

O direito social ao transporte público: os problemas existentes na mobilidade urbana das regiões metropolitanas brasileiras

Raphael Eyer Soares de Paiva

Bacharel em Direito pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC/RJ). Mestre em Direito da Cidade pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Advogado.

Resumo: O presente trabalho possui o escopo de analisar os problemas que recaem sobre a mobilidade urbana nas regiões metropolitanas brasileiras. Para tanto, busca identificar as demandas que merecem maior atenção e refletir acerca de novos métodos de financiamento para que o setor adquira maior eficiência e sustentabilidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Problemas. Regiões metropolitanas. Demandas. Financiamento.

Sumário: **1** Considerações iniciais – **2** As demandas da mobilidade urbana – **3** O ciclo vicioso presente no atual modelo de financiamento do setor de transportes brasileiro – **4** Considerações finais – Referências

1 Considerações iniciais

Para solucionar um problema, primeiro se devem identificar suas causas. Isso é bem verdade, principalmente para o trânsito brasileiro, que, conforme a Organização Mundial da Saúde (OMS), é o quinto mais fatal do mundo.¹

Sem transporte, a liberdade de ir e vir, assim como a qualidade de vida nas cidades, fica gravemente comprometida. Muito se discute sobre saúde, educação, saneamento e demais assuntos vitais para a dignidade da pessoa humana. No entanto, o transporte é meio essencial para fazer com que essas discussões avancem. Na ausência do transporte, não haveria outra possibilidade de se exercerem as pressões necessárias para mobilizar a força política; não seria possível as pessoas estarem presentes para se manifestar ou efetivamente exercerem uma atividade profissional; não se conseguiria tratar os enfermos ou ser atendido no

¹ SENADO. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

hospital em caso de uma emergência; não haveria meio de a urbanização chegar até os bairros para proporcionar o devido saneamento básico.

Mobilidade urbana não compreende somente os transportes e o fluxo de passageiros. A noção de deslocamento nas cidades é muito mais ampla e complexa. O ir e vir dos cidadãos é um importante fator econômico, pois é com a possibilidade de locomoção dentro dos centros urbanos que se torna possível o acesso ao trabalho, estudo, lazer, consumo de bens mercantis ou culturais, bem como uma convivência familiar e comunitária.

A noção de mobilidade urbana, portanto, envolve fatores socioeconômicos que são pertinentes à qualidade de vida nas cidades, uma vez que permite o acesso aos meios de transporte para os trajetos casa-trabalho, casa-lazer e para os demais serviços presentes nos centros urbanos. Por isso, é tão importante um planejamento detalhado e integrado com a cidade. A dispersão urbana impacta fortemente a vida da população, tornando os custos dos serviços urbanos maiores.

Para compreender efetivamente o que abala a realidade dos transportes no Rio de Janeiro, é preciso, primeiro, saber o que é necessário para existir uma mobilidade urbana adequada. Busca-se, então, identificar suas demandas. Nessa esteira, podem-se elencar dois fatores como demandas da mobilidade: o espacial, que diz respeito à acessibilidade às vias e logradouros, e o temporal, que diz respeito ao tempo de deslocamento pendular casa-trabalho-casa. Por fim, caberá uma análise do entrave tarifário no que diz respeito ao modelo de financiamento adotado atualmente no setor de transportes públicos.

2 As demandas da mobilidade urbana

2.1 A questão da acessibilidade

A capital do Rio de Janeiro representa 52,84% da população total da RMRJ, que, por sua vez, compõe 73,79% da população do Estado do Rio de Janeiro, com um total de 16.718.956 (dezesseis milhões, setecentos e dezoito mil, novecentos e cinquenta e seis) habitantes. Esses números expressivos são resultado de um rápido processo de urbanização sem nenhum planejamento urbano para a devida ocupação do espaço público urbano.

Essa grande densidade populacional teve seu início com os movimentos migratórios da população rural para os centros urbanos em meados de 1940. Como consequência direta desse fenômeno, os centros urbanos experimentaram um crescimento exponencial inesperado, já que as políticas públicas urbanas e os administradores públicos não estavam prontos para a elevada urbanização. De modo que a questão do deslocamento é agravada pela elevada taxa de urbanização, que gerou uma forma desorganizada de ocupação e utilização dos espaços nas cidades.

Segundo dados do IBGE, a taxa de urbanização experimentada pelo Brasil foi de 31,24% em 1940; 36,16% em 1950; 44,67% em 1960; 55,92% em 1970; 67,59% em 1980; 75,59% em 1991; 81,23% em 2000 e subiu de 83,48% em 2007 para 84,36% até 2010.² Enquanto isso, a região Sudeste também seguiu em ritmo acelerado, já que de 1940 até 2010 houve um salto de 39,42% para 92,95% na taxa de urbanização.³

Nesse ínterim, os processos de ocupação dos espaços públicos nos centros urbanos configuraram uma estrutura marcada pela desigualdade⁴ socioespacial⁵ no que diz respeito à mobilidade urbana. A gestão metropolitana deve superar os desafios das desigualdades oriundas da rápida urbanização e da lógica capitalista⁶ para que efetivamente consiga universalizar o transporte público de qualidade nos locais mais necessitados no território carioca. Em regra, a maioria dos locais de trabalho está localizada em áreas urbanas centrais e longe das residências da camada social com menor poder aquisitivo. Essa forma de ocupação do solo impõe a essas famílias dificuldades extras no que tange à acessibilidade aos meios de transporte.

