

A INSEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO COMO BARREIRA DE ACESSO À UNIVERSIDADE

GT 6 – Estado, Economia do Setor Público e Políticas Públicas

Resumo:

No tocante às garantias de direitos constitucionais, a mobilidade urbana, por meio do Transporte Público, se configura não apenas como um direito em si, mas também viabiliza tantos outros. O acesso à educação, tal como no ensino superior, pode ser facilitado ou dificultado em função das condições dos serviços de TP, dentre elas os aspectos ligados à segurança. O estudo objetiva investigar de que forma a insegurança no TP influencia o acesso à educação entre universitários de Aracaju e Grande Aracaju. Participaram da pesquisa 429 estudantes de universidades sergipanas. Realizou-se um *survey* de caráter exploratório e quantitativo, cuja coleta de dados ocorreu entre junho e outubro de 2021. Os resultados indicam um uso diverso do serviço, para além de fins educacionais, com uma redução do uso durante a pandemia de Covid-19 e uma alta percepção de insegurança sanitária e quanto à violência. Houve um número expressivo de estudantes vitimados ou que presenciaram atos violentos no TP, assim como o relato de que essa vivência interferiu nas atividades acadêmicas. Verificou-se, ainda, impactos econômicos aos estudantes atribuídos à tentativa de driblar o problema da violência no TP. Dada a importância da mobilidade para o acesso à cidade e ao ensino superior, os resultados informam a necessidade de políticas que assegurem não apenas o acesso ao transporte, mas cuidem da qualidade do seu planejamento e da sua oferta ao público universitário.

Palavras-chave: Transporte Público; Insegurança; Universitários.

1. Introdução

1.1 Transporte Público e Mobilidade Urbana

A Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988) prevê a liberdade de locomoção em todo o território nacional como um direito de todas as pessoas, assegurando o estabelecimento de diretrizes voltadas ao desenvolvimento urbano, incluindo Transporte Público (TP). Este, serve para a efetivação do direito à mobilidade, propiciando o deslocamento espacial aos centros urbanos de forma igualitária para que haja as mesmas oportunidades, mesmo para cidadãos que moram distantes dos centros das cidades (MAZURA, 2009). No entanto, Caldeira (2001), reconhece a violência e criminalidade no TP como uma ameaça à integridade física e moral dos usuários e, assim, atribui ao Estado a responsabilidade de proteger a dignidade dos passageiros. A segurança pública está prevista na Constituição (1988) como um direito fundamental de todos, protegendo a integridade dos cidadãos e patrimônios públicos e garantindo o direito à mobilidade urbana eficiente.

Além da justiça social, o deslocamento é promovido de forma estratégica a um preço reduzido e menos poluente se comparado ao transporte particular, sendo essencial à atividade humana. (BICALHO, 2020; CIDADE e JÚNIOR, 2015). Entretanto, assim como em outros países latinoamericanos, o processo de urbanização brasileiro ocorreu de forma descoordenada, provocando dificuldades técnicas e sociais (MAZURA, 2009).

Na literatura econômica, os bens públicos devem possuir duas características essenciais: a não rivalidade e a não exclusão de seu consumo. A não rivalidade está relacionada ao acesso simultâneo ao bem estabelecido, em que a possibilidade de acesso por um agente não impede a utilização de outros. A não exclusão, por sua vez, possibilita o acesso ao determinado bem sem que haja necessidade de pagamento direto. Os bens semipúblicos (meritórios), apesar de sua relevância, não atendem completamente às duas características anteriores (REZENDE, 2001). Posto isso, antes de iniciarmos uma discussão a respeito das inseguranças nos ambientes do Transporte Público, avalia-se que, embora possa haver confusão por conta da forma como é chamado, o TP da Grande Aracaju não pode ser considerado um bem público, visto que é necessário haver pagamento perante seu uso. Newton (2014), por sua vez, expõe que este meio de locomoção exerce papel fundamental na redução da exclusão social, fornecendo acesso às atividades como saúde, trabalho e lazer.

