): GLEICI KELLY ROSA GAMA
ORIENTADOR (A) - PROF.(A) MARINA ZAVA DE FARIA

GOIÂNIA-GO
2025

GLEICI KELLY ROSA GAMA

**O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA À LUZ DA QUALIDADE DOS
SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE GOIÂNIA -
GO**

Artigo Científico apresentado à disciplina
Trabalho de Curso II, da Escola de Direito,
Negócios e Comunicação da Pontifícia
Universidade Católica de Goiás. Prof. (a)
Orientador (a): Doutora Marina Zava de Faria.

GOIÂNIA-GO

2025

GLEICI KELLY ROSA GAMA

**O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA À LUZ DA QUALIDADE DOS
SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE GOIÂNIA -
GO**

Data da Defesa: ____ de _____ de _____

BANCA EXAMINADORA

Orientador (a): Prof. (a): Doutora Marina Zava de Faria

Examinador (a) Convidado (a): Prof. (a): Julio Anderson	Nota
---	------

SUMÁRIO

RESUMO	5
INTRODUÇÃO	5
1. O SURGIMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA-GO.....	6
1.1. CONTEXTO HISTORICO	6
1.2. CONCEITO.....	10
2. DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM GOIÂNIA	12
2.1. SUPERLOTAÇÃO E CONDIÇÕES ESTRUTURAIS	12
2.2. FALTA DE ACESSIBILIDADE E VIOLAÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	13
2.3. INSEGURANÇA E AUSÊNCIA DE POLICIAMENTO.....	14
3. ASPECTOS LEGAIS E HUMANOS DO TRANSPORTE COLETIVO	15
3.1. O RESPEITO À DIGNIDADE HUMANA.....	15
CONCLUSÃO.....	16
REFERÊNCIAS.....	17

O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA À LUZ DA QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE GOIÂNIA - GO

Gleici Kelly Rosa Gama

RESUMO

O estudo abordou o transporte público coletivo de Goiânia sob a ótica do Direito Constitucional e do Direito do Consumidor, considerando o contexto de crescimento urbano acelerado e a consequente dependência da população por esse serviço essencial. A pesquisa teve como objetivo verificar se o atual modelo de transporte coletivo respeitou os direitos fundamentais à mobilidade, à dignidade humana e à prestação adequada de serviços públicos. Utilizou-se o método qualitativo, por meio de revisão bibliográfica e análise documental. Constatou-se que falhas como superlotação, má qualidade, insegurança e falta de acessibilidade violaram não apenas os direitos dos consumidores, mas também princípios constitucionais, como a igualdade e a eficiência na administração pública. O trabalho analisou a relação jurídica entre usuários e prestadores de serviço, destacando a vulnerabilidade do consumidor e a responsabilidade do Estado em garantir um sistema funcional e inclusivo. Concluiu-se que o modelo atual não foi eficaz na proteção dos direitos fundamentais e que há urgência na implementação de políticas públicas voltadas à melhoria da infraestrutura, à fiscalização das concessionárias e à participação popular no planejamento da mobilidade urbana.

Palavras-chave: Transporte público; Direito constitucional; Direito do consumidor; Mobilidade urbana; políticas públicas.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana constitui um dos principais desafios das cidades contemporâneas, especialmente em centros que apresentam crescimento acelerado, como Goiânia. O transporte coletivo desempenha papel fundamental nesse contexto, atendendo a parcela significativa da população que depende desse serviço para realizar seus deslocamentos diários. No entanto, a qualidade do sistema de transporte público na cidade ainda enfrenta obstáculos que comprometem a eficiência, a segurança e a dignidade dos usuários.

O presente trabalho tem como objetivo analisar o sistema de transporte coletivo de Goiânia, investigando seu surgimento histórico, os desafios enfrentados pelos usuários e a importância do respeito à dignidade humana no contexto desse serviço público. O problema de pesquisa deste estudo consiste em compreender de

que forma as condições atuais do transporte coletivo impactam a mobilidade urbana e os direitos fundamentais da população, bem como identificar possíveis estratégias para a melhoria do sistema.

