



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
MESTRADO EM DIREITO**

ANDREY ARAUJO DE ARAUJO

**TEMPO, TRANSPORTE PÚBLICO E O DIREITO:
UM ESTUDO DE CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE
ARACAJU**

**SÃO CRISTÓVÃO-SERGIPE
2023**

ANDREY ARAUJO DE ARAUJO

**TEMPO, TRANSPORTE PÚBLICO E O DIREITO:
UM ESTUDO DE CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE
ARACAJU**

Dissertação submetida à banca de Mestrado em Direito, na linha de pesquisa na Eficácia dos Direitos Fundamentais e seus Reflexos nas Relações Sociais e Empresariais, e na Área de Concentração da Constitucionalização do Direito, da Universidade Federal de Sergipe, como exigência à obtenção do grau de Mestre em Direito.

Orientadora: Profa. Dra. Clara Angélica G. C. Dias.

**SÃO CRISTÓVÃO-SERGIPE
2023**

ANDREY ARAUJO DE ARAUJO

**TEMPO, TRANSPORTE PÚBLICO E O DIREITO: UM ESTUDO DE
CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE ARACAJU**

Dissertação de Mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Sergipe, como parte dos requisitos para a obtenção do Título de Mestre em Direito. Esta dissertação foi julgada e assinada pela comissão abaixo em ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Clara Angélica Gonçalves Cavalcanti Dias
Orientadora Universidade Federal de Sergipe – UFS

Profa. Dra. Tanise Zago Thomasi
Membro Interno Universidade Federal de Sergipe - UFS

Profa. Dra. Rita de Cássia Barros de Menezes
Membro Externo Universidade Tiradentes - UNIT

São Cristóvão/SE
2023

AGRADECIMENTOS

Embora, na presente dissertação, refleti acerca do tempo e da sua importância, me vi, por diversas vezes, desesperado por achar que não haveria tempo suficiente para cumprir todos os compromissos acadêmicos e profissionais e, os necessários e importantíssimos esportes e atividades de lazer, em alguns momentos, tornaram-se bastante escassos. Os encontros com amigos, então, quase inexistentes, ao longo desses dois anos, mesmo os virtuais...

E, realmente, não teria cumprido, com êxito, todas as etapas do processo se não tivesse o apoio da minha querida família, que sempre dispensou incondicional amparo, acolhimento e aconchego, em todos os sentidos. Agradeço, não só nesse momento, mas em todos os dias por ter uma família tão especial, que, como alguns dizem, “parece família de cinema”. Vocês não têm ideia da admiração que sinto por vocês! Incluída na família, um obrigado muito especial, também, à querida Rose, tão amável, atenciosa e paciente, que me auxiliou no “quase-milagre” de finalizar o mestrado, estando fisicamente melhor do que quando o iniciei.

Obrigado, também, ao meu “amigo-irmão”, parceiro na advocacia, Diego Amaral que, em variadas situações, precisou me amparar profissionalmente, e, em outros, se conformar com minha ausência em confraternizações, além do *Kitesurf*, *Beach Tennis*, *Veleiro*, *Wake Board* e das demais atividades que apreciamos.

Agradeço, também, a Fernanda, minha namorada, por tanto me apoiar e incentivar, inclusive, nos meus momentos de ausência, e, também, por ter transformado esta trajetória em algo leve, belo e recheado de amor e carinho. Conseguimos viver um verdadeiro filme de romance, mesmo enquanto minha rotina estava mais para o de uma série de ação, como “24 Horas”.

Agradeço a atenciosa orientadora, sempre com sua doce energia, Dra. Clara Angélica, por toda a paciência, confiança, carinho, consideração e atenção, que fizeram com que minha evolução acadêmica ocorresse com tanta leveza. Às professoras Dras. Rita de Cássia e Tanise Zago Thomasi, também, meus sinceros agradecimentos, tamanha as contribuições nas intervenções e *feedbacks*, sempre sinérgicos e construtivos. Senti-me, verdadeiramente, acolhido e orientado por vocês!

A todos os profissionais docentes e administrativos que compõem o mestrado da Universidade Federal de Sergipe, por terem propiciado e auxiliado nessa fase de tanto aprendizado e desenvolvimento. Espero que tenha conseguido retribuir, com este estudo,

parte mínima das inspirações, reflexões e lições que tanto me transformaram ao longo deste período. Aos colegas e amigos da turma do mestrado, meus agradecimentos por terem auxiliado nesta trajetória e, por diversas vezes, sanado minhas dúvidas, além de fazer com que os nossos “problemas” virassem até boas risadas acadêmicas.

A todos não mencionados, porém, jamais esquecidos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a minha trajetória pessoal e acadêmica, meus carinhosos e sinceros agradecimentos.

O mestrado trouxe-me grandes reflexões e ensinamentos quanto ao valor do tempo, para além da necessidade de ter o mínimo de equilíbrio (mesmo em meio a um verdadeiro caos, em termos de numerosos prazos e de novas demandas na advocacia, perpassando as demais atividades além das acadêmicas), e da importância da disciplina.

Busquei dedicar-me com disciplina, coragem e garra para cumprir, da melhor forma, este compromisso acadêmico a que me propus. Muito esforço e renúncias antecederam e acompanharam esta conquista. Ressalto e reconheço, uma vez mais, a fundamental importância do grande apoio que tive nos bastidores e, também, da relevante torcida de muitos daqueles dos quais precisei me afastar momentaneamente...

RESUMO

Tempo é vida. Neste sentido, a pesquisa em questão teve por objetivo analisar a eventual perda do tempo vital dos usuários do transporte coletivo público de Aracaju, sob a ótica do direito. Quanto à metodologia, optou-se pelo estudo de caso, com a exploração de materiais acadêmicos, notícias veiculadas na mídia, relatórios da SMTT, além de Ação Civil Pública, proposta pelo Ministério Público, que aborda o Transporte Público da Região Metropolitana da cidade, cujos dados demonstram lesão ao tempo dos usuários. Assim, a ineficiência deste transporte gera a perda de tempo aos cidadãos, usuários deste serviço público, desrespeitando padrões mínimos de qualidade que deveria possuir. Buscou-se verificar, após, como o tempo é tratado, no ordenamento, e se é possível tal tutela por meio deste, consultando-se vasta bibliografia, acerca dos Direitos Constitucionais, incluindo o Direito ao Transporte Público; bem como os Direitos da Personalidade, ligados à dignidade da pessoa humana, além de análise e de aprofundamento em relação à Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor, criada por Dessaune. Cogita-se, então, até mesmo, uma violação ao direito à liberdade do indivíduo, de modo que este se vê destituído do seu direito de escolha do que fazer com o seu próprio tempo, dada a submissão às intermináveis horas de espera no trajeto entre trabalho e residência, por exemplo. Sugere-se, portanto, que se reconheça, no Direito, a importância do tempo como valor individual e social. Neste contexto, conclui-se que o transporte público aracajuano precisa, urgentemente, de melhorias e de maior atenção estatal, visto que se trata de um direito social, com inegável relevância para a vida dos cidadãos e é imprescindível para a concretização dos demais direitos fundamentais. A licitação é uma das possíveis, e, talvez, a mais urgente solução a ser adotada, para que o transporte público seja minimamente eficaz como direito social.

Palavras-chave: Dignidade humana; Transporte Público; Tutela do tempo.

ABSTRACT

Time is life. In this sense, the research in question aimed to analyze the possible loss of vital time for users of public transport in Aracaju, from the perspective of law. Regarding the methodology, we opted for the case study, with the exploration of academic materials, news published in the media, and reports of SMTT, in addition to public civil action, proposed by the Public Ministry, which addresses the Public Transport of the Metropolitan Region of the city, whose data demonstrate injury to the time of users. Thus, the inefficiency of this transport generates a loss of time for citizens, and users of this public service, disrespecting the minimum standards of quality that it should possess. We sought to verify, after, how time is treated, in the ordering, and whether it is possible to protect such protection through it, consulting a vast bibliography, of constitutional rights, including the Right to Public Transport, as well as personality rights, linked to the dignity of the human person, in addition to analysis and deepening about the Theory of Productive Deviation of the Consumer, created by Dessaune. Then, a violation of the individual's right to freedom is considered, so that he is deprived of his right to choose what to do with his own time, given the submission to the endless waiting hours on the journey between work and residence, for example. It is suggested, therefore, that the importance of time as an individual and social value be recognized in law. In this context, it is concluded public transport from Aracaju urgently needs improvement and greater state attention, since it is a social right, with undeniable relevance for the lives of citizens, and is essential for the realization of other fundamental rights. For the resolution of the

problem, therefore, it is necessary to bid for Public Transport, which has never occurred and is pointed out as the main reason for the scrapping of such public service, as a preventive measure to the proliferation of new damages, not overlooking the possibility of seeking the repair of the time damage caused. The bidding procedure is one of the possible, and, perhaps, the most urgent solution to be adopted, so that public transport is at least a social right.

KEYWORDS: Dignity human; Guardianship of time; Public transport.

LISTA DE SIGLAS

ADCAR	– Associação Desportiva, Cultural e Ambiental de Aracaju
BANESE	– Banco do Estado de Sergipe
BRT	– <i>Bus Rapid Transit</i>
CNI	– Confederação Nacional da Indústria
COPOB	– Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	– Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LGPD	– Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
PDMU	– Plano Diretor da Mobilidade Urbana
PNAD	– Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RMA	– Região Metropolitana de Aracaju
SETRANSP	– Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Aracaju
SIM	– Sistema Integrado Metropolitano
SIT	– Sistema Integrado de Transportes
SMTT	– Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito
SMTU	– Superintendência Municipal de Transporte Urbano
STF	– Supremo Tribunal Federal
STJ	– Superior Tribunal de Justiça
TAC	– Termo de Ajuste de Conduta
VCA	– Viação Cidade de Aracaju

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. PANORAMA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE ARACAJU	12
1.1. Breve contextualização do sistema de transporte de Aracaju	12
1.2. Panorama fático, baseado nas denúncias da mídia	14
1.3. Panorama fático, apresentado nas denúncias dos relatórios e divulgados pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT)	19
1.4. Panorama fático, baseado na Ação Civil Pública de n. 201111202371	26
1.5. “Uma pedra no caminho” do transporte público de Aracaju	35
2. A IMPORTÂNCIA SOCIAL DO TRANSPORTE PÚBLICO	39
2.1. Breve contextualização	39
2.2. Tratamento do transporte coletivo na ordem jurídica	44
2.3. Peculiaridades inerentes ao serviço de transporte público	48
2.4. A crise do transporte público de Aracaju e a Política Nacional de Mobilidade Urbana	56
2.5. Transporte público, direito do consumidor e a responsabilidade civil	68
3. O TEMPO ENQUANTO DIREITO	73
3.1. A tutela jurídica do tempo existencial aplicada ao transporte público.	73
3.2 O tempo como sinônimo de direito da personalidade	77
3.3 Breve contextualização histórica acerca dos direitos da personalidade	81
3.4 O tempo como pressuposto para o progresso civilizatório	86
3.5 O desvio produtivo existente no transporte público de Aracaju	91
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	122

*“Para o pobre, os lugares são mais longe...”
(Guimarães Rosa)*

INTRODUÇÃO

A questão relativa à (difícil) mobilidade da população carente merece fundamental destaque, tendo em vista que o transporte público tem o potencial de afetar o tempo de vida destes indivíduos de maneira relevante e, portanto, interfere em sua respectiva esfera jurídica. Por este motivo, optou-se por analisar o contexto do Transporte Público da Cidade de Aracaju SE, visando a não se descuidar da realidade social latente.

Assim, o presente trabalho terá como foco a análise do indivíduo usuário do transporte público de Aracaju e do seu tempo, abordando a temática referente aos direitos constitucionais e da personalidade dos usuários, embora realize breves incursões e contextualizações no tocante a questões sociológica, política, jurídica, histórica e econômica, de modo a enriquecer-se e a complementar-se a discussão. Sugere-se, que se reconheça, no Direito, a importância do tempo como valor individual e social.

No primeiro capítulo, analisar-se-á o panorama do transporte público de Aracaju, com base em outros estudos de caso feitos até então, bem como em processo judicial em trâmite desde 2011, assim como em notícias que o retratam e em relatórios da SMTT (Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito), verificando-se o contexto fático para, posteriormente, realizar a respectiva qualificação jurídica da situação tal como se apresenta. Assim, ao final do capítulo, verificar-se-á se há ineficiência no Transporte Público de Aracaju e se esta eventual ineficiência afeta o tempo de vida dos seus usuários de forma relevante.

No segundo capítulo, far-se-á um estudo da política de transporte público, ou também denominado transporte coletivo, e sua importância como política pública de mobilidade urbana, de modo a se avaliar se o contexto do Transporte Público de Aracaju atende os respectivos requisitos e anseios sociais e jurídicos. Em tal capítulo, analisar-se-á, de igual modo, se é possível aplicar a legislação do direito do consumidor para eventual proteção dos usuários. Destaca-se que a ineficiência deste transporte gera a perda de tempo aos cidadãos, usuários deste serviço público, desrespeitando padrões mínimos de qualidade que deveria possuir.

Assim, já no terceiro capítulo, realizar-se-á a verificação jurídica acerca da injusta, recorrente e grave perda do tempo vital dos indivíduos, usuários do Transporte Público de Aracaju, analisando se a perda de tempo existente, em virtude das narradas

ineficiências e ilegalidades presentes, configuram-se como um dano apto a gerar indenização.

Abordar-se-á o tempo enquanto direito, ou o tempo como sinônimo de direito de personalidade, além do seu direito à liberdade, a dignidade e à autonomia privada, analisando-se questões relacionadas à violação dos direitos do indivíduo quando este não pode gerir o que fazer com o seu próprio tempo. Haverá análise de julgados relativos à tutela da perda do tempo vital no Judiciário, em especial, no Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe e no STJ, de forma a se verificar como a Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor vem sendo aplicada pelo Poder Judiciário, assim como seus limites e balizas.

Por fim, serão feitas as considerações finais e conclusões relativas ao estudo, momento em que se concluirá se existe o problema da perda de tempo dos indivíduos usuários do transporte público de Aracaju, sua eventual gravidade, bem como quais são as possíveis soluções à luz da legislação.

Assim, a presente pesquisa tem como objetivo geral analisar a eventual perda do tempo vital dos usuários do transporte coletivo público de Aracaju, sob a ótica do direito. Para tanto, consultar-se-á vasta bibliografia, acerca dos Direitos Constitucionais, incluindo o Direito ao Transporte público, bem como Direitos da Personalidade, além de análise e aprofundamento em relação à Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor, criada por Dessaune.

Portanto, elencam-se, como objetivos específicos: 1) Examinar o panorama do transporte público de Aracaju, em cotejo com os direitos dos cidadãos; 2) Avaliar a importância do transporte público como política pública de mobilidade urbana; 3) Investigar a aplicação do Direito do Consumidor para proteção dos direitos dos usuários do Transporte Público; e 4) Verificar a tutela do tempo pelo Direito, especialmente, pela Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor.

Quanto à metodologia, optou-se pela pesquisa qualitativa, utilizando-se o estudo de caso. De acordo com Boyd & Westfal (1982, p. 53), o método de estudo de caso é indicado quando se tem um problema relacionado com vários fatores e “é difícil compreender os fatores individualmente, sem considerar as relações recíprocas.”

Já Goode & Hatt (1973) reforçam a importância desta escolha metodológica uma vez que o estudo de caso possibilita a preservação do caráter utilitário do objeto social estudado, fornecendo a compreensão das suas especificidades.

Nesta linha, Campomar (1991, p. 95-97) assegura que:

A maioria das pesquisas acadêmicas tem empregado o modelo de Estudo de Caso, contribuindo decisivamente para a montagem ou comprovação dos modelos e teorias, além do fornecimento de informações relevantes, uma vez que é feito o isolamento de um assunto, com base em uma pesquisa bibliográfica ou de campo, dentro da metodologia científica.

Assim, a comunidade social e acadêmica terá a sua disposição um estudo sobre a eventual perda do tempo vital dos usuários do transporte coletivo público de Aracaju, sob a ótica do Direito. Verificou-se que o Transporte Público aracajuano é altamente ineficiente, afetando, de maneira reiterada e grave, a rotina e o tempo de vida das pessoas e sua qualidade de vida.

Portanto, plenamente possível -e aconselhável- a tutela jurídica do tempo dos usuários do Transporte Público Aracajuano, sendo este problema absolutamente relevante e urgente a ser resolvido, tanto do ponto de vista individual, em relação a cada usuário, quanto coletivamente, tendo em vista que a ineficiência do transporte público afeta a sociedade como um todo, inclusive economicamente, para além daqueles (muitos) que utilizam o modal, tendo em vista ser fator de integração e de desenvolvimento.

1. PANORAMA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE ARACAJU

1.1. Breve contextualização do sistema de transporte de Aracaju

Um recorte histórico, trazido por Santos (2016, p. 34), revela a situação inicial do transporte coletivo de Sergipe, serviço público de caráter essencial e de competência municipal, como muito bem define a Constituição de 1988:

A partir de 1968 o governo municipal institui o sistema de transporte coletivo urbano, garantindo o monopólio da exploração do serviço para apenas duas empresas de ônibus que já operavam no transporte interurbano no estado de Sergipe. A Bomfim Urbana e a Nossa Senhora de Fátima. A partir dessas duas empresas, que formaram se os grupos Bomfim, Progresso e Halley. Desde a época dos bondes elétricos até os dias atuais, o sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju tem sido explorado pela iniciativa privada.

Aracaju, capital do Estado de Sergipe, tem o serviço de transporte público prestados por sete concessionárias (SETRANSP, 2022, n.p), cujos ônibus interligam os municípios de Aracaju e sua região metropolitana, composta por três municípios. Segundo a Setransp (2022, n.p), a frota é de 596 ônibus, para operar 118 linhas na região, sem quantificação de quantos veículos se encontram em manutenção. Esses serviços são oferecidos pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM) e pelo Sistema Integrado de

Transportes (SIT) (FERRO, 2017). Abaixo, a evolução histórica da implantação do SIT em Aracaju SE:

Quadro 1: Evolução histórica da implantação do SIT – Sistema Integrado de Transportes na cidade de Aracaju SE

	ARACAJU
O que levou a implantação do SIT	O processo de urbanização, mas aqui decorrente da industrialização que atraiu a população do campo em busca de melhores condições de vida. E também a formação das chamadas "cidades dormitórios" (SOUZA, 2009)
Quando o SIT foi implantado	No ano de 1986 Aracaju, com base no sistema desenvolvido em Curitiba, também implanta o Sistema Integrado de Transporte por meio do Projeto Capital, criado pelo Governo do Estado em parceria com a Prefeitura Municipal. (SANTOS, 2006b)
Fase Atual 2017	Sistema Integrado em desenvolvimento e carente de melhorias, sem passar por licitações públicas. Valor da Passagem: R\$ 3,50
Propostas de Melhorias	Algumas das propostas de melhorias para o SIT de Aracaju é a implantação de consórcios públicos e a aquisição do BRT, além disso, a Diretoria de Transporte Público pretende criar corredores exclusivos para passagem de ônibus.

Fonte: Ferro (2017, p. 43).

Define ainda Ferro (2017, p. 44-45) que:

Esse sistema foi implantado entre as décadas de 1970 e 1980. O SIT foi idealizado com vistas a racionalizar a oferta de serviço à demanda, tornando o transporte coletivo mais barato para a população, através do qual o pagamento de uma tarifa única permite aos usuários a utilização de praticamente todas as linhas da cidade, aumentando substancialmente a mobilidade e acessibilidade dos usuários.

A Região Metropolitana de Aracaju – RMA - foi criada pela Lei Complementar n. 86, de 25 de agosto de 2003, que deu nova redação à Lei Complementar nº 25, de 29 de dezembro de 1995. Nos artigos abaixo, ela está caracterizada:

Art. 1º. Fica criada a Região Metropolitana de Aracaju, com vistas à realização, de forma integrada, das ações de organização, de planejamento e de execução de funções públicas de interesse comum.
Art. 2º. A Região Metropolitana de Aracaju é constituída pelo agrupamento dos Municípios de Aracaju, São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros, tendo como sede o Município de Aracaju (BRASIL, 2003).

Na RMA, existem terminais de integração, os quais permitem a transferência de passageiros entre as linhas que operam, sendo estes, seis localizados no município de Aracaju; dois, no município de São Cristóvão (Terminal Campus e São Cristóvão); um, localizado no município de Nossa Senhora do Socorro (Terminal Marcos Freire) e um, no município de Barra dos Coqueiros.

A tarifa do transporte público de Aracaju custa R\$ 4,50, desde 15 de maio de 2022. Para tentar reduzir a problemática relativa à morosidade do transporte público,

foram criadas faixas exclusivas para ônibus na capital, nas suas três principais avenidas, avenidas Beira-mar, Ivo do Prado e Tancredo Neves, sendo estas exclusivas para o transporte público de segunda a sexta, das 6 às 20h.

O Plano Diretor da Mobilidade Urbana (PDMU) de Aracaju foi lançado em 2012 e atualizado em 2015, instituindo a ampliação e a criação de novos terminais, estrutura dos pontos de ônibus, ampliação da frota, entre outros. Entretanto, somente pequena parte das medidas previstas em tal Plano foram efetivadas, até então, como é de amplo conhecimento, inclusive na mídia, conforme será demonstrado a seguir (PMA, 2015).

Desde 2011, tramita na Justiça sergipana, a Ação Civil Pública, movida pelo Ministério Público Estadual, Processo 201111202371, com preceito cominatório cumulado com pedido de antecipação de tutela em face do Município de Aracaju e da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT -. Entretanto, até os dias atuais, não se tem qualquer procedimento licitatório, embora tal demanda judicial tramite, há mais de uma década, na justiça sergipana. Este referido processo será adiante analisado, com maior profundidade.

Muitas são as denúncias de precariedade do Transporte Público de Aracaju, relatando-se insuficiência da frota, constantes atrasos, falta de organização e imensa morosidade para atender a contento a população, que é, cada vez mais, crescente. É o que irá ser abordado nos subtópicos a seguir.

1.2. Panorama fático, baseado nas denúncias da mídia

As notícias divulgadas na mídia são importantes para se averiguar o panorama fático do Transporte Público de Aracaju e eventuais insatisfações populares a respeito.

Vasconcelos (2013) deixa transparente que foram retirados de circulação 55 ônibus da linha Viação Cidade de Aracaju (VCA), por não oferecerem condições mínimas de segurança, embora a tarifa tenha sido reajustada. Mesmo assim, as reclamações e a insatisfação dos usuários continuam.

Denota, no contexto deste estudo, que “Muitos têm que acordar cedo para não chegar atrasados no trabalho e enfrentar ônibus lotados em horários de pico, sem nenhum conforto e comodidade”. Ainda reforça que, “no final de semana e feriado é que a reclamação aumenta, já que aos domingos e feriados os ônibus são limitados fazendo com que o passageiro espere por cerca de 1h pelo coletivo” (VASCONCELOS, 2013, n.p).

Num depoimento bastante assertivo, onde foi demonstrada toda a insatisfação com a perda de tempo, que traz consequências à vida e ao uso do tempo que deveria ter disponível, a diarista Diva do Nascimento afirma que utiliza dois ônibus todos os dias para chegar até a sua residência, a linha 033 - Terminal Rodoviário Desembargador Maynard – e a linha 305 – Parque dos Faróis/Zona Oeste -:

É complicado essa situação. Chego no ponto aqui às 19h, mas só consigo pegar o ônibus às 8h da noite. Desço no terminal da rodoviária Nova e lá a coisa ainda complica. Tenho ainda que pegar o 305 [Parque dos Faróis/Zona Oeste], é muita gente no ônibus e chego em casa umas 9h da noite. Essa peregrinação é todos os dias. (FONTENELE, 2013, n.p).

Fontenele (2013) indica que as constantes reclamações dos passageiros sobre o transporte público de Aracaju e área metropolitana da capital, como a acima, motivaram o Ministério Público de Sergipe a entrar com uma Ação Civil Pública, cobrando a realização de licitação para o serviço e que será adiante analisada.

Em março de 2013, o Promotor de Justiça, Marcílio Pinto, e o Superintendente Nelson Felipe, da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), posicionaram-se no sentido de que a licitação deveria resolver este problema, em notícia intitulada “Licitação é esperança para melhorar transporte público em Aracaju “, a qual reforça que a frota antiga e os atrasos são reclamações recorrentes dos usuários (FONTENELE, 2013, n.p).

Certamente, como já aqui mencionado, uma das causas, talvez a mais determinante, seja a não realização do procedimento licitatório. Marcílio Pinto, com este foco e neste contexto, mencionou que: “O transporte público é explorado de forma totalmente irregular e precária em Aracaju... Então a atividade é explorada através de ordem de serviço que é uma maneira mais simples de contratar um serviço”, explica o Promotor. (FONTENELE, 2013, n.p).

Afirmou Nelson Felipe da Silva, Superintendente da SMTT Aracaju que:

Realmente o sistema de transporte de Aracaju está em uma situação extremamente precária e a gente não pode aceitar que a sociedade tenha um nível de serviço desses. Tem que ser resolvido, tem que ser no mínimo melhorado para dar conforto às pessoas. É inaceitável que se tenha ônibus quebrando em plena via pública, que se tenham cadeiras que não deem o mínimo de conforto aos passageiros e mais ainda, reclamações com os horários em passar 1h30 em um percurso de um pouco mais de oito ou dez quilômetros realmente inadmissível. (FONTENELE, 2013, n.p).

Exatamente, um mês e um dia após estas palavras serem proferidas, o mesmo Superintendente da SMTT, quanto à mesma regularização da legalidade da situação do transporte coletivo de Aracaju e Região Metropolitana, posicionou-se assim:

Vamos esperar a decisão da justiça para termos acesso ao projeto e avaliarmos se será preciso realizar alguma alteração. Ainda não tivemos acesso ao projeto, mas sabemos que ele não contempla os municípios da grande Aracaju como Barra, São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro” (VASCONCELOS, 2013, n.p).

Para a SMTT, a licitação deveria ter ocorrido naquele primeiro semestre de 2013. Já para a sociedade sergipana, bem antes e quando da disponibilização do serviço à população.

Cinco anos depois, referindo-se à mesma licitação, o Prefeito da capital, Edvaldo Nogueira, esperançoso, mencionou:

Daremos em 2018 um passo importante que é colocar em funcionamento o consórcio do transporte público da região metropolitana, que inclui, além de Aracaju, as cidades de Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão. A partir daí, abriremos as discussões sobre a licitação, para no próximo ano colocá-la em execução. (FREITAS, 2018, n.p)

Em notícia publicada no *website* da Setransp (FREITAS, 2018, n.p), destaca-se, como diretriz fundamental “para a fluidez do serviço do transporte com o comprimento de deveres e direitos por parte das empresas de ônibus e do órgão fiscalizador”, a licitação.

O Vereador de 1ª. Legislatura, Ricardo Marques, reforçou o pedido de que haja a licitação no Transporte Público de Aracaju e lembrou que, em final de novembro de 2021, o prefeito de Aracaju, o mesmo que afirmou que, em 2019, pretendia realizar o processo licitatório, como visto acima, e bem antes disso:

Essa foi uma promessa do atual prefeito em todas as campanhas que ele participou, mas não entendo por que nunca sai do papel. Vejo muito se falar sobre a cidade do futuro nos planos da prefeitura, mas pouca coisa a respeito dos problemas que temos hoje e que são antigos e que continuam a nos assombrar. O prefeito diz que precisa de verba do Governo Federal para investir no transporte, mas não faz o básico que é uma licitação (NASCIMENTO, 2022, n.p).

Reiterou o Parlamentar, em maio de 2022, numa entrevista que ganhou o título: “Em Aracaju, o transporte público está ‘defasado’ e ‘desorganizado’”, que são diversificadas as causas para se ter o caos que se vive hoje no transporte coletivo urbano. Segundo este: “o que mais contribuiu é o descaso, abandono e falta de atenção do poder público em resolver o problema durante anos” (NASCIMENTO, 2022, n.p). Fato já abordado neste estudo.

Complementa ainda que “os maiores problemas são referentes à qualidade de serviço prestado, ou melhor, à falta de qualidade. Muitos ônibus que rodam em nossas cidades estão em uma situação degradante, são ônibus velhos, sujos e sucateados”. Marques defende uma licitação para o setor, uma vez que ainda “possuímos uma mobilidade urbana do século passado”. Assevera ainda que:

A cidade de Aracaju cresceu e temos a mesma base do SIT da década de 80 quando ele foi criado...O primeiro passo é ter coragem e começar o processo de licitação. É preciso fazer um novo estudo sobre necessidade de linhas e quantidade de ônibus. Caso isso não seja feito estaremos enxugando gelo (NASCIMENTO, 2022, n.p).

Conclui, numa análise bastante atual e recorrente do problema vivenciado pelos cidadãos, neste caso, sem muitos direitos. Na concepção do vereador, o procedimento licitatório é de extrema importância para se definir direitos e deveres para as empresas e para o poder público, incluindo cumprimento de horários, quantidade de ônibus e, até mesmo, a questão tarifária. Critica, ainda, que “não se sabe ao certo o papel da SMTT e do Setransp”. A Pandemia da Covid também deixou marcas no sistema de transporte de Aracaju: os problemas antigos, agravaram-se, concluiu Ricardo Marques. (MARQUES, 2022, n.p.)

Para outro veículo de comunicação, o mesmo parlamentar, quatro dias após, bradou: “mais de 60% da população da Região Metropolitana de Aracaju utiliza e precisa do sistema de transporte coletivo. Se a gente não olhar com carinho para resolver essa situação, ela só vai piorar” (MARQUES, 2022, n.p.).

Por todo este contexto, retratou a Folha de São Paulo, em junho de 2022, que a Rede de ônibus falha estimula o uso de carro e moto em Aracaju (CARDOSO; CAVALLARI, 2022).

Já, em 17 de janeiro de 2020, Gonçalves e França (2020), como já visto, Aracaju, nos anos 80, foi a segunda cidade do país a adotar o Sistema Integrado de Transporte (SIT) e Sistema Integrado Metropolitano (SIM). Curitiba foi a pioneira.

Na reportagem, um dos depoimentos expõe bem a situação sete anos após a primeira notícia aqui divulgada: a jornalista Michelle Almeida relata que o tempo se esvai rapidamente “e o caminho, devagar, quando enfrenta, de ônibus, os pouco mais de 4km que separam sua casa, no Conjunto João Alves, em Nossa Senhora do Socorro, do trabalho, no Bairro Cidade Nova, em Aracaju”. De carro, ela economiza e “vive” cerca de 40 minutos diários.

“Tenho moto, mas a despesa com gasolina é alta. Gasto menos tempo com deslocamentos, o que não acontecia quando eu pegava ônibus. Mas se isso fosse amenizado eu andaria de ônibus”, afirma Cícero Silva, porteiro, que trabalha na Atalaia e mora no Ponto Novo (GONÇALVES; FRANÇA, 2020, n.p).

No mesmo sentido, com a mesma frustração e insatisfação, a atendente Helena Vitória Santos, residente no Conjunto Marcos Freire II, em Nossa Senhora do Socorro, e laborando no Bairro Atalaia, na capital sergipana, desolada, pronuncia-se: “Preciso acordar às 4h30 para conseguir chegar ao trabalho às 7h. Diariamente gasto cerca de 1h na ida e volta, e sempre de pé num ônibus lotado” (GONÇALVES; FRANÇA, 2020, n.p).

A diarista Sônia Alves da Silva, moradora do Bairro Coroa do Meio, verbaliza a mesma insatisfação de outros usuários: “Se a demora no ponto de ônibus não fosse grande eu usaria o transporte coletivo. Mas não compensa, porque de bicicleta eu gasto em média 15 minutos para ir para o trabalho”. Todos lamentam a perda do tempo no deslocamento diário e necessário (GONÇALVES; FRANÇA, 2020, n.p).

Gomes e Costa (2017, n.p), igualmente, abordam a situação indesejada dos cidadãos que necessitam do transporte coletivo: “Vemos trabalhadores levando um número x de horas para se locomover de casa para o trabalho; o mesmo tempo para fazer o caminho inverso”. E reflete, sabiamente, sobre o que fariam com este tempo se ele não fosse perdido por este deslocamento: “Imagine então esse mesmo trabalhador levando uma hora ou mais para buscar atendimento em posto de saúde ou algum tipo de lazer?”

Asseguram os autores que, na época, em Aracaju SE, os “moradores da zona sul não costumam sofrer tanto com os longos intervalos entre um ônibus e outro” (GOMES; COSTA (2017, n.p). Assim, repetindo-se os dizeres de Guimarães Rosa, “para o pobre os lugares são mais longe”.

Recentemente, foi noticiado pelo Jornal da Cidade que a população continua insatisfeita com a demora dos ônibus, no ponto de ônibus e nos terminais de integração, relatando-se o caso de estudante universitária que teve que aguardar o transporte por até uma hora e trinta minutos, reclamando, também, das péssimas condições e do preço elevado. A reportagem citou, ainda, a superlotação dos veículos, bem como a péssima estrutura do Terminal da Maracaju (POPULAÇÃO..., 2022).

Em reportagem veiculada pela TV Atalaia, em 02 de junho de 2022, disponível no *Youtube*, com o título "População reclama do sucateamento dos ônibus que circulam na Piabeta, em N. Sra. do Socorro", após o vídeo de usuária do Transporte Público, reclamando das péssimas condições do ônibus, a jornalista comenta:

[...] até pelo barulho que o ônibus faz enquanto está em movimento, que a impressão que a gente tem é que o ônibus vai se desmontar a qualquer momento. E a gente sabe, Sérgio, não é só essa estrutura que os usuários enfrentam, né... todos os dias para se deslocarem, mas também a demora... a demora no ponto de ônibus. Os compromissos, que não dá pra chegar no horário, mesmo saindo bem antes de casa [...] (TV ATALAIA, 2022, n.p).