Tratando-se da educação escolar pública, a Lei de Diretrizes e Bases nº 9.394, sancionada no ano de 1996, define como princípio a importância de assegurar, além do acesso,

a permanência dos estudantes nas instituições de ensino. Assim, como forma de programas suplementares, o transporte escolar é dever do Estado para atendimento do estudante da educação básica. No entanto, “a falta de transporte adequado e a incapacidade de arcar com as tarifas dos serviços se transformam em obstáculos para os jovens acessarem as escolas, mesmo que existam vagas disponíveis” (GOMIDE, 2006, p. 244). Por outro lado, a Lei Municipal de Aracaju nº 1729, sancionada no ano de 1991, assegura o direito à meia passagem (50% de desconto nos valores das tarifas) aos estudantes que possuem idade igual ou superior a sete anos, residente da Grande Aracaju (Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão) e está matriculado em alguma instituição de ensino.

1.2 Insegurança no Transporte Público

O transporte público, como bem meritório, apresenta características que denomina o TP entre a população como insegura por diversos motivos. Entre esses, por não haver formas de restringir o acesso a esse bem, a insegurança afeta o TP em diversos níveis, nos quais duas questões ganharam maior proporção: propagação de doenças e exposição à criminalidade.

Em decorrência da Pandemia Global de Doença por Coronavírus (COVID-19), declarada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em março de 2020, foi necessária a adoção do distanciamento social como protocolo de segurança, mudando completamente o uso e funcionamento dos espaços públicos e privados. Por ser um ambiente fechado, constantemente lotado, com circulação de ar limitada e sem nenhum tipo de controle sobre o acesso de usuários possivelmente infectados por COVID-19 – na qual a forma de transmissão do vírus é dada por meio de gotículas liberadas ao respirar, tossir ou espirrar – o sistema de TP apresenta altos riscos à saúde dos passageiros, que se encontram vulneráveis à infecções de forma direta – em contato com pessoas contaminadas – ou de forma indireta – em contato com superfícies contaminadas como os corrimãos, catracas e assentos (LIMA et al, 2020; TIRACHINI e CATS, 2020).

Ademais, a criminalidade evidenciada nos transportes coletivos urbanos é outro fator capaz de provocar a sensação de insegurança nos passageiros. Embora o TP exerça uma responsabilidade crucial na redução da exclusão social, o medo de sofrer algum tipo de violência durante o deslocamento é um sentimento evidenciado por passageiros usuários do TP, que consideram esta insegurança como um risco pertinente ao uso do transporte coletivo urbano (CALDEIRA, 2001). O medo da violência nos ônibus pode influenciar o uso dos passageiros, que se encontram em situação vulnerável ao fazer uso desse transporte. Além disso, há uma

relação entre criminalidade e ambiente, na qual o planejamento adequado aos ambientes utilizados em todo o trajeto da viagem é capaz de aumentar a segurança dos usuários de ônibus ao reduzir as oportunidades de ocorrer crimes violentos. (KRUGER e LANDMAN, 2007).

A OMS aborda o conceito de violência levando em consideração os impactos na saúde e bem-estar de quem a sofre, mesmo que alguns atos violentos sejam não intencionais ou não criminosos (DAHLBERG e KRUG, 2006). Considerando a percepção da violência durante a utilização do TP, os elementos que reduzem a sensação de segurança nos interiores dos ônibus são bem semelhantes aos elementos vistos como uma ameaça nos ambientes externos do veículo. Posto isto, ao tratar dos custos da insegurança no TP, deve ser considerado não somente os ônibus coletivos, mas também os pontos de paradas, terminais de integração e trajeto de deslocamento do usuário. Experiências negativas nos ambientes que englobam a mobilidade por meio do TP são capazes de influenciar a forma de locomoção dos passageiros, limitando ou até mesmo impossibilitando o uso do transporte, fazendo que passageiros busquem meios alternativos de locomoção ou, até mesmo, deixem de realizar suas viagens (CARDOSO, SANTOS e SILVA, 2021; NEWTON, 2014).