Este trabalho está estruturado em três seções. Na primeira seção, aborda-se o surgimento do transporte coletivo em Goiânia, incluindo seu contexto histórico e os conceitos básicos relacionados à mobilidade urbana. A segunda seção discute os principais desafios enfrentados pelos usuários, como superlotação, condições estruturais dos veículos e questões de segurança.

Portanto, a terceira seção trata do respeito à dignidade humana no transporte público, enfatizando a necessidade de políticas públicas que promovam segurança, conforto e inclusão social. Por fim, a conclusão retoma os principais pontos abordados e sugere recomendações para o aprimoramento do sistema.

1. O SURGIMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO EM GOIÂNIA-GO

1.1 CONTEXTO HISTORICO

A cidade de Goiânia, em processo de rápida expansão em decorrência do aumento do fluxo populacional, iniciou a busca por alternativas de transporte que fossem práticas, seguras e economicamente viáveis para atender as necessidades diárias da população. Em 1936, representantes do município tomaram iniciativa de adquirir quatro ônibus na cidade de São Paulo (veículos que já haviam sido utilizados em linhas municipais), marcando o início da estruturação do sistema de transporte coletivo urbano.

Dessa forma, o atendimento do transporte coletivo permaneceu restrito as principais avenidas da cidade por aproximadamente quarenta anos. No entanto, em 10 de novembro de 1975, O estado de Goiás reconheceu que Goiânia já não se configurava mais como uma pequena capital, mais sim como uma metrópole em plena expansão, com uma necessidade de atender a demanda de aproximadamente 290 mil passageiros por dia.

Onde tal realidade exigia melhorias significativas na infraestrutura urbana, especificamente no setor de mobilidade. Nesse contexto, foi criado a Transurb, uma empresa de economia mista, composta por acionistas privados e pelo estado de Goiás como socio majoritário, com objetivo de modernizar e reorganizar o sistema de transporte coletivo da capital.

Através da lei Nº 5.086 de 22 de março de 1976, a Prefeitura de Goiânia concedeu autonomia administrativa e o direito de gerenciamento total do sistema de transporte urbano da capital. Como parte das ações iniciais para modernização e melhoria do serviço, já no mês subsequente a criação da lei, foram adquiridos 40 chassis para ônibus urbano pela Transurb.

Ainda em 1976 foi inaugurado um marco para mobilidade urbana da cidade: o Eixo Anhanguera, um corredor exclusivo de nove quilômetros, projetado para otimizar o deslocamento coletivo de pessoas. Nesse período, o sistema de bilhetagem ainda se encontrava em desenvolvimento, sendo realizado de forma manual por bilhetes físicos, para acesso aos vínculos.

Com o avanço do sistema de transporte, a empresa Transurb adquiriu da Ceiferal mais 4 ônibus articulados para operar no eixo Anhanguera. Já em 1980, percebeu-se que o município não possuía capacidade suficiente para atender uma população de aproximadamente 700 mil habitantes. (CENSO 2010 - IBGE,1980)

Diante da crescente demanda e da expansão urbana, passou-se a contar com a colaboração da empresa Araguaia, que disponibilizou mais dois ônibus articulados. Essa medida visava suprir alta demanda por transporte, especialmente em áreas que, devido a urbanização, já não eram mais tão próximas do centro.

Uma forma de transporte que inicialmente tinha como objetivo principal o deslocamento de pessoas para suas obrigações diárias, passou a desempenhar um papel ainda mais abrangente. Não se tratava apenas de locomoção, mas de atender as diversas necessidades e demandas dos usuários. Com o aumento expressivo do número de pessoas que dependiam desse bem comum, tornou-se essencial investir em organização, segurança e agilidade.