Em 06 de abril de 2022, o tema foi abordado em *live* do Parlamento Digital da Câmara de Aracaju, oportunidade em que o já mencionado Vereador Ricardo Marques constatou:

Já estamos no século 21, onde estamos falando transporte por drones, e em Aracaju ainda não existe licitação do transporte público. Agora estamos passando pelo pior momento, com ônibus totalmente sucateados, com mais de 20 anos de uso, que estão deixando a população na mão (LICITAÇÃO..., 2022, n.p).

Amplamente noticiado na mídia, em novembro de 2022, que o Prefeito Edvaldo assinou contrato com consultoria para iniciar os estudos, objetivando a promoção da licitação do transporte público, com a realização do trabalho pela Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), com prazo de 360 dias e investimento de R\$ 1,9 milhão (PREFEITO..., 2022, n.p). A mesma reiterada promessa, após tantos anos.

A contratação foi questionada em razão da cifra e dos interesses envolvidos, bem como do prazo, o qual significará que, se houver licitação, esta apenas será efetivada em 2024, dado o prazo de 360 dias da contratação (MELO, 2022).

Enquanto a promessa de licitação se arrasta por anos ou décadas, sem efetivo cumprimento, diversas e graves são as irregularidades encontradas no transporte público da Região Metropolitana de Aracaju. Nestas, incluem-se denúncias de ônibus circulando em situação completamente irregular, alguns, inclusive, com restrição judicial de circulação (MP..., 2022). Em determinadas situações, tal como relatado por reportagem de 03 de julho de 2022, foi preciso que o Ministério Público ingressasse na Justiça, para que esta determinasse o mínimo: que haja manutenção preventiva e corretiva em toda a frota de veículos de determinada linha, e para que a quantidade de ônibus fosse suficiente para suprir a demanda. Segundo aborda a reportagem, os usuários precisaram realizar denúncias na Ouvidoria do Ministério Público Estadual para que algo fosse feito, relatando atrasos frequentes, veículos lotados e ausência de manutenção, o que colocava em risco a incolumidade física destes cidadãos, inclusive (MOREIRA, 2022).

1.3. Panorama fático, apresentado nas denúncias dos relatórios e divulgados pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT)

Para avaliação do panorama, tem-se, também, os Relatórios de Gestão, divulgados pela SMTT e disponíveis, relativos aos anos de 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 (RELATÓRIOS, 2022).

No Relatório de Gestão do ano de 2017 (p. 42 e 43), encontra-se a notícia do número de Autos de Infração aplicados às empresas prestadoras do Transporte Público da Capital, no lapso temporal de janeiro a julho de 2017, totalizando 693. Contudo, não há menção no tocante às penalidades aplicadas, os motivos que as justificam, a quais empresas se destinaram e nem qualquer outra informação mais aprofundada. Veja-se a tabela, com as informações referidas:

Tabela 1 – Autos de infração aplicados às operadoras

Tabela 1 – Autos de infração aplicados às operadoras.

Mês	Quantidade
Janeiro	66
Fevereiro	58
Março	90
Abril	50
Maior	136
Junho	196
Julho	97
Total	693

Fonte: Relatórios, 2022.

O Relatório no ano de 2017 não contou com trecho dedicado às reclamações dos usuários. Isto é, embora a Lei n. 13.460/2017, que dispõe sobre a participação, a proteção e a defesa dos direitos do usuário nos serviços públicos, na qual o transporte coletivo está inserido, preveja a obrigatoriedade de os relatórios de gestão possuírem o número de manifestações dos usuários, a motivação destas, a análise das reclamações mais recorrentes, bem como as providências tomadas pela Administração não constam quaisquer dessas informações ou dados no respectivo documento.

No Relatório de Gestão do ano de 2018 consta o número de reclamações efetivadas, separadas por temas. Assim, atraso de transporte público era o 2º em

quantidade de reclamações (155), embora aquele documento contenha opções similares ou que gerem, também, a perda de tempo dos usuários, tal como a falta de pontualidade em transporte, com outras 29 reclamações.

Nas reclamações ou solicitações, também há “parada de ônibus não atendida nos pontos/destino” como a 1ª maior causa de reclamações, com 166 reclamações, que também gera a perda do tempo dos usuários, os quais terão que aguardar o próximo ônibus ou caminhar desnecessariamente, por conta de sua solicitação não atendida. Da mesma forma, quanto aos pedidos de solicitação de adequação dos horários, com dez manifestações. Nesse sentido, eis a tabela constante no Relatório de Gestão de 2018:

Quadro 2- Reclamações ou Solicitações – Relatório de Gestão de 2018

DESOBRAMENTO POR ASSUNTO		
TOTAL	1.798	100%
☐ PARADA DE ÔNIBUS NÃO ATENDIDA NOS PONTOS/DESTINO	166	9,23%
☐ ATRASO DE TRANSPORTE	155	8,62%
☐ FALTA DE FISCALIZAÇÃO EM TRÂNSITO	145	8,06%
☐ MÁ CONDUTA FUNCIONÁRIO CONCESSIONÁRIA TRANSPORTE	136	7,56%
☐ DESTRATO PRATICADO/FUNCIONÁRIO CONCESSIONÁRIA TRAN	90	5,01%
☐ MELHORIA NA SINALIZAÇÃO DE ESTRADAS E VIAS	85	4,73%
☐ SINALIZAÇÃO EM ESTRADAS E VIAS	85	4,73%
☐ AMPLIAÇÃO DE SERVIÇOS	80	4,45%
☐ INSATISFAÇÃO COM ATENDIMENTO ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE	75	4,17%
☐ FALTA DE FISCALIZAÇÃO NO TRANSPORTE	68	3,78%
☐ INSATISFAÇÃO COM SINALIZAÇÃO	66	3,67%
☐ INFORMAÇÕES SOBRE O TRÂNSITO	40	2,22%
☐ FALTA DE FISCALIZAÇÃO / INSPEÇÃO / VISTORIA	37	2,06%
☐ FALTA DE MANUTENÇÃO DO TRANSPORTE	34	1,89%
☐ COBRANÇA INDEVIDA DE MULTA DE TRÂNSITO	32	1,78%
☐ OCUPAÇÃO ILEGAL DE ESTRADAS / VIA PÚBLICA	32	1,78%
☐ FALTA DE PONTUALIDADE DO TRANSPORTE	29	1,61%
☐ INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE MULTAS	28	1,56%
☐ CONSTRUÇÃO DE QUEBRA MOLAS	24	1,33%
☐ IRREGULARIDADE NO FUNCIONAMENTO DE TRANSPORTE	16	0,89%
☐ ESTACIONAMENTO INDEVIDO EM ESTRADAS, RUAS E VIAS	14	0,78%
☐ FALTA DE SINALIZAÇÃO DAS ESTRADAS	14	0,78%
☐ FALTA DE FISCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS	13	0,72%
☐ ELOGIO A ATENDIMENTO DE PRESTADOR DE SERVIÇO	12	0,67%
☐ EQUIPAMENTO COM DEFEITO	12	0,67%
☐ FALTA DE FISCALIZAÇÃO EM VIAS PÚBLICAS	10	0,56%
☐ INSATISFAÇÃO COM LOCALIZAÇÃO DE QUEBRA MOLAS	10	0,56%
☐ SOLICITAÇÃO DE ADEQUAÇÃO DOS HORÁRIOS	10	0,56%
☐ DENÚNCIA TRANSPORTE CLANDESTINO	9	0,50%
☐ DESTRATO PRATICADO POR SERVIDOR	9	0,50%

Fonte: Relatórios, 2022.

Necessário frisar-se que a ampliação dos serviços contou com 80 reclamações, demonstrando que a atual configuração se apresenta como ineficiente para a sociedade sergipana (RELATÓRIOS, 2022).

Embora a Lei n. 13.460/2017, que dispõe sobre a participação, a proteção e a defesa dos direitos do usuário nos serviços públicos, traga a obrigatoriedade de os relatórios de gestão possuírem, também, a análise das reclamações mais recorrentes, bem como as providências tomadas pela Administração, não consta, especificamente, quais providências foram tomadas a partir das reclamações e solicitações. Houve, apenas, a genérica indicação de que menos de 6% das solicitações foram providenciadas, sem sequer indicar quais foram estas ou se a situação foi efetivamente resolvida:

Tabela 2- Indicação das Solicitações

DESDOBRAMENTO POR SITUAÇÃO		
TOTAL	1.798	100%
ENCERRADA	1.629	90,60%
PROVIDENCIADA	105	5,84%
LIDA	64	3,56%

Fonte: Relatórios, 2022

No referido relatório de gestão, relativo às ações efetivadas no ano de 2018, consta a quantidade de autos de infração aplicados às operadoras, retratados abaixo, onde se repetem as deficiências do relatório de 2017 quanto ao ponto:

Tabela 3 – Autos de infração aplicados às operadoras:

Mês	Quantidade
Janeiro	65
Fevereiro	67
Março	99
Abril	106
Maior	57
Junho	20
Total	414

Fonte: Relatórios, 2022.

Não há também qualquer indicativo de quantos autos de infração foram aplicados às operadoras no 2º semestre de 2017, os quais não foram trazidos no relatório de 2017, sob o argumento que estariam dentro do prazo de julgamento, conforme consta no próprio relatório. Em tal documento, localiza-se o quantitativo de manifestações formais sobre os

ônibus, especificamente, além de reclamações dos usuários, também relativas aos veículos:

Tabela 4 – Ouvidoria (manifestações sobre ônibus):

Itens	Total
Reclamações	549
Denúncias	222
Solicitações	92
Outros	34
Total	897

Fonte: Relatórios, 2022

Tabela 5 – Ouvidoria (manifestações sobre ônibus):

Itens	Total
Reclamações	380
Denúncias	161
Solicitações	60
Outros	33
Total	634

Fonte: Relatórios, 2022

No Relatório de Gestão de 2019, existe a indicação de que foram utilizadas duas bases para recebimento das reclamações, sendo a primeira, o sistema TAG, utilizado até 10 de junho de 2019, e a segunda, o sistema IDOC, o que, segundo a SMTT, impediu a tabulação plena dos dados (SMTT, 2022, p. 22 - 38). Como retratado pela SMTT, eis o número de solicitações com o segundo sistema utilizado:

Tabela 6- Solicitações via IDOC

Solicitações	Reclamações	Sugestão	Denúncia	Informação	Elogio	Total
190	159	64	1	2	0	416

Fonte: Relatórios, 2022.

Quanto ao primeiro sistema utilizado, foi apresentada uma tabela sem, ao menos, constar os assuntos de cada solicitação, reclamação, sugestão, denúncia ou informação. Consta, apenas, que foram encaminhadas à COPOB (Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus) oito solicitações, 574 reclamações, quatro sugestões,

103 denúncias, duas informações e seis elogios, totalizando 697 manifestações, sem qualquer detalhamento ou aprofundamento:

Tabela 7- Manifestações Ouvidoria SMTT/Aracaju-2019

	SOLICITAÇÃO	RECLAMAÇÃO	SUGESTÃO	DENÚNCIA	INFORMAÇÃO	ELOGIO	TOTAL
COPOB	8	574	4	103	2	6	697
COTAX	2	29	0	21	1	2	55
DT	4	161	0	41	0	0	206
DPS	190	159	64	1	2	0	416
JARI	4	8	0	0	0	0	12
DAF	1	3	2	0	0	3	9
TOTAL	209	934	70	166	5	11	1395

Fonte: Relatórios, 2022.

Há, na página 45, o indicativo que, em 2019, de janeiro a novembro, foram aplicados 500 autos de infração às operadoras, sem mais detalhes de quais punições foram originadas, os respectivos motivos e se as questões apontadas foram solucionadas:

Tabela 8 – Autos de infração aplicados às operadoras

Mês	Quantidade
Janeiro	30
Fevereiro	9
Março	34
Abril	71
Maio	76
Junho	18
Julho	25
Agosto	36
Setembro	30
Outubro	56
Novembro	21
Total	500

Fonte: Relatórios, 2022.

No Relatório de Gestão de 2020, na página 33, tem-se informações de 93 manifestações em aberto, 55 parcialmente arquivadas, 148 em aberto e parcialmente arquivadas e 1.270 arquivadas, totalizando 1.382, referentes ao período de 01 de janeiro de 2020 a 30 de novembro de 2020, sendo 702 destas, relativas ao COPOB

(Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus). Ressalta-se que, no ano referido, houve diversos *lockdowns* em virtude da pandemia do Covid-19.

O último Relatório de Gestão é datado de 2021, referindo-se, nas páginas 35 e 36, aos registros da Ouvidoria, no total de 1.555, sendo 35 pedidos de informação, 63 sugestões, 947 reclamações, 40 denúncias, dez elogios e 460 solicitações (RELATÓRIOS, 2022.), novamente, sem maiores detalhes.

Até o dia 20 de janeiro de 2023, o relatório de 2022 não estava, ainda, disponível ao público.

Em todos os cinco relatórios disponíveis, encontram-se informações quanto à criação de novas linhas de ônibus, geralmente com a junção de linhas anteriores existentes ou para substituição de linha anterior, bem como alterações de itinerário. Entretanto, sem consolidarem-se maiores informações, sequer indicando quantos ônibus estão em operação ou qualquer atendimento de padrão de pontualidade ou de qualidade. Deixam pouco claro, também, os motivos que levaram a realizar ditas alterações, os objetivos almejados e eventual cumprimento destes, em termos de se aprimorar a qualidade do transporte.

Desse modo, os relatórios corroboram a grande insatisfação popular acerca do Transporte Público, bem como o próprio descaso estatal, tal como denunciado e relatado pela mídia sergipana. Os relatórios descumprem, evidentemente, sua finalidade e a própria legislação, não mencionando informações relevantes e, especialmente, as providências adotadas e seus impactos, direcionados à população que tanto sofre com tal descaso, perdendo o seu tempo de vida com as intermináveis e recorrentes horas de espera, afora os demais problemas, como falta de segurança, ausência de mínimo conforto, entre outros, os quais não são o ponto central do presente estudo, mas que poderão ser sugestões para novas pesquisas.

1.4. Panorama fático, baseado na Ação Civil Pública de n. 201111202371 - Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe

O Transporte Público de Aracaju, conforme visto, é alvo de constantes insatisfações populares. Muitas são as notícias disponíveis acerca desta tão almejada qualidade, da perda do tempo útil e do desrespeito, infelizmente, aos direitos dos cidadãos.

A Ação Civil Pública de n. 201111202371 visa a compelir o município e os órgãos responsáveis a realizar o necessário e imprescindível procedimento licitatório, com o importante e nobre potencial de modificar, profundamente, a realidade do setor (SERGIPE, 2011).

O processo foi intentado pelo Ministério Público do Estado de Sergipe, em face do Município de Aracaju e da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT, por ter chegado ao conhecimento do respectivo órgão autor a precariedade da outorga. A SMTT confirmou que o transporte está sendo operado sem licitação, o que contraria a ordem jurídica, constitucional e infraconstitucional, e que faz com que haja nítida violação ao direito coletivo da sociedade aracajuana, em especial dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano, conforme dizeres do próprio órgão ministerial.

Além da violação dos princípios norteadores da administração pública, em especial, o da moralidade e o da impessoalidade, na própria peça de ingresso, foi destacada, pelo órgão ministerial, a essencialidade do transporte público, como efetivação do direito à locomoção da classe trabalhadora, parte essencial do sistema econômico, ressaltando-se que este se trata, também, de importante mecanismo de desenvolvimento da economia.

Na visão do Ministério Público, logo na peça de ingresso, a situação é inaceitável e insustentável, além de apresentar “ilegalidade manifesta atentatória dos direitos e garantias da sociedade” (SERGIPE, 2011, p. 34).

Relatado na dita peça que chegou a haver a edição da Lei Municipal n. 3.256/2005, de 28 de janeiro de 2005, em que foi autorizada a delegação, mediante licitação, na modalidade concorrência, no prazo de 60 (sessenta dias), cujo procedimento não chegou a ser feito até o ingresso da ação, mesmo que extrapolado o prazo em seis anos até este ingresso, em cotejo com a legislação municipal, e vinte e dois anos da promulgação da Constituição Federal de 1988, que também prevê tal obrigatoriedade. A situação torna-se ainda mais grave ao verificar-se que, em 2023, quase duas décadas após a previsão legal municipal, e mais de três décadas após a promulgação da Constituição Federal de 1988, nada foi feito nesse sentido.

A Setransp – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Município de Aracaju – ingressou com Mandado de Segurança em desfavor da referida legislação, alegando sua inconstitucionalidade. A demanda foi julgada pelo STJ no Recurso em Mandado de Segurança n. 25.492-SE (2007/0252513-2), ocasião em que o Superior Tribunal de Justiça, em 10 de maio de 2011, reafirmou a inexistência de

inconstitucionalidade da legislação, visto que esta, tão somente, aplicou os dispositivos constitucionais e as normas gerais de licitação, contratos e concessões, além da Lei Orgânica Municipal, confirmando o Acórdão do TJ-SE, assim:

A Lei Municipal que estabelece processo licitatório para delegação de serviço público de transporte coletivo, longe de atacar o comando constitucional, está a cumpri-lo, na forma do art. 175 da CF. Exigências e requisitos mínimos para a previa licitatória está configurados na própria CF e em leis federais como as de n. 8.987/95, 9.074/94 e 9.648/98.

Na Ação Civil Pública de n. 201111202371, houve pedido liminar para que fosse fixada obrigação de fazer, para publicação do Edital de Licitação, na modalidade Concorrência, no prazo de 30 (trinta) dias, afastando-se qualquer subterfúgio para obstruir ou atrasar o procedimento licitatório. No mérito, além da conversão da tutela antecipada em definitiva, houve a requisição dos seguintes documentos (SERGIPE, 2011, p. 48), os quais ainda não foram trazidos aos autos:

- Relação de todas as empresas que atualmente realizam o serviço de transporte público urbano, com informações acerca dos seus endereços e CNPJ;
- Informação acerca do número de linhas e itinerários de transporte urbano municipal de passageiros atualmente existentes;
- Cópia de todos os contratos, ordens de serviço ou qualquer outro instrumento de delegação conferidos pelos requeridos em favor das empresas prestadoras do serviço público de transporte urbano que estejam vigentes;
- Relação (nomes e endereços) de todas as pessoas que atuaram como Superintendente da SMTT nos últimos cinco anos.

A Ação Civil Pública foi instruída com denúncias da mídia, tal como a publicada no Jornal Cinform, Edição 1427, em 18 de agosto de 2010, por José Dias Firmo dos Santos, Presidente da ADCAR – Associação Desportiva, Cultural e Ambiental de Aracaju e Coordenador do Fórum em Defesa de Aracaju, a qual relatou o seguinte:

Ao saber que o prefeito de Aracaju entrega mais 24 ônibus (dos mais de cem nos últimos meses), para o sistema de transporte coletivo de Aracaju, ficamos a perguntar: para onde vão esses ônibus novos que são integrados ao sistema? Quais bairros da Região Metropolitana de Aracaju são servidos pelos novos ônibus?

Enquanto isso a licitação do serviço de transporte coletivo não é feita. Em 17 de setembro de 2009, ou seja, há praticamente um ano, o prefeito de Aracaju criou, através de Decreto, uma comissão para estabelecer os procedimentos necessários para a licitação do sistema de transporte coletivo da Região Metropolitana. Um ano depois, alguém em Aracaju sabe do resultado ou viu algum relatório de tal comissão? A comissão tinha prazo de 60 dias para apresentar relatório e o prefeito prometeu que até dezembro próximo o edital da licitação estará em TODOS os jornais do país.

Na mesma data, através de outro decreto, o prefeito de Aracaju criou outra comissão para a avaliação das condições de segurança, conforto e conservação da frota de ônibus de Aracaju. Algum usuário dos ônibus de Aracaju notou a melhoria nos ônibus cheios de baratas, sem borrachas nas janelas, com janelas emperradas, sem vidros nas janelas e com pingueiras no teto, nas laterais e no piso? Quem não se lembra do ônibus da empresa tropical que soltou uma das rodas, matando um morador do Povoado São José, há cerca de dois meses?

Quem usa diariamente os terminais de integração sabe o que é falta de qualidade. Quem precisa usar um abrigo de ônibus na periferia sabe o que é abandono.

E o GPS? Quem quiser saber se o usuário notou diferença com a chegada do tal GPS, vá, em qualquer horário, a um dos seis terminais ou aos chamados “fins de linha” em alguns bairros para perceber a bagunça que é o horário dos ônibus em Aracaju.

Várias cidades com características semelhantes a Aracaju no sistema de transporte fizeram suas licitações sem tantos “arrodeios”. Outras cidades, com o sistema já consolidado, já fizeram licitação mais de uma vez.

Em algumas áreas atendidas pelo Sistema, os usuários são submetidos a tratamento desumano. É assim na linha São Cristóvão/Zona Oeste. É assim nas linhas que atendem ao Parque dos Faróis e ao Conj. Jardim. É assim nas linhas que atendem aos povoados da própria capital: Mosqueiro, São José, Areia Branca, Gameleira e Robalo.

Seja nos bairros, nos pontos do Centro ou nos terminais, não há fiscalização da SMTT. Aliás, nos terminais há um box com representante da SMTT, que não tem autonomia e não soluciona os problemas de atrasos e de falta de ônibus.

O sistema está entregue, literalmente, às baratas ou às empresas.[...]

Houve a concessão de Tutela Antecipada (SERGIPE, 2011, p. 893), em 31 de janeiro de 2012, para que fosse publicado Edital de Licitação, na modalidade Concorrência, para prestação e exploração do serviço local de passageiros, no prazo de 60 (sessenta dias), sob pena de multa diária, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), limitada a quinhentos mil reais.

Anexos à Ação Civil Pública, trechos de processo distinto, da São Cristóvão Transportes Ltda., de número 201111201405, em que a própria empresa reclama da falta de justiça operacional, tendo em vista que as linhas de maior rentabilidade não teriam sido distribuídas, de forma equânime, para as operadoras, pleiteando indenização da SMTT e Prefeitura, por suposto direito a reajuste tarifário não concedido, em descompasso com legislação específica, datada de 1991 (Lei n. 1.765), no valor de mais de R\$ 11.000.000,00 (onze milhões de reais). Na ação respectiva, a própria SMTT denuncia a atuação da empresa por meio de frota antiga, com péssimo atendimento à comunidade, causando transtornos e quebras recorrentes.

Processos semelhantes foram ajuizados por outras companhias, tal como a Viação Cidade de Aracaju Ltda (SERGIPE, 2011, p. 432-490), de numeração 201111201407, além do processo de número 200511200914, que tramitou perante a 12ª Vara Cível, com liquidação de sentença que chegou aos R\$ 325.140.392,07 (trezentos e vinte e cinco milhões, cento e quarenta mil, trezentos e noventa e dois reais e sete centavo), causando evidentes danos ao erário, dada a ausência de segurança jurídica da outorga, para ambas as partes.

Em audiência pública, para preparação da licitação na modalidade concorrência, ocorrida no dia 19 de março de 2012 (SERGIPE, 2011, p. 1.052-1.058), indicou-se que, na oportunidade, o sistema de Aracaju era operado por oito empresas, pertencentes a três grandes grupos. Na época, indicou-se que a licitação deveria indicar metas a serem atingidas, tais como adequação da rede, melhoria dos quadros de horário, melhoria da idade da frota, aumento do número de veículos adaptados, entre outros. Notaram-se reclamações acerca da falta de quantitativo dos ônibus, que não acompanhou o crescimento populacional, além da precariedade destes, incluindo a falta de higiene.

Pela SMTT, foi alegada suposta complexidade e inexistência de inércia do Poder Público, tendo sido prometido, por diversas vezes, que, ainda em 2012, haveria o procedimento licitatório. A decisão liminar foi atacada por diversos meios, incluindo Agravo de Instrumento, Mandado de Segurança (SERGIPE, 2011, p. 1.682), pedido de suspensão de segurança, assim como interpelação do próprio Tribunal de Contas do Estado de Sergipe para suspensão do processo licitatório, medida que restou confirmada (SERGIPE, 2011, p. 1.294).

No prometido edital de 2012, suspenso por diversas decisões, havia a previsão de melhoria dos quadros de horários nos picos e nas linhas mais carregadas, de forma a adequá-las às necessidades (4.3), sendo previsto o número mínimo de 325 veículos adaptados, de idade média não superior a cinco anos (4.5), para cobrir, eficazmente, a extensão territorial do Município de Aracaju (SERGIPE, 2011, p. 1.774- 2.220).

A receita estimada a ser arrecadada, na época, para cada um dos seis lotes, pelo prazo de quinze anos, era de R\$ 236.715.318,00 (duzentos e trinta e seis milhões, setecentos e quinze mil, trezentos e dezoito reais) a R\$ 411.408.312,00 (quatrocentos e onze milhões, quatrocentos e oito mil, trezentos e doze reais), consubstanciando o valor estimado da receita tarifária a ser arrecadada.

Em seu anexo V, constavam critérios para Avaliação da Qualidade da Prestação do Serviço (SERGIPE, 2011, p. 1.834-1.850), aí incluindo-se o grau de cumprimento de

viagens, de aprovação da frota em vistorias, grau de reclamação dos usuários sobre o serviço, grau de ocorrência de acidentes, irregularidades no trânsito e descumprimento de determinação da SMTT, adotando-se as providências de advertência, caso a empresa obtivesse índice insatisfatório em qualquer um dos indicadores, e processo administrativo, na ocorrência de resultados insatisfatórios por dois meses consecutivos ou três meses alternados por semestre em qualquer um dos indicadores (SERGIPE, 2011, p. 1.848). Nestes casos, a Concessionária terá amplo direito de defesa e obrigação de apresentar justificativa à SMTT, bem como plano de ação para resolução dos problemas.

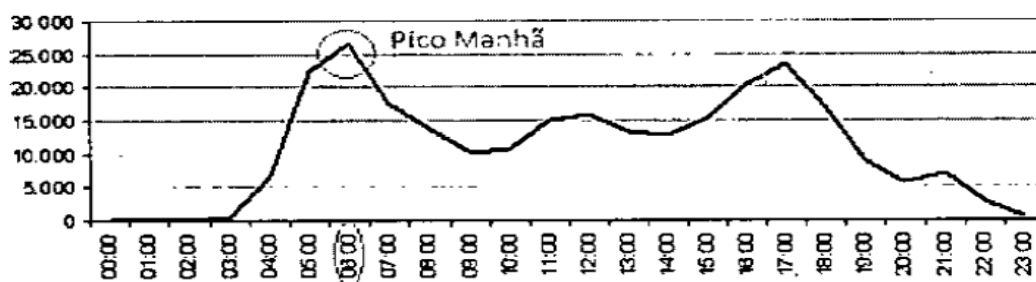
Conforme item 2.1.4 (SERGIPE, 2011, p. 1.906), havia previsão de lotação máxima dos ônibus, cuja ocorrência de ocupação superior em 10% ou mais das viagens do mês determinaria a reprogramação do quadro de horários ou da frota, de modo a suprir a demanda populacional, além da previsão, no item subsequente (2.1.5), que deveria ocorrer cumprimento de horário igual ou superior a 98% (noventa e oito por cento) do quadro de horários especificado.

Segundo itens 2.2., as concessionárias deviam ter níveis de serviço mínimos, de, no máximo, seis passageiros por metro quadrado em pé nos horários de pico e quatro passageiros fora deste horário, além de intervalo máximo entre as viagens de 20 minutos nos horários de pico e de 40 minutos fora destes horários para as linhas principais. Já, para as demais, 30 minutos nos horários de pico e 60 minutos fora dele (SERGIPE, 2011, p. 2.218). Atualmente, não há critério algum definido, nesse sentido.

A operação, consoante o item 5.1 (SERGIPE, 2011, p. 1.908), dar-se-ia conforme Ordens de Serviço Operacional, expedidos pela SMTT, onde deveriam constar os dados operacionais relativos a itinerários, frota, horários, duração das viagens, entre outros, ressaltando a necessária observância ao princípio da eficiência do serviço público.

Segundo o levantamento efetivado, em dezembro de 2011, a frota de ônibus era de 514 veículos convencionais e 81 midi e microônibus, totalizando 595 veículos para servir a população, sendo que, na ocasião, 242 veículos possuíam mais de dez anos de uso e outros 134, entre cinco e dez anos de uso (SERGIPE, 2011, p. 2.000), com 103 linhas totais. Na oportunidade, restou claro que 15% das linhas correspondem a 50% da demanda. Ficou, também, demonstrado que a média é de 6.866.990 passageiros transportados por mês e 298.174 passageiros por dia. Na época, o pico de usuários do transporte público ocorria nos seguintes horários (SERGIPE, 2011, p. 2.014):

Gráfico 1 – Passageiros por Faixa Horária



Fonte: Sergipe, 2011.

De dezembro de 2011 para janeiro de 2023, observou-se o aumento total da frota em apenas um ônibus, pois em dezembro de 2011, havia 595 veículos e, *site* da Setransp (2023, n.p), indica a frota atual total como de 596 veículos. Não há qualquer informação de quantos ônibus estão, realmente, operando. Em outras palavras, o Transporte Público de Aracaju, praticamente, “parou no tempo”.

Isto é, sem licitação, por simples Ordem de Serviço, não há nenhum requisito, deixando que as empresas, livremente, em busca do lucro, descumpram requisitos mínimos de qualidade e de eficiência.

Afora as muitas questões e críticas ao procedimento pré-licitatório, proposto em 2012, tais como que o serviço licitado era provisório (ou seja, não era o serviço que se esperava implemento definitivo) e idêntico ao que já era operado. Veja-se que haveria padrões claros a serem seguidos pelas empresas, garantindo maior segurança jurídica, eficiência, moralidade, impessoalidade.

Nas páginas 3.040 e 3.044 (SERGIPE, 2011) do referido processo, existem documentos, respectivamente, dos anos de 2003 (ofício de número 172, de 06 de outubro de 2003) e 2.000 (Ofício 209/2.000), em que o Ministério Público do Estado de Sergipe cobra que seja feita a licitação, desde àquela época, citando que o tema poderia ser objeto de uma Ação Judicial se nada fosse feito. Naquela época, já havia a indicação da urgente necessidade de providenciar a abertura de licitação pública, cuja situação já teria sido comunicada à SMTT e à Prefeitura, pois já se constatava a irregularidade da outorga.

Citando notícia veiculada na mídia pela *Infonet*, em 21 de março de 2013, com o título “Max Prejuízo lançará movimento em favor da licitação”, anexada nas páginas 3.856 do processo referido (SERGIPE, 2011), seguem trechos do defendido pelo parlamentar:

Não é mais admissível que continuemos vendo todos os dias ônibus parados nas ruas e avenidas, quebrados, ou mesmo funcionando de forma precária, totalmente sucateados, comprometendo inclusive a

segurança da população usuária e dos trabalhadores das próprias empresas que são obrigados a operá-los, já que não há outra alternativa” O vereador alertou para o fato de que, em se fazendo o processo licitatório, a empresa vencedora deverá cumprir rigorosamente os critérios de qualidade contidos no edital, “o que já garante que teremos um transporte eficiente e de qualidade, cabendo a prefeitura fiscalizar e tomar as devidas providências caso haja irregularidades”. (MAX, 2013).

Conforme audiência ocorrida dia 31 de julho de 2013, ficou decidido chegar-se a uma convenção que atenda a população de toda a Região Metropolitana, por meio de gestão associativa, em que os entes, em regime de consórcio, se comprometeram a lançar o edital de licitação de transporte público em até 120 (cento e vinte) dias, junto com as demais providências para tal implementação, incluindo a delegação do Estado de Sergipe, nos termos do art. 17 da Lei n. 12.587/2012 (SERGIPE, 2011, p. 3.982).

No respectivo prazo, nada foi informado no processo.

O Estado de Sergipe, por meio da Concorrência Pública de n. 10/2013, lançou a intenção de contratação de serviços profissionais especializados em engenharia de transporte para elaboração de Estudo de Transporte Público Coletivo de Viabilidade Econômica para o Território da Grande Aracaju e para obter uma proposta de modelo de gestão, sem realizar a delegação respectiva que teria sido ajustada em audiência, o que, para o Ministério Público (SERGIPE, 2011, p. 4.011), contrariaria o pacto assumido anteriormente e ficaria limitado ao embarque e desembarque ponto a ponto, mas não visando a uma gestão integrada entre os municípios que a compõe.

O Estado de Sergipe apontou uma série de lacunas na proposta anterior e ressaltou que a licitação em nada tem relação com a licitação do transporte em si, sendo destinada, apenas, a estudos referentes à Grande Aracaju (SERGIPE, 2011, p. 4.162-4.166).

Em reunião ocorrida no dia 09 de julho de 2014 (SERGIPE, 2011, p. 4.798–4.804), iniciaram-se os trabalhos para a construção do consórcio de transporte coletivo de passageiros da região metropolitana de Aracaju, oportunidade em que os gestores concordaram em instituir rotina de trabalho, com encontros semanais para tratativa de questões de ordem técnica, e, uma vez por mês, que estes também participassem para dirimir questões de ordem política.

Chegou a ser formulado esboço do protocolo de intenções pela SMTT (SERGIPE, 2011, p. 4.864–4.908), apresentado na reunião de 09 de julho de 2014, entre o Estado e os Municípios da Região Metropolitana de Aracaju, de modo a constituir consórcio público intermunicipal, prevendo que o contrato de programa, celebrado pelo consórcio

intermunicipal, deveria estabelecer os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços, entre outros, conforme cláusula trinta e sete.

O Ministério Público, em 03 de março de 2015, manifestou-se no processo, indicando a necessidade inadiável de efetivação do certame, além de ter restado claro que o acordo celebrado em audiência teria sido ignorado pelos gestores públicos, requerendo que haja o julgamento do mérito da demanda, para que seja determinado:

O cumprimento da obrigação de fazer consistente na realização do procedimento licitatório em relação a todas as linhas e itinerários municipais já existentes e eventualmente criados, contratando-se a empresa vencedora do certame de acordo com a lei e o edital do concurso, mediante a expressa cominação de multa diária (SERGIPE, 2011, p. 4.915).