1.3 Transporte Público e Políticas Sociais

A oferta de programas sociais se torna ineficiente quando a população não consegue se deslocar nos espaços geográficos para usufruir dos determinados serviços públicos. Para que as políticas públicas implementadas pelo Estado sejam acessíveis, deve-se levar em consideração a locomoção das pessoas, em especial, àquelas em vulnerabilidade socioeconômica. Compreender a magnitude da mobilidade urbana no país é essencial para a avaliação da qualidade de vida e formulação de ações que possam otimizar a circulação das pessoas nos espaços geográficos. Para que tais ações sejam realizadas de forma coerente e eficaz, deve-se fortalecer a interlocução política e estimular a participação da sociedade na formulação e acompanhamento de políticas públicas (GOMIDE, 2006; VASCONCELLOS *et. al*, 2011).

Além disso, violência e a criminalidade podem impactar a mobilidade urbana, pois, embora o sistema de TP apresente uma estrutura acessível, o medo de sofrer algum tipo de violência dificulta o deslocamento dos passageiros, onde risco da criminalidade pode determinar a forma como as pessoas exercem - ou não - o seu direito de locomoção. A segurança durante o deslocamento por meio do TP é um fator decisivo à mobilidade das pessoas, em especial àquelas que não possuem outra forma de locomoção. Posto isso, políticas sociais que busquem melhorar a qualidade da mobilidade urbana por meio do TP exercem papel crucial na

promoção da igualdade de oportunidades, devendo ser consideradas nas formulações de políticas públicas do país (GOMIDE, 2006).

2. Objetivos

2.1 Objetivo Principal

O objetivo principal do estudo é identificar como a insegurança no Transporte Público dificulta o acesso dos estudantes à universidade.

2.2 Objetivos Secundários

1. Caracterizar a percepção de insegurança dos estudantes universitários no transporte público;
2. Caracterizar a percepção do risco de contaminação da COVID-19 dos estudantes universitários no transporte público;
3. Identificar se a insegurança no transporte público pode limitar a mobilidade dos estudantes, dificultando o seu acesso à universidade;
4. Analisar as estratégias utilizadas pelos estudantes universitários para lidar com a insegurança no transporte público.

3. Método

3.1 Instrumento

Para o desenvolvimento do trabalho, foi elaborado um instrumento que buscou identificar possíveis impactos econômicos causados pela insegurança no TP, de forma quantitativa e exploratória. Por meio deste instrumento de pesquisa, a coleta de dados ocorreu entre junho e outubro de 2021, no formato de *survey online*. Foram abordados participantes que atendessem aos critérios de: ser estudante universitário, ter 18 anos ou mais e ter utilizado ônibus na Grande Aracaju (Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão).

Para identificar os impactos econômicos da criminalidade e violência no Transporte Público, considerou-se as definições de “custos externos” e “custos sociais” sugeridas por Cohen (2001). O autor explica que os custos externos são aqueles impostos a um determinado indivíduo contra a sua vontade, provocando efeitos negativos para este. Intimamente relacionado aos custos externos, custos sociais são aqueles que reduzem a qualidade de vida e o bem-estar social. Posto isto, buscou-se compreender as possíveis dimensões que reduzem o bem-estar social e produzem prejuízos para as vítimas da violência.

3.2. Coleta de dados

A coleta de dados foi realizada de forma online, por meio da plataforma Survey Monkey. A divulgação foi feita pelos pesquisadores e parceiros do grupo de pesquisa nas redes sociais (WhatsApp, Instagram, Facebook e Twitter), tendo sido elaborados materiais visuais para compartilhar juntamente ao link de acesso ao questionário. A sua duração foi de junho a outubro de 2021.

3.3 Análise de dados

Para a análise dos resultados obtidos, foi utilizado o software estatístico Statistical Package for the Social Sciences - SPSS ® (IBM, 2012), realizando estatísticas descritivas e desvio padrão.