Uma vez analisada a relação transporte e urbanização, parte-se para o cerne da questão: acessibilidade aos meios de transporte. Para compreender o mote, será necessário trabalhar o que se entende por acessibilidade e adotar duas premissas: a) o que influencia a mobilidade influencia a acessibilidade e vice-versa, e b) promover a acessibilidade dos meios de transporte significa promover a inclusão social.

A acessibilidade aos modais de transporte público é um tema bastante repercutido nos debates sobre mobilidade. Primeiramente, cabe trabalhar a noção de que acessibilidade não significa apenas instalar plataformas elevatórias em

² IBGE. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 11 jan. 2011.

³ IBGE. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 11 jan. 2011.

⁴ O GLOBO. Acesso ao solo é mais desigual que distribuição de renda no país. O Globo, Rio de Janeiro, 30 set. 2009. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/acesso-ao-solo-mais-desigual-que-distribuicao-de-renda-no-pais-3118941>>. Acesso em: 20 set. 2017.

⁵ Por socioespacial pode-se compreender os seguintes elementos atuantes: o Estado, responsável pelo planejamento e execução das políticas públicas; a iniciativa privada, que segue buscando o lucro, tem o interesse de vender, produzir automóveis ou fazer edificações que porventura interfiram na produção do espaço urbano; a sociedade, que pode atuar de forma independente ou associada de modo a impactar a configuração do espaço urbano; o sistema de transporte, que condiciona as decisões dos indivíduos em como usar a cidade, de acordo com as características físicas e a oferta de serviço; os processos migratórios, que podem aumentar ou diminuir a população de uma cidade; o momento econômico, pois impacta diretamente na taxa de emprego, na renda média dos trabalhadores e na possibilidade de novos negócios; e o valor do solo, que pode promover a inclusão ou a exclusão de determinado segmento social baseado apenas em sua capacidade financeira.

⁶ Lógica pautada na produtividade e constante busca da mais-valia. A lógica capitalista não está preocupada com o social, apenas com o lucro.

ônibus e construir rampas de acesso a edifícios. A ideia de acessibilidade é mais ampla e deve ser incorporada constantemente na formação das cidades; ela deve abranger uma série de medidas do poder público local para facilitar o cotidiano dos cidadãos que possuem mobilidade reduzida e daqueles desprovidos de quaisquer deficiências, afinal o acesso a um direito social é para todos.

A acessibilidade na cidade, portanto, não é pensar somente no acesso de determinado segmento para os meios de transporte.⁷ Contemporaneamente deve-se trabalhar essa noção para a maior qualidade de vida nas cidades. Para tanto, a acessibilidade deve estar presente, por exemplo, para os cadeirantes transitarem com conforto nas entradas de edifícios, repartições públicas e shoppings; para os cegos ou aqueles com visão reduzida fazerem compras de mercado, lerem um material didático ou literário; devem ter auxílio auditivo para atravessar a rua, para caminhar reto ao longo das calçadas; deve haver a padronização eficiente das técnicas empregadas para a construção das calçadas,⁸ bem como a participação pelos portais eletrônicos.

Recentemente a legislação brasileira avançou nessa temática ao instituir a Lei nº 13.146/2015 (Lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência), destinada a promover condições de igualdade, no exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, almejando a inclusão social e cidadania. O Estatuto supramencionado, em seu no capítulo X, art. 48, determinou que toda estrutura de transporte coletivo (terrestre, aquaviário e aéreo) deve funcionar de modo acessível a fim de garantir sua utilização por todas as pessoas.⁹

Entretanto, a acessibilidade não pode se limitar à mera definição de parâmetros gerais e abstratos pelo âmbito federal e deixar que o âmbito local defina o tipo de acessibilidade que cada cidade incorporará baseada em suas infraestruturas e sistemas de transportes disponíveis. Deve-se delimitar um mínimo almejado e deixar a cargo do poder público local a forma como proceder para que se alcance o fim colimado dentro de suas peculiaridades.

Adiante, a análise da acessibilidade deve recair sobre a relação mobilidade e renda familiar. Como cediço, o fenômeno da gentrificação,¹⁰ prática recorrente

⁷ Para mais detalhes acerca da acessibilidade nos meios de transporte, recomenda-se a leitura do documento da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 14022. Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_25.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2018.

⁸ Para mais detalhes acerca da acessibilidade no cotidiano da vida urbana, recomenda-se a leitura do documento da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

⁹ BRASIL. *Lei n. 13.146*, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 11 jan. 2018.

¹⁰ Entende-se por *gentrificação* o fenômeno capitalista que varre para as franjas e margens da sociedade determinado segmento social que não possui capacidade financeira para arcar com os custos de vida

pela iniciativa privada do ramo imobiliário movida pelo capitalismo voraz, eleva consideravelmente o custo de vida e manutenção da residência em determinados bairros após encerrar as obras ou operações de aprimoramento urbanístico na região. Dessa forma, impede que determinados segmentos sociais consigam comprar ou manter sua propriedade/moradia por locação, em decorrência de sua inviabilidade econômica em relação ao custo de vida alterado na área afetada. Assim, ocorre um afastamento das camadas mais vulneráveis financeiramente para as margens e periferias das cidades, onde o preço da terra e o custo de vida da proximidade são mais acessíveis, em virtude de uma distância maior da área com melhores ofertas de trabalho, serviço, infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas e transporte público.¹¹

Não se pode esquecer também o que a renda familiar representa para a mobilidade urbana em questão de acessibilidade aos meios de transportes. Acerca dos custos dos transportes sobre o orçamento das famílias, ainda que se refiram à década de 1990, cabe destacar trecho de Alexandre de Ávila Gomide:

Os custos com transporte têm impactos significativos sobre o orçamento das famílias de baixa renda. Estudo realizado por Andrade (2000), a partir dos microdados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE de 1995/1996, constatou que o transporte urbano é o principal item de despesa dessas famílias com serviços públicos. As famílias com rendimento mensal de até dois salários mínimos residentes nas regiões metropolitanas pesquisadas gastavam, à época, 16% de seu orçamento com os serviços públicos de água/esgoto, energia elétrica, telefonia e transporte urbano, sendo o item mais importante o transporte coletivo – praticamente, a metade desse valor.¹²

Em levantamento mais recente da Pesquisa de Orçamento Familiar pelo IBGE (POF/IBGE), constatam-se alterações significativas relativas às despesas familiares. A estimativa das despesas obtida a partir da POF 2008/2009 está no demonstrativo a seguir:

de determinado bairro seja porque seu bairro sofreu obras e o valor de mercado dos imóveis na área aumentou consideravelmente, seja porque o custo de vida nas proximidades é insustentável para certa classe econômica.

¹¹ O contexto dos desequilíbrios na distribuição de renda é evidenciado especialmente pela segmentação social do solo, de modo que a mobilidade representa um tema de grande complexidade. Trata-se de expulsão dos contingentes mais pobres da população para as periferias. As variáveis *tempo* e *custo* das viagens pesam mais sobre os mais pobres, agravando as desigualdades. Para compreender mais sobre o complexo tema de gentrificação, recomenda-se acessar o site do Instituto de Urbanismo Colaborativo (COURB): <<http://www.courb.org/pt/o-que-e-gentrificacao-e-por-que-voce-deveria-se-preocupar-com-isso/>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

¹² GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Texto para discussão n. 960. Ipea, Brasília, jul. 2003, p. 11. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/imagens/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf>. Acesso em: 11 de jan. 2018.

Tabela 1 – Distribuição das despesas de consumo monetária e não monetária média por tipos de despesa, segundo a situação do domicílio e as Grandes Regiões (2008-2009)

Situação do domicílio e Grandes Regiões	Distribuição das despesas de consumo monetária e não monetária média mensal familiar (%)											
	Total	Tipos de despesa										
		Alimentação	Habituação	Vestuário	Transporte	Higiene e cuidados pessoais	Assistência à saúde	Educação	Recreação e cultura	Fumo	Serviços pessoais	Despesas diversas
Brasil	100,0	19,8	35,9	5,5	19,6	2,4	7,2	3,0	2,0	0,5	1,1	2,9
Situação do domicílio												
Urbana	100,0	19,0	36,4	5,5	19,5	2,4	7,3	3,2	2,1	0,5	1,2	2,9
Rural	100,0	27,6	30,6	5,7	20,6	2,5	6,5	1,3	1,2	0,7	0,7	2,7
Norte	100,0	25,8	33,6	7,4	16,5	3,6	4,9	2,4	1,9	0,4	1,1	2,5
Nordeste	100,0	24,2	32,8	6,5	18,2	3,1	6,5	2,8	1,8	0,4	1,1	2,4
Sudeste	100,0	18,3	37,2	4,9	19,5	2,1	7,9	3,4	2,1	0,6	1,2	2,9
Sul	100,0	18,5	35,0	5,9	21,9	2,2	7,0	2,5	2,0	0,6	0,9	3,4
Centro-Oeste	100,0	17,7	37,9	5,2	21,2	2,5	6,4	2,8	1,7	0,5	1,2	3,0

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009.

Fonte: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv45130.pdf>>.

De acordo com a tabela 1, nota-se o peso, no orçamento familiar, dos custos relativos à alimentação, habitação e transporte. Em suma, o somatório desses três itens correspondia a 75,3% da renda mensal das famílias brasileiras no período de 2008 a 2009. No cenário nacional brasileiro, a tabela 1 deixa evidente o impacto do transporte na economia familiar independente da região e do núcleo em que o cidadão se encontre (rural ou urbano).

Adiante, como item relevante à acessibilidade dos modos de transporte, deve-se atentar para o vale-transporte. Ele é um benefício criado pela Lei nº 7.418/1985 que prevê a antecipação do valor gasto pelo trabalhador no trajeto ida e volta ao trabalho. O auxílio deverá ser pago pelos empregadores a seus empregados que excederem a 6% de seus salários com deslocamento.¹³ Referido benefício tem como objetivo tornar a tarifa dos transportes públicos mais acessível ou menos onerosa ao bolso dos trabalhadores de baixa renda. Todavia, no que diz respeito à efetividade do instrumento, cabe destacar a observação feita por Alexandre de Ávila Gomide:

O vale-transporte, criado por lei federal em 1985, foi uma solução criativa para lidar com tais desafios, na medida em que transfere aos empregadores a responsabilidade do financiamento dos gastos mensais de transporte coletivo de seus empregados que excederem a 6%

¹³ PORTAL Brasil. *Vale-transporte*. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2010/01/vale-transporte>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

de seus salários. Mas, como foi visto, o benefício contempla apenas os trabalhadores com carteira assinada. Assim, existe a necessidade de expandir o benefício do vale-transporte para os trabalhadores de baixa renda do mercado informal e os desempregados.¹⁴

Acerca da eficácia do vale-transporte, de acordo com a tabela seguinte, vale registrar que os mais necessitados economicamente nas regiões metropolitanas são os que possuem mais dificuldades no momento de acesso ao benefício.