Houve assinatura de protocolo de intenções (SERGIPE, 2011, p. 4.964-5.016), assinado em 28 de maio de 2015, e que, segundo informações nos autos (SERGIPE, 2011, p. 5.033), foi ratificado pelo Estado de Sergipe através da Lei Complementar n. 266, de 11 de novembro de 2015, com ratificação, do mesmo modo, pelos demais entes participantes. Fora contratada empresa especializada para os estudos prévios e confecção do Edital de Licitações, cujos estudos foram efetuados durante o ano de 2016.

Em 07 de junho de 2018, foi determinada a suspensão do processo até o trânsito em julgado do Mandado de Segurança, tombado sob o número 201200124677, em que o Sindicato das Empresas buscou obstar o procedimento licitatório, determinado liminarmente, por suposta ofensa à Decisão do Tribunal de Contas do Estado, além de cláusulas do Edital. O processo fora julgado em 26 de abril de 2018, com trânsito em julgado em 24 de maio de 2018, pelos membros das Câmaras Cíveis Reunidas do Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe, indicando-se, na oportunidade, que a decisão do Tribunal de Contas não tem o condão de vincular o Poder Judiciário.

Desse modo, a Ação Civil Pública foi suspensa para aguardar o trânsito em julgado de processo que já estava transitado em julgado.

Em 30 de julho de 2018, houve novo sobrestamento do feito, para que se aguardassem todos os processos apensos, ante a conexão existente entre eles, referindo-se aos processos de n. 201111202371, 201211200015, 201311200949, 2016112001218, 201311201608, 201711200363, 201711200364 e 201211201724.

Em 21 de fevereiro de 2022, por sua vez, o Ministério Público reiterou os pedidos já efetivados anteriormente, para que haja a definição do mérito da demanda, reportando que:

[...] não se pode mais procrastinar o andamento do presente feito, tendo em vista que, conforme salientado na manifestação retromencionada, qualquer questão acerca da logística prévia da instalação do procedimento licitatório deve ser resolvida em sede de cumprimento de sentença.

Houve implícita reconsideração da decisão que teria determinado aguardar o julgamento de todos os feitos apensos em 06 de abril de 2022, nos seguintes termos (SERGIPE, 2011, p. 5.128):

[...] melhor analisando os autos, vejo que a Ação Civil Pública, por se tratar de objeto diverso, qual seja a realização do procedimento licitatório das linhas e itinerários de Aracaju, deve ter seu trâmite regular, independentemente dos demais processos a ela apensos.

Na referida decisão, abriu-se o prazo de 20 dias para que as partes se manifestassem, ante o grande lapso temporal decorrido.

Em 04 de agosto de 2022, após pedido de reabertura de prazo, de mais quinze dias úteis para prestar informações, a SMTT indicou, sem comprovar qualquer evolução acerca do procedimento licitatório após anos, que:

Pela necessidade estratégica destes procedimentos prévios à deflagração do edital, atualmente a Requerida encontra-se em estudos preliminares para contratação de uma empresa especializada que preste assessoria técnica e jurídica do objeto licitado, para elaboração de estudo técnico sobre o transporte público, além de outros serviços, devido à complexidade que consiste uma licitação de transporte público (RELATÓRIOS, 2022, n.p).

Em 27 de outubro de 2022, o juiz determinou a conclusão do feito para julgamento, aduzindo que este tramita há mais de onze anos:

[...] sem que os requeridos em nenhum momento, apresentassem qualquer tipo de documentação demonstrando o regular planejamento objetivando a realização de procedimento licitatório relativo ao transporte público, não sendo razoável neste momento se determinar novamente a suspensão do feito para realização de estudo para posterior abertura de Licitação. (SERGIPE, 2011, p. 5.140)

A situação que se apresenta na Ação Civil Pública é de evidente descaso, pois, ano após ano, nada é feito em prol da licitação, de modo que as promessas não são levadas a cabo e, a cada suspensão ou abertura de prazo, decorrem-se meses ou anos. No referido processo, confirma-se o sucateamento do Transporte Público, o qual, literalmente, “parou no tempo”, não se adequando aos anseios legais e populares.

1.5. “Uma pedra no caminho” do transporte público de Aracaju

A tão divulgada qualidade de vida, símbolo de Aracaju, a “capital da qualidade de vida”, como ficou conhecida há algum tempo, “pode ser compreendida pela maneira como as pessoas vivem, sentem e compreendem seu cotidiano, envolvendo, portanto, saúde, educação, transporte, moradia, trabalho e participação nas decisões que lhes dizem respeito”. (SANTOS, 2016, p. 36). A mobilidade, um dos componentes dessa qualidade, por sua vez, é composta pelo desempenho do sistema de transporte, englobando a infraestrutura de transporte, itinerários e horários, e depende das características do sistema de transporte de passageiros, além do grau de desenvolvimento econômico e social da cidade.

Muito bem disse o poeta Carlos Drummond de Andrade: “Tinha uma pedra no meio do caminho” (ANDRADE, 1928). E a pedra do transporte coletivo de Aracaju, conforme apontado por diversas vezes, pela mídia e pelo setor público e privado, é a irregularidade da sua outorga.

Com sua visão crítica, Santos (2016, p. 53) assegura que:

Em Aracaju, as empresas de ônibus operadoras do transporte público coletivo, integrantes do SIT/SIM também não enfrentaram concorrência pública e atuam através de Ordem de Serviço 19, ou seja, a autorização para a exploração dos serviços ocorre mediante uma ordem de serviço emitida pelo gestor público, contrariando os artigos 30 e 37 da Carta Magna de 1988, assim como a Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993 (lei de licitações), portanto, a prestação dos serviços de transporte coletivo em Aracaju (SIT/SIM) não só é inconstitucional, como também é ilegal e clandestino, visto que está à margem das leis que garantem sua legalidade.

Portanto, não há qualquer procedimento licitatório, como requisito de regularidade da outorga do transporte público às empresas privadas, com padrões claros de qualidade e de adequação do serviço público, fazendo com que a exploração de tal atividade econômica, de imenso impacto social, ocorra através de simples autorização ou de Ordem de Serviço.

Assim, a crise do transporte coletivo tem como principal causa a atuação irregular das concessionárias que não se submeteram ao processo de licitação pública em Aracaju SE: “O Poder Público não executa a licitação, mantém a operacionalização clandestina do sistema que só interessa aos empresários do setor, penalizando assim a sociedade com um serviço sem qualidade. Ademais, esses empresários monopolizam o sistema” (SANTOS, 2016, p. 52).

Muitos dos problemas e situações que se vivenciam hoje não ocorreriam se houvesse a regularização do sistema, quando o contrato, que deveria ter sido feito entre o Poder Público e as empresas, já teria previsto diversas penalidades e multas ou, até mesmo, o seu cancelamento por desempenho insatisfatório. Os usuários, pacientes da situação, são os únicos responsáveis em financiar o sistema com suas passagens:

Ao longo dos anos houve um estrangulamento do sistema de transporte coletivo. Podemos citar alguns fatores que contribuíram para esse estrangulamento tais como: a falta de investimentos por parte do setor público, como também pelo privado (os empresários do setor); a ausência de concorrência pública para a melhoria dos serviços prestados à sociedade; a falta de financiamento para o setor por parte do Governo Federal, a fim de garantir um serviço de qualidade e barato para o usuário dessa modalidade de transporte e; até a inclusão de novas modalidades de transporte na cidade. E o usuário é quem paga o maior preço subsidiando a passagem do transporte se tornando dessa forma o maior financiador do transporte público coletivo. O estrangulamento do transporte associado ao processo de crescimento urbano de Aracaju e de sua região metropolitana implicou ainda mais na dinâmica da mobilidade urbana, inserindo mais veículos particulares nas ruas e avenidas e retardando cada vez mais o trânsito. (SANTOS, 2016, p. 133-134)

Embora haja a Superintendência Municipal de Transporte Urbano (SMTU), criada por meio da Lei n. 1.030/84, de 14 de dezembro de 1984, a qual compete fiscalizar o serviço público de transporte no Município de Aracaju, além de estabelecer esquemas operacionais, com itinerários, pontos, terminais, horários, lotações etc., vê-se que o Transporte Público de Aracaju pouco evoluiu de lá para cá.

A promessa de que haja a licitação em Aracaju, igualmente, parece se repetir, ano após ano, sem qualquer melhoria para os usuários, que têm suas vidas afetadas, injusta e negativamente, por tal grave ineficiência.

Sabe-se e sente-se, quanto ao tempo de viagem e ao horário previsto do transporte coletivo, que não há qualquer regularidade e controle, ficando seus usuários sem qualquer direito, apenas têm o “direito” de esperar, esperar e se acostumar. Não podem realizar sequer previsão, mas precisam estabelecer uma certa margem do horário em que, provavelmente, chegarão aos seus destinos.

Neste sentir, destaca-se: “O direito humano ao transporte público passa a existir por ser sinônimo de qualidade de vida àqueles que precisam de seu uso, pois o tempo gasto no seu deslocamento diminui horas de cultura, formação, qualificação e lazer (FERRO, 2017, p. 20).

No que concerne ao tempo de viagem, o qual reduz o tempo útil do cidadão, na mesma pesquisa, descreve-se que: “Já nas cidades de Aracaju e João Pessoa, visualiza-se semelhanças quanto aos usuários discordarem totalmente que o transporte público não obedece ao tempo de viagem programado, representando para ambas as cidades 35% dos entrevistados”. (FERRO, 2017, p. 68). Na sequência, no quesito cumprimento do horário das viagens, chegou-se à conclusão que: “Entretanto, em Aracaju e em João Pessoa, discordaram totalmente que o transporte passe no horário, representando 52,5 % para os aracajuanos e 32% para os pessoenses sem diferenças significativas entre os sexos” (FERRO, 2017, p. 69).

Portanto, está-se diante de um problema social de grandes proporções que afeta, negativamente, a vida de toda a população, gerando a perda de tempo desta. Assim e por todo o contexto já indicado, Aracaju continua a sofrer com o inegável descaso do Poder Público, mesmo após anos de denúncias e de batalhas judiciais, protraindo-se a triste situação fática que já havia sido mencionada pelo mesmo estudo: “Percebe-se, diante dos dados, que a transferência de tarefas do Estado para os sujeitos privados tem significado um abandono da responsabilidade estatal diante da ineficiência do serviço em não atender no horário pré-estabelecido para os usuários” (FERRO, 2017, p. 69).

E, enquanto pouco ou quase nada é resolvido, em relação às ineficiências sistêmicas do transporte público aracajuano, o tempo de cada um dos indivíduos, que não tem outra escolha senão utilizar o transporte público, se esvai e as pessoas perdem grande parte de sua vida na desgastante luta diária ao utilizarem tais serviços públicos, que deveriam ser eficientes, mas que acabam não cumprindo sua função, gerando efeitos deletérios à própria vida dos indivíduos e a seu tempo existencial.

Como muito bem afirma Santos (2016, p. 31), em relação a esse contexto: “Correr para pegar o ônibus ao vê-lo se aproximar; depender diariamente desse transporte para seus deslocamentos rotineiros como trabalhar, estudar, atividades de lazer; pagar uma das maiores taxas do nordeste”. Ainda complementa a autora: “Experimentar sensações de angústia no ponto de ônibus, quando ele demora a passar, de temor de chegar atrasado ao destino e se prejudicar no trabalho, ou na faculdade; [...]”.

O poema “No Meio do Caminho”, uma das obras-primas de Carlos Drummond de Andrade, foi publicado em 1928. É atual e aplicável ao mundo do Transporte Coletivo de Aracaju, como se pontua neste estudo. Poema, no seu lançamento, criticado pela simplicidade e pela repetição.

Simple repetição que a população de Aracaju sofre dos mesmos problemas há muitos anos, lançando as pessoas em um reviver constante de uma rotina danosa de descaso e de perda do tempo vital, caracterizando abandono e desprezo do Poder Público, a quem cabe a responsabilidade. Este mesmo Poder sequer tirou a “pedra no caminho”, mesmo após reiterados pedidos, denúncias e, até mesmo, demanda judicial:

[...] Nunca me esquecerei desse acontecimento
na vida de minhas retinas tão fatigadas.
Nunca me esquecerei que no meio do caminho
tinha uma pedra
tinha uma pedra no meio do caminho
no meio do caminho tinha uma pedra.
(ANDRADE, 1928).

O verso acima transmite uma sensação de cansaço, aquele que se sente ao se perder tanto e tão importante tempo vital. Acontecimentos estes que não saem da memória dos sofridos cidadãos que não têm outra opção que não utilizar o ônibus como principal ou único meio de locomoção.

Falar sobre a reincidência dos mesmos problemas, há mais de dez anos, lançando as pessoas em uma repetição de uma rotina danosa de descaso e de perda do tempo vital destas, onde o Poder Público sequer tirou a “pedra no caminho”. Como diria Cazuya: “Eu vejo o futuro repetir o passado. Eu vejo um museu de grandes novidades O tempo não para. Não para não, não, não, não, não, não para”.

Infelizmente, quanto ao Transporte Público de Aracaju, as regras legais mais parecem ideias que não correspondem aos fatos, tais como dizia Cazuya. E, para as pessoas, que são prejudicadas pelos tristes fatos, o tempo não para. E a vida vai passando, em rotinas extenuantes de locomoção, cujos indivíduos são transportados como se objetos amontoados fossem, sem o mínimo de liberdade para usufruir da beleza da vida, da convivência familiar, em relação às horas que são perdidas pela ineficiência do Transporte Público da cidade.

2. A IMPORTÂNCIA SOCIAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

A partir do contexto evidenciado no primeiro capítulo, realizar-se-á uma reflexão acerca do Transporte Público e da sua importância, à luz da legislação, nos subtópicos a seguir.

2.1. Breve contextualização

Observou-se, neste estudo, que a ausência de mecanismos de competitividade, considerando-se o quadro de delegação dos serviços à iniciativa privada, mostra-se um grande problema na licitação do transporte público. Não houve, na cidade aqui estudada, até então, processos de concorrência pública, com critérios objetivos e definidos, como determina a legislação que trata da concessão dos serviços públicos. (GOMIDE, 2006).

Alcântara et al., (2019) ressalta que a cidade é um espaço de multiplicidade, diversidade e coletividade. Com este foco, um transporte público massificado/coletivo, caracterizado pela eficiência, é elemento fundamental para se alcançar a tão desejada e útil mobilidade urbana. Entretanto, geralmente, os usuários e a sociedade, por conseguinte, classificam-no como problemático e desafiador pelas suas características de implantação e de uso.

Sabe-se que o transporte público produz um melhor aproveitamento do espaço urbano, permite acesso às diversas atividades urbanas, conecta pessoas às atividades sociais, promove inclusão social e potencializa o desenvolvimento econômico, social e ambiental (UITP, 2018).

Rosa (2006) preconiza que o transporte público é uma forma de locomoção para grande parte da parcela da população de baixa renda. Já Litman (2019) enfatiza que a posse e o uso de veículos são minimizados quando ocorrem melhorias neste tipo de transporte. O pedestre é (ou deveria ser) o seu principal foco e elemento e, também, figura central como usuário do sistema, possuindo inúmeras necessidades e expectativas.

Quanto à importância do transporte coletivo às cidades, Ferraz (1998) afirma que este desenvolve um papel social e econômico. Enaltece, ainda, que ele democratiza a mobilidade. Trata-se, por isso, de um modo de transporte não individual, imprescindível para a mobilidade urbana, fato reforçado pela Lei Federal de Mobilidade (BRASIL, 2012). O autor ainda menciona seus benefícios no tocante à redução dos níveis de poluição, à facilitação do fluxo normal do trânsito e à minimização da construção de vias e de estacionamentos.

Numa linha correlata, Borges (2006), ao se referir ao transporte coletivo, foca o transporte diário e em massa de pessoas sentadas ou em pé. Destaca-se que os desafios dos sistemas localizados em regiões metropolitanas são grandiosos e, desta forma, há imperiosa necessidade de que haja integração e articulação no âmbito das políticas públicas e da gestão de todo o processo. Cardoso (2008), por sua vez, reflete e reforça os

seus benefícios, no mesmo sentido de Ferraz (1998), ao tratar da ocupação racional e humana do solo urbano, como fixador e influenciador no uso e na utilização deste.

As lições acerca da responsabilidade estatal, muitas vezes inspiradas na ideia da *polis* da Grécia Antiga, tratada por Aristóteles, aduz que estas deveriam se centrar nos benefícios à esfera pessoal e familiar da vida do indivíduo: “Quem quer pôr-se a procurar convenientemente qual a melhor república deve determinar qual a melhor vida” (ARISTOTELES, 1994). Infelizmente, tal noção não se coaduna com as denúncias a respeito do Transporte Público de Aracaju, as quais demonstram profunda omissão estatal em tutelar a qualidade de vida dos moradores da localidade.

Como indicado por Nohara (2019, p. 25), a ausência de regulação de setores pelo Estado conduz à “lei do mais forte”, ocasionando um processo de acumulação de capital por poucos, geralmente, em detrimento do interesse coletivo. Exatamente por este motivo, houve uma substituição, até mesmo nos Estados Unidos, da concepção de livre mercado pelo capitalismo de Estado. As crises que se seguiram, especialmente no século XX, geraram tal revolução na própria visão de papel do Estado. Por este motivo, inspirado pela Constituição Mexicana de 1917 e na Constituição de Weimar de 1919, o Brasil adotou, em 1934, a conformação tida como Estado Social de Direito. No período pós-guerra, entretanto, com a crise do positivismo, ocorreu a enunciação de um Estado Democrático de Direito, garantindo princípios democráticos, antes não existentes, e preservando os objetivos sociais do modelo anterior.

Ocorre, entretanto, que tal modelo entrou em relativa crise, sendo seguido por uma tendência de privatizações e de liberação de setores econômicos, fazendo com que o Estado “enxugasse”. Na América Latina, especificamente, houve pressão de organismos internacionais para que existissem políticas de austeridade fiscal, as quais fazem com que o Estado se abstenha de parte das responsabilidades que, anteriormente, possuía no âmbito social (NOHARA, 2019, p. 25-27).

Contudo, Nohara (2019, p. 27) afirma que:

[...] por mais atordoante e indefinido que se apresente o cenário econômico de constantes crises do começo do século XXI, não se pode negar às forças políticas capacidade de implementar mudanças suficientes para readmitir o Estado ao papel de agente promotor de bem-estar social, dentro do espírito inaugurado pela Constituição Federal, uma vez que esta afirma expressamente no art. 219 que o mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o *desenvolvimento* cultural e socioeconômico, o *bem-estar da população* e a *autonomia* tecnológica do País.

Ocorre, todavia, que tal tendência de abstenção do Estado, em diversas áreas, não pode afetar os serviços de transporte público urbano, tendo em vista a cada vez maior proteção conferida pelo ordenamento jurídico vigente, o que será visto adiante.

Nesse sentido, é importante mencionar que o desenvolvimento dos transportes está intrinsecamente relacionado à evolução da sociedade, a partir da existência da produção de excedentes alimentares, que permitiram a intensificação das relações comerciais, necessitando de meios de transporte cada vez mais eficientes. Em seguida, houve o desenvolvimento da indústria, tornando tal evolução ainda mais notável (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 17). Assim, das carroças e dos cavalos aos veleiros marítimos clássicos, até se chegar à atual configuração, tem-se relevantes mudanças e evoluções a cada transformação social e tecnológica. O que não mudou foi sua importância para o desenvolvimento da sociedade e dos indivíduos.

Veja-se que, na própria Grécia antiga, os transportes tinham enorme importância, indicando que havia clara distinção entre o contrato de locação de navio e o de transporte, tratando-os de modo distinto na conformação social e jurídica da época (MIRANDA, 2012, p. 60). Por sua vez, diversos séculos depois, o Código Teodosiano (Século VI, 42-450 d.C.) já regulava os serviços postais e mensageiros imperiais, prevendo o tipo de viaturas que seriam utilizadas nesses serviços (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 18).

Muitos séculos depois, verifica-se o surgimento dos bondes elétricos, os quais antecederam os ônibus que são, até hoje, o principal meio de transporte coletivo urbano.

Foi na cidade de Nantes, na França, em 1826, que este veículo passou a existir com essa denominação após o proprietário de uma casa de banhos, afastada da cidade, ter estabelecido um serviço de viaturas que viabilizava o acesso dos clientes ao seu estabelecimento. Sua ideia fez tanto sucesso que ele abandonou os negócios da casa de banhos e dedicou-se, exclusivamente, ao transporte coletivo. Como os veículos estacionavam diante de uma loja de chapéus, que tinha a inscrição *omnis omnibus* “tudo para todos”, o nome dos veículos foi popularmente instituído como *omnibus*, em referência à loja e a mensagem contida. (SANTOS, 2016, p. 34). Na sua origem latina, *omnibus*, significava “para todos”.

Talvez, ao longo do tempo, tal noção tenha o seu significado esvaziado, embora o Estado possua a inegável incumbência de promovê-lo a todos, com qualidade, direta ou indiretamente, como parte importantíssima da conformação do Estado Democrático de Direito.

No plano internacional, a Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, conforme artigo 21º, indica que toda a pessoa tem direito de acesso, em condições iguais, às funções públicas do seu país. O artigo 25º, em reforço, assegura que toda a pessoa tem direito aos serviços sociais necessários (DECLARAÇÃO..., 1948).

Não por acaso, tem-se o transporte coletivo urbano como único serviço público que a Constituição Federal de 1988 qualificou como essencial, tornando evidente a sua importância para a vida dos cidadãos que neste Estado Democrático residem.

Como preconiza Miranda (2012, p. 87), quanto à conceituação de transporte coletivo:

Diz-se transporte coletivo o transporte em que no mesmo veículo vão duas ou mais pessoas, com dois ou mais contratos, ou bens pertencentes a duas ou mais pessoas que concluem os contratos de transporte, separadamente. A coletividade refere-se aos objetos transportados, mas supõe-se a pluralidade subjetiva negocial.

Como já retratado, o transporte coletivo é um serviço indispensável, até mesmo essencial, nas cidades e desenvolve importantes papéis, à medida que o cidadão necessita deslocar-se por vários e vários objetivos (FERRAZ, 1998).

Reconhecendo tal indispensabilidade, o Estatuto da Cidade, consubstanciada na Lei Federal n. 10.257/2001, estabelece, no que concerne à oferta, “o transporte e os serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais” como integrantes da política urbana de pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, além da “isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social” e reforça o caráter cogente do direito ao transporte, ao lazer e ao trabalho, conforme itens 2, I, V e XVI da referida legislação. (BRASIL, 2008)

Entretanto, sugere-se um olhar acerca da importância social e individual do Transporte Público, garantia esta, inclusive, estampada no texto Constitucional, em seu artigo 6º, bem como o seu papel fundamental para o desenvolvimento individual e social.

As ideias de Sen (2010) são perfeitamente aplicáveis à análise relativa à liberdade e ao desenvolvimento social. Nesse sentido, Sen (2010, p. 10) prescreve que o desenvolvimento econômico pressupõe o desenvolvimento de liberdades, as quais dependem de disposições sociais e econômicas, incluindo os serviços públicos e os direitos civis. Assim, sob a visão do autor, a privação da liberdade “vincula-se à carência

de serviços públicos e assistência social”, sendo uma das fontes de privação de liberdade a própria negligência nos serviços públicos.

Assim, em que pese o autor (SEN, 2010) cite, com maior vigor, os serviços públicos de educação e saúde, é evidente que, como um meio de acesso aos demais direitos instrumentais (que o autor chama de liberdades instrumentais), tal raciocínio também se aplica ao serviço de transporte público urbano, pela sua importância social e promoção da liberdade dos cidadãos, além de prováveis benefícios ao próprio progresso econômico, com a redução de desigualdades e acesso das pessoas aos postos de trabalho e à própria educação, saúde, bem como ao lazer.

Pondera-se que o transporte urbano está diretamente atrelado à expansão das liberdades reais do indivíduo, fazendo com que estes se tornem donos do seu próprio caminho, além de liberação dos recursos produtivos, com a otimização do tempo dos usuários, caso o serviço opere de forma eficaz. Assim, trata-se, mais uma vez, de uma liberdade instrumental, de relevantíssimo valor individual e social, pautada no sonho possível de justiça social, na garantia da liberdade e do desenvolvimento socioeconômico.

Neste sentido, Rojas (1993, p. 23) já indicava que: *“es sabido que los servicios públicos son los pilares sobre los que se asientan las sociedades modernas. Los transportes, las telecomunicaciones, [...] son prestaciones indispensables para el desenvolvimiento de los individuos en la comunidad”*.

Portanto, promover o transporte coletivo público de maneira adequada é retirar as barreiras para que ocorra o desenvolvimento humano, individual e socioeconômico que a sociedade atual e a Constituição Federal tanto almejam.

Assim, é possível destacar, desde já, que a ineficiência observada no Transporte Público na região metropolitana de Aracaju faz com que ocorra um alijamento das expectativas e das liberdades de cada usuário, os quais compõem o coletivo, além do descumprimento do papel que o Estado deveria cumprir, em benefício dos cidadãos, o que acaba por violar a respectiva esfera de direito destes.

Passada a contextualização acerca dos transportes públicos, é importante que se verifique o seu tratamento pela legislação infraconstitucional, incluindo a qualificação como serviço público, entre outras relevantes questões, que merecem maior aprofundamento, consoante se verá na sequência.

2.2. Tratamento do transporte coletivo na ordem jurídica

O transporte coletivo pode ser enquadrado como um serviço público, atraindo o regime jurídico de direito público, por sua importância econômica e social, bem como por sua extensão, e invocando a nomenclatura de transporte público, ao revés de transporte coletivo, o que, geralmente, entende-se como sinônimos (MIRANDA, 2012, p. 87-88).

Nesse sentido, a legislação, por meio do art. 6º, II, da Lei 8.666/93 indicou que se trata de “toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para Administração[...]”, elencando rol exemplificativo, o qual faz expressa referência ao transporte.

Tal ideia é advinda da percepção trazida por Meirelles (1995, p. 294), como noção de atividade ligada ao ente estatal, diretamente ou por delegação, para satisfazer necessidades da coletividade ou de conveniências públicas de interesse coletivo; enquanto Mello (2009, p. 612) trouxe claras referências acerca da incidência do regime de direito público, o qual condiciona os termos do contrato.

Para Rocha (1996, p. 30), reforçando-se tais focos:

[...]deixa o Poder Público como gestor permanente e inexcludente do serviço público, pois o que ele permite é apenas a delegação da prestação, não da sua titularidade”. Sendo assim, é evidente que não se perde o caráter público somente pela prestação do serviço público por meio de particulares. Por tal motivo, incidem as normas de direito público e, principalmente, as do direito administrativo.

Considera-se que a Constituição Federal fez questão de tutelá-lo como essencial, aduzindo, em seu artigo 30, V, que cabe aos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 1988, p. 35).

Sua importância é tamanha que, além da essencialidade expressa, foi consagrado, também, como direito social no art. 6º do texto constitucional. Por sua vez, o artigo 7º, IV, ao tratar sobre os direitos outorgados ao trabalhador, deixou claro que a remuneração de um salário-mínimo, assegurada constitucionalmente, deve ser suficiente para arcar com os gastos com o transporte, como relevante e citado direito social, além da moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, entre outros.

Liga-se, portanto, à concepção de dignidade, ideia central do sistema jurídico e do Estado Social, preconizado no texto da Carta Magna. Na visão de Soares (2015, p.45), “Sua fundamentalidade é percebida tanto pela sua própria atividade em si, quanto por ser um elo de realização com vários outros direitos fundamentais, como saúde e educação”.

Veja-se que a inclusão do transporte, como direito social, ocorreu tão somente em 2015, pela Emenda Constitucional de n. 90, pois, anteriormente, o artigo 6º não o complementava. A sua aprovação foi um expresse reconhecimento que:

O transporte é o vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo no contingente urbano, destacando-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços, tornando-o determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios de locomoção (SOARES, 2015, p. 15).

Tal entendimento é reforçado pela própria Lei de Greve, de número 7.783, a qual indica como serviço ou atividade essencial o transporte coletivo, em seu artigo 10, V, de maneira que os serviços não sejam interrompidos, visto que “indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade” (artigo 11 da mesma legislação), além do necessário aviso, 72 horas antes das paralisações, nos termos do artigo 13.

Consoante Soares (2015, p. 48):

Observa-se que os direitos sociais apresentam duas e decisivas características em comum: (i) o objeto de proteção refere-se ao acesso individual a bens de natureza econômica, social e cultural absolutamente indispensáveis a uma vida digna; e (ii) para sua realização é necessário o acesso a bens escassos, “custosos”, a que os indivíduos só alcançam se dispuserem dos recursos financeiros suficientes ou forem subsidiados pelo Estado.

Além disso, estes objetivam concretizar, em última análise, os próprios direitos humanos, como técnica de igualdade material entre os indivíduos de uma sociedade, igualdade esta jurídica e política, além da própria e necessária integração social, para que, em conjunto, tutelem os agentes sociais desfavorecidos (SOARES, 2015, p. 48-49).

Assim, acertadamente, Nery e Nery Junior (2020, p. 246) trataram sobre a matéria, relatando que:

O transporte público de pessoas está subordinado à concessão do poder público porque a matéria é de interesse público, expressiva do exercício de um dos direitos fundamentais do homem, da liberdade de locomoção (CF 5º, LXVIII), bem como aos direitos sociais dos trabalhadores, porque se insere num dos itens que compõem o cálculo do salário mínimo (CF 5.º IV), tendo reflexos na defesa dos interesses dos idosos, para quem o poder público destina transportes coletivos urbanos gratuitos (CF 230 § 2.º).

A exigibilidade da norma é imediata, nos termos do parágrafo 1º, do artigo 5º, da Constituição da República, aplicável a todas as normas definidoras de direitos e das

garantias fundamentais, tal como é o Transporte Público. Sarlet (1999, p. 99) indica que “não há como levar a sério os direitos fundamentais se não se levar a sério o disposto no art. 5º, § 1º, da Lei Fundamental”. Assim, tal direito fundamental e social, o qual objetiva a concretização da isonomia substancial e de melhores e adequadas condições de vida a toda a população, deve merecer inegável destaque no Estado Democrático Social (SILVA, 2007, p. 183).

Percebe-se que, nos termos indicados por Soares (2015, p. 50-51):

É por isso que hodiernamente o transporte deve ser considerado como serviço público e direito social fundamental a ser garantido pelo Poder Público. Afinal, praticamente todas as pessoas precisam de um meio de transporte para trabalhar (e, porque não, para exercer o seu lícito lazer) e muitas vezes não o acessam em razão da tarifa. Essas situações são garantidas constitucionalmente, portanto, conclui-se que os cidadãos brasileiros e os residentes têm direito de serem transportados por meios públicos como condição de implementação dos direitos fundamentais.

Trata-se, portanto, da materialização dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, insculpidos no artigo 3º, I, II e III, onde se garante o desenvolvimento nacional, com a erradicação da pobreza e da marginalização, com a redução das desigualdades sociais e regionais, além da construção de uma sociedade livre, justa e solidária.

Não obstante, a proteção à incolumidade pessoal, existente nos contratos de transporte, a qual será demonstrada, está intrinsecamente ligada à dignidade da pessoa humana, no caso do transporte coletivo de passageiros, e o próprio transporte público está atrelado ao direito de ir e vir e à liberdade, estando, portanto, atado ao exercício efetivo de direitos fundamentais (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 45).

Sugere-se, inclusive, a relação entre os direitos fundamentais de ir e vir – art. 5º, XV da CF/88-, direito de autodeterminação, bem como o da autonomia privada, com tal atividade de transportar. Isto porque, é “indubitável que a acessibilidade e mobilidade urbana e rural são fatores prioritários para definir a qualidade de vida da população” (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 48).

Observa-se que, diferentemente dos demais contratos de transporte, o transporte de pessoas deve exigir maiores cuidados e influenciar a prestação de serviços, visto que não se coaduna com a dignidade da pessoa humana o transporte “amontoadado” de indivíduos, como se fossem cargas, sob pena de lançá-los a condições desumanas.

Nesse sentido, Nery e Nery Junior (2020, p. 72) aduzem que os maiores cuidados perpassam, entre outros, pelos seguintes aspectos: “o respeito à dignidade do passageiro;

a qualidade do veículo de transporte; o horário de transporte; a duração do trajeto; o acondicionamento da carga e os recursos de segurança do passageiro”.

Como parte da conformação do Estado Democrático, a Lei n. 13.460/2017 dispõe sobre a participação, a proteção e a defesa dos direitos do usuário nos serviços públicos, em que o transporte coletivo está inserido. Esta também se aplica aos municípios, por força do artigo 1º, parágrafo 1º. Tal legislação prevê maior participação popular, garantindo o direito de padrões mínimos de qualidade, de realizar manifestações perante aos órgãos públicos, influenciando positivamente para que sejam resolvidos os problemas relatados, com posterior ciência do usuário, incluindo os relatórios de gestão, os quais devem trazer em seu bojo o número de manifestações dos usuários, a motivação destas, além de análise das reclamações mais recorrentes, bem como as providências tomadas pela Administração. Além disso, garante-se o direito de acesso às ouvidorias, além de possibilitar a formação de conselhos dos usuários, configurados como órgãos consultivos (BRASIL, 2017).

Conforme visto, os Relatórios de Gestão da SMTT não trazem o indicativo de posterior ciência ao usuário que efetivou as reclamações, acerca do seu processamento e resolutividade. Além disso, a motivação dos usuários, a análise das reclamações mais recorrentes, bem como as providências tomadas pela Administração não constam nos respectivos Relatórios, em evidente descumprimento legal e demonstração de desídia, em relação aos padrões de qualidade que a legislação objetivou conferir, como proteção justa e respeitosa aos direitos da Pessoa Humana

A mesma legislação prevê a existência da avaliação continuada dos serviços públicos, pelos órgãos e entidades públicos abrangidos pela legislação, nos termos do artigo 23 e 24, com periodicidade mínima de um ano.

Entre os direitos dos usuários, há, no artigo 5º, VII, a previsão de “definição, publicidade e observância de horários e normas compatíveis com o bom atendimento ao usuário” (BRASIL, 2017).