4. Resultados e discussões

4.1 Dados sociodemográficos

Nessa pesquisa, participaram 429 estudantes universitários com idade média de 24,07 (DP = 6,07; Min- 18, Max = 58), sendo a maioria do gênero feminino (62,7%), seguido por gênero masculino 35%, não binário (0,9%) e 0,1% preferiu não responder. Quanto à orientação sexual, a amostra foi composta por 64,6% heterossexuais, 16,8% bissexuais, 12,6% homossexuais, 2,1% pansexuais e 2,6% preferiram não dizer. A maioria se declarou pardo (51%), seguido por brancos (27%), pretos (17,5%), amarelos (2,6%) e, por fim, 1,6% preferiu não declarar. Os resultados mostram, também, que 91,1% dos participantes estudam em instituições públicas de ensino superior, enquanto 8,9% estudam em instituições privadas.

Para compreender o perfil socioeconômico do entrevistado, foi utilizada a classificação de renda estabelecida pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), definindo faixas entre classe A e E. Foi possível observar que 61,31% dos estudantes pertencem à classe E, 20,98% à classe D, 16,08% à classe C e 1,63% à A e B.

4.2 Percepção da insegurança no Transporte Público

Os resultados obtidos possibilitaram identificar as principais finalidades em que os estudantes utilizam o TP como meio de acesso, sendo mais frequentes atividades de estudos (93,01%), lazer (58,97%) e serviços de saúde (39,86%). Considerando o cenário antes da pandemia por COVID-19, maior parte da população afirmou utilizar o TP numa frequência de 5 a 7 dias por semana (74,36%). No entanto, considerando as medidas de isolamento social e

biossegurança exigidas pelo cenário atual, 57,58% dos entrevistados afirmaram não fazer uso do TP.

Levando em conta o risco de contaminação da COVID-19, nenhum dos participantes considera seguro se locomover por meio do TP, tanto em relação aos ônibus quanto aos terminais de integração. A literatura indica que a estrutura física dos ambientes que englobam o sistema dos transportes coletivos urbanos contribui para a proliferação de doenças virais como, por exemplo, a COVID-19. As recomendações de segurança sugerem que, para evitar o contágio da doença, os usuários do TP devem higienizar as mãos após a locomoção e utilizar máscaras de proteção facial durante o trajeto (LIMA *et al*, 2020; TIRACHINI e CATS, 2020).

Em relação à violência, a maior parte dos entrevistados relatou não sentir segurança ao se locomover por meio do TP (84,61%) e, referindo-se ao risco da violência nos terminais de integração, nenhum estudante afirmou se sentir totalmente seguro. Ademais, os resultados mostraram que 80,88% consideram que os terminais são pouco ou nada seguros. Ademais, é evidenciado que 69,93% dos entrevistados já sofreram algum tipo de violência, onde assalto (60,33%), assédio sexual (58,67%) e furto (35%) se mostraram mais frequentes. Além disso, 46,85% da amostra afirmou já ter sofrido perda material decorrente dessa violência. Ao analisar a percepção de violência em outros passageiros, 76,22% dos participantes observaram essa ocorrência. Dentro desses tipos de violência, os mais comuns foram assalto (63,61%), assédio sexual (58,67%) e assédio moral (47,71%).

Outro ponto observado é que 63,17% dos participantes afirmam que o Boletim de Ocorrência (B.O) é uma medida sempre ou quase sempre ineficiente quanto à violência experienciada no TP. No entanto, 52,91% certamente ou provavelmente registrariam o boletim da criminalidade ocorrida. Os dados indicam que, ainda que a maioria dos estudantes não confie totalmente na eficiência do B.O, mais da metade da população se mostra disposta a realizar o registro.