Tabela 2 – Regiões Metropolitanas pesquisadas. Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais. Deslocamentos feitos com auxílio-transporte (dias úteis em %) – Julho de 2003

	RMS	RMRJ	RMBH	RMR
Não recebe auxílio	67,4	62,9	70,5	76,8
Recebe auxílio				
Vale-transporte	19,6	13,9	21,8	10,8
Dinheiro	7,7	3,7	1,4	1,2
Isenção, gratuidade	3,8	19,0	4,9	6,6
Desconto	1,2		0,8	4,0
Condução do empregador	0,3	0,6	0,6	0,6
Base de modos de deslocamento	1167	1312	969	1554

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

Fonte: <https://mcdaval.com.br/blogs/Relatorio_Final.pdf>.

Acerca dos deslocamentos alguns ponderamentos não podem passar inobservados. Inicialmente, convém destacar que, em virtude da prática capitalista de ocupação do solo urbano, aqueles com menor poder aquisitivo residem relativamente longe dos centros e a procura por emprego importa em despesa pesada para o cidadão. Isto porque a tarifa é elevada e a oferta de serviço é inadequada. Além da despesa de locomoção pela incerteza de contratação, cabe lembrar que a maioria desses transportes é realizada sem nenhum benefício ou auxílio, o que representa obstáculo de difícil superação para famílias de rendas mais baixas.

Em sequência, ressalta-se a necessidade de eventual mentira sobre seu local de residência no momento de entrevista, a fim de se evitar a perda de um

¹⁴ GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Ipea: políticas sociais – acompanhamento e análise*, p. 246, fev. 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2018.

emprego baseado justamente no desinteresse dos empregadores em arcar com o vale-transporte de um empregado que necessite de diversos deslocamentos para o trajeto casa-trabalho.

Por fim, cabe refletir sobre a eficácia do instituto do vale-transporte, pois os trabalhadores de baixa renda – os mais necessitados do auxílio – não conseguem se beneficiar do auxílio por não estarem incluídos no mercado formal de trabalho, isto é, ter a carteira de trabalho assinada.

2.2 A questão do tempo de deslocamento casa-trabalho

Tempo é, sem dúvida, um elemento importante para ser considerado no exame da mobilidade urbana que busca instrumentos mais eficazes para melhorar a qualidade durante a prestação do serviço. A quantidade de horas e minutos que são gastos durante os trajetos variará de acordo com a distância a ser percorrida e com a velocidade média do modal de transporte escolhido.

O tempo investido no deslocamento diário dos trabalhadores tem sido um problema na realidade brasileira, independente da utilização de transporte público ou particular. Os longos minutos perdidos no trânsito representam verdadeiro teste de paciência e concentração da população.

O fenômeno da urbanização impacta cada vez mais o tempo gasto nos deslocamentos diários nos centros urbanos. Isso porque a economia determina quanto uma cidade é atrativa para investimentos (centros comerciais, indústrias etc.). Com a rápida urbanização, a ocupação do solo se dá de maneira desordenada e, com isso, os motoristas ficam reféns de uma circulação negligenciada pelo crescimento da cidade. Dessa forma, o transporte público e as políticas urbanas de mobilidade não conseguem acompanhar o ritmo do crescimento de uma demanda inflada, em decorrência da alta taxa de urbanização. Essa situação gera gargalos nas vias públicas e dificuldades em se locomover durante congestionamentos intensos.

Esse cenário fica evidente ao se confrontar a realidade das metrópoles brasileiras com as informações divulgadas pelo estudo do Ipea, realizado a partir dos dados da PNAD, de 1992 a 2009 (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios), elaborado pelo IBGE.

Acerca do tempo de deslocamento, cabe destacar as palavras de Roselene Alves:

[...]O tempo médio é de 42,8 minutos. Os cariocas vêm logo atrás, com 42,6 minutos. Aliás, nesse quesito, São Paulo e Rio perdem somente para Xangai, onde são necessários 50 minutos para se chegar ao trabalho. Porém, Rio de Janeiro é a única região metropolitana que apresentou efetiva melhora nos tempos de viagem da população

mais pobre entre 1992 e 2009, apesar da piora observada entre as classes mais altas.¹⁵

Na tabela adiante vale observar o tempo de deslocamento no trânsito brasileiro levantado pelo Ipea em seu texto de discussão de n. 1813:

Tabela 3 – Características das maiores regiões metropolitanas e do Distrito Federal – Brasil (2010)

Região metropolitana	População	Área total (Km ²)	Densidade demográfica (Km ²)	PIB per capita (2008)	Taxa de motorização ¹	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho (em minutos) ²
São Paulo	19.443.745	7.943,8	2.447,7	30.349,52	38,1	42,8
Rio de Janeiro	11.835.708	5.643,8	2.097,1	19.762,04	20,8	42,6
Belo Horizonte	4.883.970	14.415,9	338,8	19.540,41	29,6	34,4
Porto Alegre	3.978.470	9.800,2	406,0	23.225,00	31,2	27,7
Recife	3.870.004	2.768,5	1.397,9	13.592,95	15,3	34,9
Fortaleza	3.615.767	5.783,6	625,2	11.715,26	14,7	31,7
Salvador	3.573.973	4.375,1	816,9	17.721,18	16,0	33,9
Curitiba	3.223.836	15.418,5	209,1	22.953,67	41,6	32,1
Distrito Federal (DF)	2.570.160	5.801,9	443,0	45.873,47	37,3	34,8
Belém	2.101.883	1.819,3	1.155,3	9.228,27	11,2	31,5

Fonte: Censos Demográficos 2000 e 2010 e PNAID (IBGE, 2001 e 2010 e vários anos); Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Elaboração dos autores.