Assim, o transporte público, principal meio de locomoção da cidade, especialmente das classes menos desfavorecidas, pode servir, eventualmente, como um instrumento de violação de direitos e não, como um meio de promoção do direito ao transporte público, como um direito essencial do cidadão.

2.3. Peculiaridades inerentes ao serviço de transporte público

Todo o contexto demonstrado acima insere a atuação estatal, por meio dos serviços públicos, na tentativa de se promover, à população como um todo e aos indivíduos integrantes da sociedade, a efetivação concreta de uma vida vivida com dignidade, como resultado da máxima eficácia e efetividade das normas constitucionais, por meio do aparato administrativo, regulamentador e fiscalizador estatal.

Nota-se, portanto, que as empresas que exploram o serviço público de transporte, estão submetidas, invariavelmente, a princípios estatais, segundo as regras do serviço público e suas respectivas (maiores) restrições, tal como a obrigação de manter a continuidade na prestação dos serviços, ante sua clara essencialidade.

Isto porque, nos dizeres de Soares (2015), a Constituição fez clara divisão entre a normatização dos serviços públicos, estes constantes no artigo 175 do texto constitucional, e as atividades econômicas, em sentido estrito, no artigo 173 da mesma Legislação Fundante.

Assim, Moreira (2010, p. 303) versa que as empresas prestadoras de serviços de transporte público se submeteriam ao que chama de regime jurídico de Direito privado administrativo, visto que o serviço tem natureza jurídica pública, mas, comumente, é prestado por empresa privada. Ou, nas reflexões de Gabardo (2009), trata-se da exploração de uma atividade econômica que teve seu regime jurídico alterado em virtude do interesse público envolvido e das normas que assim a consideram.

A doutrina, em geral, reconhece três elementos para que uma atividade seja entendida como serviço público, quais sejam: (I) o desenvolvimento de uma atividade para satisfazer necessidades individuais ou transindividuais essenciais; (II) por meio de atuação do Estado ou de quem lhe substitua em tais atividades, (III) aplicando-se regime jurídico de direito público (JUSTEN FILHO, 2014, p. 731-732). O autor trata dos serviços públicos como uma “satisfação concreta de necessidades”, as quais não conseguiriam ser satisfeitas adequadamente mediante os mecanismos da livre iniciativa privada, necessitando, por este motivo, de intervenção estatal e de suas regras, em prol do interesse coletivo (JUSTEN FILHO, 2014, p. 728-730).

O autor defende que haja uma integração do usuário no âmbito do instituto dos serviços públicos, impondo-se a adequação do serviço, para que seja feita a melhor prestação possível, com parâmetros que devem ser fixados pelo Poder Público, como mecanismos tendentes a resguardar a qualidade, de modo objetivo e aferível (JUSTEN FILHO, 2014, p. 742-743). Trata-se, portanto, de uma finalidade social concreta, tanto da

coletividade, quanto dos próprios indivíduos que a compõem, tendente a tutelar a dignidade humana destes.

Por conta de tais valores basilares, incidem as normas de direito administrativo, reguladora da ação dos atores econômicos, os quais têm o princípio da livre iniciativa mitigado, dada a excepcional intervenção estatal na atividade econômica, tal como ocorre nos transportes, por razões sociais e por outras, como a segurança, a liberdade e a dignidade que integram a visão de justiça social (SOARES, 2015, p. 39).

A Carta Magna inclui, também, como direito fundamental, a liberdade de locomoção, em que o Estado é proibido de estabelecer barreiras ao deslocamento dos cidadãos, além de que deve prover os meios para a garantia de tal direito, inclusive, por meio da promoção do transporte público. Trata-se, portanto, de uma obrigação, ao mesmo tempo, negativa e positiva, prevista no texto constitucional (SOARES, 2015).

Afirma-se que o Estado Democrático de Direito indica uma necessidade de realização profunda pela prática de tais direitos de índole social e que possibilita efetivar a definição estatal, baseada na justiça social, sob as bases da dignidade da pessoa humana (SILVA, 2006, p. 120).

Assim, destaca-se a tal suposta dicotomia entre o interesse do Estado, em satisfazer as necessidades sociais e dos empresários, em obter o maior lucro possível com o desenvolvimento da atividade econômica, de forma que a promoção de tais serviços públicos deve ser devidamente fiscalizada e cumprida, sob pena de o serviço de transporte público ser alvo do *rent-seeking*, que consiste na prática anticompetitiva, anticoncorrencial de beneficiar financeiramente um determinado agente de mercado em prejuízo da coletividade.

Em Aracaju, o espaço está aberto para que o setor privado efetive a prática anticompetitiva do *rent-seeking*, pois, dada a evidente omissão do Poder Público em impor que sejam satisfeitas as necessidades da comunidade e que seja realizada a respectiva (e obrigatória) licitação, abre-se espaço para que haja a exploração da coletividade. Beneficiam-se, apenas, empresários do setor, que optam por continuar a desenvolver suas atividades, sem qualquer balizamento, sendo-lhes garantido o monopólio das linhas outorgadas, mesmo que não cumpram os critérios mínimos de qualidade e de eficiência. Tais empresários, inclusive, organizam-se por meio da Setransp - Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Município de Aracaju -.

Tal contexto não se coaduna com os princípios gerais da atividade econômica do Estado Democrático de Direito, os quais têm como fim assegurar a todos uma existência

digna, inclusive com a defesa do consumidor, além da redução das desigualdades, conforme artigo 170 da Constituição Federal, em seu *caput* e incisos.

Ocorre que, conforme leciona Mello (2009, p. 815-818), não se refere ao transporte público a natureza de conteúdo econômico, tal como da livre iniciativa em geral, e que o tratar como “serviço público-econômico” seria uma verdadeira antinomia jurídica, visto que se submete a regimes antagônicos. Remete o autor, inclusive, a uma diferenciação expressa da Constituição ao tratar, de modo separado e não econômico, os serviços públicos em relação às atividades econômicas dos particulares. Relata, também, que a intervenção, na ordem econômica, pela própria natureza do regime capitalista, é feita pelo estado de modo excepcional.

Ao que parece, o Supremo Tribunal Federal (STF) encampou a concepção de inexistência da livre iniciativa, embora seja clara a necessidade de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

A livre iniciativa presta-se, em sua extensão mais plena, à garantia de liberdade empresarial para atividades desta natureza. Para os concessionários e permissionários de serviço público o regime não é de livre iniciativa, mas de iniciativa de liberdade regulada nos termos da lei, segundo as necessidades da sociedade. Menos ainda se tem, no caso, o livre desempenho das atividades-fins da empresa (ADI n. 2.649, Dje 16-10-2008, inteiro teor, p.12).

No mesmo sentido, as lições de Justen Filho (2014, p. 57): “não se incluem no conceito de atividade econômica em sentido estrito certas atividades que a Constituição qualificou como serviço público, mesmo que tais atividades tenham cunho econômico ou sejam potencialmente lucrativas”.

Trata-se de uma subversão da própria lógica dos serviços públicos indicar a ideia de livre iniciativa ou, até mesmo, fazer com que o serviço de transporte público urbano fosse efetivado por simples autorização, uma vez que fragilizaria todas as bases do serviço público, tratando-o como uma relação não contratual, sem o dever de continuidade, destituída de universalização, de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, além de deixar os preços livres (SOARES, 2015, p. 110). Isto é, são diversas as imposições jurídicas, de ordem pública, as quais devem ser seguidas pelas empresas de transportes, inexistindo ampla liberdade de mercado para que se busquem altíssimos lucros em detrimento de tais valores sociais obrigatórios assegurados.

Infelizmente, tal como diria Cazuza, as ideias acima mencionadas não correspondem, minimamente, ao fato de Aracaju ser aludida como a “cidade da qualidade

de vida”. Ao menos não, para a população que depende do Transporte Público, pois, conforme visto, este afeta diretamente a qualidade de vida da população.

O poder público isenta-se de prestar condições efetivas para que os indivíduos tenham acesso à concretização dos seus direitos fundamentais, incluindo o exercício de suas liberdades, que estão intrinsecamente ligadas aos modais de transporte, especialmente, aos coletivos em Aracaju.

Isso porque a autorização de serviço público somente pode ser utilizada em hipóteses excepcionais, tal como nos serviços emergenciais não constantes, assim como a autorização para que empresas de turismo prestem estes serviços de transporte à população durante greves do serviço público (JUSTEN FILHO, 2014, p. 845-847). Portanto, a licitação trata-se da regra para que normas claras sejam previstas em edital e para que o Estado possa assegurar o seu fiel (e necessário) cumprimento.

Em Aracaju, parece que a situação excepcional dura desde 1988, pois nada foi feito desde então.

A norma constitucional não exige o Poder Público do acatamento dos preceitos, ao indicar que este pode outorgar a particulares o seu cumprimento. Assim, o Estado não pode, jamais, se esquivar de suas obrigações, visto que deve assegurar que a empresa cumpra todas as normas cogentes, a fim de propiciar um serviço público essencial de qualidade à população.

Como leciona Nery e Nery Junior (2020, p. 55), as concessionárias de serviço público devem atuar legitimadas pelo vencimento de licitação prévia e, por tal motivo, não há qualquer margem para que estas alterem parâmetros que devem ser fixados pelo Poder Público, tal como tempo, lugar, rota e horários, sendo estes e outros, fatores ligados à qualidade da prestação.

Desse modo, o descumprimento do dever de pontualidade pode(ria) e deve(ria) acarretar consequências para a empresa, tanto em relação ao Estado, quanto em relação aos consumidores-usuários. Tal circunstância de responsabilização do transportador pelo atraso na prestação do contrato de transportes é reconhecida há muito, tal como na decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Recurso Especial número 219.964, São Paulo, 4ª Turma, publicado no Diário de Justiça, em 25 de outubro de 1999, cujo relator foi o Ministro Ruy Rosado de Aguiar.

Ainda sobre o dever de pontualidade, Miranda (2012, p. 124) indica que “O veículo há de ser em estado de funcionamento e achar-se no lugar e tempo convencionados no momento do início da viagem, nas paradas e nas estações”.

É ampla a gama normativa que dispõe sobre os temas, aí incluindo-se a Lei n. 8.987/95, a qual trata do regime de prestação dos serviços públicos, regulamentando o previsto no artigo 175 da Constituição. Senão, veja-se o teor de tal normatização constitucional: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos (BRASIL, 1995).

Indubitável, portanto, a imprescindibilidade de licitação para os transportes públicos, enquadrados como serviços públicos, havendo a obrigatoriedade de disposição acerca da adequação dos serviços prestados aos usuários, tal qual se encontra no inciso IV, do parágrafo único, do artigo 175. Esta normatização reforçou a regra licitatória, prevista no artigo 37, XXI, da Constituição, reforçada pelo artigo 2º, da Lei 8.666/93, a qual regulamenta tal previsão constitucional (BRASIL, 1993).

Não obstante, o artigo 14 da Lei 8.987/95 prevê a licitação para toda concessão de serviço público, visando à observância dos princípios inerentes à Administração Pública, aí encampando-se a moralidade, a publicidade, a igualdade, o julgamento por critérios objetivos e a vinculação ao instrumento convocatório.

No mesmo sentido, a doutrina indica que o procedimento licitatório é condição de validade da própria delegação do serviço público aos particulares, tal como assegura Di Pietro (1990, p. 219-220).

A própria existência de licitação, conforme já indicado, é importante para que se fixem critérios objetivos, definidos no respectivo edital, e, com base neles, possa haver a adequada fiscalização do Poder Público. Assim, a legislação indica que são cláusulas essenciais de tal contrato, entre outros, os concernentes “aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço”, “ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas”, além da forma de fiscalização, de penalidades administrativas e contratuais, bem como a necessidade de demonstrações financeiras da própria concessionária, nos termos dos incisos III, IV, VII e XIV do artigo 23 da Lei 8.987/95.

Tal responsabilidade vem acompanhada de incumbências do próprio poder concedente (Estado), para que regule e fiscalize permanentemente a sua prestação, fazendo-se cumprir todas as cláusulas como o foco de garantir a adequada prestação do serviço público, além de diversos outros, nos termos do artigo 29 da mesma legislação referida.

O artigo 30 da Lei 8.987/95 indica como se dará tal fiscalização, com acesso “aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária”.

Nohara (2019, p. 231), no mesmo contexto, indica que:

É também dever do Estado aplicar as respectivas punições ou tomar as devidas medidas para garantir o respeito às normas existentes na Lei nº 8.987/95, no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90, conforme art. 7º, *caput*, da Lei de Concessões) e as normas específicas referentes a certos setores.

De pronto, vêm-se claros prejuízos à coletividade, devido à prestação precária de tais serviços públicos, sem o prévio e necessário procedimento licitatório, visto o descumprimento de toda a sistemática, voltada à correta prestação dos serviços, fazendo com que o serviço seja ofertado de maneira ineficiente e de forma contrária ao interesse público.

A Constituição, reconhecendo, mais uma vez, a importância de tais serviços, tratou, em seu artigo 175 e incisos, acerca do caráter especial do contrato, bem como da necessidade de fiscalização, dos direitos dos usuários, da política tarifária, além da própria obrigação de manutenção de serviço adequado.

Quanto a este último, § 1º, do art. 6º, da Lei Federal n. 8.987/1995 - Lei de Concessões –, a Carta afirma que, para se configurar como adequado, os serviços devem cumprir os requisitos da regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generosidade, cortesia na prestação e modicidade das tarifas.

É consenso doutrinário a aplicação da legislação aludida não só ao sistema federal, mas também aos Estados e Municípios, pela própria previsão do parágrafo único do artigo 1º desta legislação e dadas suas disposições gerais, jamais restringindo seu âmbito de aplicação à União, até porque se trata de regulamentação do disposto na própria Constituição Federal, como já dito.

Acerca do princípio da eficiência, Soares (2015, p. 34) reflete que este é “pluridimensional e não apenas jurídico ou econômico. Seu conteúdo relaciona-se com a dimensão da racionalidade e otimização dos recursos e a dimensão da satisfatoriedade dos resultados da atividade administrativa pública”.

A noção de eficiência traz, também, a noção de aproveitamento das máximas potencialidades, de modo quantitativo e qualitativo, para o atendimento das necessidades coletivas (BATISTA JÚNIOR, 2012, p. 177). Assim, Justen Filho (2014, p. 69) assevera, acerca do referido princípio, ao que se refere como eficácia administrativa, “a frustração

ao atendimento as necessidades coletivas e individuais por razões formais e irrelevantes viola a Constituição”

Cabe, ainda, à Agência Nacional de Transportes Terrestres a regulação dos serviços de Transporte, instituída pela Lei 10.233/2001. Embora tal legislação tenha clara lacunas quanto à forma de outorga do transporte coletivo de passageiros urbano, permitiu-se a autorização de serviços somente quando se tratar de prestação não regular destes serviços de transporte coletivo de passageiros, não deixando dúvida que tal dispositivo não se aplica ao transporte coletivo urbano e regular de passageiros, como se compreende o transporte coletivo urbano, aqui incluindo-se o de Aracaju, Sergipe (BRASIL, 2001).

Do mesmo modo, o parágrafo 2º indica que é “vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente”, devido ao claro interesse público que circunda a matéria.

Ainda na visão de Soares (2015, p. 35), é a partir de tal princípio que “o Direito deixa de se preocupar exclusivamente com o cumprimento da lei e passa a considerar a sua aplicação no sentido de suprir as necessidades sociais”, de modo a valorizar e a aplicar a noção de justiça, trazendo a reflexão da máxima proteção dos direitos fundamentais que emergem do Estado Democrático de Direito.

Partindo-se da compreensão de que a cidade é um lugar de realização da vida humana, Harvey (2005) salienta ainda que a necessidade de deslocamento fez do transporte um instrumento indispensável no cotidiano da cidade, bem como um componente imprescindível à economia e que desempenha um papel importante no suporte de relações espaciais e sociais.

A mobilidade torna-se importante capital social, sendo responsável pela otimização do tempo, bem imensurável, como bem indica Harvey (1980, p 74). “A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos, é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados”. Mais que essência da vida urbana, o transporte é também meio pelo qual se conquista, em sua plenitude, o direito à cidade, além do próprio direito de ir e vir, cada vez mais importante dentro de um fenômeno de urbanização, para a plena realização do indivíduo e dos seus afazeres no atual contexto social.

Ainda sobre a cidade e o transporte público e sua respectiva importância, Soares (2015, p. 82) ratifica:

[...] se a saúde é importante porque está atrelada a um bem maior, que é a vida, o transporte público é um elo imanente aos demais serviços públicos e, que, em certa medida, os torna interdependentes. Sem o transporte, pode-se dizer em certa medida, não haverá saúde, educação, saneamento ou outros préstimos relevantes sem o atendimento característico do transporte coletivo no contexto urbano.

Desse modo, demonstrada a centralidade que o transporte coletivo possui em relação aos serviços públicos, como serviço imprescindível para as realizações humanas, tendo em vista que se trata, muitas vezes, de condicionantes efetivas para o acesso aos demais direitos fundamentais. Por tais razões, o contexto evidenciado em Aracaju é gravíssimo e contrário aos interesses sociais e ao ordenamento jurídico.

Quanto ao Transporte Público de Aracaju, o direito, embora tenha sido invocado para tutelar os direitos coletivos, exigindo que haja a respectiva licitação para o Transporte Público de Aracaju, como meio para resolver, ao menos, em parte, os problemas que se apresentam, talvez careça de eficácia, pois a respectiva Ação Civil Pública tramita desde 2011.

Portanto, embora o Transporte Coletivo afete, positiva ou negativamente, a vida de grande parte da população Aracajuana, não há demonstração de proporcional preocupação política, institucional e jurídica com a situação deste, especialmente se levado em conta o possível impacto na vida de cada um dos indivíduos que dele se utiliza, os quais perdem, de maneira rotineira, recorrente e considerável, seu tempo de vida, diante da sua ineficiência.

O descompasso entre o imenso grau de importância que o Transporte Público possui na ordem jurídica e social se contrapõe em relação à completa ineficiência do Transporte Público de Aracaju. Dado o evidente descumprimento da ordem jurídica e o contexto evidenciado, tornam-se claras as ilegalidades e inconstitucionalidades presentes, fazendo das assertivas e importantes legislações “letra morta” ou “ideias que não correspondem aos fatos”.

2.4. A crise do transporte público de Aracaju e a Política Nacional de Mobilidade Urbana

Para o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -, em 1950, as únicas cidades com mais de um milhão de habitantes eram São Paulo e Rio de Janeiro (IBGE, 2021). Em 1970, já havia nove centros urbanos que estavam entre as cidades com mais de um milhão de habitantes, sendo elas: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza,

Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Tal ciclo de intensa e rápida urbanização teve intensa continuidade com o passar dos anos e, na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, de 2015, consta que 84,72% dos brasileiros vivem em áreas urbanas (PNAD, 2016).

O IBGE, cujos dados são de 2020, definiu que 17 são as cidades com esta população, fazendo com que concentrem 21,9% da população nacional, dos mais de 5.570 municípios brasileiros (IBGE, 2021).

Assim, a concentração urbana, especialmente, nas capitais e nas grandes metrópoles, é uma inegável realidade social, a qual traz grandes desafios à própria concretização do Transporte Público como direito social e que deve ser prestado de forma adequada e com qualidade. Para além da questão tarifária, que faz com que boa parte da população não consiga acessá-lo, tem-se uma verdadeira crise dos transportes públicos, o que gera atraso, desconforto, poluição, bem como muitos outros graves problemas.

Assim, a situação parece não ser exclusiva de Aracaju, sendo, de conhecimento público, a problemática do transporte urbano em diversas outras capitais.

Há muito se indica que, com a valorização dos espaços centrais da cidade, a maior parte dos empregos e da renda é gerada em tais localidades, enquanto a população carente passa a residir em regiões cada vez mais afastadas, fazendo com que gastem ainda mais tempo com o deslocamento urbano entre o local de suas respectivas residências e o de trabalho. Assim, em tese, quanto menor a renda, mais afetadas seriam as pessoas e a precariedade do transporte público levaria à majoração de tais danos cotidianos e, eventualmente, à influência e ao prolongamento do ciclo de pobreza.

O músico Rincon Sapiência escreveu um *rap* nacional, com a música “Transporte Público”, denunciando as mazelas sociais deste tipo de transporte para a vida do morador de periferia. Como é peculiar nas músicas no estilo *rap*, há importantes denúncias sociais a respeito de grupos marginalizados, que, neste caso, são obrigados a utilizar o transporte coletivo e que não têm qualquer escolha real de não o utilizar. A própria canção retrata que são muitas as dificuldades a serem enfrentadas, antes mesmo de o seu dia de trabalho começar ou, até mesmo, após terminá-lo, escancarando a fragilidade e a desigualdade social (JUNKES, 2013). Assim, a canção envolve o ouvinte em uma reflexiva e sensível narrativa cotidiana:

Embarco no vagão, tranquilo, na moral
A viagem é coletiva, mas também é pessoal
Cada um busca uma forma de manter o astral
Ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal [...]

Horário de pico, metrô lotado, passando mal
Trabalhador no veneno bem antes do serviçal
Para o pobre, dificuldade é a real
A liberdade dos carros correndo na radial [...]

Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca
O lucro se transfere na mão de quem confisca
Quem depende de longos itinerários
Se perde no horário, o sistema é precário [...]

Busão lotado eu vi, se pendura e vai embora
Vai cair quem não segura, ninguém quer ficar de fora
Inimigo das horas, atrasos, atalhos
Perifa vive longe do seu local de trabalho [...]

Na greve tudo pára, povo fica de cara
Patrão não entende, toda raiva ele dispara
Nem se compara, com a vida do burguês
A gente corre dobrado, é bem mais fácil pra vocês
(JUNKES, 2013, p. 01)

Muito se indica que o sistema de Transporte Público necessita de revisão, integrando-se a ele o metrô, o BRT - *Bus Rapid Transit* -, em tradução livre, Sistema Rápido de Ônibus -, além de uma reformulação no próprio Transporte Público efetivado por ônibus, pois o atual modelo é alvo de grande insatisfação populacional, tal como indicado por Soares (2015), Santos (2016), Ferro (2017) e por diversas outras pesquisas, que serão melhor abordadas adiante.

No atual contexto da crise de mobilidade urbana, muito se tem falado em fazer com que as pessoas abandonem seus veículos próprios e passem a utilizar, cada vez mais, os transportes públicos, como forma de se reduzir o congestionamento e a poluição, bem como tantos outros problemas, que geram interferência nos demais, potencializando-os.

Tal situação e ambiente coloca em xeque, até mesmo, a função social da cidade e o próprio direito urbanístico, que possui como foco a melhor funcionalidade da cidade em tais espaços habitáveis, tornando-os adequados aos indivíduos, com a promoção da sua qualidade de vida.

Atenta-se que, para tentar resolver toda essa problemática, houve a instituição da Política Nacional da Mobilidade Urbana, Lei de número 12.587, em 3 de janeiro de 2012, de forma que se conseguisse uma maior integração entre os modos de transporte, com a consequente melhoria da mobilidade das pessoas nos municípios, como meio de garantir o acesso universal à cidade pela população, conforme artigo 1 e 2º da referida legislação. Tal norma garantiu a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, além de ter reforçado a necessidade de eficiência, eficácia e efetividade na

prestação deste serviço, cuidando-se, ainda, da regulação da política tarifária, como modo de garantir o acesso pleno da população.

No que concerne à Lei da Mobilidade Urbana, o seu objetivo é, para Ferro (2017, p. 34), “é a efetivação, eficiência, efetividade e sustentabilidade da mobilidade urbana”. Guimarães (2012, p. 29) afirma que a proposta da Lei é complexa, especialmente para as grandes cidades brasileiras, “por concentrarem um grande contingente de pessoas, e, conseqüentemente, enfrentarem maiores problemas sociais, como a distribuição igualitária das vias públicas para todas as classes sociais”.

No seu artigo 9º, deixa-se claro que, dada a importância do tema, o Estado não pode descuidar do estabelecimento de tais questões basilares no edital de licitação, conforme artigo 9º, nos seguintes termos:

O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

O artigo 10º, por sua vez, indica que “A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes”, elencando metas de qualidade e de desempenho, instrumentos de controle e de avaliação, e a prestação de informações ao poder concedente, como forma de instrumentalizar a própria fiscalização.

Repise-se que, nos termos do art. 2º, IV da Lei 8.987/95, a permissão de serviço público é ato a título precário. Tal permissão também exige prévia licitação, abandonando-se o entendimento tradicional de que, nesta situação, não precisaria ocorrer prévio procedimento licitatório (NOHARA, 2019, p. 234).

A fiscalização é assim prevista no artigo 13: “Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos”.

Do mesmo modo, reafirmado o direito de receber o serviço adequado, além de ampla participação popular em todo o processo de planejamento, fiscalização e avaliação do sistema de mobilidade urbana.

Os artigos 14 e 15 da Lei descrevem os direitos essenciais dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, como receber o serviço de forma adequada ou ter um ambiente seguro e acessível. Estes “devem ser informados sobre os padrões

preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, inclusive com informações disponibilizadas nos pontos de embarque e desembarque como itinerários, horários e tarifas” (BRASIL, 2013, p. 13).

Há enumeração, inclusive, das atribuições concernentes a cada ente público, sendo que, quanto ao transporte público coletivo, a União deve, pelo art. 16: “IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;”, incumbindo aos estados os serviços de transporte coletivo intermunicipais, sendo que poderão delegá-los aos municípios, por meio de consórcio ou de convênio de cooperação, isso nos termos do art. 17.

Cumpra aos municípios a organização e a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, nos termos do artigo 18 da lei retro. Por sua vez, a “Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano”, além de promover o desenvolvimento das instituições do setor como forma de fortalecer o sistema de mobilidade urbana.

O município, por sua vez, nos moldes do artigo 23, poderá utilizar instrumentos, tal como a aplicação de tributos sobre modos e serviço para desestimular determinadas formas de mobilidade urbana, vinculando tal receita à “aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público”.

Em sentido diametralmente oposto a tal incentivo de abandono dos automóveis particulares, que colide com barreiras, tais como a própria precariedade dos serviços públicos, Soares (2015, p. 83) indica, ainda, ser “incompatível com o objetivo de melhoria na mobilidade urbana as repetidas desonerações fiscais em favor da indústria automobilística”.

Neste foco e com esta amplitude de pensamento, Brasileiro *et al.* (2004, p. 112) alega que:

Para que o transporte público coletivo se torne competitivo em relação a outras formas de transportes e faça frente a toda essa problemática que lhe é imposta é preciso introduzir a competição interna entre os operadores que se dá pelo direito de operar, mediante processos licitatórios competitivos e não através da competição que ocorre na rua em busca do passageiro.

Nesse contexto, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) já indicou que, à proporção que a renda do indivíduo aumenta, seu gasto com o transporte privado se eleva de maneira ainda mais rápida do que a elevação de sua própria renda (IPEA, 2012).

A legislação ratificou o princípio da modicidade, da universalização dos serviços, da eficiência, além da publicidade e da transparência, inerentes à administração pública e aos serviços públicos.

Veja-se que a disciplina dos meios de locomoção é questão central no bem-estar de toda a população que, cada vez mais, se aglomera nos grandes centros, aos quais devem ser garantidos modais de transporte de qualidade, além de sustentabilidade e de eficiência. Tem-se certo de que os serviços públicos devem servir, adequadamente, ao povo, e não, ao governo, pois todas as diretrizes governamentais são voltadas a beneficiar a população, residente destas cidades. A visão de cidadania coletiva remete ao direito à cidade como um direito, também, fundamental. (SOARES, 2015).

A própria legislação, portanto, indicou obrigações positivas claras ao Estado, de caráter prestacional, tanto pela irradiação dos próprios preceitos constitucionais, quanto pela materialização destes na legislação infraconstitucional, com a necessidade de satisfação dos direitos fundamentais respectivos.

A Cartilha da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no tópico Mobilidade Urbana e Desenvolvimento, baseada na citada Lei, assegura que:

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico (BRASIL, 2012, p. 4).

Reforça-se, aqui também, que:

Antes da Lei, a aplicação efetiva de tais princípios e diretrizes só ocorria quando os municípios estavam com estes alinhados ou quando havia previsão nos programas de financiamento ou repasse de recursos do Governo Federal para o Setor. A partir da promulgação da Lei 12.587/12, há obrigatoriedade em observar esses preceitos que regem a atuação do Ministério das Cidades na Política de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012, p. 4)

Abaixo, evidenciam-se os objetivos da Política de Mobilidade Urbana e, na sequência, as suas Diretrizes:

Quadro 3 – Objetivos da política de mobilidade urbana

Objetivos	Finalidades
1. Promover o desenvolvimento urbano integrado e sustentável	As pessoas vão de casa ao trabalho, da escola para casa, de casa para o clube, etc.. Ou seja, é necessário organizar os usos (comércio, serviço, indústria, habitação) de forma a que não provoquem muito tráfego, não congestionem as vias, não provoquem acidentes, diminuam a poluição, e assim por diante.
2. Fortalecer os municípios	Os municípios são responsáveis pela organização e prestação do transporte coletivo e gestão dos seus sistemas de mobilidade urbana.
3. Definir as responsabilidades de cada um e as relações de cooperação entre União, Estados e Município	Como a União e os Estados podem ajudar os cidadãos dos municípios.
4. Garantir os direitos dos usuários	Assegurar a participação social.

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 17)

Quadro 4 – Diretrizes e política de mobilidade urbana

Diretrizes	Política
1. Integração com a política de uso e controle do solo urbano	Isso significa ter que pensar o que quer para aquele pedaço da cidade e pensar a política de mobilidade urbana junto com esse desejo. Deve prever espaços para equipamentos públicos (como escolas, hospitais, creches) perto da moradia e das áreas de trabalho.
2. Diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transportes urbanos	Os serviços devem ser planejados de forma a serem adequados à mobilidade das pessoas. Por exemplo, uma pessoa que vai de casa para o trabalho pode andar duas quadras a pé, pegar um microônibus até a estação de trem, tomar o trem e descer próximo do trabalho. Esse percurso mostra que ela utilizou diversos modos de transporte – a pé, de microônibus e de trem. Mas ela utilizou-se deles de maneira complementar. Os modos complementam-se com um preço acessível.
3. Minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens	Diversas atitudes devem ser previstas pelo sistema de mobilidade urbana para que ele não seja prejudicial ou traga problemas ao meio ambiente, às pessoas e instituições envolvidas no deslocamento. Ele não deve ser poluente ou gerar grandes áreas impermeáveis sem deixar que a água penetre no solo de forma adequada. Também não deve exigir grandes esforços dos usuários de forma que fiquem muito cansados ao se deslocar, que tenham que gastar muito, que não se sintam bem atendidos pelos serviços. Mais do que dizer o que não se pode fazer, a política de mobilidade urbana sugere criar.
4. Incentivo à adoção de energias renováveis e não-poluíntes	É importante que cada vez mais nossas cidades busquem utilizar as chamadas tecnologias “limpas”, que não geram poluição e são renováveis.
5. Priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados	É mais caro cada um ter o seu meio de transporte motorizado do que muitos terem o mesmo modo de transporte. Além disso, são muitos motores soltando fumaça, poluindo o ar, ocupando espaço da cidade. Não é materialmente possível que todo mundo se desloque em automóvel, nem é sustentável.
6. Inclusão social	A política de mobilidade urbana deve possibilitar que todos os cidadãos façam parte e estejam contemplados nas diversas possibilidades de mobilidade urbana, que todos sejam incluídos na política. E também, que a política permita a sua inclusão na cidade, no território. Todos devem poder ter acesso ao que a cidade oferece.

Fonte: INSTITUTO POLIS (2005, p. 20-21).

Reforça Ferro (2017, p. 37), de forma bastante assertiva, que “seguir as diretrizes da política é efetivar o processo de mobilidade urbana, em especial o transporte público, modalidade ônibus”.

No pensar de Guimarães (2012, p. 28-35), o transporte coletivo é indissociável da noção de satisfação das necessidades básicas do indivíduo como um fim - o usuário dos serviços públicos -, de forma a viabilizar os meios fáticos para a satisfação dos demais serviços de seu interesse, incluindo os de índole fundamental.

O conceito de dignidade humana e do mínimo existencial, portanto, alargou-se, ao longo da evolução social e jurídica, de modo a englobar muito mais do que educação, saúde e ter algum abrigo, mas, também, da concretização das demais liberdades fáticas, sem as quais, tais direitos, ficam, inclusive, impossibilitados.

Sob a ótica do mínimo existencial, se é certo que a Administração pública não pode invocar a cláusula da reserva do possível para justificar a sua omissão quanto à efetivação dos direitos fundamentais, ligados intrinsecamente à dignidade da pessoa humana, sob o pretexto de insuficiência orçamentária¹, é evidente que o Transporte Público, via de regra, arcado, única ou majoritariamente, pelas próprias tarifas pagas pelos usuários, não pode, nem deve, sofrer com tal indevida omissão do Poder Público quanto à concretização da própria obrigação estatal de prover a prestação de um serviço adequado.

Nesse sentido, Soares (2015, p. 185) complementa:

O serviço público concedido, em regra, não é custeado pelo Estado, mas pelos usuários. No entanto, o serviço público naturalmente tem a função de servir ao público, satisfazendo as necessidades essenciais dos indivíduos, sem que importe em transferência de titularidade do Estado. Assim porque a satisfação dos usuários torna referidos serviços instrumentos à realização de direitos fundamentais, à manutenção da dignidade da pessoa humana e à garantia do mínimo existencial.

Tem-se que a satisfação é a comparação entre o idealizado ou a expectativa e o vivenciado ou o observado em vários quesitos e pontos de observação, tanto para produtos, quanto para serviços, como é o caso focado neste trabalho. Também no transporte público, mede-se a sua qualidade, levando-se em conta a satisfação do usuário (FERRO, 2017). Neste, observam-se pontos como:

[...] acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores, e estado das vias. (FERRO, 2017, p. 59).