Pensando em oferecer maior segurança e eficiência ao sistema de transporte coletivo, foi inaugurado, em 3 de dezembro de 1985, o terminal Padre Pelágio, pelo então governador Iris Rezende. O terminal proporcionava maior agilidade ao atender diversas linhas, incluindo rotas para cidades vizinhas. Esse marco foi seguido por importantes avanços no setor, como a renovação da frota em 1987, com a incorporação de 110 novos ônibus que passaram a circular por toda a metrópole. (MEMÓRIA,751,2021)

Em busca de avanços no transporte coletivo de Goiânia, a Transurb (que até então detinha autonomia exclusiva sobre o sistema) criou, em 1989, o Sistema Integrado de Transporte Urbano (SITU). Onde, o SITU era composto por seis

empresas privadas: Autoviação Goianésia Ltda, Guarany Transportes e Turismo Ltda, HP Transporte Coletivo Ltda, Viação Paraúna Ltda, Viação Rápido Araguaia Ltda e Viação Reunidas Ltda. Essas empresas investiram seus recursos na ampliação da frota, que contava agora com 813 veículos, incluindo ônibus articulados e três ônibus de dois andares, com capacidade para transportar até 800 mil passageiros por dia. (BAZANI,2025, ON-LINE)

Em 1997, ocorreram dois marcos importantes para o transporte coletivo em Goiânia. Foi criada a Metrobus, empresa na qual o governo estadual é o principal acionista, ampliando a estrutura e os investimentos no sistema de transporte público. Além disso, a cidade tornou-se uma das primeiras capitais brasileiras a implementar o sistema de bilhetagem eletrônica, tecnologia que permitiu um controle mais eficiente das entradas e saídas de passageiros, proporcionando uma organização mais precisa, que antes não era possível, assim brevemente cita Fagundes (Fundação EZUTE, 2025, on-line)

A Bilhetagem Eletrônica é e sempre será um marco na gestão do transporte público coletivo: além de promover benefícios aos usuários, propicia grandes oportunidades ao gestor público. Além da redução de perdas e recursos, obtidos pela digitalização, torna possível a monetização de recursos através do float financeiro da operação de bilhetagem de forma ampla. (FAGUNDES,2025, online)

Com a entrada da Metrobus, a cobertura do sistema foi ampliada para 172 linhas, incorporando catracas eletrônicas integradas diretamente ao Setransp (Sindicato das Empresas de Transporte de Goiânia). Essa modernização tecnológica possibilitou um gerenciamento mais eficiente das operações, aprimorando a fiscalização e o controle do fluxo de passageiros.

Em continuidade à reestruturação do sistema de transporte coletivo da capital e da região metropolitana, foi criada a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), com a gestão operacional sob responsabilidade do RedeMob Consórcio. Esse consórcio foi formalizado após o processo de licitação realizado em 2007, que redefiniu os parâmetros para a concessão do serviço e estabeleceu novas regras para sua operação. O objetivo era modernizar a gestão do transporte público, promovendo maior eficiência, sustentabilidade e integração entre os municípios atendidos.

Atualmente, o RedeMob Consórcio reúne cinco concessionárias que atuam de forma coordenada para garantir o funcionamento das linhas, com exceção do Eixo

Anhanguera, que permanece sob responsabilidade exclusiva da Metrobus. As demais concessionárias são: Rápido Araguaia Ltda, HP Transportes Coletivos Ltda, Viação Reunidas Ltda, Cootego – Cooperativa de Transporte do Estado de Goiás, Metrobus Transporte Coletivo S.A

Cada empresa é responsável por operar linhas e regiões específicas, conforme o planejamento estabelecido pela gestão central. A atuação conjunta dentro do consórcio proporciona padronização dos serviços, maior controle operacional e melhor alocação de recursos, contribuindo para um sistema mais funcional e adaptado à crescente demanda por mobilidade urbana em Goiânia e nos municípios integrados. (CMTC,2025, ON-LINE)

Nos anos seguintes, o sistema continuou a evoluir por meio da incorporação de novas tecnologias e da ampliação da malha de transporte. Em 23 de junho de 2016, foram instalados painéis eletrônicos em pontos de ônibus, proporcionando aos usuários informações em tempo real sobre o tempo de chegada dos veículos, o que trouxe maior comodidade e transparência ao serviço.