Notas: ¹ Número de automóveis (car, pick-ups, veículos utilitários esportivos, vans e minivans) para cada cem pessoas.

² Dados da PNAID de 2009.

Fonte: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf>.

Tabela 4 – Evolução do tempo médio e do custo do deslocamento casa-trabalho-casa na área metropolitana do Rio de Janeiro e população ocupada afetada

Município	PIB (R\$ milhão)			Custo dos deslocamentos acima de 30 minutos (R\$ milhão)			Custo/PIB			Variação do custo (2013/2011*)
	2011*	2012*	2013	2011*	2012*	2013	2011*	2012*	2013	
Japeri	848	903	1.000	63	82	98	7,5%	9,1%	9,8%	54,5%
Queimados	2.628	3.306	3.680	174	259	309	6,6%	7,8%	8,4%	77,4%
Belford Roxo	5.771	5.670	6.327	393	442	525	6,8%	7,8%	8,3%	33,7%
Nova Iguaçu	12.651	12.810	13.261	801	934	1.036	6,3%	7,3%	7,8%	29,4%
São Gonçalo	13.080	13.487	14.064	787	869	961	6,0%	6,4%	6,8%	22,0%
São João de Meriti	7.839	6.485	6.526	445	402	428	5,7%	6,2%	6,6%	-3,7%
Duque de Caxias	25.321	23.605	25.108	1.393	1.435	1.620	5,5%	6,1%	6,5%	16,4%
Mesquita	1.661	1.719	1.887	92	104	121	5,5%	6,1%	6,4%	32,8%
Nilópolis	2.047	2.150	2.526	111	127	157	5,4%	5,9%	6,2%	42,4%
Itaboraí	3.351	4.509	5.019	175	259	307	5,2%	5,8%	6,1%	75,7%
Magé	2.920	3.051	3.046	142	170	182	4,9%	5,6%	6,0%	27,9%
Rio de Janeiro	258.213	270.999	282.539	13.673	15.078	16.670	5,3%	5,6%	5,9%	21,9%
Maricá	3.715	7.497	7.192	176	398	406	4,7%	5,3%	5,6%	131,1%
Niterói	17.261	18.984	19.909	882	1.007	1.119	5,1%	5,3%	5,6%	26,8%
Seropédica	1.245	1.320	1.837	53	63	95	4,3%	4,8%	5,1%	78,4%
Tanguá	479	489	456	18	19	19	3,7%	3,8%	4,1%	5,0%
Guapimirim	693	700	721	23	26	28	3,3%	3,7%	3,9%	23,6%
Paracambi	560	589	600	18	21	22	3,2%	3,5%	3,7%	25,3%
Itaguaí	5.911	6.609	7.004	184	206	232	3,1%	3,1%	3,3%	26,3%
Cachoeiras de Macacu**										
Rio Bonito**										
RMRJ	366.194	384.882	402.704	19.601	21.902	24.336	5,4%	5,7%	6,0%	24,1%

* Atualizados para 2013 pelo deflator do PIB

** Os municípios de Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito passaram a integrar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro somente em dezembro de 2013

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da PNAID/IBGE e Ministério do Trabalho e Emprego

Fonte: <<http://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-custo-dos-deslocamentos-nas-principais-areas-urbanas-do-brasil.htm#pubAlign>>.

¹⁵ ALVES, Roselene. Estudo aborda tempo de viagem entre casa e trabalho dos brasileiros. *Revista Ônibus*, ano XIII, n. 76, p. 27, maio/jun. 2013. Disponível em: <<http://fliphtml5.com/xzwx/rbmd/basic>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

A tabela 4, por sua vez, evidencia em posterior levantamento, a piora no panorama do tempo despendido nos deslocamentos realizados no Rio de Janeiro. Percebe-se que a situação dos transportes públicos nas regiões metropolitanas, em geral, está se dirigindo para uma realidade de imobilidade urbana e tolhendo o direito dos moradores a um sistema de mobilidade urbana eficaz.

Não se trata apenas de crescimento populacional, mas sim de ausência de atuação política eficaz para amenizar a situação. É necessário maior engajamento político na edição de políticas públicas urbanas voltadas para melhor infraestrutura de mobilidade urbana.

3 O ciclo vicioso presente no atual modelo de financiamento do setor de transportes brasileiro

Conforme o preço dos insumos sobe, as empresas de ônibus aguardam pelo reajuste necessário nas tarifas como meio de manter o equilíbrio econômico-financeiro, garantido por contrato administrativo, para cobrir os custos de operação do sistema. No entanto, com a menor alteração na tarifa, a população manifesta sua insatisfação e seu descontentamento, pois os custos relativos ao transporte público pesam significativamente no bolso das famílias brasileiras.

Enquanto o governo não se disponibiliza para tomar medidas impopulares, as empresas de ônibus passam dificuldades com os orçamentos. Nesse contexto, não há vencedores, mas apenas perdedores. O empresariado ganha, equivocadamente, *status* de vilão e experimenta uma constante queda de demanda, pois a população fica com um transporte de qualidade reduzida e com tarifa elevada.

Presume-se que o empreendedor busca oferecer o melhor serviço dentro do possível, isto é, busca-se o melhor custo-benefício para a população; ir de encontro a esse interesse significaria caminhar para a inviabilidade de seu próprio negócio. Com a crise econômica nacional e a falta de subvenção pública para o rateio dos custos tarifários, o negócio setorial vive um cenário de instabilidade e sofre com constantes demissões, embates judiciais, greves e quedas na demanda diária de passageiros.