¹ AI 674.764 AgR, Ministro Dias Toffoli, Primeira Turma, julgado em 04 de outubro de 2011, DJe-205, publicado em 25 de outubro de 2011.

Embora o transporte coletivo, conforme visto, tenha fundamental importância para a sociedade, parece haver uma crise generalizada em diversas capitais. Em reportagem que denuncia o transporte público em São Paulo, a qual retratou que diversos cidadãos chegavam a ter sete horas do seu dia tomados pelo trajeto de ida e vinda para o seu respectivo labor, e 15 horas diárias ocupadas entre labor e deslocamento, foi dito que os trabalhadores pesquisados seriam “como escravos, pois o tempo que eles gastam com trabalho e transporte praticamente os impede de ter lazer e cultura.” (SOUZA, 2019, p. 02).

Na mesma matéria jornalística, a entrevistada Marlene indica que sua jornada começa às 4h 20 e somente chega ao seu destino às 7h, tendo a viagem, no retorno, a mesma duração. Ela relata que:

Se eu perdesse menos tempo, eu poderia ficar mais em casa ou até passeando. É triste pensar nessa vida perdida. Eu já pensei em desistir, mas não dá para ficar sem trabalhar, ainda mais agora que fiquei viúva. Quero trabalhar só mais dois anos até eu me aposentar porque eu não aguento mais (SOUZA, 2019, p. 02).

No Brasil, tem-se vários outros exemplos da pertinência desta discussão acadêmica, com reflexos na vida da sociedade, como definido por Oliveira (2021, n.p).

- “O tempo perdido em deslocamentos impediu a economia de ganhar R\$ 111 bilhões”.

Este é o valor estimado que a economia deixou de produzir enquanto os cidadãos estavam-se deslocando em 37 áreas metropolitanas do País. O número compõe o estudo divulgado, em 2019, pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), feito com base nos dados da Pesquisa nacional por amostra de domicílios (PNAD) e pelo IBGE (OLIVEIRA, 2021).

- “Uma pessoa perde cerca de 32 dias por ano no trânsito”.

O dado é da pesquisa feita, em 2019, pela 99, empresa de tecnologia voltada à mobilidade urbana, em parceria com a Ipsos, especialista em pesquisa de mercado e opinião pública. “O estudo revelou que os brasileiros gastam, em média, 1h 20 para se deslocar para as atividades principais do dia. Ainda mais: esse gasto chega a 2h 07 para que se cumpram todos os deslocamentos diários”. Na somatória do ano, esse tempo é o equivalente a 32 dias no trânsito – um impacto e tanto da mobilidade urbana na vida do brasileiro (OLIVEIRA, 2021).

- 26% da população paulistana gasta mais de 2 horas em deslocamentos diários.

É o que revela a pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana, feita em 2020, pela Rede Nossa São Paulo, em parceria com o Ibope Inteligência. “Entre os que usam transporte coletivo público todos os dias, ou quase em todos, o tempo médio é de 2h 31”. São quatro minutos a mais do que em 2019. Já o tempo médio de deslocamento entre as pessoas que usam carro todos os dias é de uma hora e vinte e nove minutos (OLIVEIRA, 2021, n.p).

- Recife tem o tempo médio de espera de transporte público mais alto do mundo.

São 31 minutos gastos, aguardando-se pelo transporte público na capital do Pernambuco, de acordo com o Relatório *Global Moovit* sobre Transporte Público 2020. Logo em seguida, vem Salvador, com 28 minutos. Recife também lidera na longa espera: 65% dos passageiros aguardam por mais de 20 minutos. Para o estudo, o tempo médio de espera não diminuiu em nenhuma cidade em relação ao ano de 2019. (OLIVEIRA, 2021)

- Uma pesquisa feita pelo Ibope – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística – e pela Rede Nossa São Paulo, em setembro de 2018, revelou o que o paulistano investe do seu tempo útil em deslocamento, em média, duas horas e quarenta e três minutos diários. (SOUZA, 2019)

• Há situações destoantes desta estatística acima e, porque não se afirmar, desesperadora como a do zelador Ludovico Jesus Tozzo, de 58 anos. Triste, afirma que “quase nunca vê a luz do dia ao lado da mulher, de seus dois filhos e netos”. Gasta, aproximadamente, sete horas no trajeto de ida e volta do trabalho. Quando há qualquer intercorrência, como um acidente, chuva ou muito trânsito devido às escolas, por exemplo, este tempo ultrapassa as oito horas ou “um terço da vida sendo enxergada por meio de uma janelinha de ônibus”. Tempo este “investido” para percorrer os cerca de 40km que separam a casa do zelador do seu labor. (SOUZA, 2019, n.p)

- O urbanista e especialista em trânsito, Flaminio Fichman, resume bem a situação destes sujeitos e cidadãos detentores de direitos: “são como escravos, pois o tempo que eles gastam com trabalho e transporte praticamente os impede de ter lazer e cultura”. (SOUZA, 2019, n.p).

• Outro caso emblemático é o de Marlene: sua luta diária “começa em Ferraz de Vasconcelos, na Grande São Paulo, às 4h 20, e termina no Ipiranga, na zona sul da capital, às 7h”. A volta tem a mesma duração: “Se eu perdesse menos tempo, eu poderia ficar mais em casa ou até passeando”. Relata que sente tristeza ao “pensar nessa vida perdida. Eu já pensei em desistir, mas não dá para ficar sem trabalhar, ainda mais agora que fiquei

viúva. Quero trabalhar só mais dois anos até eu me aposentar porque eu não aguento mais", desabafa ela. (SOUZA, 2019, n.p)

- O cansaço, nas mais variadas formas, advindo dessa situação que se vive diariamente leva à perda de produtividade e à assunção de empregos que menos recompensam. “Eu tenho alunos que saem às 23h da faculdade, chegam a 1h da madrugada em casa e acordam às 4h para o trabalho. Como essa pessoa pode concorrer a uma vaga com outra que vai à faculdade de carro com ar-condicionado e não precisa trabalhar?” (SOUZA, 2019, n.p).

O estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) revela que 31% da população passa mais de uma hora no trânsito em seus deslocamentos para as atividades rotineiras. Nas cidades com mais de 100 mil habitantes, como é o caso da capital sergipana, o número de pessoas que perdem pelo menos uma hora de seus dias no trânsito é ainda maior - 39% passam mais de uma hora -. Desses, 12% ficam entre duas e três horas e 4%, mais de três horas (MANGUEIRA, 2015).

Num dos depoimentos, a estudante de Jornalismo, Caroline Matos, 20 anos, retrata a caótica situação:

O transporte público sofre com uma série de problemas que trazem prejuízos para os usuários. Falta frota para suprir as necessidades da população, o tempo de espera é muito maior do que o ideal, as pessoas chegam a passar mais do que uma hora nos pontos e terminais de ônibus, a superlotação é desconfortável e colabora com a diminuição na qualidade de vida dos usuários, sem contar com a violência exacerbada dentro dos próprios veículos (SOUZA, 2019, n.p.).

Nos Retratos da Sociedade Brasileira, há a constatação de que os brasileiros passam mais tempo no trânsito: “Em 2011, 26% dos brasileiros gastavam mais de uma hora por dia em seu deslocamento para suas atividades rotineiras, como trabalho e estudo. Entre 2011 e 2014, esse percentual aumentou 5 pontos percentuais, chegando a 31%” (CNI, 2015, p. 3).

Ainda descreve que “quanto maior o município de residência dos brasileiros, maior o tempo que eles gastam em seus deslocamentos rotineiros para trabalho ou ao estudo. Nas cidades com mais de 100 mil habitantes, o percentual dos que gastam mais de uma hora por dia no deslocamento chega a 39%.

A importante e esclarecedora pesquisa elucida ainda que:

[...] os brasileiros cujo meio de locomoção mais utilizado é o ônibus público são os que passam mais tempo no trânsito. Nesse grupo 22% levam mais do que duas horas, 28% levam entre uma e duas horas e

51% levam até uma hora em seus deslocamentos diários. (CNI, 2015, p.5)

Além disso, estudo feito pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC -, testando os ônibus de Belo Horizonte e São Paulo, em 2013, já constatava demora, superlotação, falta de informação acerca dos horários e itinerários e diversos outros problemas, os quais são entendidos como impeditivos para resolver a questão da mobilidade urbana, tendo em vista que, quem tem a liberdade de escolha entre o uso do transporte coletivo e o transporte individual próprio, geralmente escolhe pelo segundo (IDEC, 2013). Para as pessoas que não possuem tal escolha, o transporte coletivo passa a ser sua única alternativa. Mas a questão perpassa, também, pelo direito de os usuários terem acesso a um serviço adequado, o que destoia da realidade apresentada.

A referida pesquisa foi feita em oito trajetos do metrô e dez ônibus em cada cidade. Os critérios avaliados na pesquisa, apoiada pela *ClimateWorks Foundation*, foram: qualidade da viagem, infraestrutura da estação do metrô e do ponto de ônibus, infraestrutura do meio do transporte e atendimento ao usuário. Assim, embora a pesquisa não tenha como um dos critérios, a perda do tempo existencial do usuário, entre os dados e conclusões, é possível extraírem-se valiosas informações a respeito (IDEC, 2013).

Em relação ao tempo, os pesquisadores indicaram que tiveram que caminhar até 2,4km para encontrar um ponto de ônibus, além de que esperaram 25 minutos para que passasse algum ônibus, entretanto, acabaram desistindo. Em relação ao tempo que ficam dentro dos ônibus até chegarem ao respectivo local de chegada, informaram a superlotação e a falta de conforto mínimo (IDEC, 2013). A superlotação não faz com que “tão somente” falte conforto, pois, às vezes, é impraticável conseguir subir na locomoção pública, ocasião em que se deve esperar o próximo ônibus ou metrô, até que seja possível adentrar nele e seguir o trajeto. Desta forma, a superlotação acaba acarretando, também, maior demora, uma vez que não basta o coletivo passar, deve-se conseguir acessá-lo e seguir viagem nele.

Em 2014, nova pesquisa foi realizada pelos mesmos autores, também em dez viagens, em relação ao Transporte Público de Recife e Rio de Janeiro, resultando em constatações negativas ainda mais contundentes, chegando-se a 500 irregularidades. Além de repetidas as mesmas falhas já informadas, indicaram a profunda falta de segurança nos itinerários e um maior tempo de espera. Na mesma pesquisa, referiram-se ao levantamento que, na época, 40% da população desaprovava o transporte de sua

cidade, além de que, na cidade de Recife, o modal atenderia a 79,4% da população e, no Rio, a 52,4% (IDEC, 2014).

Indicada, também, altíssima judicialização, à época, em relação ao Transporte Público no Rio de Janeiro, com 112 ações civis públicas e 20 Termos de Ajustamento de Conduta (TAC).

Alertaram que, “na vida como ela é”, desistir não seria uma opção, diante da obrigatoriedade dos compromissos diários e da imprescindibilidade do uso do Transporte Público pelos cidadãos, especialmente em relação àqueles que não conseguem adquirir meio de locomoção próprio.

No mesmo sentido, o indicado por Ferro (2017, p. 20): “O direito humano ao transporte público passa a existir por ser sinônimo de qualidade de vida àqueles que precisam de seu uso, pois o tempo gasto no seu deslocamento diminui horas de cultura, formação, qualificação e lazer”.

Portanto, há total pertinência social em se tutelar e evitar as respectivas violações ao tempo dos indivíduos, que ocorrem de maneira tão acentuada quando o Transporte Público se mostra altamente ineficiente, tal como ocorre em Aracaju.

2.5. Transporte público, direito do consumidor e a responsabilidade civil

Não se desconhece, ademais, que o serviço de transporte público urbano é regido pelo Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, pois, inegavelmente, tem-se a figura do consumidor, no artigo 2º, como usuário do transporte público, e, como fornecedor de serviços, no artigo 3º, as empresas que exploram tal atividade econômica de prestação de serviços, autorizadas pelo Poder Público, por meio de ato formal.

Nesse viés, Miranda (2012, p. 67) indica que, como regra, o transporte de pessoas constitui relação de consumo, atraindo a incidência de tal código protetivo, devido à existência da figura do fornecedor e do consumidor, em linha com o Enunciado 369 da IV Jornada de Direito Civil da Justiça Federal:

Diante do preceito constante no art. 732 do Código Civil, teleologicamente e em uma visão constitucional de unidade do sistema, quando o contrato de transporte constituir uma relação de consumo, aplicam-se as normas do Código de Defesa do Consumidor que forem mais benéficas a este.

Além disso, como preceito, trata-se de contrato de adesão, em que o transportador indica as cláusulas as quais o usuário deve aderir, atraindo as normas protetivas do Código

de Defesa do Consumidor, no artigo 54, bem como do Código Civil, constante no artigo 423 do CC/02. (MIRANDA, 2012, p. 68)

Desta forma, além das garantias legais e constitucionais inerentes à essencialidade do serviço, na ordem jurídica administrativa, perante os usuários, há, ainda, a aplicação da norma consumerista.

O artigo 22 do Código de Defesa do Consumidor, portanto, traz as orientações de que os serviços sejam, de maneira adequada, eficiente e segura o que, juridicamente, se interpreta como qualidade-adequação e qualidade-segurança (DESSAUNE, 2017). Trata-se de garantia ampla, englobando fatores tais como a correta funcionalidade, adequação e segurança.

Além disso, pela própria sistemática do Código de Defesa do Consumidor, existe a necessidade de que o prestador de serviço informe o consumidor sobre todos os detalhes do contrato, sob pena de também responder pela inadequação quanto ao defeito de informação.

Nos termos do artigo 20 do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e do seu parágrafo 2º, o fornecedor de serviços responderá pelos vícios de qualidade, inclusive em relação aos fins que, razoavelmente, dele se esperam, bem como os que não atendam as normas regulamentares de prestabilidade. Dessa forma, caso tanto as normas regentes do serviço públicos sejam descumpridas, quanto as do próprio Código do Consumidor, este traz claro o regramento legal de responsabilização de tais fornecedores de serviços.

Dessa forma, além das normas constitucionais e infraconstitucionais que compõem o chamado Direito Administrativo, as empresas devem, ainda, obedecer às normas do Código de Defesa do Consumidor, sob pena de incorrerem em infração à legislação pátria, surgindo, daí, o dever de indenizar.

Nota-se que, como se aludiu, o contrato de transportes para locomoção de coisas e pessoas possui inegável relevância à sociedade e, conseqüentemente, para o direito, de forma que o descumprimento de suas normas é apto a gerar efeitos na esfera jurídica.

Assim, tem-se pacificado que, nestes contratos, há posição firmada em relação à existência do chamado dever de resultado, além de existir o dever de incolumidade, também chamado de cláusula de incolumidade (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 23), afora previsão expressa. Isto é, o conteúdo da prestação é o próprio objeto pactuado, comprometendo-se a carregar as coisas ou pessoas e a entregá-las ilesas - sem qualquer dano – no destino final, cumprindo o trajeto e o horário previamente combinados. Veja-se, nesse sentido, didático julgado do STJ a respeito:

Deflui do contrato de transporte uma obrigação de resultado que incumbe ao transportador levar o transportado incólume ao seu destino (CC 730), sendo certo que a cláusula de incolumidade se refere à garantia de que a concessionária de transporte irá empreender todos os esforços possíveis no sentido de isentar o consumidor de perigo e de dano à sua integridade física, mantendo-se a segurança durante todo o trajeto, até a chegada ao destino final. Ademais, ao lado do dever principal de transladar os passageiros e suas bagagens até o local de destino com cuidado, exatidão e presteza, há o transportador que observar os deveres secundários de cumprir o itinerário ajustado e horário marcado sob pena de responsabilização pelo atraso ou pela mudança de trajeto.²

Sobre o assunto, Miranda (2012, p. 69) caracteriza que:

No que se refere à identificação do contrato de transporte como obrigação de resultado, ou nos termos indicado por Pontes de Miranda, em que o contratante quer o “ciclo elaborativo do resultado”. Isso leva ao reconhecimento, no contrato de transporte, de uma obrigação de incolumidade, em relação ao passageiro ou à coisa transportada, significando não apenas a necessidade de que se transporte ao destino pré-estabelecido, como, igualmente, que assegure sua integridade, protegendo o que se transporta de danos e avarias.

Assim, há consenso doutrinário e jurisprudencial acerca da obrigação de resultado dos transportadores, tratando-se de responsabilização objetiva, independentemente de culpa do transportador, nos termos do previsto no artigo 734 do Código Civil: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”. Assim, o transportador não somente se obriga a transmover pessoas e coisas, de um lugar para o outro, mediante retribuição - conceituação dada pelo art. 730 do Código Civil/2002 - , mas a carregá-las, sem gerar nenhum dano, no tempo e no modo que foram prometidos, com o dever da pontualidade.

Miranda (2012) indica que, nesse tipo de transporte, o de prestação de serviço público, há um entrelaçamento de normas de direito público e privado. Não por acaso, há a disposição do artigo 731 do Código Civil que cita, expressamente, o transporte realizado por autorização, permissão ou concessão, regendo-se pelas “normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”. Ou melhor, a disposição de uns não exclui as outras, havendo um verdadeiro diálogo de normas, ou diálogo das fontes, defendido por Marques (2013).

² STJ, 4ª Turma, REsp 1.354.369-RJ, Rel. Min. Luís Felipe Salomão, julgado em 05 de maio de 2015, DJUe publicado em 25 de maio de 2015.

Há, ainda, positivação no Código Civil da questão relacionada ao dever de pontualidade nos seguintes termos: “Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.”

Não obstante, em se tratando de serviço de Transporte Público Urbano, verifica-se que, tanto por serem prestadores de serviços públicos, quanto por se enquadrarem em fornecedores de serviços, há uma responsabilização objetiva das empresas de Transportes Públicos, com base no literal dos artigos 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal e no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.

Atente-se que, quando há concessão do serviço público de transporte urbano, embora haja a responsabilização objetiva da empresa prestadora destes serviços, nos termos do artigo supracitado, não se exime a responsabilidade estatal, que parte da doutrina entende como solidária (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 54-55), inclusive devido à própria necessidade fiscalizatória, dado o interesse social tutelado, e o disposto no artigo 37, parágrafo 6º, e no artigo 175 da Constituição Federal: “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.”.

Para tal corrente, a responsabilidade estatal é objetiva, pela teoria do risco administrativo, “ou seja, o risco da atividade do Estado, que foi criado para servir a comunidade e não para criar-lhe problemas”, além da questão relacionada à necessidade de bom gerenciamento das políticas públicas, como poderes-deveres do estado (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 236). Nesse sentido, eis o texto constitucional (BRASIL, 1988):

(CF/88) Art. 37. § 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Entretanto, Cahali (2007, p. 124) defende que o Estado somente responderia, subsidiariamente, em comportamentos da empresa alheios à prestação do serviço público, em função da omissão culposa na fiscalização dessa empresa, tratando-se de responsabilidade subjetiva, portanto.

Assim, tal como aduz Nohara (2019, p. 231), a corrente majoritária entende que tal responsabilidade é subsidiária, somente respondendo o ente estatal no caso de insolvência da empresa prestadora. Tal linha de pensamento é encampada por Mello (2009, p. 744), o qual define que o entendimento contrário exoneraria a concessionária

de sua responsabilidade, pois poder-se-ia demandar, diretamente, o ente estatal. Entendimento este que tem como base o artigo 25 da Lei 8.987/95, trecho final, com a seguinte redação:

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

Além disso, defende Nohara (2019, p. 231) que o Poder Público somente seja demandado na ocasião de culpa *in omittendo* e culpa *in vigilando*, ou seja, por falhas no seu dever de fiscalização, a serem averiguadas de acordo com o contexto da situação. Por exemplo, em um acidente de trânsito comum, a autora defende que não existiria responsabilidade subsidiária estatal, mas somente quando a inação estatal for determinante para a ocorrência do dano.

Veja-se que, dada a existência de responsabilização objetiva do particular prestador do serviço público, prevista nas mais diversas normas, não pode a empresa tentar afastar sua responsabilidade quando questões intrínsecas a sua própria atividade produtiva ocorrem, inclusive, na ocasião de greve.

Situações tais como quebra de veículos, greve etc. situam-se na noção de fortuito interno, geralmente ligados à má manutenção do veículo e dos seus equipamentos, fatos estes que não eximem a responsabilidade das empresas de Transporte Público. Ademais, quanto ao primeiro caso, é dever das empresas disponibilizarem veículos adequados para o fim a que se destinam e para promoverem determinado trajeto, no tempo e no modo oportunos, com o fito de que a viabilidade do transporte não seja prejudicada e de que o dever de resultado se consagre (NERY; NERY JUNIOR, 2020, p. 256).

Ademais, nos termos do parágrafo único do artigo 393 do Código Civil: “Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

Isto é, as previsibilidades inerentes ao próprio contrato realizado não podem ser alegadas ao prestador como excludentes de sua responsabilidade, pois se trata de questão diretamente ligada com a “*expertise*” da empresa e das responsabilidades inerentes às garantias de sua incumbência, aí incluindo-se as condições de regularidade, de continuidade, de eficiência, de segurança etc. Nesse sentido:

7. Ademais, na teoria do risco criado, somente o fortuito externo, a impossibilidade absoluta - em qualquer contexto abstrato, e não unicamente em uma situação fática específica - de que o risco inerente à atividade tenha se concretizado no dano, é capaz de romper o nexo de

causalidade, isentando, com isso, aquele que exerce a atividade da obrigação de indenizar.

8. O conceito de fortuito interno reflete um padrão de comportamento, um standard de atuação, que nada mais representa que a fixação de um quadrante à luz das condições mínimas esperadas do exercício profissional, que deve ser essencialmente dinâmico, e dentro dos quais a concretização dos riscos em dano é atribuível àquele que exerce a atividade.

9. Se a conduta do terceiro, mesmo causadora do evento danoso, coloca-se nos lindes do risco do transportador, se relacionando, mostrando-se ligada à sua atividade, então não configura fortuito interno, não se excluindo a responsabilidade. (REsp 1031756-79.2015.8.26.0100 SP 2018/0258668-4, Terceira Turma, DJe 12/06/2020, Mina. Nancy Andrighi)

Portanto, o que se depreende de todo o contexto é a necessidade de se indenizar, individual ou coletivamente, pelos danos sofridos, diante da ocorrência de má prestação dos serviços de transporte coletivo, dados os inúmeros instrumentos normativos que assim preveem os deveres dos transportadores, diante de tamanha importância social e, caso não os cumpram, devem ser responsabilizados.

Sabe-se que a responsabilização da empresa prestadora de serviço independe da análise de culpa ou de dolo, bastando que seja configurado o dano e o elo de causalidade com o serviço prestado. Em relação ao Estado, o entendimento que prevalece é que deve ser averiguada a existência de culpa, configurando-se responsabilidade subjetiva.

Assim, no próximo capítulo, realizar-se-á a verificação jurídica acerca da injusta, recorrente e grave perda do tempo vital dos indivíduos, usuários do Transporte Público de Aracaju, analisando se a perda de tempo existente em virtude das narradas ineficiências e ilegalidades presentes configuram-se como um dano apto a gerar indenização.

3. O TEMPO ENQUANTO DIREITO

3.1. A tutela jurídica do tempo existencial aplicada no transporte público

No imaginário popular, o valor do tempo é, há muito, reconhecido. Nesse sentido, são diversas e belas as canções que tratam sobre o tema.

A música Senhor do Tempo, da banda Charlie Brown Junior, cuja composição é de Heitor/Chorão, indica que “O tempo é rei, e a vida é uma lição”. Caetano Veloso, de maneira profunda, tratou do assunto em sua bela obra musical “Oração ao Tempo”. Renato Russo, de forma genial e sensível, por sua vez, mencionou, em sua canção

“Tempo Perdido”, da banda Legião Urbana, composição de Renato Junior Manfredini, os desafios e as angústias de viver, refletindo sobre a passagem efêmera pela vida de forma pouco proveitosa (FREIRE, 2020, p. 06):

Todos os dias
Antes de dormir
Lembro e esqueço
Como foi o dia
Sempre em frente
Não temos tempo a perder

Nosso suor sagrado
É bem mais belo
Que esse sangue amargo
E tão sério
E selvagem! Selvagem!
Selvagem!
(FREIRE, 2020, p. 06)

O filósofo romano Lúcio Aneu Sêneca, no Século I, já alertava em seus escritos “Sobre a brevidade da vida”:

Não temos exatamente uma vida curta, mas desperdiçamos uma grande parte dela. [...] Velhos decrepitos[...] pensam o quanto inutilmente se esforçam para coisas que não aproveitaram, quão vãos foram todos os seus trabalhos [...]. Quando chegam ao fim [da vida], os coitados entendem, muito tarde, que estiveram ocupados fazendo nada. [...] Nesse meio tempo, enquanto furtam e são furtados, enquanto um acaba com o descanso do outro, enquanto são reciprocamente infelizes, a vida é sem proveito, sem prazer, sem nenhum progresso de espírito (SÊNECA, 2007, p. 09).

Tal como indicava Victor Hugo, escritor e poeta francês: “A vida já é curta e nós encurtamos ainda mais desperdiçando o tempo” (MELLO, 2013, p. 23).

Para se referirem ao tempo, os gregos utilizavam as palavras *Cronos* e *Kairós*. A primeira se refere à personificação do tempo, de forma linear, como tempo cronológico, físico, implacável e ininterrupto. Ele faz com que a vida passe, de modo efêmero, sobrevivendo o envelhecimento ao longo dos meses ou anos de rotinas. Diz-se que este é o “senhor das horas comandadas pelo relógio”, como um carrasco responsável por aprisionar a pessoa em uma infinidade de tarefas sem sentido e sem qualidade (PEDRONI, 2014).

Kairós, por sua vez, corresponde ao tempo aproveitado, com qualidade, em que a pessoa consegue se desprender do “tempo do relógio”. Simbolizaria o tempo convidativo para aproveitar a vida, sem se deixar aprisionar pelo *Cronos*. Consiste na alegria em aproveitar os momentos em atividades que trazem sentido à vida, de forma plena,

desprendendo-se da quantidade de horas, mas ligando-se à qualidade, no sentido de torná-la memorável, com significância (PEDRONI, 2014).

Infelizmente, muitos cidadãos são lançados em suas respectivas rotinas, ao aprisionamento por *Cronos* ou à perda do seu respectivo tempo vital, por burocracias e trâmites sem sentido, afastando-se dos momentos mágicos, enobrecedores da alma, que eram simbolizados por *Kairós* no mundo grego.

Quanto às metáforas ou personificações gregas, relativas ao *Cronos* e ao *Kairós*, transpondo-se estas para a realidade local aracajuana, existem diversas denúncias relacionadas ao desrespeito quanto ao tempo de vida dos usuários de transporte público, nesta cidade, em virtude dos seus atrasos e ineficiências reiteradas. Assim, possivelmente, tira-se destes usuários, literalmente, tempo de vida, *Kairós*. E, durante o longo trajeto ou o longo tempo de espera, os cidadãos relatam que precisam suportar a precariedade dos ônibus e dos terminais, superlotação, insegurança, entre outros.

Como diria Napoleão Bonaparte, também, século atrás: “há ladrões que não são castigados embora nos roubem aquilo que é mais precioso: o tempo (D’AGUILAR, 2019, p. 65)”.

Se, para o empreendedor, “tempo é dinheiro”, para a população em geral, a qual utiliza o transporte público em grande escala, “tempo é vida”, que poderia ser destinado, por exemplo, à família, ao lazer, ao labor, aos estudos, a novos projetos ou, até mesmo, ao necessário descanso (GUGLINSKI, 2012). E tais “pequenas grandes” perdas do tempo vital dos consumidores, pelos reiterados e diários atrasos e problemas dos produtos e serviços no Brasil, não resolvidos ágil e eficazmente, afetam, sobremaneira, a vida dos indivíduos.

Isto é, independentemente do número de circunstâncias, obrigações e impasses que se precisa enfrentar, ao longo do dia, tais usuários continuam tendo as mesmas vinte e quatro horas para viver. Assim, o tempo se trata de recurso limitado, insubstituível e inalienável, de modo que o despendido, de modo desproporcional e relevante, no transporte público, afeta a vida das pessoas e de seu entorno como um todo.

Sabe-se que o direito não pode ficar alheio à realidade social, devendo ocorrer um entrelaçamento entre a realidade fática e a jurídica, evitando-se o afastamento do mundo social, sob pena de se presenciarem, novamente, grandes injustiças que ocorreram com o divórcio da dogmática clássica (CANTALI, 2009, p. 21-22). E a realidade que se apresenta é latente, embora o direito não tenha apresentado qualquer resposta eficaz.

Quanto ao tempo, o direito o considera como parâmetro para criação, extinção, modificação, aquisição e exercício de direitos. Isto porque, devido ao tempo de inércia, incide o fenômeno da prescrição (artigo 189 do Código Civil de 2002), que nada mais é do que a perda do poder de se exigir determinado direito de outrem, pela passagem do tempo. A decadência funciona do mesmo modo, qualificando-se, juridicamente, a passagem do tempo, mas, desta vez, para fulminar o direito em si (artigos 207 a 211 do Código Civil de 2002).

Ainda quanto à qualificação jurídica do tempo, o artigo 5º, inciso LXXVIII, da Constituição Federal de 1988, assegura a tutela do tempo em matéria processual, diante do princípio da razoável duração do processo e celeridade, fazendo com que o processo finde em tempo razoável. Ainda no aspecto processual, tem-se o fenômeno da preclusão como reconhecimento da perda do direito de se manifestar no processo, por ausência de realização do respectivo ato processual no tempo oportuno (art. 278, 293, 507 do CPC/15 e outros).

Em matéria trabalhista (art. 6º e 7º, IV da CF/88), assegura-se o lazer como direito social, além de que existem diversas regras que limitam o tempo de trabalho (art. 58-73 da CLT).

A aposentadoria, igualmente, refere-se ao afastamento remunerado de um trabalhador que cumpriu certos requisitos, sendo estes, geralmente, tempo de trabalho/contribuição e idade.

No âmbito criminal, este é utilizado como pena, impondo-se, em geral, condicionantes e limitações temporais para fruições de certos direitos, tais como liberdade.

Do mesmo modo, há a aquisição de direitos que têm como requisito inexorável a passagem do tempo, tal como ocorre com a usucapião, que define certo lapso temporal de posse como requisito para aquisição do direito de propriedade sobre determinado bem móvel ou imóvel (art. 1.238 e seguintes e 1.260 e seguintes do Código Civil). Ainda sob a ótica civil, há punição pelo descumprimento do tempo acordado para pagamento, sendo este chamado de juros de mora ou de juros moratórios. Em contratos, igualmente, é muito comum a inclusão de cláusula penal moratória, estabelecendo-se punições, caso haja descumprimento, inclusive, no aspecto temporal, da prestação contratada.

Assim, o presente trabalho tem como enfoque a análise da violação do tempo do indivíduo, usuário do Transporte Público Aracajuano, em sua perspectiva subjetiva – portanto, não econômica-, sob o aspecto jurídico, de modo a responder se o Direito pode

dar adequada resposta ao caos instalado, que afeta, de maneira tão grave, o tempo destes indivíduos.

Inclusive, em outras circunstâncias, relacionadas aos serviços bancários, o Banco do Estado de Sergipe - BANESE - foi condenado ao pagamento de danos morais coletivos por ter, reiteradamente, descumprido a “Lei dos 15 minutos”, a qual prevê o atendimento ágil, evitando-se esperas desnecessárias em filas bancárias. Em tal julgado – Recurso Especial 1737412, de Sergipe, tendo como relatora a Ministra Nancy Andriighi, da Terceira Turma do STJ, julgado em 05 de fevereiro de 2019, publicado no Diário de Justiça Eletrônico, em 08 de fevereiro de 2019 – foi reconhecida a necessidade de os fornecedores de serviços oferecê-lo com qualidade, segurança e desempenho, com dever implícito e função social de respeito e de otimização do tempo dos usuários (BRASIL, 2019b, p. 01).

Embora o transporte público da capital de Sergipe tenha sofrido denúncias de não respeito ao tempo dos usuários e, provavelmente, com maior influência social e individual, pela grande escala e maior proporção em comparação às filas e às esperas bancárias, pois centenas de milhares de usuários diariamente o utilizam, não se tem notícias de demandas judiciais ou estudos, individuais ou coletivos, sob tal viés.

Para tanto, é necessário realizar uma incursão na legislação, constitucional e infraconstitucional, de modo a se verificar como o tempo é tratado no ordenamento e se é possível tal tutela por meio deste. Cogita-se, então, até mesmo, uma violação ao direito à liberdade do indivíduo, à medida que este se veria destituído do seu direito de escolha do que fazer com o seu próprio tempo, sendo lançado em intermináveis horas de espera, para realizar o trajeto entre o seu trabalho e sua residência, por exemplo. Tais questões serão tratadas no presente capítulo.

Carnelli, em seu clássico “Tempo e Direito”, de 1960, trata do tempo e do direito com inegáveis influências Heideggerianas, sob as bases do existencialismo, o que chama de existencialismo jurídico. Segundo o autor, a vida do próprio ser, a qual confere sentido a sua própria existência, como realidade que se é (tempo-existência), deve ser tutelada pelo direito. Isto porque, o tempo de vida, intrínseco ao indivíduo, como anterior à própria racionalidade e à ciência do direito, não pode ser por ele ignorada.

Para ele, “o tempo como objeto, está no tempo mundano. Em seu ser fundamentante o Direito é Tempo Existencial. Toda conduta jurídica envolve uma existência”. Isto é, “a juridicidade qualifica diretamente a conduta que está no tempo

mundano”, a qual figura como tempo jurídico. E todos esses tempos são diretamente ligados ao tempo existencial, sob o enfoque do autor (CARNELLI, 1960, p. 153).

Sobre o que hoje se identifica como livre desenvolvimento da personalidade, Carnelli (1960, p. 60) o cita como “tempo-realização” ou “autotemporalização”, o qual traçaria a própria finalidade do indivíduo com que se identifica, expansão esta a que se encontra suscetível o ser humano.