Em 17 de abril de 2017, foi implementada a Linha Direta 115, que liga o Terminal Padre Pelágio ao Terminal Vera Cruz pelo Eixo Anhanguera. Este serviço opera apenas no período de pico vespertino, das 16h30 às 19h45, atendendo os passageiros somente no sentido Terminal Vera Cruz. No mesmo ano foi inaugurado o Aparecida Shopping, localizado em Aparecida de Goiânia, um centro comercial com 125 lojas que representa o crescimento econômico e a integração da região metropolitana.

Por outro lado, as obras do BRT Norte-Sul enfrentaram dificuldades significativas, sendo suspensas em julho de 2017 devido a uma dívida de R\$ 11 milhões, após uma paralisação anterior que ocorreu entre novembro de 2016 e abril de 2017. Esses contratempos ilustram os desafios enfrentados na implementação de grandes projetos de mobilidade urbana. LEITE JÚNIOR (2023, p. 1),

Entre os anos de 2000 e 2020, a população de Goiânia cresceu de 1,7 milhão para 2,6 milhões de habitantes, aumentando substancialmente a demanda por um transporte público mais eficiente e abrangente. Devido essa demanda, em 14 de junho de 2021, foi reaberto ao tráfego o trecho da Avenida Goiás, entre a praça Cívica e a Avenida Anhanguera, que havia sido interditado desde abril para as obras do BRT Norte-Sul.

Finalmente, em 24 de outubro de 2021, foi inaugurado o primeiro trecho do BRT Norte-Sul, em comemoração ao aniversário da cidade de Goiânia, fundada em 1933. No mês seguinte, foram apresentados os novos ônibus do BRT, modelo Caio Induscar Millennium Padrón, com capacidade para 102 passageiros, sendo 48 assentos, adquiridos pelas empresas Rápido Araguaia e Viação Reunidas, já atuantes no sistema coletivo da capital. (MEMÓRIA, 751, 2021)

Nos anos seguintes, o sistema de transporte coletivo passou por constantes atualizações, com a introdução de ônibus articulados e biarticulados, destinados a aumentar a capacidade e a qualidade do serviço, especialmente nos corredores de maior demanda. Paralelamente, investimentos em infraestrutura, como a construção de terminais integrados e melhorias nas vias exclusivas para ônibus, foram implementados com o objetivo de reduzir o tempo de viagem e aumentar a segurança dos usuários.

Entretanto, apesar dos avanços tecnológicos e estruturais, desafios como a superlotação, a falta de segurança e a necessidade de maior acessibilidade ainda persistem, evidenciando a importância de políticas públicas contínuas que promovam a valorização do transporte coletivo. A participação ativa da população, o respeito à dignidade humana e a busca por soluções sustentáveis são fundamentais para o desenvolvimento de um sistema que atenda de forma justa e eficiente às necessidades da crescente população de Goiânia, Segundo Andréas Krell (2002, p. 19),

Os Direitos Fundamentais Sociais não são 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. (KRELL, 2002, P 19).

1.2 CONCEITO

O surgimento do transporte coletivo nas cidades brasileiras está diretamente ligado ao processo de urbanização acelerada e à consequente necessidade de organizar os fluxos de deslocamento da população. À medida que os centros urbanos se expandem em população e território, cresce também a distância, entre as áreas de atividades essenciais, como trabalho, saúde, educação e serviços

Nesse contexto, o transporte público passa a assumir uma função fundamental, servindo como principal ferramenta de inclusão social e de conexão territorial, principalmente para a população que dependem exclusivamente desse serviço como único meio de locomoção. Portanto, esse cenário impõe um desafio constante para a administração do transporte público, que tem o dever de garantir o direito de ir e vir de forma segura, acessível e eficiente para todos os cidadãos, como discorre o artigo 5º, XV da Constituição Federal;

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;(Brasil,1988, ON-LINE)

Este artigo destaca a relevância de políticas públicas que garantam a mobilidade urbana, considerar o acesso ao transporte coletivo um direito essencial da cidadania. No caso de Goiânia o transporte foi criado principalmente para uma demanda política e econômica, onde o intuito era conectar as áreas produtivas do Estado e se ajustar a um novo sistema de produção capitalista da época.