4.3 Expectativas das inseguranças

Dentro das vítimas que apresentaram perda material, 33,33% estimam tal perda em até R\$ 100,00, 48,76% mensura a perda entre R\$ 101,00 e R\$ 1.000,00 e, por fim, 17,91% afirma ter sofrido prejuízo material acima de R\$ 1.000,00. Em relação a outros meios de transporte, 80,65% dos participantes fazem uso do transporte privado devido a vantagens como maior segurança (49,42%), maior comodidade (41,49%), menor tempo de viagem (41,72%) e menor risco de contaminação por coronavírus (36,13%). Antes da pandemia global, 53,38% dos participantes costumavam ter gastos semanais com transporte privado entre R\$ 10,00 a R\$

30,00; 15,38% entre R\$ 31,00 a R\$ 50,00 e 8,16% tinham gastos acima de R\$ 50,00. Considerando o cenário atual, que envolve medidas de biossegurança e distanciamento social, 46,62% dos participantes têm gastos semanais com transporte privado entre R\$ 10,00 a R\$ 30,00, 14,92% entre R\$ 31,00 a R\$ 50,00 e 11,19% gastam acima de R\$ 50,00.

No período em que foi realizada a coleta dos dados, o valor da tarifa de ônibus na Grande Aracaju era de R\$ 4,00 e a maior parte dos participantes (74,36%) afirmou utilizar o benefício da meia passagem (50% de desconto no valor da tarifa), pelo cartão Mais Aracaju Escolar. Posto isso, apenas 21,21% da população não estariam dispostos a pagar a mais por um transporte privado a fim de se prevenir contra a violência no TP. 25,41% pagariam até R\$ 2,00 por passagem a mais que o valor da tarifa atual, 43,12% estariam dispostos a pagar entre R\$ 2,50 a R\$ 8,00 a mais e 10,26% pagariam um acréscimo superior a R\$ 8,50 em cada passagem. Cerqueira *et. al* (2007) explica a disposição a pagar dos indivíduos, onde estes estão dispostos a pagar um dado valor a mais para que seja reduzida a sua exposição à violência e, conseqüentemente, as chances de serem vítimas.

Os usuários do TP se encontram expostos a uma situação vulnerável à violência durante suas viagens (KRUGER e LANDMAN, 2007). Compreendendo a frequência em que os usuários fazem uso deste meio de locomoção, a média de uso do TP em dias para pessoas que sofreram violência foi de 4,99 (DP = 1,57) dias por semana, em contraste com as que não relataram ter sofrido violência que têm uma média de uso de 3,74 (DP = 2,08) dias. Neste contexto, quanto mais os usuários utilizam o TP, mais estão expostos aos riscos evidenciados.

Estudos que relacionam economia e criminalidade mostram que a expectativa da violência acarreta alocações de recursos e mudanças de hábitos por parte da vítima em potencial, influenciando o seu consumo de determinados bens e serviços. Outra possível consequência dessa expectativa é que as potenciais vítimas adotem estratégias de autoproteção como praticar menos atividades de lazer em espaços públicos ou evitar portar bens que possam atrair a atenção de criminosos (CERQUEIRA, CARVALHO, LOBÃO e RODRIGUES, 2007). Posto isso, observamos que 97,67% dos estudantes entrevistados já aderiram a alguma estratégia de proteção contra a violência durante o trajeto, sendo entre as mais comuns utilizar a mochila virada para frente durante a viagem (86,25%), não portar itens de valor (79,49%) e o “celular do ladrão” (61,31%) - estratégia popular que consiste em utilizar um aparelho de celular antigo ou danificado para entregar em possíveis roubos.

4.4 Barreiras de acesso à universidade

Buscando compreender os prejuízos que a violência percebida no TP pode gerar para a formação acadêmica dos universitários, analisamos que 34,49% dos estudantes relataram já ter perdido pelo menos um dia de estudo em decorrência da violência experienciada no TP. Além disso, 84,15% dos estudantes afirmaram se sentir prejudicados pelas condições evidenciadas durante a locomoção por meio do TP. Em contraste com estes resultados, 15,85% responderam que não se sentem prejudicados.