No Brasil, o transporte coletivo, em regra, é financiado somente pela passagem cobrada dos usuários que desejam se locomover no centro urbano. Longe do pretendido, esse modelo possui falhas, uma vez que o aumento da tarifa leva à ineficiência durante a prestação de serviço, que, por sua vez, reduz a demanda e, conseqüentemente, exige novos reajustes para ser compensada.

Acerca da situação da mobilidade urbana, cabe trazer à baila entrevista de Otávio Cunha, presidente da NTU, concedida à Revista Viajante de edição nº 12:

A mobilidade urbana no Brasil é um assunto muito complexo. Nos últimos 12 anos, a situação se transformou em verdadeira calamidade. As cidades perderam muito em termos de mobilidade. Os congestionamentos prejudicaram drasticamente o transporte coletivo urbano e presenciamos uma situação de incentivo ao transporte individual, como o automóvel e a motocicleta, aliada à falta de investimentos e prioridade no transporte coletivo, em grande parte feita pelos ônibus. Tudo isso resultou em perda de 30% da demanda, o que também desestimulou fortemente o setor. Hoje, o ônibus gasta mais tempo nas viagens, o que representa um serviço de menor qualidade, porque o usuário não quer perder tempo no trajeto diário casa-trabalho-casa.¹⁶

Atualmente, a regra é que o peso da tarifa recaia integralmente sobre os usuários pagantes. Isso porque a planilha de custos é defasada em elementos essenciais para apuração da tarifa. Nesse sentido, cabe destacar trecho do Comunicado de nº 128 do Ipea:

Atualmente o prestador do serviço de transporte urbano por ônibus é remunerado pelo modelo baseado nos custos operacionais estimados por uma planilha elaborada pelo poder concedente (a planilha de custos), que inclui uma margem de remuneração sobre o capital (modelo *cost plus*). As tarifas, por sua vez, são calculadas pelo rateio deste custo estimado pelo número de passageiros pagantes transportados. Note-se que este modelo não estimula a eficiência, pois se os custos sobem, a tarifa sobe; e em oposto, se os custos caem, a tarifa cai. O modelo também acarreta um ciclo vicioso: se o número de passageiros transportados cai, a tarifa sobe. E tarifas altas, por sua vez, resultam em queda do número de passageiros, realimentando o ciclo. Ademais, os custos de operação dos serviços são de difícil aferição pelo poder concedente (somente o prestador do serviço tem tal conhecimento).¹⁷

Com isso, percebe-se que o atual modelo de financiamento das tarifas dos transportes públicos deve ser repensado. Afinal, nos últimos anos, o setor tem experimentado quedas constantes na demanda de passageiros.¹⁸

As soluções devem ser apresentadas por políticas públicas de mobilidade urbana, isto é, deve haver esforço político para que o transporte da coletividade

¹⁶ REVISTA Viajante. Marcopolo Rio: unidade completa 15 anos. *Revista Viajante*, ano, III, n. 12, p. 9, ago./set. 2014. Disponível em: <https://issuu.com/onibusmarcopolo/docs/viajante_ed12>. Acesso em: 12 jan. 2018.

¹⁷ Ipea. Comunicado nº 128: a nova lei de diretrizes da polícia nacional de mobilidade urbana, p. 10. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2018.

¹⁸ NTU. Crise nacional e ausência de políticas públicas tiram passageiros do transporte público. *Revista NTU urbano*, ano 3, n. 20, p. 22-27, mar./abr. 2016. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635993569389551518.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

presencie melhoras na qualidade do serviço, bem como no valor da tarifa. A respeito do modelo de financiamento e como sair da crise da mobilidade urbana, tópicos recorrentes surgem nos debates, dentre eles: criação de um fundo nacional para mobilidade urbana, utilização de fundos nacionais diversos, a Reitup (Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros) e a criação da Cide-combustíveis em âmbito municipal.

O primeiro tópico diz respeito à criação de um fundo nacional próprio para financiar a mobilidade urbana. Esse argumento se pauta no reconhecimento do transporte público como direito social incluído no rol do art. 6º da Constituição Federal junto aos demais serviços essenciais.

Grande argumento a favor da criação desse fundo próprio é que tanto a educação quanto a saúde, ambos direitos sociais elencados no art. 6º da Carta Magna de 1988, possuem seus fundos próprios em virtude de sua essencialidade (FNDE, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e FNS, Fundo Nacional de Saúde), não havendo um porquê que obstasse a criação de um fundo nacional para subsidiar o transporte público no Brasil.

No tocante à utilização de fundos nacionais diversos para subvencionar a tarifa dos transportes públicos, poderiam ser utilizados os fundos da educação e do idoso. O art. 33 do Estatuto da Juventude (Lei nº 12.852/2013)¹⁹ conta com o apoio do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), instituído em 2004 pela Lei nº 10.880, para subsidiar a locomoção de jovens e adultos em situação de necessidade.²⁰ Ocorre que esse benefício ao jovem ou adulto estudante impactará no valor da tarifa dos transportes públicos. Da mesma forma, impactam no custo das passagens os benefícios de gratuidade conferidos aos idosos acima de 65 anos pelo art. 39 do Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/03).