Dessa forma, o planejamento do transporte coletivo seguiu observando a lógica do valor de troca, onde cada elemento do sistema foi desenhado para gerar valor econômico e comercial, promovendo o crescimento da economia local e regional. Embora esse modelo tenha ajudado no crescimento econômico da região, também trouxe desafios sociais consideráveis, como impactos ambientais e a qualidade de vida durante a utilização deste meio, segundo Associação Nacional dos transportes Públicos (ANTP,1997, p267)

A melhoria geral do transporte público não apenas cumpre um objetivo essencial da administração pública, como também gera condições para a reorganização do crescimento da cidade, para a redução dos impactos ambientais, para a maior atratividade dos meios públicos de transporte e para a melhoria geral da qualidade de vida. (ANTP,1997, p267)

Portanto, o transporte público Goiânia, não deve ser considerado apenas uma solução técnica de deslocamento, mas sim um elemento essencial da política urbana, cuja função é garantir o direito de transitar na cidade, promover a inclusão social e o

desenvolvimento sustentável. A criação de um sistema de transporte coletivo que seja eficiente e acessível não se enquadra apenas como necessidade mais sim um direito a ser cumprido.

2.DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM GOIÂNIA

2.1 SUPERLOTAÇÃO E CONDIÇÕES ESTRUTURAIS

Com o crescimento populacional acelerado e a expansão urbana, Goiânia destaca-se como uma das principais capitais brasileiras em desenvolvimento. No entanto, para que esse progresso seja sustentável, é fundamental que o transporte público acompanhe essa evolução.

Um dos maiores desafios enfrentados atualmente é a superlotação nos horários de pico, quando a demanda por ônibus e terminais ultrapassa a capacidade. Sendo essa situação agravada pelas condições estruturais precárias de muitos veículos e pontos de embarque, o que compromete as funções sociais da cidade, além do conforto e da eficiência do serviço prestado à população. Conforme estabelece o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001):

A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante diretrizes como: (...) a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização” (Art. 2º, inciso IX).

Onde não existe uma segurança mínima dentro dos veículos, que, por si só, já transportam pessoas em quantidades excessivas, sem limite, restrição ou qualquer forma de organização, desafiando a capacidade do sistema e coloca-se em risco a vida dos passageiros durante todo o percurso. Essa realidade evidencia o descaso com a qualidade do transporte público e reforça a urgência de melhorias e falta de gestão no transporte de Goiânia. Como destaca Sousa Júnior:

A precariedade do transporte coletivo é resultado de uma gestão ineficiente e descomprometida com as reais necessidades da população, refletida na superlotação dos veículos, falta de segurança, desconforto e ausência de fiscalização eficaz. (SOUSA JÚNIOR et al., 2020, p. 41).

Desta maneira, A 7ª Vara da Fazenda Pública Estadual decidiu recentemente que as empresas concessionárias de transporte coletivo da Grande Goiânia devem instalar abrigos em todos os pontos de ônibus que ainda não contam com essa estrutura. A decisão, acolhendo proposta do Ministério Público de Goiás (MPGO) de 2016, enfatiza a grave falha na prestação do serviço público, especialmente em relação à ausência e à precariedade dos abrigos nos pontos de embarque e desembarque, e reforça que as empresas têm responsabilidade legal de prover condições mínimas de dignidade e proteção aos usuários do transporte coletivo. (COSTA, 2024, ONLINE)