Em relação ao tema, Carnelli (1960) menciona críticas a respeito da “coisificação” da vida e indica que:

Ontologicamente, fêz-se exclusão não só da existência - evidentemente ignorada - senão, também, da vida, a mera vida, que não passou de simples coisa, ainda que privilegiária: um astro mais na inumerável constelação de objetos. Assim permaneceu, durante largos séculos, à margem do Direito, e, no melhor dos casos - mas sem sair de sua exterioridade - inspirando normas, promovendo sistemas, desde a criação fundada no egoísmo romano até que, ulteriormente, se esteriliza no altruísmo da democracia liberal. [...] esta vida não existenciária tem iluminado o direito em sua evolução formal (CARNELLI, 1960, p. 31).

Infelizmente, os homens são sujeitos ao tempo medida ou ao tempo cronométrico e as condutas que estes são obrigados a ter afrontam, muitas vezes, sua própria substância da liberdade, de desenvolver suas potencialidades e de dirigir sua própria existência, agredindo o "tempo irremediável da existência humana" (CARNELLI, 1960, p. 72).

Tal entrelaçamento dos indivíduos com o meio social e o relevante antagonismo entre o indivíduo e o mundo é passível de gerar efeitos jurídicos. Juridicamente, é amplamente aceito que a prorrogação de determinado estado humano no tempo, faz com que surjam ou que se extingam determinados direitos (CARNELLI, 1960, p. 208). Entretanto, Carnelli (1960, p. 139), cirurgicamente, indica que tempo, "fato humano" e o direito "deslizam sobre uma só corda”.

O direito à liberdade é tratado por Carnelli (1960, p.77-79) como fundamento de sua existência, “do homem enquanto é”, desvincilhando-se das ideias trazidas de Kant, que aborda o homem “enquanto faz”. Liberdade que é sua própria substância, tal como refere Abbagnano e em relação a sua própria unidade, que deve transcender no mundo (CARNELLI, 1960, p. 212).

Carnelli (1960) já indicava que o Direito regula a existência humana. Uma vez que o Direito é responsável por analisar os atos humanos, em um contexto social, os quais compõem o mundo jurídico, é evidente que o tempo deve merecer atenção jurídica, visto que se liga à própria existência humana, de maneira tão imanente e natural que, às vezes, passa a ser desapercebida (LARENZ, 2019, p. 261). Ainda na acepção de Carnelli (1960),

tal situação é reconhecida por diversas normas, desde o instituto da prescrição até mesmo o da usucapião, colocando-se o tempo, entretanto, não como fator central, mas como elemento ou medida, para que seja reconhecida outra circunstância.

A respeito da passagem fugaz deste, tem-se as reflexões de Sêneca (2007, p. 51):

O tempo presente é brevíssimo, ao ponto de, na verdade, não ser percebido por alguns. De fato, ele está sempre em curso, flui e se precipita; deixa de existir antes de chegar; não pode ser detido do mesmo modo que o mundo ou as estrelas, cujo incansável movimento não permite que se mantenham no mesmo lugar.

Absolutamente atuais as críticas de Carnelli, a respeito da (parcial) indiferença da ciência jurídica no que concerne à existência humana em si, embora resida um supremo interesse em comparação a este, gerando consequências danosas:

Assim, pois, não somente foi o Direito reduzido a uma simples expressão normativa senão que, além disso, e como forçosa consequência de sua idealização, perpetrou-se, por trás do conceito erigido em objeto, o sacrifício ontológico da conduta-existência. Em tal forma, o Direito caiu envolto no fracasso comum de uma ontologia insuficiente que, isso não obstante, esforça-se em reinar de modo absoluto. [...] Os resultados aí estão, multiplicando-se, na inquietação do problema que nos envolve. Um problema que compromete a consciência gnoseológica e repercute sobre a vida (CARNELLI, 1960, p. 226).

Nery (2017, p. 75) indica que o direito da personalidade abarca a existência do indivíduo e sua vida. Portanto, tal como já defendia Carnelli (1960), o tempo como existência do indivíduo pode ser tutelado pelo direito.

Moraes (2000, p. 255), por sua vez, indica que o direito à personalidade abarca, inclusive, as potências do ser humano (toda a capacidade do ser humano de realizar, sentir, perceber, entre outras, tal como a vegetativa, sensitiva, locomotiva), assim como os atos (potenciais realizados). Desse modo, considerando que o tempo existencial do indivíduo é primordial para que este possa desenvolver suas potências, é evidente que, também na visão de Walter de Moraes, este deve ter proteção conferida pelo direito da personalidade do indivíduo.

O tempo, como essência da vida do indivíduo, inegavelmente tutelado pelo direito, deveria possuir papel de destaque na ordem jurídica nacional. O tempo, afinal, é fluxo de vida. Sob o olhar de Nery (2017, p. 134):

[...] é importante considerar que a essencialidade da vida humana coloca a pessoa que detém a titularidade da defesa daquela vida em situação de vantagem jurídica, absoluta, de poder postular por ações afirmativas que sirvam para garanti-la. Também coloca a pessoa como titular do

direito de prevenção da garantia de vida [...] e de buscar qualidade para essa vida humana.

A lei civilista brasileira regula algumas passagens essenciais da vida, tal como o nascimento e a concepção, em seu artigo 2º, assim como em relação ao marco final da existência da pessoa natural, nos termos do artigo 6º do Código Civil.

Entretanto, sob uma ótica constitucional, a proteção do direito civil não pode limitar os fenômenos da vida e da morte, muito menos da mera capacidade jurídica do indivíduo, porém, também, deve-se preocupar em tutelar o tempo do indivíduo, em que flui a vida, para que este possa desenvolver suas potencialidades, com ampla - mas não irrestrita - liberdade. Isto porque a vida - ou o tempo de vida - revela-se como a própria experiência jurídica (NERY, 2017, p. 155).

Heidger (2006, p. 263) “argumenta ser a temporalidade [o que] amarra a existência pessoal no todo, visto que a pessoa não é simplesmente alguém existindo no tempo, mas é um ser temporal; isto é, um ser com passado, presente e futuro que estão em interação e recriação perpétua para constituir uma existência pessoal”. Sobre o mesmo tema, Carnelli (1960, p. 188) indica que “sem a temporalidade, o direito careceria de significado”, além de complementar:

Não há na existência equiparável, fundamentalmente, ao Tempo: nada mais profundo nem mais essencial, pôsto que é como que o sentido inerente ao Cuidado³ e, em consequência, elemento constitutivo do ser e de seus fenômenos. Sôbre a Temporalidade, como sôbre um "perno", realizam-se as projeções originárias mediante as quais dito pode transcender-se e existir. Heidegger - segundo alguns de seus intérpretes - chegou a identificá-la como a existência mesma (CARNELLI, 1960, p. 59).

Piettre (1997, p. 207), corroborando a visão de Heidegger e de Carnelli, aduziu que: “O tempo é, portanto, inseparável do real sem ser um ente real, um pouco como a luz refletida sobre uma tela do pintor é inseparável dos corpos que ela envolve, sem ser aparentemente nenhum desses corpos”.

Tal como já alertava Carnelli (1960, p. 142), o tempo medido de um processo judicial, ou da ocorrência de uma prescrição, ou a demora para que o juiz se pronuncie sobre determinado assunto são apenas medidas temporais, que se importam com o medido, sob a ótica objetiva da legislação, não com a medida resultante. Assim, descuida-

³ O autor identifica o sentido como o ir para o “próprio do ser existencial, enquanto se transcende”, enquanto o cuidado seria o “ser do homem tendendo a” ou tudo aquilo que a existência faz, deseja ou conhece”, como manifestações do cuidado.

se do foco existenciário, no que concerne às proporções dos acontecimentos em relação aos indivíduos e ao seu tempo existencial.

O tempo, como impalpável e sempre fluente, passa despercebido ao ser humano, assim como passou, por muito tempo, para o direito, que não lhe deu a devida importância, senão a alguns marcos de temporalidade para situações, em geral, patrimoniais e não, existências.

Na acepção de Mourão (2002, p. 108), em relação à passagem implacável do tempo, guiando à mortalidade:

Os ritos, as comemorações, os aniversários visam a estabelecer ciclos e repetições com os quais inconscientemente o homem tenta imobilizar o tempo linear e fugaz e desse modo se imortalizar. Todos os desejos de reencontrar o tempo perdido, de reconstruir o que foi destruído pelo tempo, de retomar ao passado são tentativas nostálgicas do espírito humano, desejoso de renascer para uma vida nova. Agimos tentando recompor o que foi desfeito pelo tempo. Tudo que o tempo desfaz tentamos novamente restaurar, como a Fênix da mitologia, que ressurgia das cinzas. Todos esses procedimentos são, na realidade, resultados da incontida ansiedade e angústia que pressionam o homem em relação à mortalidade.

Assim, todos estão cada vez mais perto da morte, inevitavelmente, segundo a segundo, tal como a maldição de *Cronos* da mitologia grega, embora a data exata seja imprevisível. No dicionário online *Priberam*, ‘tempo’ tem como primeira acepção uma “série ininterrupta e eterna de instantes”. E, para Mourão (2002, p. 108-109), “o fluxo inexorável do tempo nos conduzirá ao cemitério, sem nenhuma exceção. A morte é, depois do nascimento, o único evento biológico de ocorrência certa, mas de data imprevisível”.

Desse modo, considerando-se que, no Brasil, há uma expectativa média de vida de 77 anos, segundo o IBGE (2021), torna-se uma dura realidade se constatar que se tem um total de 674.520 horas de vida. Entretanto, talvez tal realidade, muitas vezes não pensada, possa trazer maior valorização à vida em si e à qualidade do tempo mundano.

Ligado ao valor do tempo e criticando a máxima que reporta que “tempo é dinheiro”, Jönsson (2004, p. 13-15) defende que o “padrão-ouro” da vida é o tempo, o qual retrata o verdadeiro capital do homem, como o seu bem maior e mais valioso e que, com ele, além de se ganhar dinheiro, pode-se realizar muitas outras tarefas, tais como as existenciais e as afetivas, inclusive para o desenvolvimento do próprio ser, tal como adquirir conhecimentos.

Rosa e Maia (2019, p. 28), inclusive, tratam o tema como “fator de qualidade de vida, e, consequentemente, de saúde”.

Assim, para o indivíduo, o tempo é a base da existência, conecta-se a sua experiência individual e reverbera sobre sua vida a liberdade, a autodeterminação, a dignidade, a felicidade, a convivência familiar, além de outros caros valores jurídicos da sociedade democrática, expressa ou implicitamente indicados na Constituição.

O primeiro estudo identificado no cenário doutrinário brasileiro no que concerne à tutela do tempo do consumidor é de Andrade (2005), que analisou a questão relativa à perda de tempo como gerador da indenização por danos morais, tendo, posteriormente, publicado o livro intitulado “Dano Moral e Indenização Punitiva” em 2009.

Atualmente, Dessaune (2017) é o principal expoente referente ao tema, tendo formulado a Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor. Por meio desta teoria, o autor sobreleva, como garantia do ordenamento jurídico, o tempo, indicando não ser irrelevante, juridicamente, a perda de tempo com questões burocráticas e falhas na prestação de serviços pelos fornecedores, os quais lançam os consumidores à perda do seu tempo com questões absolutamente improdutivas, ao privá-los de poder gerir o tempo em seu benefício, ultrapassando o mero aborrecimento cotidiano e tornando inaceitável tal desprezo.

Surge, portanto, nova teoria, reconhecendo a importância do tempo como valor social, intrinsecamente ligado à otimização e ao máximo aproveitamento dos recursos produtivos. Tal teoria passou a influenciar, inclusive, decisões judiciais, no âmbito do direito do consumidor, que se posicionam no sentido de considerar, a violação do tempo, vital como passível de tutela e de reparação individual e coletivamente.

A teoria surge em um contexto em que os cidadãos e consumidores, embora tenham cada vez mais noção dos respectivos direitos, sentem, de maneira mais forte, a pressão dos agentes econômicos e do próprio estado em suas respectivas vidas, talvez, de forma passiva. Assim, possível que a massificação da sociedade tenha normalizado o desrespeito ao tempo do outro, considerando-o como “mero aborrecimento” ou como algo que deva ser tolerado, passiva e indistintamente, mesmo que a vida cotidiana seja alterada de forma danosa. A tese busca romper com tal banalização, modulando-se o contexto social e jurídico, ao tutelar o tempo do consumidor.

Para a configuração da responsabilização civil por desvio produtivo do consumidor, Dessaune (2022, p. 265) elenca os pressupostos necessários para a aplicação

da teoria que, inclusive, a definem. Os respectivos pressupostos obrigatórios e cumulativos são os seguintes:

(1) Problema de consumo de responsabilidade do fornecedor, aí incluindo o fornecimento de produto ou serviço com vício ou emprego de prática abusiva no mercado de consumo, o que enseja a obrigação deste de sanar o problema, voluntária, tempestiva⁴ e efetivamente, conforme os ditames do CDC;

(2) Comportamento antijurídico do fornecedor de se eximir da sua responsabilidade pelo problema, valendo-se de artifícios, justificativas para se esquivar de sua obrigação de saná-lo;

(3) O desvio produtivo do consumidor, que perde seu tempo vital em virtude de tal conduta mencionada, assumindo os ônus das ineficiências dos próprios fornecedores, quando, impelido por estado de carência e/ou situação de vulnerabilidade, é levado a se desviar de suas atividades, geralmente essenciais, para encarar o problema imposto;

(4) O nexo de causalidade entre o comportamento do fornecedor e o dano dele decorrente, ligando-se à omissão do agente de mercado em resolver o problema de consumo que surgiu e o dano temporal ao consumidor;

Os pressupostos alternativos são os seguintes:

(5) Um dano extrapatrimonial de natureza existencial, configurado diante da “alteração prejudicial e indesejada do cotidiano e/ou do projeto de vida do consumidor e pela correspondente perda definitiva de uma parcela do seu tempo total de vida”, sendo este, decorrente do próprio fato (*in re ipsa*) e denota a violação à liberdade e ao valor supremo da dignidade da pessoa humana, configurando-se como dano extrapatrimonial certo, imediato e injusto

(6) Dano material pela subtração patrimonial do consumidor, ao assumir custos materiais relativos ao problema, ligados ao valor jurídico da proteção da propriedade privada, sendo, igualmente, certo, imediato e injusto. Este depende da comprovação do prejuízo, não sendo sua comprovação decorrente do próprio fato (*in re ipsa*);

Há, por fim, pressuposto facultativo, ligado ao dano coletivo. Desse modo, se houver lesão a direito individual homogêneo de determinada coletividade, ligados por fato comum, é possível a tutela coletiva dos direitos daquele determinado grupo (DESSAUNE, 2022, p. 266). Este seria o exemplo da própria Ação Civil Pública,

⁴Em prazo razoável, compatível com a essencialidade, com a utilidade ou com a característica do produto ou serviço, não havendo obrigação, necessariamente, que a solução seja sempre imediata, pois nem sempre é possível (DESSAUNE, 2022).

intentada em face do Banese⁵, e perfeitamente possível a tutela coletiva referente ao Transporte Público, em face das empresas e dos entes públicos envolvidos na organização do Transporte Público de Aracaju, ante o preenchimento de todos os requisitos obrigatórios, além deste facultativo, cumulado com a configuração do dano extrapatrimonial, requisito alternativo e robustamente comprovado.

Quanto ao dano ao tempo do consumidor, a comprovação do dano dá-se pelo próprio fato (*in re ipsa*), visto que não se deve considerar a importância da atividade que se deixou de realizar pela injusta violação do tempo, mas a gravidade da violação ao direito de escolha de cada pessoa, no tocante à autodeterminação de sua própria existência (RIGONI; GOLDSCHMIDT, 2019, p. 70). Amorim (2019, p. 135), nesse sentido, defende que se deve considerar que “potencialmente, todas as demais experiências foram frustradas”, devendo ser indenizado pelo tempo perdido, independentemente da comprovação de repercussões patrimoniais, angústias ou frustrações. Lima (2019, p. 383) aprofunda-se a respeito da ideia, mencionando e distinguindo que:

[...] ao contrário do que se passa na reparação dos danos morais, a reparação pelo desperdício de tempo produtivo envolverá, sempre, a conjugação de vários direitos da personalidade, indevidamente violados: liberdade, trabalho, lazer, às vezes saúde, convivência familiar, estudos.

Assim, enquanto na reparação dos danos morais a violação de vários direitos da personalidade é contingente, pode ou não ocorrer, na reparação pelo tempo desperdiçado, ao contrário, é imane, pois sempre envolverá o menoscabo a vários direitos da personalidade.

Do mesmo modo, adverte-se não se utilizar o parâmetro relativo ao valor da hora trabalhada, para não se converter e confundir o dano temporal -que atinge o tempo que tem valor em si-, com o mecanismo de reparação dos lucros cessantes, o qual, este sim, poderá aferir o valor do trabalho desperdiçado (CASAS MAIA, 2019, p. 76).

Do mesmo modo, seria possível a veiculação de demandas individuais próprias por consumidores que se sentirem lesados, bastando que se comprove o efetivo dano temporal, ou seja, que o tempo despendido no transporte público extrapola o razoável. Isso porque, nas palavras de Dessaune (2022, p. 269), o dano é configurado pela:

[...] perda definitiva de uma parcela do seu tempo total de vida em situações desgastantes perfeitamente previsíveis e evitáveis. Esse prejuízo extrapatrimonial é causado pela indicada interferência indevida do fornecedor na autodeterminação temporal e existencial do consumidor, sendo tal prejuízo deduzido de dois postulados assim enunciados: o tempo é um recurso produtivo limitado, que não pode ser

⁵ Recurso Especial 1737412, de Sergipe, tendo como relatora a Ministra Nancy Andrighi, da Terceira Turma do STJ, julgado em 05 de fevereiro de 2019, Diário de Justiça Eletrônico de 08 de fevereiro de 2019.

acumulado nem recuperado ao longo da vida das pessoas; e ninguém pode realizar, ao mesmo tempo, duas ou mais atividades de natureza incompatível ou fisicamente excludentes. Logo, cada vez que o consumidor precisa adiar ou suprimir uma atividade existencial para enfrentar um problema criado e imposto pelo fornecedor, em regra ele só consegue repô-la deslocando no tempo uma segunda atividade planejada ou desejada, e assim sucessivamente. (DESSAUNE, 2022, p. 269)

Portanto, tal dano extrapatrimonial tem efeitos individuais com potencial repercussão coletiva (DESSAUNE, 2022, p. 300).

Desse modo, a responsabilização do fornecedor pela Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor não ocorre com a mera existência de um problema de consumo, mas se configura dado o *modus operandi* do fornecedor, ao se deparar com esses problemas que eram de sua responsabilidade e, mesmo assim, nada fez, forçando o consumidor a suportar os ônus dessa série de condutas, configurando o evento danoso, ou, segundo o autor, dano-evento, que “se consuma quando o consumidor, sentindo-se prejudicado, gasta o seu tempo vital – que é um recurso produtivo – e se desvia das suas atividades cotidianas ou planejadas - que geralmente são existenciais - para enfrentar o problema que lhe foi imposto (DESSAUNE, 2022, p. 298).

Os fornecedores tudo quantificam em termos monetários, valorando tudo em termos econômicos e analisando suas condutas em termos de custo ou de ônus econômico (BERGSTEIN, 2019, p. 79). Assim, realizam deliberada opção em não ter aquele custo de reparação do problema de consumo e, sem haver qualquer condenação, em virtude da cultura de menosprezo e do mero aborrecimento, os consumidores vão sendo lesados em sua existência temporal. Corroborando esse raciocínio, Marques (2011, p. 11-12) orienta que:

[...] a ‘perda’ ou o desvio do tempo do fornecedor é valorado como custo ou ônus econômico: informar detalhadamente o consumidor é ‘custo’, cooperar com o consumidor durante a execução dos contratos é ‘ônus profissional’, elaborar um sistema pós-contratual que evite danos ao consumidor, organizando um SAC efetivo, uma rede de assistência técnica capilarizada, é ‘custo’.

Inclusive, “o menosprezo planejado, a tentativa oculta de transferência de riscos ao consumidor, que contraria a boa-fé objetiva, ofende os princípios que regem a política nacional das relações de consumo e constitui prática abusiva”, também referindo-se a esta dinâmica como “tirania do quantificável” (BERGSTEIN, 2019, p. 94 e 97).

Assim, em resumo, quando ocorre algum problema em tal dinâmica, cria-se um fato antijurídico, violando-se um dever jurídico originário, mormente nas situações em

que o fornecedor, veladamente, utilizar subterfúgios ou justificativas para tentar se exonerar de tal responsabilidade de resolução do problema, transferindo tal ônus ao consumidor, de modo desleal, abusivo e atentatório a boa-fé, levando-se ao desequilíbrio da relação (DESSAUNE, 2017, p. 245-246). Portanto, o consumidor vê-se sem saída e assume o prejuízo financeiro - o qual arcou com tempo de trabalho -, ou em tentar resolver por si só, deixando para ele o custo temporal, operacional e material para tanto.

Observa-se que é pacificado na doutrina que “toda conduta humana que, violando dever jurídico originário, causa prejuízo a outrem é fonte geradora de responsabilidade civil” (SANSEVERINO, 2011, p. 60). Trata-se de noção intimamente ligada à ideia de justiça social, visto que visa a restituir a vítima indenização pelo dano injusto e grave que sofreu, de modo a buscar equilíbrio nas relações privadas e pacificação social. Negar a justa indenização ou indenizá-la parcialmente, seria como responsabilizar a vítima por ato que não deu causa, negando-lhe a necessária reparação integral dos danos (SANSEVERINO, 2011).

É nesse segundo momento que, para o autor, começa a se configurar o desvio produtivo do consumidor, como dano existencial, que se refere como lesão a qualquer atividade existencial humana, que configura na interferência externa injustificada na liberdade de ação do indivíduo, o qual interfere negativamente no modo de ser, no cotidiano ou no projeto de vida (DESSAUNE, 2017, p. 356-357).

Veja-se que quem consegue impor seu ritmo temporal, sua dinâmica é o detentor do poder, figura que se assemelha ao próprio fornecedor de serviços (LOPES JÚNIOR, 2009, p. 143). Nesse sentido, tal posição de vantagem é indicada por Dessaune (2017, p. 168), o qual indica que “impor ao consumidor vulnerável o próprio *modus solvendi* do problema de consumo que criou, tem o poder de transformar em pena (“castigo”) o tempo que o consumidor precisa gastar solucionando aquela situação, além de retirar deste o poder de escolha de forma antijurídica (DESSAUNE, 2017, p. 246-247).

A antijuridicidade residiria, exatamente, no descumprimento da legislação consumerista, motivo suficiente para restringir a liberdade de ação empresarial, que não é ilimitada em virtude de a legislação ser protetiva, frente à reconhecida vulnerabilidade dos consumidores, além do presumido enriquecimento ilícito do fornecedor, ao se beneficiar, economicamente, do próprio descumprimento da legislação, em detrimento da exploração abusiva do consumidor (DESSAUNE, 2017, p. 247).

Dessaune (2017, p. 165) afirma que, embora o tempo, em sua perspectiva física, seja um fato jurídico, em sentido estrito ordinário, o tempo, na perspectiva pessoal,

subjetiva, é um valor ou um bem relevante, juridicamente merecedor de tutela, vez que “representado pela duração da vida de cada pessoa na qual ela faz suas escolhas existenciais”. Quanto ao direito à vida, à dignidade e ao tempo, o autor conclui que:

O tempo vital, existencial ou produtivo é um dos objetos do direito fundamental à vida, que é sustentado pelo valor supremo da dignidade humana. Ou seja, embora à primeira vista não se mostre evidente, o tempo existencial e a vida digna da pessoa humana são, respectivamente, um bem jurídico e um interesse jurídico resumidos na expressão “existência digna”, e fortemente protegidos pelo caput do art. 5º, combinado com o art. 1º, III, da CF/88 (DESSAUNE, 2017, p. 183).

Ainda Dessaune (2017, p. 192-193), corroborando com o abordado nos subtópicos acima, aduz que “os direitos da personalidade são manifestações essenciais da condição humana, direitos comuns da existência” e constata que:

O tempo vital, existencial, ou produtivo, enquanto esfera essencial ao desenvolvimento e à realização da pessoa humana, é um atributo integrante da personalidade merecedor de ampla proteção no rol aberto dos direitos da personalidade, por força da aplicação direta do princípio da dignidade humana, contido no art. 1º, III da CF/1988 (DESSAUNE, 2017, p. 192-193).

Consoante indica Dessaune que o tempo é o “suporte implícito da existência humana”, tendo em vista que é durante ele que a vida se desenvolve, atraindo o próprio direito à vida, nos atributos e caracteres inerentes a ela e nas múltiplas potencialidades e destinações onde e quando a pessoa deve ter a liberdade para guiá-la, de modo que o tempo vital merece, também, a proteção inerente aos direitos da personalidade, tendo em vista que, intrinsecamente, está ligado à dignidade humana (DESSAUNE, 2017, p. 193). Refere-se o autor, portanto, ao tempo vital, existencial ou produtivo como sinônimos. Trata-se, ademais, de bem de “valor inestimável, visto que é um bem econômico escasso que não pode ser recuperado nem acumulado ao longo da vida” (DESSAUNE, 2017, p. 280).

Veja-se que, tomando-se como premissa que, quando uma atividade é “preterida no presente, em regra, só poderá ser realizada no futuro suprimindo outra atividade”, de modo que ofensas graves e/ou reiteradas ao tempo existencial podem, sim, configurar ofensa a tais interesses jurídicos centrais no ordenamento pátrio (DESSAUNE, 2017, p. 199). Afinal, não se tem tempo (infinito) a perder, tal como vocalizava Renato Russo.

Ademais, potencialmente, pode-se atingir outros direitos tutelados constitucionalmente, ainda que, de maneira indireta ou reflexa, tal como o direito à educação (art. 6º), ao se privar o indivíduo do necessário tempo de estudo, descanso, como

direito tutelado constitucionalmente em institutos como férias e limitação do trabalho (art. 7º, XIII, XIV, XV e XVII), além do próprio lazer (art. 6º, 227 e 217, parágrafo 3º) e do convívio, o qual abarca questões tais como direito à religião (art. 5º, VI), direito de reunião (art. 5º, XVI), liberdade de associação (art. 5º, XVII), família (art. 226 a 230 da Constituição Federal),

Retrata Gagliano (2013) que “o nosso tempo tem um profundo significado e um imenso valor, que não podem passar indiferentes ao jurista do século XXI”. Em sua perspectiva dinâmica, sob o olhar do jurista, o tempo seria um fato jurídico em sentido estrito ordinário, isto é, fato da natureza de ocorrência comum, apto a deflagrar efeitos na órbita do direito. Em sua concepção estática, trata-se de um relevante valor social, sob o qual a ciência jurídica é apta a incidir.

Rosa e Maia (2019, p. 28) alegam que, na “sociedade do cansaço, o tempo não pode ser visto enquanto instituto despido de impactos jurídicos indenizatórios na Responsabilidade Civil”.

De outra forma, mas com o mesmo sentido, Gagliano e Pamplona Filho (2015, p. 304) apontam que:

[...] o tempo, cujo passar inexorável é simbolizado poeticamente pela queda dos grãos de areia na ampulheta da vida, qualifica-se juridicamente para a aquisição (usucapião) quanto para a extinção (prescrição e decadência) de direitos e pretensões.

Assim, ao se ter tal valor jurídico suprimido, de maneira involuntária, poder-se-iam desencadear consequências jurídicas, visto que seriam aptas a configurar um ato ilícito ou um ato-fato jurídico, a depender do contexto⁶, desde que a violação não seja ínfima.

Dessaune (2017) defende tratar-se de bem relevante, vez que limitado, escasso, inacumulável e irrecuperável, figurando, também, como recurso produtivo necessário para o desenvolvimento de qualquer atividade – caracterizando-o assim como um bem econômico primordial, o qual tem o condão de conferir-lhe o *status* de bem jurídico, por si só, afora a questão relativa ao imenso valor deste na esfera existencial. Em razão dessas

⁶ “à noção de fato jurídico, entendido como evento concretizador da hipótese contida na norma, comporta, em seu campo de abrangência, não apenas os acontecimentos naturais (fatos jurídicos em sentido estrito), como também ações humanas lícitas ou ilícitas (ato jurídico em sentido amplo e ato ilícito, respectivamente), bem como aqueles fatos em que, embora haja atuação humana, são desprovidos de manifestação de vontade, mas mesmo assim produz efeitos jurídicos (ato-fato jurídico)”. (GAGLIANO, 2015, p. 343).

características do tempo, este se revela como um bem primordial, tal como a saúde física e mental (LIMA, 2019, p. 379).

No campo de incidência do direito do consumidor, Dessaune (2017) menciona como “grande missão implícita” do fornecedor o ato de liberar os recursos produtivos - ou o tempo - do consumidor, fornecendo produtos ou serviços que fazem com que este empregue o seu tempo e suas competências nas atividades de sua escolha. Tal dinâmica está fundada, sobretudo, nos deveres anexos de consumo, de qualidade-adequação, qualidade-segurança, informação, boa-fé, bem como outras.

É inegável, aliás, que devem ser respeitados todos os valores que o tempo representa à questão existencial de outrem e que o respeito à vida, à dignidade, à liberdade, aos direitos da personalidade e aos demais valores jurídicos, intrinsecamente ligados ao direito, constituem um dever jurídico originário.

Poder usufruir do tempo é, portanto, um interesse jurídico, que traduz a defesa das necessidades da pessoa e do seu bem mais precioso: o próprio tempo. Além disso, trata-se de um interesse jurídico constitucional.

Andrade (2008), inclusive, indica que, quando está em jogo um interesse econômico, não existem dúvidas acerca da incidência do tempo, com a aplicação de institutos jurídicos, tais como dos juros de mora, correção monetária, cláusula penal moratória e lucros cessantes. Entretanto, aponta o autor que há grande resistência no plano dos direitos não patrimoniais, em caracterizar a perda do tempo como um dano moral, tecendo certas críticas em relação a essa dinâmica, ainda com fortes marcas patrimonialistas. Conclui este que:

A ampliação do conceito de dano moral, para englobar situações nas quais um contratante se vê obrigado a perder o seu tempo livre em razão da conduta abusiva do outro, não deve ser vista como um indício de uma sociedade intolerante, mas como manifestação de uma sociedade que não está disposta a suportar abusos (ANDRADE, 2008, p. 11).

Jayme (1996, p. 259-262) informa que a pós-modernidade é marcada pelo retorno aos sentimentos, afastando-se a ideia utilitarista de que somente motivos econômicos guiam o homem, pois estes lutam por valores mais atraentes, inerentes à alma. Nessa mesma linha de raciocínio, importantes são as reflexões de Rigoni e Goldschmidt (2019, p. 48), após sinalizar que tempo é qualidade de vida:

[...] o tempo é um ‘bem’ particular e deve ser respeitado como tal. Ora, se ninguém pode tomar um objeto de outrem sem que tenha sido permitido, seria justo que o tempo, bem tão precioso e finito, pudesse ser usurpado?

Cantali (2009, p. 173) prescreve que não é possível se falar em personalidade sem mencionar o indivíduo e, de maneira intrínseca, deve-se tratar, também, de vida e de dignidade. Afirmar, inclusive, que “o elo que une a vida e a dignidade é a pessoa humana”.

Pereira (2017, p. 249) confirma que “como ente, todo o ser humano tem direito essencial à vida”. Já Cantali (2009, p. 174) indica que “o direito à vida é o mais essencial de todos, já que sem a vida não haveria sentido falar na existência e desfrutar dos demais direitos fundamentais e até mesmo na dignidade humana”, representando o suporte de todos os demais direitos.

Compreende-se, no presente trabalho, uma abordagem do direito à vida como direito de viver, inclusive, no sentido temporal, isto é, no direito à fruição do tempo existencial, o qual não pode ser grave e injustamente violado por atuação de terceiros, quer seja ela comissiva ou omissiva.

Ademais, nas palavras de Silva (2007, p. 105), o direito à vida não se pode limitar ao aspecto biológico, tratando-a como direito à existência:

[...] vida, no contexto constitucional (art. 5º, caput), não será considerada apenas no seu sentido biológico de incessante autoatividade funcional, peculiar à matéria orgânica, mas na sua acepção biográfica mais compreensiva. Sua riqueza significativa é de difícil apreensão porque é algo dinâmico, que se transforma incessantemente sem perder sua própria identidade. É mais um processo (processo vital) [...] consiste no direito de estar vivo, de lutar pelo viver, de defender a própria vida, de permanecer vivo. É o direito de não ter interrompido o processo vital senão pela morte espontânea e inevitável.

Nas palavras de Mello (2013, p. 56), uma determinada quantidade de horas ou meses não se resume a simplesmente uma unidade de medida, mas ao transcorrer da vida ao longo do tempo. O tempo dedicado a uma atividade, portanto, é uma parcela da existência dedicada àquela atividade. Fazendo-se um paralelo aos dizeres do autor, a lesão ao tempo é uma lesão à própria existência.

Ademais, o tempo pode ser visto, também, como estrutura de possibilidades ou de projeção, em que o indivíduo consegue autodeterminar-se e exercer sua liberdade de escolhas para a fruição deste como bem entender. Entretanto, para a maioria dos indivíduos, é necessário que se tenha, exatamente, “tempo livre”, fora o trabalho, comumente com duração de quarenta e quatro horas semanais, além das inúmeras horas gastas no transporte coletivo.