Ambos os fundos, nesses casos, poderiam arcar com uma parcela destinada a subsidiar a tarifa de transporte impactada por seus beneficiários. Assim, auxiliaria na melhora da qualidade do transporte público e criaria uma forma menos onerosa de se cobrar pelo serviço prestado. Essa situação configuraria um ciclo virtuoso, na medida em que a tarifa será menos onerada, os custos da operação do serviço serão menores e possibilitarão investimentos na infraestrutura do transporte para melhor qualidade no atendimento das demandas, pois, com uma melhor oferta, maior será a atratividade do setor, que, por sua vez, gerará mais renda para otimização da frota e redução do número de transportes individuais circulando nas vias públicas.

¹⁹ Art. 33. A União envia esforços, em articulação com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para promover a oferta de transporte público subsidiado para os jovens, com prioridade para os jovens em situação de pobreza e vulnerabilidade, na forma do regulamento.

²⁰ FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação). Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/pnate>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

A Reiturp, por sua vez, estabeleceria ações em série para organizar o sistema e reduzir a tarifa dos transportes públicos com revisão da planilha de custos e concessão de benefícios fiscais para as empresas do setor.²¹

Por fim, chama atenção o argumento pela alteração da Cide-combustíveis para focar no âmbito municipal. Nesse sentido, cabe voltar às ponderações sobre a PEC (Proposta de Emenda Constitucional) de nº 307/13, proposta pelo autor Carlos Zarattini (PT/SP). A referida proposta tem como finalidade alterar a atual distribuição da Cide-combustíveis, de modo que sua distribuição deixará de ser de 29% para os Estados e Distrito Federal (conforme estipulado no art. 159, III, da CRFB/88) e passará a distribuir 20% para os Estados e Distrito Federal, bem como 70% para os Municípios. A proposta objetiva também a criação da alínea “d” no §4º do art. 177 da Carta Magna para que a Cide-combustíveis atenda a mais um requisito: a concessão de subsídios às tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros.²²

Essa é a ideia de que os usuários do transporte particular passem a financiar o transporte público. No contexto em que os usuários de transporte público arcam com um custo extra na tarifa, em virtude da quantidade de beneficiários das gratuidades de transporte, e ainda sofrem com congestionamentos pesados causados pelo excesso de carros particulares que ocupam 70% das vias públicas,²³ não é um absurdo se discutir a possibilidade de os motoristas dos transportes individuais subsidiarem o transporte coletivo.

A PEC nº 307/13 também pode ser defendida pelo viés filosófico da razão pública em John Rawls. Segundo o filósofo, pode-se compreender a ideia de razão pública da seguinte maneira:

Uma sociedade política, e, na verdade, todo agente razoável e racional, quer seja um indivíduo, uma família, uma associação ou mesmo uma confederação de sociedades políticas, tem uma forma de articular seus planos, de colocar seus fins numa ordem de prioridade e de tomar suas decisões de acordo com esses procedimentos. A forma como uma sociedade política faz isso é sua razão; a capacidade de fazê-lo também é sua razão, embora num sentido diferente: é uma capacidade intelectual e moral, baseada nas capacidades de seus membros humanos.²⁴

²¹ FORTUNATI, José. Reiturp é uma das apostas para redução das tarifas de ônibus. *Revista NTU urbano*, ano II, n. 7, p. 10. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635303873166311189.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

²² CÂMARA dos deputados. *PEC 307/13*. Disponível em: <http://camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1126044&filename=Tramitacao-PEC+307/2013>. Acesso em: 12 jan. 2018.

²³ NTU. Faixas exclusivas: campanha reforça preocupação do setor com qualidade do transporte coletivo urbano. Anuário NTU: 2013-2014, p. 22. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635424909762848110.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

²⁴ RAWLS, John. *O liberalismo político*. Trad. Dinah de Abreu Azevedo. 2. ed. São Paulo: Ática, 2000, p. 261.

Adiante, completa o raciocínio ao dizer que:

A razão pública é característica de um povo democrático: é a razão de seus cidadãos, daqueles que compartilham o status da cidadania igual. O objeto dessa razão é o bem do público: aquilo que a concepção política de justiça requer da estrutura básica das instituições da sociedade e dos objetivos e afins a que devem servir. Portanto, a razão pública é pública em três sentidos: enquanto a razão dos cidadãos como tais, é a razão do público; seu objeto é o bem do público e as questões de justiça fundamental; e sua natureza e conceito são públicos, sendo determinados pelos ideais e princípios expressos pela concepção de justiça política da sociedade e conduzidos à vista de todos sobre essa base.²⁵

Dessa forma, a razão pública consiste em noção ínsita aos sistemas democráticos bem estruturados, em que os indivíduos, na qualidade de cidadãos livres, ponderam sobre o bem público. É, portanto, função da razão pública mediar a relação entre governo e governados.

4 Considerações finais

As formas específicas do desenvolvimento urbano, no que diz respeito ao uso e à ocupação do solo, e suas características físicas e sociais impactam diretamente o sistema de transporte e são por eles afetadas também, em um processo de integração. Isso porque o sistema de mobilidade envolve um grande uso do solo urbano, na forma de vias, calçadas e locais para estacionamento de veículos. Como as residências e todas as atividades da cidade precisam ser conectadas, é necessário construir um sistema de vias e calçadas que tenham distâncias não muito longas a serem percorridas.

Nesse contexto, o uso do solo é um fator importante, ao passo que a iniciativa privada do ramo imobiliário não está preocupada com a ocupação do solo de forma sustentável e direcionada para um melhor fluxo da mobilidade. Espalhar as cidades implica aumentar as distâncias a serem percorridas e, conseqüentemente, aumentar o tempo necessário para percorrer esse trajeto.