2.2 FALTA DE ACESSIBILIDADE E VIOLAÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

A Constituição, de forma objetiva, por meio de seus princípios essenciais, destaca a importância da igualdade perante a lei. Nesse sentido percebe-se que as pessoas com deficiência devem ser tratadas de uma maneira diferenciada, não por privilégio, mas como forma de compensar desigualdades reais e, assim, alcançar a verdadeira igualdade jurídica. Dessa forma não violando o princípio da isonomia, pois trata os desiguais na medida de suas desigualdades, promovendo a inclusão e a justiça social. (SANTOS, 2018, p.4)

O transporte coletivo público constitui um elemento fundamental para a construção de uma sociedade mais justa, acessível e inclusiva. Para garantir a efetivação dos direitos das pessoas com deficiência, é necessário que esse serviço seja estruturado de forma a atender suas necessidades específicas, assegurando mobilidade, segurança e dignidade. A ausência de acessibilidade no transporte configura uma barreira que limita o exercício pleno da cidadania e fere diretamente o princípio da dignidade da pessoa humana, previsto no artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Em conformidade também com a lei Brasileira da pessoa com deficiência (lei 13146/2015) em seu artigo 46, estabelece que é dever do poder público garantir às pessoas com deficiência o direito ao transporte acessível. Dessa forma, assegurar um meio de transporte coletivo seguro, salubre e adaptado não é apenas uma medida de conveniência, mas uma obrigação legal e moral, essencial para o Equilíbrio e correção de desigualdades.

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. (BRASIL, 2015, art. 46)

Garantir o transporte coletivo acessível ultrapassa o mero cumprimento de uma obrigação legal, configurando-se como uma necessidade ética e social fundamental para a inclusão efetiva das pessoas com deficiência. A remoção das barreiras que dificultam o acesso e a mobilidade dessas pessoas reforça o respeito à dignidade humana e assegura a concretização dos direitos fundamentais garantidos pela Constituição Federal. Assim, é imprescindível que as políticas públicas priorizem a acessibilidade no transporte, promovendo um ambiente inclusivo que permita a todos o exercício pleno dos direitos e a participação social. (TACO, 2017, p.6)

2.3 INSEGURANÇA E AUSÊNCIA DE POLICIAMENTO

A elevada circulação de pessoas nos ônibus e terminais do sistema de transporte coletivo de Goiânia contribui para um ambiente de vulnerabilidade e insegurança. Muitos usuários acessam o sistema sem qualquer forma de identificação, e há frequentes casos de evasão, em que indivíduos burlam os mecanismos de controle de entrada, dificultando a fiscalização efetiva. Essa falta de controle contribui para o aumento de ocorrências criminais, como furtos, assaltos e situações de violência dentro dos veículos e nas plataformas.

A ausência de policiamento ostensivo nos terminais e nos ônibus agrava ainda mais esse cenário. A presença esporádica de agentes de segurança pública e a limitada atuação de vigilantes contratados pelas empresas concessionárias não são suficientes para garantir a proteção dos usuários. Como consequência, muitos passageiros relatam sensação constante de medo e insegurança durante seus deslocamentos, o que compromete o direito à mobilidade com dignidade e reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à segurança no transporte coletivo. (SOUSA, 2017, ONLINE)

“A segurança pública é ainda usada como ordem e vice-versa, o que não significa que não haja definição possível para o conceito e, principalmente, que o conceito esteja em desacordo com o ordenamento jurídico quando contraditório. Podemos sim dizer que todas as possibilidades de uso da ideia “segurança pública” estão previstas pela Constituição Federal de 1988, isto

é, seus usos todos estão em harmonia com sua previsão normativa maior” (LIMA; SILVA; OLIVEIRA, 2013, p. 79)

3. ASPECTOS LEGAIS E HUMANOS DO TRANSPORTE COLETIVO

3.1 O RESPEITO À DIGNIDADE HUMANA

O Princípio da Dignidade está entre os pilares da República Federativa do Brasil, conforme no artigo 1º inciso III, da Constituição Federal de 1988. Esse princípio fundamenta todo o sistema legal, servindo como núcleo central dos direitos e garantias essenciais de um cidadão.