Comparando os grupos, em relação à perda dos dias de estudo e terem sido ou não vítimas, as pessoas que foram vítimas da violência no TP relataram uma média de 1,16 (DP = 0,58) dias perdidos, enquanto as que nunca foram vítimas da violência relataram uma média de 1,16 (DP = 0,55) dias. Ou seja, a violência modifica a percepção (REF)

No tocante à intensidade em que as condições do TP influenciam no desempenho acadêmico, numa escala de 0 (não prejudicam) a 4 (prejudicam extremamente), as pessoas que já sofreram violência no TP têm uma média 3,06 (DP = 1,25), enquanto as que nunca sofreram essa violência têm média de 2,47 (DP = 1,19). A insegurança nos ônibus influencia o uso do veículo, podendo fazer com que os usuários busquem outros meios de locomoção ou, até mesmo, deixem de utilizar o TP. Considerando que o estudo é a atividade mais acessada por meio do TP, essa mudança de comportamento pode limitar a mobilidade do aluno enquanto usuário do transporte e impactar, em algum nível, o seu acesso à universidade, assim como a qualidade de suas atividades acadêmicas (CARDOSO, SANTOS e SILVA, 2021).

5. Conclusão

O TP promove acesso a atividades fundamentais do cotidiano da população, como trabalho, estudo, saúde e lazer, exercendo um papel indispensável no combate à exclusão social. Entretanto, a insegurança evidenciada neste meio de locomoção pode reduzir a mobilidade dos passageiros, limitando a sua acessibilidade e acentuando as desigualdades presentes nas cidades. Tal insegurança se mostra uma temática extremamente necessária para ser debatida, visto o alto índice de violência sofrida pelos estudantes universitários, que, em maioria, fazem uso frequente do transporte público e se encontram vulneráveis aos riscos decorrentes da criminalidade.

Condições evidenciadas durante o deslocamento como, por exemplo, o risco da violência, podem acarretar no sentimento de insegurança ao fazer uso dos espaços que abraçam o sistema do TP, provocando mudanças de hábitos por parte das vítimas em potencial, que passarão a buscar formas alternativas de locomoção ou, até mesmo, deixarão de realizar suas viagens. Outra condição que contribui para a insegurança durante o trajeto é a exposição dos

passageiros ao risco de contrair infecções respiratórias, como a COVID-19, considerando que o TP é retratado como um ambiente superlotado e com pouca circulação de ar.

As políticas públicas implementadas pelo Estado podem se tornar ineficientes quando a circulação com segurança das pessoas nos espaços urbanos não é garantida. A literatura e os resultados retratam o medo de sofrer algum tipo de violência no TP como um fator limitador à mobilidade urbana. Esta limitação pode ser encarada como barreira ao acesso e permanência dos estudantes à universidade, podendo comprometer a sua experiência acadêmica, assim como a sua formação, prejudicando, também, o desenvolvimento social. Posto isso, discussões que visem melhorar a qualidade da mobilidade urbana por meio do TP são importantes para as formulações de políticas públicas eficientes no país, contribuindo para a redução das desigualdades sociais.

O estudo teve como limitação a experiência pandêmica, a qual afastou a população do uso do transporte público, modificando possíveis resultados. Como possíveis vieses da pesquisa: houve maior adesão de participantes advindos de instituição pública, em razão do grupo de pesquisado estar vinculado a uma universidade federal. Ademais, embora tenha havido uma tentativa de coletar dados referentes a Pessoas Com Deficiência (PCD), houve uma baixa participação desse grupo, inviabilizando análises estatísticas, dados que podem ser trabalhados em publicações posteriores.

Para futuros estudos, podem ser feitas pesquisas envolvendo especificamente questões como diferenças de gênero, etnia e renda ao acesso do transporte público. A fim de obter dados que possam comparar diferentes fatores e contextos urbanos, seria interessante realizar parcerias com outros grupos de pesquisa/universidades. Além disso, sugere-se a realização de um estudo que caráter qualitativo para compreender outros aspectos importantes do fenômeno aqui investigado, incluindo de forma mais proporcional estudantes de instituições públicas e privadas.