Nesse sentido, Rigoni e Goldschmidt (2019, p. 65) definem que “quem não tem mais tempo, não tem mais vida”, advertindo que a valorização do tempo corresponde à valorização da vida humana. Ademais:

Quem nos subtrai o tempo, subtrai nossa essência imutável de mudança, nossa aspiração à esperança, nosso contato profundo com a vida e com as mais diversas manifestações que o amor nos provoca no manuseio do tempo. Sem tempo, não há amor, nem esperança, sem tempo não há vida em sua profundidade espiritual, em sua espiritualidade essencial (PROCESSO N. TJ SP – 00005804-43.2014.8.26.0297)

Há um reconhecimento doutrinário, relacionado ao valor do tempo para a ordem jurídica, tal como prescreve Gagliano (2013, p. 55):

Durante anos, a doutrina, especialmente, aquela dedicada ao estudo da responsabilidade civil, não cuidou de perceber a importância do tempo como um bem jurídico merecedor de indiscutível tutela. Sucede que, nos últimos anos esse panorama tem se modificado. As exigências da contemporaneidade têm nos defrontado com situações de agressão inequívoca à livre disposição do nosso tempo livre, em favor do interesse econômico ou da mera conveniência comercial de um terceiro. E parece que, finalmente, a doutrina percebeu isso, especialmente no âmbito do Direito do Consumidor.

Na visão crítica de Marques (2019, p. 13), “O tempo é valor que compõe o dano ressarcível”, bem como o dano ao ócio é também valorável e ressarcível, tal como são os danos psicológicos, considerando que o tempo é “instrumento fundamental para o desempenho de toda e qualquer atividade humana (MARQUES, 2019, p. 16).

Nessa mesma linha, Oliveira (2019, p. 20) cita que o “sacrifício do próprio tempo, imposto por outrem, e impeditivo de gozo ou exercício de direitos, merece consideração pela ordem jurídica”.

A esfera existencial é umbilicalmente ligada às noções de dignidade da pessoa humana, aos direitos da personalidade e ao direito ao desenvolvimento da personalidade, além de ao próprio direito à liberdade.

Portanto, plenamente possível - e aconselhável - a tutela jurídica do tempo dos usuários do Transporte Público Aracajuano, sendo este problema absolutamente relevante e urgente a ser resolvido, tanto do ponto de vista individual, em relação a cada usuário, quanto coletivamente, tendo em vista que a ineficiência do transporte público afeta a sociedade como um todo, inclusive economicamente, para além daqueles (muitos) que utilizam o modal, tendo em vista ser este, fator de integração e de desenvolvimento.

3.2 O tempo como sinônimo de direito da personalidade

Hubmann (2017, p. 72), que possuiu o vanguardismo do estudo do direito da personalidade na Alemanha, indica que personalidade está situada em três grandes

elementos, quais sejam: dignidade humana (*Menschenwürde*); individualidade (*Individualität*); e personalidade (*personalität*).

Desse modo, como expressão do direito à dignidade, deve-se permitir ao homem aspirar a valores e desenvolver sua própria individualidade do modo que escolheu como ideal, enquanto a personalidade seria a exteriorização dessa individualidade, socializando-a com os seus pares, em conformidade com seus valores éticos, individualidade e autonomia (HUBMANN, 2017, p. 72).

Hubmann (2017, p. 72-73) defende uma realização ampla da personalidade e de seus valores, entendendo que a personalidade não se trata da soma exata dos elementos indicados, pois estes desenvolvem-se e evoluem, dinamicamente, para proteger o indivíduo em suas escolhas, nos valores éticos e no círculo de vida interior e exterior. Explana, portanto, a ideia de cláusula geral de tutela da personalidade, absorvendo novas formas de tutela.

A Constituição Federal de 1988, além de consagrar a própria dignidade humana como cláusula geral do ordenamento jurídico, tutelou, especificamente, diversos atributos inerentes aos direitos da personalidade, tal como vida, liberdade, igualdade, integridade, privacidade, honra, imagem, livre manifestação do pensamento, moradia, além de outros.

Desse modo, os direitos da personalidade estão inseridos no rol dos direitos fundamentais, embora a ele não se limitem, tendo em vista o caráter amplo e abrangente da própria noção de dignidade, inegavelmente atrelada aos direitos da personalidade.

Tais preceitos constitucionais geraram uma revolução no Direito Civil, impondo-se uma dinâmica releitura de toda a sistemática, sob o filtro civil-constitucional (CANTALI, 2009). Acerca da elasticidade do conceito constitucional, Cantali (2009, p. 91), apresenta que:

Não se poderá negar tutela a quem peça em relação a algum aspecto de sua existência sob o argumento de que não há previsão específica, eis que o interesse existencial já tem relevância ao nível de ordenamento em função do princípio da dignidade; por conseguinte, tem relevância sua tutela judicial.

Quanto ao Código Civil de 2002, este trouxe capítulo destinado à proteção dos direitos da personalidade, fazendo com que houvesse importante inovação em relação ao Código Civil anterior, de 1916, com forte apego patrimonialista e liberal, no qual não emergia uma cláusula geral de tutela, visto que as previsões eram demasiadamente específicas (CANTALI, 2009, p. 92-93).

O Código trata do tema, em seu capítulo II, o qual abarca do artigo 11 ao 21, incluindo suas características e natureza, aduzindo intransmissibilidade, irrenunciabilidade e indisponibilidade destes, dado o grau de importância para o indivíduo, além da tutela geral de proteção que estes merecem no ordenamento brasileiro atual, prevendo, tanto o ressarcimento, como a inibição da lesão aos direitos da personalidade.

Os artigos 13 a 15, por sua vez, focam a integridade da condição humana, em seu âmbito psicológico e físico; enquanto os artigos 16 a 19 tratam sobre o nome e pseudônimo, de maneira objetiva. Já os artigos 20 e 21 evidenciam a imagem e a honra, os quais devem ser interpretados conforme a Constituição, declarando inexigível a autorização de pessoa biografada, relativamente a obras biográficas literárias ou audiovisuais, sendo também desnecessária a autorização de pessoas retratadas como coadjuvantes, sob pena de se impor censura prévia, tal como decidido na ADIN 4815/DF, julgada pelo Supremo Tribunal Federal em 2015.

O Código atual, entretanto, não se deteve ao tema com a profundidade e a abrangência necessárias. Assim, muitos indicam que este já tenha nascido “atrasado”, frente aos avanços na área, dada a principiologia, a hermenêutica e o próprio filtro constitucional. Entretanto, reconhece-se que o Código Civil não pretendeu ser exaustivo, mas, tão somente, trouxe alguns dos princípios fundamentais acerca da temática, tal como indica Moreira Alves ao focar a parte geral do projeto do Código Civil (1999).

Os direitos da personalidade não podem estar restritos, entretanto, à noção de regulação estrita civilista, devendo encontrar fundamento na Constituição, já que há uma indissociabilidade dos direitos inerentes ao homem (CANTALI, 2009, p. 54).

A real amplitude dos direitos da personalidade, desse modo, dependerá do entendimento do ordenamento jurídico como um todo e, especialmente, do caso concreto, tendo em vista que o rol existente no Código Civil não é taxativo ou fechado (SCHREIBER, 2013, p. 14). São diversas as manifestações da personalidade humana que devem ser entendidas como merecedoras de proteção, por parte do ordenamento jurídico, como forma de se proteger a própria dignidade do indivíduo, em suas múltiplas facetas.

Sobre a não-taxatividade do Código, a IV Jornada de Direito Civil, por meio do enunciado n. 274, expressou que:

Os direitos da personalidade, regulados de maneira não-exaustiva pelo Código Civil, são expressões da cláusula geral de tutela da pessoa humana, contida no art. 1º, inc. III, da Constituição (princípio da dignidade da pessoa humana). Em caso de colisão entre eles, como

nenhum pode sobrelevar os demais, deve-se aplicar a técnica da ponderação.

Desafiam, assim, o apego dos juristas à mera positivação e às classificações exaustivas, visto que a compreensão e a amplitude variam, ao longo do tempo, dado os novos contextos que se apresentam, de modo que “os direitos contemplados pelo Código Civil não encerram ou restringem a proteção ao fenômeno humano.” (SCHREIBER, 2013, p. 223).

Tais facetas, embora não citadas expressamente pela norma, servem tanto para respaldar demandas indenizatórias, quanto para a adoção de políticas públicas, tal como ocorre no campo afetivo e da sexualidade, em que são implementadas as educativas e as antidiscriminatórias (SCHREIBER, 2013, p. 223-225).

Nessa linha, Szaniawski (2005, p. 62) assevera:

[...] constata-se, assim, que foi tendência no final do século XX, e torna-se realidade no século XXI, a afirmação do direito geral da personalidade, mediante a inserção na Constituição e em normas infraconstitucionais, da cláusula geral de tutela da personalidade humana, uma vez que a estreita visão privatística dos direitos da personalidade, que não estejam vinculados à categoria ampla de direitos do homem, se mostra insuficiente para a tutela da personalidade. A ordem jurídica deve ser entendida como um todo, onde, dentro de uma hierarquia de valores, tenha um local primacial a noção de que o homem é pessoa dotada de inalienável e inviolável dignidade. Somente a leitura da norma civil à luz da Constituição e de seus princípios superiores é que levará, à noção de direito de personalidade, a sua verdadeira dimensão.

Impõe-se, portanto, uma releitura da concepção clássica de que a personalidade seria a aptidão para exercer direitos e contrair obrigações, visto que se deve ampliar a noção protetiva, jamais limitando a personalidade do indivíduo a sua capacidade de direito, mas como um valor (BEVILÁQUIA, 2001, p. 116). Nesse sentido, Cantali (2009, p. 63) indica:

Identificar a personalidade com a titularidade das relações jurídicas, tão somente para assegurar a livre apropriação de bens é fruto da postura civilista clássica de caráter patrimonialista, que protege o ter em detrimento do ser e que considera a pessoa como um conceito jurídico abstrato, desprovido de valor

Meirelles (1998, p. 98-99), no tocante à personalidade e à titularidade, afirma que:

[...] a redução da ordem jurídica a verdadeiro estatuto patrimonial e a categorização da pessoa como sujeito que contrata, que constitui formalmente uma família, que tem um patrimônio e que se apresenta, enfim, como sujeito dos direitos estabelecidos pelo sistema, faz com que a personalidade civil se distancie mais e mais da dignidade humana em razão da qual os indivíduos merecem proteção e amparo; e

aproxime-se, de maneira a sintonizar-se da titularidade contratual e patrimonial [...] O ser humano não tem uma personalidade, ele é a expressão viva da sua própria personalidade.

Pinto (2005, p. 87), por sua vez, conceitua os direitos da personalidade como “um círculo de direitos necessários; um conteúdo mínimo e imprescindível da esfera jurídica de cada pessoa”, fazendo com que o entendimento deste seja, também, mas não somente, a possibilidade de ser sujeito de direitos.

Souza (1993, p. 117) os define como “o real e o potencial físico e espiritual de cada homem em concreto, ou seja, o conjunto autônomo, unificado, dinâmico e evolutivo dos bens integrantes da sua materialidade física e do seu espírito reflexivo, sócio-ambientalmente integrados”.

Desse modo, tutelar o que é mais íntimo do ser humano é o que se compreende como os direitos da personalidade e da ideia de assegurar o livre desenvolvimento das pessoas. Por exclusão, Cantali (2009, p. 69-70) invoca a ideia que “é possível concluir que os direitos subjetivos que não tenham objeto exclusivamente econômico e sejam essenciais à realização da pessoa são direitos de personalidade, como, por exemplo, os aspectos físico, moral e intelectual”.

Assim, os direitos da personalidade tutelam uma série aberta e mutável de situações existenciais, tal como indica Perlingieri (2002), não os limitando a um direito geral de abstenção ou a situações relacionadas a direitos subjetivos, visto que, evidentemente insuficientes à proteção destes (CANTALI, 2009).

Schreiber (2013, p. 258) indica, inclusive, que direitos sociais passam, cada vez mais, a deixar de ser mera aspiração coletiva para se converter em direito de cada indivíduo, sob a ótica do direito da personalidade. Nesse caminho, ressalta Schreiber (2013, p. 249-250):

Os direitos da personalidade oferecem amplas oportunidades nesse sentido. Suas potencialidades permanecem adormecidas no texto da Constituição e do Código Civil. A maior parte da doutrina e da jurisprudência brasileiras parece não ter despertado, ainda, para a extraordinária importância do tema. Com raras e preciosas exceções, as discussões sobre o assunto permanecem vagas e fluidas, enquanto os dramas concretos se multiplicam na realidade social.

O tempo trata-se de bem que não pode ser adquirido com o capital financeiro e a fruição deste passa a ser um dos inegáveis dramas da realidade social, marcada pelo *stress*, o qual pode ser, sabidamente, gerado ou agravado pela suposta “falta de tempo” dos indivíduos ou por vidas cotidianas agitadas e pelo excesso de responsabilidades, em

que cada minuto parece ter-se valorizado, inestimavelmente, em relação a tempos passados, mais pacatos. Existe, inclusive, um alto número de pessoas que se sentem sobrecarregadas em lidar, exatamente, com o tempo, dada a impossibilidade de suprirem as inúmeras demandas, vencerem as burocracias, evitarem as múltiplas interrupções e, ainda, terem que gerir todos os projetos e as responsabilidades laborais, afetivas e pessoais.

Nesse sentido, Carvalho Netto (2002, p. 11) indica que:

Nesta sociedade moderna, complexa, o tempo é sempre e cada vez mais raro, mais curto, posto que apropriável, quantificável e vendável, redutível, portanto, a cálculos quantitativos na composição de projetos, investimentos e custos [...] As vidas individuais são cada vez mais longas em termos quantitativos, em número de anos, e, paradoxalmente, percebidas qualitativamente pelos indivíduos que as vivem como cada vez mais rápidas, breves, ou seja, insuficientes para tudo o que poderiam haver feito, até mesmo no âmbito do lazer

Conforme indicado, sob a ótica dos direitos da personalidade, dado o conceito aberto que este assumiu, ao longo da evolução jurídica, é possível a tutela do tempo do indivíduo, tal como será aprofundado nos tópicos posteriores, uma vez que cada pessoa deve ter o direito de direcionar a sua própria existência de acordo com suas prioridades, crenças e valores, de forma que consiga levar sua vida dignamente em relação aos seus próprios parâmetros, tutelados pelo direito da personalidade e pelo seu necessário desenvolvimento.

O dogma da vontade, sob influências do liberalismo, era entendido como autonomia e liberdade no sentido de dispor dos próprios bens e de acordo com o poder de autorregulamentação jurídica dos próprios interesses, por meio de negócios jurídicos.

Atualmente, a autonomia privada confere ao particular a faculdade de dirigir seus próprios interesses, desde que não atinja o direito de terceiros e não se configure um ato ilícito, além de necessidade de respeito ao mínimo da dignidade humana (CANTALI, 2009, p. 203). Ocorre, entretanto, que a zona de abrangência ultrapassa as situações meramente patrimoniais, conferindo à pessoa a capacidade de autodeterminação pessoal, como dimensão da autonomia do indivíduo (CANTALI, 2009, p. 205).

Nas lições de Ascensão (2006, p. 61), “a autonomia marca decisivamente a pessoa e tem de ser assegurada, sem o que se ignora o caráter axiológico e ético da realização pessoal. Mas a própria autonomia não é o valor final, é também um caminho para o fim do desenvolvimento pessoal”. Desse modo, a autonomia está intrinsecamente ligada à liberdade de o indivíduo desenvolver os atributos de sua personalidade.

Quanto aos interesses existenciais, Meireles (2006) indica que a autonomia da vontade do indivíduo tem como objetivo central o pleno desenvolvimento da personalidade. Por sua vez, Miranda (2012, p. 30) afirma que “na base de todo direito de liberdade está a personalidade” e que “todos os direitos de liberdade são direitos da personalidade”.

Tais noções estão intrinsecamente vinculadas à tutela geral da personalidade, como possibilidade de autodeterminação do indivíduo e, também, como o direito de este desenvolver-se livremente, dirigindo os seus pensamentos, seus comportamentos, sua vontade e os valores que lhe são caros, além da própria maneira como gerencia o seu tempo e o utiliza para reforçar ou direcionar tais atributos (CANTALI, 2009, p. 208-211).

Ainda sob a perspectiva Kantiana de dignidade, Sarlet (2011, p. 33) assegura que a autonomia da vontade se traduz na faculdade de determinar a si mesmo e agir conforme a sua vontade; é um atributo inerente aos seres racionais, “constituindo-se no fundamento da dignidade da natureza humana”. Embora, atualmente, reconhece-se que a dignidade não está centrada exclusivamente na noção de autonomia da vontade e da racionalidade: o entendimento atual continua a tratá-las como importantes atributos ou nuances da dignidade.

Assim, a autonomia da vontade conduz a noção do “poder que a pessoa tem de direcionar suas energias no mundo fático, em consonância com a própria vontade, no alcance dos objetivos visados, seja no plano pessoal, seja no plano negocial, seja no plano espiritual” (BITTAR, 2015, p. 106).

No mesmo sentido, o direito à liberdade, citado no próprio preâmbulo constitucional e trazido no art. 5º da Constituição Federal, deve ser entendido não somente com um direito geral de abstenção referente ao indivíduo, entretanto, incluindo, a “possibilidade real de cada pessoa concreta tomar decisões sobre a sua própria vida e de segui-las” como respaldo, também, do princípio da dignidade da pessoa humana, embora tenha reconhecimento autônomo no ordenamento jurídico pátrio (SARMENTO, 2016, p. 196).

A proteção jurídica da liberdade pode ser dividida em liberdade negativa e positiva. A negativa englobaria a ideia de evitar constrangimentos externos à ação do indivíduo. Seria, portanto, indiferente em relação às condições mínimas para exercer o poder de escolha e centra-se, tão somente, na ausência de oposição – ou de abstenção – de outrem. A liberdade positiva, por sua vez, traduz a ideia de Kant, de autodeterminar-se e guiar-se pela sua própria razão, materialmente, a qual abarca as condições para o exercício

efetivo, sem desprezar os sentimentos e os desejos da pessoa (SARMENTO, 2016, p. 151-152)

Sarmento (2016, p. 153) a define como “a capacidade real do agente de autodeterminar a sua conduta” e que não despreza as condições necessárias para o seu exercício; enquanto Alexy (2008, p. 503-504) denomina-a de “liberdade fática”, defendendo que a liberdade jurídica não tem qualquer sentido – ou seria “fórmula vazia” - sem a possibilidade fática de escolha⁷. Isto porque, o dever de abstenção seria inócuo se não houvesse a preocupação com as condições necessárias para o exercício das capacidades.

Gewirth (2016, p. 153) reforça a mesma ideia, embora ligue tal questão à autonomia, indicando que se trata da “capacidade concreta de fazer as escolhas básicas de vida e implementá-las no mundo real”.

Sob um viés social e econômico, Sen (2010), economista indiano e ganhador do Prêmio Nobel de Economia, em 1998, por sua contribuição às teorias da escolha social e do bem-estar social, trata do mesmo assunto, embora com outro viés, em sua obra “Desenvolvimento como liberdade”.

Em sua teoria, o desenvolvimento da sociedade e de cada indivíduo pressupõe a expansão das capacidades e das liberdades humanas reais do indivíduo. Isto é, suas ideias têm como ponto central as condições necessárias para o exercício da liberdade substantivas das pessoas, de forma que estas desenvolvam suas capacidades, projetando a mesma ideia de liberdade real – e não apenas formal-, para que os indivíduos tracem a vida que desejam.

Assim, a expansão da liberdade é enxergada, tanto como um fim, quanto como um meio do desenvolvimento defendido por Sen (2010, p. 10). Para tanto, é necessário que as fontes de privação da liberdade sejam eliminadas, entre elas, “a pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos”, as quais fazem com que as pessoas não consigam levar uma vida digna e nem se desenvolverem (SEN, 2010, p. 18).

Sob tal ótica, o autor cita liberdades instrumentais, as quais fazem com que os indivíduos se tornem donos do seu próprio caminho, fazendo destas um instrumento de

⁷ Segundo o autor, citando Peter Haberle, a “conclusão inevitável é a de que os direitos fundamentais, se seu escopo for o livre desenvolvimento da personalidade humana, também estão orientados para a liberdade fática, ou seja, também devem garantir os pressupostos do exercício das liberdades jurídicas, sendo, assim, 'não apenas a regulação das possibilidades jurídicas, mas também do poder de agir fático'”. (ALEXY, 2008, p. 506)

realização, tal como se observa na questão relativa ao tempo e ao próprio transporte público.

O autor dá diversos exemplos de privações, tais como no trabalho infantil, aduzindo que uma criança que é obrigada a laborar, torna-se não livre, faticamente, para estudar, pois há impedimentos para que ela realize o que gostaria. Tal situação passa a gerar um provável e futuro acesso inadequado às novas oportunidades de trabalho, afetando o próprio ser em construção (SEN, 2010).

É impossível prover o desenvolvimento humano, de maneira adequada, sem tratar das privações a que são submetidos os indivíduos, pois a liberdade destes pode ser diminuída ou, em algumas ocasiões, extirpada pelas oportunidades sociais, políticas e econômicas que se dispõem, inviabilizando-se tal exercício pleno que deve ser garantido. Oportunidades de escolha e liberdades concretas para os indivíduos são essenciais para a correção de grandes injustiças, para garantir a liberdade e para a própria transformação social (SEN, 2010).

Novamente sob a perspectiva jurídica, em relação ao mínimo existencial e da liberdade em seu favor, Sarmento (2016, p. 202) menciona o exemplo de um analfabeto que dificilmente conseguirá ter acesso à informação ou de uma pessoa doente ou faminta, que não conseguiria realizar suas escolhas existenciais.

A Corte Constitucional Alemã consignou, em julgamento alusivo à liberdade profissional, analisando seu contexto positivo, que as condições de acesso à formação universitária, exigidas para o labor, também abarcam tal liberdade. Isto é, “o direito de liberdade não teria valor sem os pressupostos fáticos necessários para o seu exercício”, o que leva ao entendimento de que se aplica ao tempo existencial para a fruição dos direitos fundamentais do indivíduo, pois, igualmente indissociáveis, isto é, um seria ineficaz sem o outro (SARMENTO, 2016, p. 80).

A busca pelo princípio da dignidade da pessoa humana deve, portanto, não só garantir assistência estatal ou coletiva, mas, também, que a pessoa possa se autodesenvolver e ter liberdade de escolhas para promover a sua própria personalidade (LUÑO, 1995, p. 318).

As escolhas que são feitas, a forma como o indivíduo é reconhecido e como quer que o mundo o reconheça, os projetos, planos de vida, entre outros, decorrem de valores únicos, inerentes a cada um, com suas características e seu poder de autodeterminação, como questão implícita a sua liberdade e ao desenvolvimento de sua própria

personalidade, assegurados pela ordem jurídica, a qual não deve estar alheia, também, à capacidade real de assim o fazer e das condições para tanto.

Construindo-se uma analogia com tais ideias, é evidente que um indivíduo que é privado, em grande parte, do poder de dispor sobre seu próprio tempo, pois negligenciado por serviços públicos precários, teria a sua liberdade positiva violada, pois há impedimentos de ordem fática para que a pessoa dirija a sua existência da maneira como bem queira.

Quanto ao núcleo mínimo da dignidade, Sarlet (2011, p. 137-138) discorre:

[...] ainda que se possa reconhecer a possibilidade de alguma relativização da dignidade pessoal e, nessa linha, até mesmo de eventuais restrições, não há como transigir no que diz com a preservação de um elemento nuclear intangível da dignidade, que justamente – e aqui poder-se-á adotar a conhecida fórmula de inspiração kantiana – consiste na vedação de qualquer conduta que importe em coisificação e instrumentalização do ser humano (que é fim, e não meio). Da mesma forma, vale lembrar que com isso não se está a sustentar a inviabilidade de impor certas restrições aos direitos fundamentais, ainda que diretamente fundadas na proteção da dignidade da pessoa humana, desde que, à evidência, reste intacto o núcleo em dignidade destes direitos

Sob o olhar de Sarmento (2016), um dos mais poderosos argumentos para a proteção do mínimo existencial, além da própria ideia de justiça e de dignidade, é que este se trata de assegurar as condições materiais mínimas indispensáveis para a fruição da liberdade concreta daqueles indivíduos em situação vulnerável, sobrelevando tal necessária proteção, abarcada em mais de um fundamento constitucional basilar.

Embora reconheça o conflito de tal implementação da liberdade fática com outros princípios constitucionais, Alexy (2008) refere-se à técnica da ponderação, deixando claro, entretanto, que o reconhecimento do mínimo existencial é o resultado de tal sopesamento, não se submetendo a qualquer ponderação posterior. No mesmo sentido, Torres (2009, p. 39-40):

O mínimo existencial exhibe as características básicas dos direitos da liberdade: é pré-constitucional, posto que inerente à pessoa humana; (...) é negativo, pois exhibe o *status negativus* que protege o cidadão contra a constrição do Estado ou de terceiros; cria também o *status positivus libertatis*, que gera a obrigação de entrega de prestações estatais individuais para a garantia da liberdade e das suas condições essenciais.

Sobre a liberdade fática e a dignidade, a Corte Constitucional Brasileira – STF – assim decidiu em discussão acerca do crime de redução à condição análoga a de escravo:

Priva-se alguém de sua liberdade e de sua dignidade, tratando-o como coisa e não como pessoa humana, o que pode ser feito não só mediante coação, mas também pela violação intensa e persistente de seus direitos básicos, inclusive os trabalhistas. A violação do direito ao trabalho digno impacta a capacidade da vítima de realizar escolhas segundo a sua livre determinação.

Isso também significa “reduzir alguém à condição análoga a de escravo”.

Exemplificando, não há o registro no caso presente de que algum dos trabalhadores tenha sido proibido de abandonar o seu trabalho, mas não tenho dúvidas de que eles não persistiriam trabalhando em condições degradantes ou exaustivas se dispusessem de alternativas. Ser escravo é não ter domínio sobre si mesmo (BRASIL, 2012).

Barcellos (2011, p. 198), embora não citando expressamente o fundamento constitucional da liberdade, reforça tais lições ao asseverar que:

[...] o mínimo existencial corresponde ao conjunto de situações materiais indispensáveis a existência humana digna, existência aí considerada não apenas como experiência física – a sobrevivência e manutenção do corpo- mas também *spiritual* e *intellectual*, aspectos fundamentais em um Estado que se pretende, de um lado, democrático, demandando a participação dos indivíduos nas deliberações públicas e, de outro, liberal, deixando a cargo de cada um seu próprio desenvolvimento.

Veja-se que a situação narrada anteriormente, relatando a situação de pessoas que passam a maior parte do seu tempo existencial entre a ida e a volta do trabalho, por meio do transporte público urbano, chegando a quinze horas diárias somente entre labor e deslocamento, assemelham-se, faticamente, em termos de retirar a liberdade de escolha dos indivíduos em relação ao seu tempo, à situação análoga à escravidão. Em ambos os casos, portanto, a pessoa estaria privada do seu tempo existencial, aí abarcando o lazer, o convívio pessoal, familiar e social, bem como o domínio sobre seu tempo. Vislumbra-se, portanto, proteção à dignidade ao mínimo existencial e de seus direitos básicos na tutela do tempo das pessoas que se utilizam do Transporte público.

Nesse sentido, Terra (2015, p. 219) aduz que “o chamado desvio produtivo de tempo, ou perda do tempo livre, não decorre da identificação de novo interesse juridicamente tutelado, senão a lesão há muito protegido pelo ordenamento jurídico brasileiro: a liberdade.”.

3.3 Breve contextualização histórica acerca dos direitos da personalidade

Conforme indica Schreiber (2013, p. 17), foi no contexto histórico da segunda metade do século XIX que surgiram os primeiros traços da construção jurídica relativa

aos direitos da personalidade. Naquele momento, afirmou-se que se referiam a direitos e atributos inseparáveis e inerentes à condição humana, sem os quais, desnaturaria o indivíduo como pessoa ou ser de direitos.

Tratava-se de construção doutrinária tendente a afastar o “canibalismo da vontade” (SCHREIBER, 2013). Ou seja, era necessário evitar que o homem renunciasse seus direitos essenciais por questões imediatistas, não só em face do estado, mas também diante da exploração de outros homens; E, por esta razão, construíram-se as bases atuais do ordenamento jurídico que os consideram, em regra, inalienáveis, indisponíveis e intransmissíveis.

Na época, não havia um consenso de quais seriam os direitos da personalidade. Neste contexto, ocorreu forte resistência diante do contexto da época, bastante marcado pelo liberalismo. Por muito tempo, tais direitos, além de serem alvo de muitas críticas, não receberam a devida atenção. Tal fato também aconteceu no contexto pátrio, a exemplo do Código Civil de 1916, que não os contemplou expressamente.

As guerras mundiais, entretanto, “despertaram os anseios por uma nova ordem de valores, apta a proteger a condição humana na sua redescoberta vulnerabilidade” (SCHEIBER, 2013, p. 18).

Na visão de Cantali (2009, p. 50), a Constituição de Weimar, primeira a tutelar os direitos da pessoa, valorizando-a, trouxe o sentido de um ordenamento jurídico, lastreado na dignidade da pessoa humana, com a ideia do “indivíduo conformador de si próprio e de sua vida segundo o seu projeto espiritual” (CANTALI, 2009, p. 50). Desse modo, a dinâmica jurídica sofreu grande mudança: o aparelho estatal serve ao homem e não o homem, ao aparelho estatal.

Tal transição do Estado liberal para o Estado social deu nova roupagem a toda a organização jurídica, acarretando um processo de abandono do excessivo foco patrimonialista e formalista, para que se possa tutelar o patrimônio apenas como suporte ao livre desenvolvimento da pessoa, visto que o indivíduo passa a ser o destinatário precípua da ordem constitucional e jurídica. (FACHIN, 2003). Tal dinâmica é chamada de repersonalização, deixando o Direito de ser um sistema lógico para tornar-se um axiológico, focado no ser humano e na defesa dos seus valores (CARVALHO, 1981, p. 90-91).

Tais direitos fundamentais, inerentes a todos os homens, têm “a personalidade como conjunto de características e atributos da pessoa humana, considerada como objeto de proteção por parte do ordenamento jurídico” (TEPEDINO, 2014, p. 27). Entretanto,

tendo em vista que os direitos da personalidade são umbilicalmente ligados ao entendimento acerca da dignidade da pessoa humana, passa-se à análise referente à dignidade da pessoa humana, objetivando uma melhor compreensão da matéria.

A própria Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas – ONU –, prevê que “o reconhecimento da dignidade inerente a todos os membros da família humana e de seus direitos iguais e inalienáveis é o fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo”, elevando-se a importância da dignidade da pessoa humana.

Com os mesmos valores axiológicos, em 1950, a Convenção Europeia dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais foi promulgada, indicando a necessidade de respeito à vida, à vida privada e à familiar, à liberdade, além de outros. Do mesmo modo, em 1966, foi promulgado o Pacto Internacional sobre Direitos Humanos e Civis (BRASIL, 2016, p. 7).

A Constituição de 1988 deixa claro, desde o início, que o Estado Democrático de Direito é constituído para promover o bem de todos, tendo como norte a tutela da pessoa humana em todas as suas dimensões. Não por acaso, já no preâmbulo, há indicação clara da necessidade de se assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, o bem-estar, a igualdade e a justiça, como base de uma sociedade fraterna. Assim, não se tutela somente o ter, mas, especialmente, o ser, promovendo substancial mudança de paradigma. A dignidade humana, nos termos do artigo 1º, III, da Constituição Federal de 1988, constitui-se como fundamento da República Federativa do Brasil.

Logo, o reconhecimento e a proteção da pessoa passaram a ter papel de destaque e ser o Núcleo Central do Estado Democrático de Direito, como “princípio fundamental de que todos os demais princípios derivam e que norteia todas as regras jurídicas” (FACHIN, 2005, p. 58). Uníssono, portanto, que todo o ordenamento deve ser interpretado, tendo como orientação tal linha principiológica e humanista, abandonando o elevado apego a preceitos meramente materialistas.

Já pacificado, com base em tal sistemática de proteção integral à pessoa, que as noções relacionadas aos direitos fundamentais e, especialmente, à dignidade da pessoa humana, são aplicáveis, tanto ao Poder Público, como em relação aos particulares, o que é reforçado pela compreensão de máxima eficácia do texto constitucional (SARMENTO, 2010, p. 279).

Schreiber (2013) conceitua a dignidade da pessoa humana como “valor-síntese que reúne as esferas essenciais de desenvolvimento e realização da pessoa humana”, o

qual não pode ser descrito, de modo rígido, visto que este se altera a partir dos contextos sociais, históricos e culturais. Defende o autor que o mais importante é “proteger a condição humana, em seus mais genuínos aspectos e manifestações”, sempre tomando a pessoa como um fim (SCHREIBER, 2013, p. 20,).

Há, inclusive, uma permanente construção da dignidade, em cotejo com a contextualização histórico-cultural, não se admitindo qualquer tentativa de conceituação, de modo fixo e fechado, nem atemporal, a qual entraria em rota de colisão com o pluralismo e com a diversidade de valores das configurações sociais atuais, conforme traz Sarlet (2007, p. 26-30).

A noção de ser humano como um fim em si mesmo e a necessidade de respeito às características de cada indivíduo, como alguém insubstituível, foram as noções traçadas por Immanuel Kant, o qual aduziu que a dignidade se traduz pelo respeito com o outro. Esta não tem preço e não tem equivalente, sendo, portanto, insubstituível, tal como é o tempo. Aduz, também, que “a avaliação de uma coisa como algo que não tem valor é o desprezo” (KANT, 2013, p. 462).

Embora sob bases liberais, Kant já reconhecia a intrínseca ligação da autonomia do indivíduo para a promoção de sua dignidade (KANT, 2007, p. 79):

A própria legislação, porém, que determina todo o valor, tem que ter exatamente por isso uma dignidade, quer dizer um valor incondicional, incomparável, cuja avaliação, que qualquer ser racional sobre ele faça, só a palavra respeito pode exprimir convenientemente. Autonomia é pois o fundamento da dignidade da natureza humana e de toda a natureza racional.

Isso porque, nas concepções deste autor, cada indivíduo, em sua singularidade, é responsável pelo desenvolvimento de si e de suas ações. Cada ser humano pode, portanto, dar a si mesmo uma lei, sendo o vocábulo “auto” correspondente a si, e “nomia”, a uma lei.

Kant (2013) traçou as diretrizes iniciais acerca do que seria a dignidade da pessoa humana, valor fundante do ordenamento jurídico atual, além de ter indicado que, quando uma coisa não tem um preço, ela tem, então, dignidade, como já dito.