O conceito de qualidade aparece como uma obrigação a dignidade humana, assegurando que cada indivíduo tenha acesso a condições fundamentais para levar uma vida digna. Esse conceito inclui acesso à alimentação, abrigo, saúde, educação, lazer, segurança, previdência social e transporte, elementos essenciais que garantem a sobrevivência e a inclusão dos cidadãos na sociedade.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988, art. 6º).

O transporte público, especialmente em grandes cidades como Goiânia, é essencial para o pleno exercício de outros direitos fundamentais, como acesso à saúde, educação, trabalho e lazer. Assim, ele também deve ser visto como uma ferramenta para viver o mínimo de uma dignidade humana.

Entretanto, na prática cotidiana dos moradores de Goiânia, observa-se uma violação constante desse direito. A péssima qualidade do serviço, a superlotação, os atrasos, a insegurança e a falta de acessibilidade constituem falhas significativas do poder público e das empresas responsáveis, segundo: Santos (Jornal Opção, 2024, online)

Os problemas são inúmeros, dentre os principais: superlotação, poucos ônibus, falta de abrigos nas plataformas, atrasos, assaltos e assédio sexual. Nos últimos anos, a única exceção foi o congelamento do preço da tarifa e descontos de 50% para viagens dentro do próprio município. Porém, nenhuma coisa mudou. (Jornal Opção, 2024, online)

Os serviços públicos, especialmente os que são considerados essenciais, como o transporte público, precisam ser oferecidos de maneira eficiente, segura,

contínua e com um padrão de qualidade que seja aceitável. O Estado, seja através de gestão direta ou por meio de empresas concessionárias, tem a obrigação legal de assegurar que esses serviços satisfaçam as necessidades da população. Quando a prestação desses serviços é insatisfatória, com atrasos, lotação, insegurança ou falta de regularidade, os direitos dos cidadãos estão sendo claramente desrespeitados.

Nesse sentido, a legislação brasileira disponibiliza especificamente um código para a proteção do usuário. O Código de Defesa do Consumidor reconhece o passageiro como consumidor e impõe ao fornecedor a responsabilidade de evitar danos e ressarcir eventuais perdas, sejam estas de natureza material ou moral. Portanto, a constante precariedade do transporte coletivo não só representa uma falha administrativa, mas também constitui uma violação dos direitos garantidos pela legislação de defesa do consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor é claro e objetivo, ao citar que o fornecedor é responsável por qualquer falha que torne o serviço inadequado ao seu uso, mesmo que não haja culpa direta envolvida. Isso amplia a responsabilidade tanto para concessionárias de transporte da cidade de Goiânia quanto do Estado, que deve atuar de forma proativa para corrigir falhas, supervisionar contratos e garantir que padrões mínimos de qualidade sejam mantidos no sistema de transporte urbano, afirmando no Art. 22 da Lei nº 8.078/1990 (CDC)

Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. (BRASIL, 1990, art. 22)

Portanto, o transporte público deve ser considerado uma prioridade nas políticas governamentais, especialmente em áreas metropolitanas como a Grande Goiânia. Ele é uma ferramenta e princípio essencial para que muitos garantam o acesso a vários outros direitos.

CONCLUSÃO

Neste trabalho, buscou-se discutir a evolução e os desafios do transporte coletivo na cidade de Goiânia-GO, bem como os impactos que esse sistema exerce sobre a vida dos cidadãos que dele dependem diariamente. Nesse sentido, foi

apresentado um breve contexto histórico, com o objetivo de compreender como se deu o surgimento do transporte coletivo na capital goiana, destacando seu papel no crescimento urbano e na organização da mobilidade da cidade.

Posteriormente, abordou-se o conceito de transporte coletivo, ressaltando sua importância como serviço público essencial à população, sendo instrumento de inclusão social e acesso a direitos básicos como saúde, educação e trabalho, analisado também os principais desafios enfrentados pelos usuários do sistema, como a superlotação dos veículos, a precariedade das condições estruturais, a insegurança nos pontos e terminais e a ausência de policiamento efetivo.