6. Referências bibliográficas

ARAÚJO, M. R. M. ; OLIVEIRA, J. M. DE; JESUS, M. S. DE; SÁ, N. R. DE; SANTOS, P. A. C. DOS; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: Discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, p. 574–582, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, LDB. 9394/1996.

BICALHO, M. P. Os desafios da mobilidade urbana para o século XXI. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 32, n. 2, p. 5–8, 2010.

CALDEIRA, Cesar. Assaltos a passageiros de ônibus no Rio de Janeiro: o problema da reparação de anos. **A&C-Revista de Direito Administrativo & Constitucional**, p. 113-172, 2007.

CIDADE, R. B.; JÚNIOR, T. M. DE A. L. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, v. 1, n. 1, p. 16, 2015.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. 2006.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, LDB. 9394/1996.

BALBONTIN, P. R.; ARREDONDO, L. S. **Violencia de genero en el transporte publico**. n172. ed. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 2015.

CARDOSO, Marcus Hugo Sant'Anna; SANTOS, Tálita Floriano; SILVA, Marcelino Aurélio Vieira da. Violence in Public Transport: An Analysis of Resilience and Vulnerability in the City of Rio de Janeiro. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 13, 2021.

CERQUEIRA, D. R. C.; CARVALHO, A. X. Y.; RODRIGUES, R. I.; LOBAO, W. J. A. **Análise dos Custos e Consequências da Violência no Brasil** (Texto para Discussão 1284). Brasília: IPEA, 2007 (Texto para Discussão IPEA).

DAHLBERG, L. L.; KRUG, E. G. Violência: um problema global de saúde pública. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 11, p. 1163–1178, 2006.

DE VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Texto para discussão, 2011.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, FGV. Qual a faixa de renda familiar das classes?. **Centro de Políticas Sociais**. Disponível em: <[https://cps.fgv.br/qual-faixa-de-renda-familiardas\[1\]classes](https://cps.fgv.br/qual-faixa-de-renda-familiardas[1]classes)>. Acesso em 06 de agosto de 2020.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; LEITE, Sabina Kauark; REBELO, Jorge. **Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado**. 2006.

KRUGER, T. P. J.; LANDMAN, Karina. **Crime and public transport: Designing a safer journey**. SATC 2007, 2007.

LIMA, G. C. L. S., SCHECHTMAN, R., BRIZON, L. C., FIGUEIREDO, Z. M. (2020, Abril de 2020). **Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito?**. Rio de Janeiro. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV CERI)

MAZURA, V. A. **Transporte público como meio de efetivação dos direitos fundamentais**. 9–80, 2009. Monografia (em Direito).

MUNICÍPIO DE ARACAJU. Lei nº 1729, de 13 de setembro de 1991.

NEWTON, Andrew D. **Crime on public transport**. Springer, 2014. 709-720.

OLIVEIRA, A.; FREITAS, M.; OZORIO, A.; FARIA, R. C.; OLIVEIRA, F.; DANTAS, A. **Panorama da mobilidade urbana: diagnóstico e propostas para o transporte público por ônibus**. Comunicações Técnicas do 19o. congresso brasileiro de transporte e trânsito. **Anais**.2013. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/06/FC408A57-1378-4B7D-B948-42A6C4833224.pdf

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. TT - [Robbers on board: exposure to violence, insecurity, and other health hazards among mass transportation workers and passengers in Salv. **Cad Saude Publica**, v. 18, n. 5, p. 1215–1227, 2002.

REZENDE, Fernando. **Finanças Públicas**. 2ª ed.. São Paulo: Atlas, 2001.

TIRACHINI, A., & CATS, O. (2020). COVID-19 and public transportation: Current assessment, prospects, and research needs. **Journal of Public Transportation**, 22, 1–34.