Dentro da metrópole, a relação entre administrados e administradores forma uma interação complexa, e o sistema de transporte depende da forma como os gestores conseguem frear o interesse particular no tocante ao uso do solo.

Dessa forma, o descaso com um direito essencial, como o transporte, representa uma condenação da camada economicamente mais vulnerável à imobilida-

²⁵ *Ibidem.* p. 261-262.

de urbana. Essa situação vai de encontro aos princípios da igualdade e dignidade da pessoa humana, ambos assegurados pela Carta Magna vigente.

As metrópoles, em geral, não estão estruturadas para as demandas de uma mobilidade urbana eficiente. Isso porque a mobilidade é tão complexa quanto os elementos formadores da vida em sociedade. Isto é, a mobilidade influencia e é influenciada por fatores externos, como, por exemplo, o cenário econômico do país, estado, município. Os congestionamentos e o tempo elevado no deslocamento no trajeto casa-trabalho não são problemas exclusivos do Brasil ou da cidade do Rio de Janeiro.

As dinâmicas sociais, ambientais e econômicas das cidades estão diretamente ligadas ao modelo de ocupação do solo, e o grau de acessibilidade aos modos de transporte público. Dessa forma, um planejamento urbano de mobilidade promovendo a maior qualidade, eficiência e integração da frota disponível entre modais, bem como o uso controlado da ocupação do solo, é vital para a consolidação de um sistema que promova a sustentabilidade na mobilidade urbana.

Importante salientar que não se trata de impedir o consumo de transportes individuais motorizados, mas sim seu uso racional, sustentável, bem como a inversão da lógica para a priorização do transporte coletivo, ou seja, recorrer ao transporte motorizado individual não impactará positivamente para a população seja para aqueles que precisam, seja para aqueles que não precisam do transporte coletivo. Essa é a direção a ser tomada pelos administradores públicos preocupados com o interesse coletivo e com a prestação de um serviço social essencial de qualidade.

The social right to public transportation: the existing problems in the urban mobility of the Brazilian metropolitan regions

Abstract: The present work has the scope of analyzing the problems that affect urban mobility in Brazilian metropolitan regions. To do so, it seeks to identify the demands that deserve greater attention and to reflect on new methods of financing the in order to acquire greater efficiency and sustainability for the sector.

Keywords: Urban Mobility. Problems. Metropolitan Regions. Demands. Financing.

Referências

ALVES, Roselene. Estudo aborda tempo de viagem entre casa e trabalho dos brasileiros. *Revista Ônibus*, ano XIII, n. 76, p. 27, maio/jun. 2013. Disponível em: <<http://fliptml5.com/zxzw/rbmd/basic>>. Acesso em: 11 jan. 2018

CÂMARA dos deputados. *PEC 307/13*. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1126044&filename=Tramitacao-PEC+307/2013>. Acesso em: 12 jan. 2018.

FIRJAN. Custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-custo-dos-deslocamentos-nas-principais-areas-urbanas-do-brasil.htm#pubAlign>>.

FNDE. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/pnate>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

FORTUNATI, José. Reitup é uma das apostas para redução das tarifas de ônibus.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Ipea: políticas sociais – acompanhamento e análise. 2016*.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Texto para discussão n. 960. Ipea, Brasília

IBGE. Disponível em: <<https://seriestestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

IPEA. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoi_pea128.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2018.

IPEA. Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho no Brasil (1992-2009): Diferenças entre Regiões Metropolitanas, Níveis de Renda e Sexo. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2018.

ITRANS (Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte). Mobilidade e Pobreza. Relatório Final. 2004. Disponível em: <https://mcadaval.com.br/blogs/Relatorio_Final.pdf>.

Lei nº 13.146/2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>.

NTU. Crise nacional e ausência de políticas públicas tiram passageiros do transporte público. Revista NTU urbano, ano 3, n. 20, p. 22-27, mar./abr. 2016. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635993569389551518.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

NTU. Faixas exclusivas: campanha reforça preocupação do setor com qualidade do transporte coletivo urbano. Anuário NTU: 2013-2014, p. 22. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635424909762848110.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

O GLOBO. Acesso ao solo é mais desigual que distribuição de renda no país. O Globo, Rio de Janeiro, 30 de set. 2009. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/acesso-ao-solo-mais-desigual-que-distribuicao-de-renda-no-pais-3118941>>. Acesso em: 20 set. 2017.

POA 2008/2009 (Pesquisa de Orçamentos Familiares). Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv45130.pdf>>. Acesso em: 11 de jan. 2018.

PORTAL Brasil. *Vale-transporte*. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2010/01/vale-transporte>>.

RAWLS, John. *O liberalismo político*. Trad. Dinah de Abreu Azevedo. 2. ed. São Paulo: Ática, 2000. *Revista NTU urbano*, ano II, n. 7, p. 10. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635303873166311189.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

REVISTA Viajante. Marcopolo Rio: unidade completa 15 anos. *Revista Viajante*, ano, III, n. 12, p. 9, ago./set. 2014. Disponível em: <https://issuu.com/onibusmarcopolo/docs/viajante_ed12>. Acesso em: 12 jan. 2018. Ipea. Comunicado n. 128: a nova lei de diretrizes da polícia nacional de mobilidade urbana, p. 10. Disponível em:

SENADO. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

IBGE. Disponível em: <<https://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 11 jan. 2011.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2002 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

PAIVA, Raphael Eyer Soares de. O direito social ao transporte público: os problemas existentes na mobilidade urbana das regiões metropolitanas brasileiras. *Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU*, Belo Horizonte, ano 4, n. 6, p. 159-175, jan./jun. 2018.