Esses fatores comprometem a qualidade do serviço e colocam em risco o direito de ir e vir com dignidade. Dessa forma, para garantir um transporte público que respeite os princípios constitucionais da dignidade humana e da igualdade, é necessário que o poder público promova ações efetivas, invista na melhoria da infraestrutura e assegure condições adequadas aos usuários, de modo a transformar o transporte coletivo em um serviço verdadeiramente acessível, eficiente e seguro.

REFERÊNCIAS

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. 2025.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte humano: cidades com qualidade de vida. [S.l.]: [s.n.], 1997. 267 p.

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 06 jun. 2025.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 06 jun. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regula os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1–4. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 06 jun. 2025.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 152, n. 127, p. 2, 7 jul. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm

COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS (CMTC). RedeMob Consórcio. Goiânia, 2025. Disponível em: <https://cmtrmg.com.br/redemob-consorcio/>. Acesso em: 14 set. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Pesquisa CNT de Rodovias. São Paulo: CNT, 2023. Disponível em: <https://cnt.org.br/publicacoes>. Acesso em: 14 set. 2025.

COSTA, Francisco. Justiça manda empresas instalarem abrigos nos pontos de ônibus da Grande Goiânia. Mais Goiás, [data da publicação]. Disponível em: <https://www.maisgoias.com.br/cidades/justica-manda-empresas-instalarem-abrigos-nos-pontos-de-onibus-da-grande-goiania/>

FACUNDES, Nathan. A bilhetagem eletrônica no transporte público coletivo dos municípios brasileiros. Fundação Ezute, 26 jun. 2025. Disponível em: <https://ezute.org.br/a-bilhetagem-eletronica-no-transporte-publico-coletivo-dos-municipios-brasileiros/>. Acesso em: 14 set. 2025.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY – ITDP BRASIL. Avaliação de corredores de ônibus: análise comparativa de desempenho. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/publication/avaliacao-de-corredores-de-onibus/>. Acesso em: 09 set. 2025.

PASQUALETTO, Antônio; SOUZA, Fábio. A mobilidade em Goiânia sob a ótica do transporte coletivo. Revista Estudos – Vida e Saúde (EVS), Goiânia, v. 41, n. 1, p. 5–16, 2014. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/estudos/article/view/3718>. Acesso em: 09 set. 2025.

SANTOS, Neilton Soares. Será que agora o transporte coletivo da grande Goiânia vai melhorar? Jornal Opção, Goiânia, 2024. Disponível em: <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/sera-que-agora-o-transporte-coletivo-da-grande-goiania-vai-melhorar-575000/>. Acesso em: 06 jun. 2025.

SANTOS, Vany Oliveira dos. O acesso das pessoas com deficiência aos direitos fundamentais: uma reflexão à luz da Constituição Federal. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.ampid.org.br/v1/wp-content/uploads/2018/04/0-Acesso-das-Pessoas-com-Deficiência-aos-Direitos-Fundamentais-Uma-Reflexão-à-Luz-da-Constituição-Federal.pdf>

SOUZA, Daiane Castro Bittencourt de; PITOMBO, Cira; ROCHA, Samille Santos; DELGADO, Juan Pedro Moreno. Violência em transporte público: uma abordagem baseada em análise espacial. Revista de Saúde Pública, São Paulo, v. 51, n. 127,

2017. Disponível em: <https://www.scielo.org/article/rsp/2017.v51/127/pt/>. Acesso em: 28 set. 2025.

SOUSA JÚNIOR, Antônio Ressa Rodrigues de et al. O papel da gestão pública e a qualidade no transporte coletivo. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento, ano 5, ed. 12, vol. 14, p. 32–50, dez. 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/qualidade-no-transporte>. Acesso em: 23 set. 2025.

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, [S.l.], [s.d.]. Acesso em: 15 mai. 2020.