Pinto (1999, p. 151-152) reafirma tais lições, reforçando a ideia de centralidade humanística que deve ser a linha axiológica condutora do ordenamento jurídico, de modo a defender as refrações essenciais da personalidade humana, garantindo as condições necessárias para o livre desenvolvimento da personalidade humana. Defende o direito a

um livre desenvolvimento da personalidade, o qual estaria implícito no ordenamento jurídico, portanto, não expressamente previsto.

Tepedino (1999, p. 48-49), por sua vez, sustenta a existência de uma “cláusula geral de tutela e promoção da pessoa humana”, ao tratar do preceito constitucional da dignidade. Rosendal (2007) também defendeu a existência da dignidade como núcleo da construção jurídica-geral dos direitos da personalidade na Constituição.

Preconiza Luño (1995, p. 318) que “a dignidade da pessoa humana constitui não apenas a garantia negativa de que a pessoa não será objeto de ofensas ou humilhações, mas implica também, num sentido positivo, o pleno desenvolvimento da personalidade de cada indivíduo”. No mesmo sentido, Dworkin (2009, p. 336) indica que a dignidade tem uma dupla função e que, nesse sentido, há “tanto uma voz ativa quanto uma voz passiva e que as duas são interligadas”.

Em que pese a inevitável dificuldade em se conceituar a amplo, abrangente e mutável noção de dignidade da pessoa humana, Sarlet (2007, p. 59-60) propôs, não por acaso, uma aberta conceituação, assegurando que:

[...] a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, nesse sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venha lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Acerca do mesmo princípio, Sarmento (2016, p. 59-67) invoca a ideia de afastamento da concepção abstrata do indivíduo, como mero sujeito neutro, anônimo e titular de patrimônio, entendendo que a releitura do ordenamento, guiada pela Constituição de 1988, impõe o afastamento de qualquer visão que seja insensível à situação real do indivíduo no mundo, para que se reconheça a pessoa em sua substância integral e concreta de sua personalidade e de suas necessidades materiais e psicológicas no contexto de suas conexões intersubjetivas.

Deve haver proteção do ordenamento jurídico em relação a esta concepção, especialmente:

[...] para as decisões básicas de vida, que envolvem escolhas importantes da pessoa, as razões precisam ser muito mais robustas, e o escrutínio judicial sobre as medidas restritivas deve ser significativamente rigoroso. Estas últimas decisões, que se ligam às

escolhas existenciais relevantes, são diretamente tocadas pelo princípio da dignidade da pessoa humana (SARMENTO, 2016, p. 161).

Assim, necessário se faz romper a lógica cultural arcaica de que o reconhecimento da dignidade, no contexto social brasileiro, “está muito mais vinculada ao que o indivíduo tem ou faz do que a simples circunstância de se tratar de um ser humano”, a qual traz uma aplicação não ontológica do princípio, além de violar a própria isonomia (BARCELLOS, 2011, p. 39-65). Isto porque, tais lições devem ser aplicadas a todos os indivíduos, de todas as camadas sociais.

Reconhece o autor, igualmente, a imensa desigualdade que assola o país, ao longo de sua história, além da atrasada e incompleta compreensão da noção de cidadania, que se articula com traços sociais e culturais problemáticos, incluindo uma espécie de banalização do tratamento desigual em relação aos mais humildes, os quais acabam por dificultar a aplicação deste de forma igualitária. Assim, sob a ótica de Sarmento (2016, p. 60-68), deve-se aplicar tal princípio sem as lentes da hierarquia, a qual explica, ainda, silêncios e abusos no plano prático.

Tal conteúdo amplo, entretanto, não pode ser confundido com uma concepção abstrata, visto que há incontestável fundamento material na noção de dignidade que, também, inegavelmente, se liga à personalidade humana e que muitos autores, ao tratarem da proteção da personalidade, referem-se à proteção da dignidade, visto que são intrinsecamente conectadas, tal como aponta Cantali (2009, p. 88).

3.4 O tempo como pressuposto para o progresso civilizatório

Tal como a liberdade, os direitos da personalidade, portanto, podem ser compreendidos em duas perspectivas, sendo uma estática e a outra, dinâmica. A estática consistiria na proteção destes direitos contra qualquer violação, conforme descrito na norma civilista. Na dinâmica, por sua vez, a liberdade de desenvolvimento da personalidade, em uma perspectiva promocional, é consubstanciada na liberdade, na autonomia privada e, também, na dignidade (CANTALI, 2009, p. 218).

Sob a perspectiva dinâmica, há tutela específica, normatizada na Lei Fundamental Alemã, a qual indica que “todos têm o direito ao livre desenvolvimento da personalidade, desde que não violem os direitos de outrem e não atentem contra a ordem constitucional ou a lei moral”, sendo nítida a proteção à dignidade humana, como reflexo das preocupações que emergiram no pós-guerra, centradas na proteção do indivíduo

(MARTINS, 2005, p. 238). Do mesmo modo, a Constituição Espanhola de 1978 também consagrou, expressamente, o direito ao livre desenvolvimento da personalidade, assim como a Revisão Constitucional Portuguesa de 1997.

Embora não previsto, expressamente, no texto constitucional vigente, tal como ocorre nos países citados, é evidente que, como um atributo dinâmico do direito à personalidade, esta dimensão está presente no ordenamento jurídico pátrio, também, em virtude do reconhecimento da dignidade humana e da liberdade de consciência (art. 5º, VI). Diversos autores defendem o direito ao livre desenvolvimento da personalidade, tal como Pinto (1999, p. 155), Ludwig (2017, p. 285-302) e Sarlet (2011, p. 86). Este último conclui que:

[...] é precipuamente com fundamento no reconhecimento da dignidade da pessoa por nossa Constituição, que se poderá admitir, também entre nós e apesar da omissão do Constituinte nesse particular, a consagração – ainda que de modo implícito – de um direito ao livre desenvolvimento da personalidade.

Do mesmo modo, Cantali (2009, p. 221-222) defende que:

Quando se admite que, no exercício positivo dos direitos da personalidade, os titulares podem dispor voluntariamente de seus bens existenciais, desde que respeitada ao menos a necessária proteção do núcleo mínimo da dignidade, se está automaticamente reconhecendo que há um direito ao livre desenvolvimento da personalidade. [...] Isso é inequívoco diante da simples afirmação de que o homem tem o direito de exercitar cotidianamente o poder de decisão sobre seus próprios interesses, de desenvolver-se conforme seu projeto de vida, principalmente no que toca à personalidade [...]

Isso porque “o homem é um projecto, com fins próprios: tende ilimitadamente a aperfeiçoar-se” e tal aperfeiçoamento deve ser garantido e reconhecido como direito de cada um (ASCENÇÃO, 2013, p. 98).

Hubmann (2017, p. 73-74) indica que a proteção do direito à personalidade, como parte da ideia de “personalidade total”, também abarca o direito ao desenvolvimento da personalidade (*das Rech auf Entfaltung der Persönlichkeit*), como parcela da dinâmica de desenvolvimento da personalidade pelo indivíduo, além do próprio direito sobre a individualidade e do direito sobre a personalidade, consubstanciado na proteção e no reconhecimento que este determine sua vida da maneira como lhe convier.

No extenso e dinâmico rol de fenômenos que consubstanciaríamos o direito ao desenvolvimento da personalidade, incluem-se a liberdade de ação, a atividade laboral, a atividade vocacional, a cultural, a liberdade de expressão de pensamento, entre outros,

entendendo como “sancionáveis os prejuízos dos valores de aspirar e de criar, por violação do direito ao desenvolvimento da personalidade (NERY, 2017, p. 74).

Há, ao menos, duas legislações infraconstitucionais brasileiras que já positivaram o direito ao livre desenvolvimento da personalidade.

A Lei nº 12.764/2012, instituiu a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista, afirmando ser direitos desta “a vida digna, a integridade física e moral, o livre desenvolvimento da personalidade, a segurança e o lazer” (BRASIL, 2012, p. 02). Evidente que tal reconhecimento não deve ser somente direcionado a pessoas com tais transtornos, conforme já visto e já implícito no ordenamento jurídico, entretanto aplicável a todos os indivíduos, de maneira indistinta.

O mesmo reconhecimento legislativo deu-se quanto em relação à Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD, de n. 13.709/2018-, a qual destaca, logo em seu primeiro artigo, o objetivo central de “proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural” nos meios digitais (BRASIL, 2018, 01). O artigo 2º, VII, faz alusão ao princípio do livre desenvolvimento da personalidade como princípio regente de tal disciplina de proteção de dados pessoais.

Novamente, torna-se incontroverso que se tratou somente de (importante) positivação de norma jurídica já irradiada ao ordenamento, inerente à própria tutela geral da personalidade humana.

Pincelando o tema, diversos julgados já reconhecem o princípio, expressa ou implicitamente. Há icônico Julgado do TJ-RS, qual seja, Apelação Cível número 593110547, 3ª Câmara Cível do TJRS, Relator: Luiz Gonzaga Pila Hofmeister, julgado em 10 de março de 1994, contendo sérias críticas e indicando que o livre desenvolvimento da personalidade não tem sido tratado pela doutrina, em quantidade, nem em qualidades suficientes a demonstrar a importância para o ordenamento jurídico, em decisão que tratou de retificação de registro civil para alteração de nome e sexo de pessoa transexual:

A identidade sexual, considerada como um dos aspectos mais importantes e complexos compreendidos dentro da identidade pessoal, forma-se em estreita conexão com uma pluralidade de direitos, como são aqueles atinentes ao livre desenvolvimento da personalidade, etc. para dizer a assim, ao final: se bem que não é ampla nem rica a doutrina sobre o particular, é possível comprovar que a temática não tem sido alienada para o direito vivo, quer dizer para a jurisprudência comparada.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no mesmo sentido, reconheceu a possibilidade de a pessoa transgênero ter o direito subjetivo à alteração do prenome e da classificação de gênero, inclusive na via administrativa, “independentemente de procedimento cirúrgico e laudos de terceiros, por se tratar de tema relativo ao direito fundamental ao livre desenvolvimento da personalidade”, em virtude da liberdade da pessoa, da dignidade e do desenvolvimento de sua personalidade, considerando a necessidade de tutela do ser humano e a afirmação da plenitude de seus direitos, tal qual decidido na Ação Direta de Inconstitucionalidade 4275 / DF – Distrito Federal, cujo relator foi o Ministro Marco Aurélio e o redator, o Ministro Edson Fachin, tendo o julgamento ocorrido em 01 de março de 2018 e sua publicação em 07 de março de 2019, cujo órgão julgador foi o Tribunal Pleno do órgão (BRASIL, 2018, p. 02).

Sobre o mesmo tema, tem-se outro importante julgamento do STF, o qual tratou com maior profundidade deste, citando o direito à liberdade, de desenvolvimento e de expressão da personalidade humana, à identidade e, também, direito à felicidade, indicando que cada pessoa deve ser livre para expressar os atributos e as características e desenvolver sua personalidade com base em suas escolhas, vedadas influências externas indevidas, como manifestações do princípio do livre desenvolvimento da personalidade:

Dado que a tutela do ser humano e a afirmação da plenitude de seus direitos se apresentam como elementos centrais para o desenvolvimento da sociedade, é imperativo o reconhecimento do direito do indivíduo ao desenvolvimento pleno de sua personalidade, tutelando-se os conteúdos mínimos que compõem a dignidade do ser humano, a saber, a autonomia e a liberdade do indivíduo, sua conformação interior e sua capacidade de interação social e comunitária. 2. É mister que se afaste qualquer óbice jurídico que represente restrição ou limitação ilegítima, ainda que meramente potencial, à liberdade do ser humano para exercer sua identidade de gênero e se orientar sexualmente, pois essas faculdades constituem inarredáveis pressupostos para o desenvolvimento da personalidade humana (BRASIL, 2020).

Anos após o julgado referido, embora sejam corriqueiros os julgamentos relacionados aos direitos da personalidade, poucos ainda tratam o tema com a profundidade que merece e, em sua maioria, nem sequer citam, expressamente, o direito ao desenvolvimento da personalidade. Muitos são os julgados que abarcam o tema, de modo incipiente, em causas penais, fazendo breve menção à necessidade de desestímulo de condutas que afrontem a dignidade de crianças, adolescentes e mulheres.

Entretanto, no Recurso Extraordinário 635.659, com repercussão geral reconhecida, com maior profundidade, foi consignado que:

[...] A criminalização da posse de drogas ‘para consumo pessoal’ pode repercutir sobre o direito ao livre desenvolvimento da personalidade, em suas diversas manifestações. Algumas declarações de direito preveem o direito ao desenvolvimento da personalidade de forma expressa. Por exemplo, a Lei Fundamental alemã, em seu artigo 2º, I. O direito de personalidade em geral, previsto no referido dispositivo, não está limitado a determinados domínios da vida. Tal como acontece com a dignidade da pessoa humana, protege menos o particular em sua atuação do que, pelo contrário, na sua qualidade de sujeito. Aplica-se, dessa forma, não a diferentes domínios da vida, mas a diferentes modos de desenvolvimento do sujeito, como o direito à autodeterminação, à autopreservação e à autoapresentação (Cinquenta Anos de Jurisprudência do Tribunal Constitucional Federal Alemão, org. Leonardo Martins, coletânea original Jürgen Schwabe, trad. Beatriz Hennig, Leonardo Martins, Mariana Bigelli de Carvalho, Tereza Maria de Castro e Vivianne Geraldine Ferreira. Konrad-Adenauer-Stiftung E.V., 2005). Quanto à autodeterminação, o direito de personalidade em geral garante ao particular determinar, por si próprio, sua identidade. Disso faz parte, entre outras coisas, ‘o direito de se assegurar da própria identidade e a liberdade de não ser onerado de maneira que afete massivamente a formação e a afirmação da identidade’ (Cinquenta Anos, ob. cit, p. 175-176). Em outros ordenamentos jurídicos, da enunciação de vários aspectos da personalidade protegidos, deduz-se o direito geral da personalidade. Nossa Constituição consagra a dignidade da pessoa humana e o direito à privacidade, à intimidade, à honra e à imagem. Deles pode-se extrair o direito ao livre desenvolvimento da personalidade e à autodeterminação (...) A proteção do indivíduo contra interferências que se estimem indevidas por parte do Estado pode ser atalhada, dessa forma, com a invocação do princípio da liberdade geral, que não tolera restrições à autonomia da vontade que não sejam necessárias para alguma finalidade de raiz constitucional, e mesmo pelo apelo ao princípio da proteção da dignidade da pessoa humana, que pressupõe o reconhecimento de uma margem de autonomia do indivíduo, tão larga quanto possível, no quadro dos diversos valores constitucionais (BRASIL, 2019a, p. 35).

No Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe, não foram encontrados julgados em 2º grau que fazem menção ao termo “livre desenvolvimento da personalidade”.

O STJ, ao dirimir questão relacionada à liberdade de imprensa, tratou do tema, indicando o papel informativo e de compreensão da realidade que o jornalismo traz, conseqüentemente, propiciando meios do desenvolvimento da personalidade dos indivíduos, o que se liga ao ideário de dignidade e de democracia. No julgado, afastada a indenização, sob o fundamento de liberdade de imprensa, reafirmando-se o seu limite: a própria dignidade humana, a qual não pode ser afrontada (BRASIL, 2021). Assim, nem ao menos o mencionou como um princípio, embora tenha reconhecida tal importância, para tutelar a dignidade de maneira dinâmica.

Em situação relacionada à retificação de nome, o mesmo Tribunal acabou por negar a pretensão, suscitando questões relacionadas à segurança jurídica e à ausência de

motivos indicados pela lei para render ensejo à modificação, não bastando o desejo pessoal. Tratou-se do julgamento do Recurso Especial 1729402 SP, Quarta Turma, publicado no Diário de Justiça Eletrônico, em 01 de fevereiro de 2022, tendo como relator o Ministro Marco Buzzi. Entretanto, consignou em suas razões acerca dos princípios, que:

[...] ante o feixe de proteção que irradia do texto constitucional, inferido a partir da tutela à dignidade da pessoa humana (art. 1º, inc. III, da CRFB/88), o direito ao nome traduz-se como uma de suas hipóteses de materialização/exteriorização e abrange a garantia ao livre desenvolvimento da personalidade, devendo refletir o modo como o indivíduo se apresenta e é visto no âmbito social.

Entendeu, portanto, não haver justo motivo na pretensão de se alterar a própria grafia do apelido de família, “consubstancia violação à regra registral concernente à preservação do sobrenome, calcada em sua função indicativa da estirpe familiar”, de modo a reconhecer o valor axiológico da pretensão, mas negá-la por questões jurídicas outras, que, talvez, estejam desalinhadas com a nova compreensão do direito constitucional (BRASIL, 2018).

Muitos autores reconhecem a existência de uma esfera de disponibilidade dos direitos da personalidade, embora estes sejam, por definição, indisponíveis. Tal ideia se dá pela própria noção de livre desenvolvimento da personalidade, em que se deve admitir a liberdade de atuação pessoal, desde que não prejudique o núcleo mínimo da dignidade do indivíduo (CANTALI, 2009, p. 230-231).

Como reforço à autodeterminação do indivíduo e do próprio direito da personalidade, deve-se ter suporte, também, no direito à liberdade, conforme lições de Santo e Hipona (1995, p. 47), as quais se referem ao livre arbítrio como essencial para completude da alma humana. Assim, como Miranda (2012, p. 92), quando define que: “o campo das liberdades direitos de personalidade não é campo indiferente; a liberdade entra, como suporte fático de regras jurídicas, no mundo jurídico, aí nasce o fato jurídico da liberdade e aí se produzem os direitos de personalidade”.

Do exposto, é evidente que a atual construção jurídica tutela não só os direitos da personalidade do indivíduo, como os meios necessários para que este se desenvolva, consubstanciando-se no que se chama de direito ao desenvolvimento da personalidade.

3.5. O desvio produtivo existente no transporte público de Aracaju

Para fins jurídicos, há possível definição jurídica do tempo como "o suporte indispensável ao exercício e à manifestação da personalidade de cada indivíduo; como

condição de promoção da dignidade humana; e como recurso humano escasso, finito e irreparável e, por essa razão, inviolável." (AMORIM, 2019, p. 118). Acrescenta o autor que, sem 'tempo', a reverberação da maior parte dos direitos do indivíduo é apenas teórica, indicando a disponibilidade deste recurso como tão importante quanto o direito que se pretende exercitar com ele, pois indispensável para sua fruição (AMORIM, 2019, p. 121).

No passado, muito se questionava a indenização dos danos extrapatrimoniais, partindo-se da premissa que não se poderia precificar a dor de outrem e seus sentimentos, o que acabava por beneficiar a impunidade, inexistindo qualquer poder didático e pacificação social em tal postura do Judiciário. Atualmente, embora tal entendimento tenha sido superado, acredita-se que os módicos valores atribuídos ou “tabelados”, sob o pretexto de não se legitimar o enriquecimento ilícito, acabe por gerar a mesma problemática social. Isso sem falar da tendência do “mero aborrecimento cotidiano”, já citado.

Entretanto, para fins acadêmicos, a situação foi superada, reconhecendo-se a possibilidade de indenização pelos danos extrapatrimoniais, além da possibilidade de cumulação destes com o dano material e, até mesmo, estético, conforme Súmula 387 do STJ.

Moraes (2017) indica que há uma crise de paradigma ou de identidade do Direito Civil, visto que os conceitos clássicos continuam sendo invocados dentro de um contexto cujos valores jurídicos são absolutamente distintos.

Desse modo, necessária a releitura do cabimento, inclusive, dos danos morais, visto que a perspectiva constitucional atual permite a conceituação do dano moral como qualquer dano suficiente a atingir a esfera da dignidade humana do indivíduo, não se restringindo às hipóteses de comprovação dos sentimentos de dor, de humilhação ou de sofrimento, tal como era aludido por Savatier (1997, p. 42) ao analisar a prática dos Tribunais.

Em reforço, o Enunciado 445 da V Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal, sob a Coordenação Geral do Ministro Ruy Rosado de Aguiar, assim indicou acerca do artigo 927 do Código Civil: “O dano moral indenizável não pressupõe necessariamente a verificação de sentimentos humanos desagradáveis como dor ou sofrimento.”

Isto porque “Ligar o dano moral apenas aos sentimentos humanos implica uma conotação redutora do instituto que vem impedindo a adequada apreensão das novas espécies de danos em concreto”, dado que ainda se prende aos conceitos históricos

jurisprudenciais, como se o Direito Civil estivesse, ainda, amarrado ao mesmo contexto civil-constitucional que vigorava anteriormente à Constituição (CANTALI, 2009, p. 115-117).

O dano a dignidade do indivíduo não se confunde, e nem pressupõe, necessariamente, que haja consequências negativas psíquicas posteriores, no próprio indivíduo. Embora estas consequências geradas devam merecer tutela jurídica e a leitura do que se tem como o espectro de abrangência do dano moral não pode se limitar à descrição de tais sentimentos negativos (CANTALI, 2009, p. 116).

Assim, no que tange à responsabilização por danos extrapatrimoniais sob a ótica, também, civil-constitucional, Moraes (2017, p. 326) afirma que “a reparação do dano moral corresponde [...] à contrapartida do princípio da dignidade da pessoa humana: é o reverso da medalha. Quando a dignidade é ofendida, há que se reparar o dano injusto sofrido”.

Portanto, sob a ótica jurídica atual, negar indenização à violação do núcleo da dignidade da pessoa humana é equânime a negar a tutela da pessoa humana, o que desafia a própria ordem constitucional e o Estado Democrático de Direito.

O próprio artigo 186 do Código Civil de 2002 contém a ideia de que qualquer dano ao indivíduo, ainda que não patrimonial, deva ser indenizado, sendo evidentemente contrário à norma e ao ordenamento jurídico a redução da sua aplicação a hipóteses restritas de dano extrapatrimonial, que tenham causado sentimentos psicológicos negativos.

Assim, o melhor entendimento que se revela quanto à temática é que o dano moral é conceito jurídico amplo, que deve servir para recompor múltiplas formas de ofensa ao sujeito, desvinculando-se do entendimento do dano moral como cabível somente em situações de dor e sofrimento.

Desse modo, inclusive, autoriza-se a ampliação do entendimento tradicional, para que se abarquem situações múltiplas em que o núcleo protetivo do indivíduo sofra qualquer violação grave, configurando-se o dano moral em hipóteses não tradicionais, tendo em vista tratar-se de conceito jurídico indeterminado (ENGISCH, 2009, p. 2007-2008). É a interpretação, inclusive, que melhor se adequa à proteção do indivíduo, emergindo daí, inclusive, a possibilidade de indenização moral como lesão à dignidade.

Nesse sentido, segue trecho de Cantali (2009, p. 112):

Inequívoco, pois, que muitas são as espécies de danos extrapatrimoniais que podem se caracterizar diante da conceituação de dano moral

vinculada à lesão da dignidade. Esta noção ampliada, aliada à necessidade de garantir à vítima a devida reparação, bem como a evidente potencialidade de novos danos em razão dos riscos oriundos do acelerado progresso tecnológico, provocou a expansão dos danos ressarcíveis, os chamados novos danos.

A autora cita, com este objetivo, possíveis novas espécies de danos, além daquelas já reconhecidas pela jurisprudência, tais como dano à identidade pessoal, à vida sexual, dano ao projeto de vida, além de outros.

Há, portanto, inegável expansão qualitativa e quantitativa da esfera de abrangência dos danos morais, tendo em vista que novos interesses, inclusive, de natureza existencial passam a ser reconhecidos pela doutrina e pela jurisprudência, tal como indica Schreiber (2009), como reflexo da aplicação do filtro civil-constitucional à matéria.

Muitos autores, entretanto, defendem, academicamente, a autonomia do dano temporal em relação ao dano moral (CASAS MAIA, 2013, p. 26 e 28; BORGES, 2019, p. 318), como consequência do sistema aberto de tutela da dignidade humana e da responsabilização civil, partindo-se da mesma lógica da Súmula 387 do STJ, quanto à autonomia do dano estético em relação ao dano moral. Constatado pelo autor (CASAS MAIA, 2014, p. 174-175) que:

Aliás, tutelar juridicamente o tempo humano é também respaldar a liberdade, valorizar a vida, a família, o trabalho, o estudo, o afeto e tantos outros bens caros à personalidade humana em meio ao cotidiano veloz da sociedade da informação. No entanto, os Tribunais pátrios geralmente ainda conferem efetividade à tutela jurídica do tempo de modo reflexo sob o rótulo genérico de danos morais – já representando isso grande avanço, diga-se *en passant*.

Reflete, ainda, Casas Maia (2015, p. 470-471) que o dano temporal é compatível com a percepção já existente acerca do dano moral sem sentido amplo, conforme entendimento do STJ, existindo “tendência de especificação”. O mesmo autor propôs ao Conselho de Justiça Federal CJF, para submissão à VII Jornada de Direito Civil, ocorrida de 28 e 29 de setembro de 2015, em Brasília DF, o seguinte enunciado, não aprovado na oportunidade:

Enunciado n. 1 sobre o Dano TEMPORAL – Autonomia: “O dano temporal ou cronológico é configurado enquanto categoria lesiva extrapatrimonial autônoma e distinta do dano moral -psicológico, tutelando a compensação de agressões indevidas ao tempo – bem jurídico escasso, irreversível, intangível e ininterrompível -, com fundamento no princípio da reparação integral dos danos à pessoa e na abertura semântica do sistema de responsabilidade civil

Durante o XIII Congresso Brasileiro de Direito do Consumidor, promovido pelo Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor (Brasilcon), em 2016, na cidade de Foz do Iguaçu PR, foi aprovada a seguinte tese, muito parecida com o Enunciado sobre dano temporal, acima indicado: “o fornecedor de produtos e serviços deve ser responsabilizado pelo dano temporal causado ao consumidor, como bem jurídico autônomo, inclusive cumulável com outros tipos de danos” (BASTOS, 2016).

Entretanto, tal como indicado por Mello (2013, p. 87), acima da discussão da configuração do dano temporal, inserido no espectro de abrangência do dano moral (GUGLISNK, 2015, p. 150, n.p), ou autonomamente, está o reconhecimento da tutela do próprio tempo humano, posição a qual este trabalho se filia.

A doutrina traz como definição acerca do dano temporal aquele “prejuízo injusto e considerável”, o qual acarreta “sério, relevante e indevido dano cronológico” na esfera jurídica alheia, por meio de ato de terceiro (CASAS MAIA, 2014, n.p).

Conforme alerta Marques (2016), há uma cultura do menosprezo em relação aos deveres -ou às obrigações legais- dos fornecedores, de modo a não se valorizar o tempo dos consumidores. As autoras indicam que é natural que surjam problemas nas relações de consumo, mas que cabe aos fornecedores os resolverem, de maneira ágil e efetiva, de modo a não gerarem danos à parte vulnerável da relação. Afinal, no refletir das autoras, “Não pode valer a pena causar danos aos consumidores” e pagar pouco ou quase nada aos poucos que reclamam. Afastaram, portanto, o argumento de que isso favoreceria uma “indústria do dano moral”, o que, para elas, tal nomenclatura não passa de um equivocado senso comum.

No mesmo sentido, Dessaune (2017, p. 253) define que:

Não se sustenta a jurisprudência que afirma que a *via crucis* percorrida pelo consumidor, ao enfrentar problemas de consumo potencial ou efetivamente lesivos criados pelos próprios fornecedores, representa “mero dissabor ou aborrecimento” e não um dano extrapatrimonial indenizável.

Ademais, conforme visto, o fenômeno de constitucionalização do direito, repensando-se os institutos de direito civil como uma verdadeira revolução jurídica, exige um olhar cada vez mais humano, o qual não se coaduna com a ainda existente maior defesa do patrimônio financeiro em comparação com o “patrimônio humano”, negando-se indenizações pelo pretexto de “mero aborrecimento” ou condenando-se em patamares ínfimos frente aos direitos fundamentais tutelados.

Talvez, inclusive, de maneira reflexa, fosse diminuído o fenômeno da hiperjudicialização, tal como indica Miragem (2015, p. 99):

O estágio atual do direito do consumidor não consegue atender a contento o contingente das demandas de massa que chegam ao Poder Judiciário: o número de litígios envolvendo questões atinentes às relações de consumo revela um contingente de fornecedores, litigantes habituais, para os quais [se tornou] vantajoso produzir danos individuais frente às atuais respostas em termos de procedência de ações e valores de condenações praticados pela jurisprudência.

Silva Neto (2015, n.p) possui a mesma posição, tendo em vista que o poder didático seria apto a desestimular a litigiosidade excessiva:

Ao contrário de incentivar o aumento da litigiosidade, se corretamente compreendido, o dever de reparação pela perda do tempo útil pelo fornecedor tende a reduzi-la, aumentar a qualidade dos processos produtivos (e a qualidade do atendimento pós-produção) dos fornecedores e incrementar os acordos entre consumidores e fornecedores.

Do mesmo modo, Dessaune (2017, p. 267) reforça, como efeitos da não responsabilização dos fornecedores, o estímulo transmitido a estes, de que podem praticar tais atos lesivos livremente, a banalização dos danos, o aumento gradual do nível de frustração, o *stress* e a irritação dos consumidores, além do próprio “afastamento do consumidor da sua realização como ser humano”.

Sob o foco de Silva Neto (2015, n.p), no mesmo sentido, quanto aos benefícios sociais do reconhecimento da tutela do tempo humano, assim se pronuncia:

o reconhecimento do tempo útil como ativo indenizável e da perda do tempo útil como objeto de reparação gera incentivos extremamente positivos ao exercício da atividade empresarial em consonância com a função social da empresa, do contrato e com o respeito de valores jurídicos constitucionalmente assegurados, notadamente o previsto no art. 170, V, da Carta Magna

Evidentemente incorporando tais lições, de maneira acurada, o Estado do Amazonas, por meio da Lei 5.867, de 29 de abril de 2022, indicou:

Art. 1º É reconhecido, no Estado do Amazonas, o tempo do consumidor como bem de valor jurídico, como direito humano e direito fundamental decorrente da Constituição necessário para albergar a vida, a liberdade, a existência e outros direitos necessários à qualidade de vida digna e ao desenvolvimento sadio da personalidade. [...]

Art. 3º O tempo humano, bem integrante da personalidade humana, deve ser considerado para fins de reparação integral dos danos ao consumidor.

Art. 4º O fornecedor de serviços e produtos envidará todos os esforços para prevenir a perda de tempo indevida do consumidor.

A lei referida, inclusive, trata o tempo como suporte fático relevante em relação à apuração dos danos, em virtude da violação abusiva do direito à desconexão, ao lazer e ao descanso, tal como previsto no artigo 7º, VII desta. A citada legislação guarda profunda adstrição com o microssistema protetivo do Código de Defesa do Consumidor, que prevê o princípio da reparação integral dos danos, como preconiza a redação do artigo 6º, VI, de que devem ser reparados todos os danos causados aos consumidores, incluindo os que forem gerados em consequência direta de ação comissiva ou omissiva destes.

O reconhecimento do dano temporal parece ser uma tendência do legislativo brasileiro, tendo em vista a existência de Projeto de Lei Federal n. 5.221/16, de autoria de Rômulo Golveia, o qual objetiva inserir um parágrafo único no artigo 6º do CDC, contando com a seguinte redação: “A fixação do valor devido a título de danos morais levará em consideração, também, o tempo despendido pelo consumidor na defesa de seu direito e na busca de solução para a controvérsia”.

No Legislativo do Mato Grosso, o deputado Guilherme Maluf propõe expressa categorização do dano temporal, no projeto de Lei n. 247/2016. Já em São Paulo, há o projeto de Lei n. 304/2016, cujo autor é Edmir Chedid, conferindo tratamento autônomo relativo ao dano temporal.

A preocupação com o tempo também está presente na Lei Federal n. 13.460/2016, que, regulando os direitos dos usuários da administração pública, prevê o direito do usuário de ser informado sobre o respectivo tempo estimado de espera. Já o Decreto n. 6.523/08 (Lei do SAC), no âmbito das relações de consumo, prevê a celeridade ao atendimento ao consumidor como um dos princípios basilares.

Destaca-se que o indivíduo paga, com dinheiro, por algum serviço ou produto comprado, o qual adquire gastando o seu tempo de vida. Assim, seria uma latente injustiça que esta tenha que ter mais do seu tempo de vida perdido por problemas operacionais ou ineficiências graves e reiteradas, provenientes de falhas ou de vícios do próprio serviço ou produto, não resolvidos de maneira ágil e eficaz.

Para Perlingieri (2002), o direito deve-se estabelecer na “totalidade do real”. Por sua vez, Cantali (2009, p. 60) afirma que a realidade normativa deve atender a inserida no plano fático e vice-versa. Infelizmente, entretanto:

Há muita disparidade entre a realidade jurídica e a realidade social, o que é prejudicial à aplicação do Direito. O direito tem sua existência vinculada ao tempo e ambos relacionam-se com a sociedade, até porque não existe tempo fora da história, e não existe direito e nem história sem sociedade (CANTALI, 2009, p. 22)

Moraes (2007, p.16) indica que a “todo o momento, de fato, percebe-se a obsolescência das soluções jurídicas para fazer frente a um novo dado técnico ou a uma nova situação conflituosa”, tal como ocorre no presente caso, em que a ciência jurídica, em geral, não costuma tutelar a perda do tempo sob o viés do indivíduo.

Os autores Rosa e Maia (2019, p. 44) concluem que o dano temporal “se trata de um fenômeno inerente e habitual à pós-modernidade, típico da sociedade do cansaço e do *doping*, não podendo ficar mais restrito aos lamentos e lamúrias diárias dos consumidores, mas distantes do mundo forense”.

Ost (1999, p. 27), por sua vez, fala em demonstração da valia do tempo contra as formas de destemporalização pelos detentores de poder, que, no caso das relações de consumo, se trata do fornecedor:

O verdadeiro detentor do poder é aquele que está em posição de impor aos outros componentes sociais a sua construção temporal, como o mercado, por exemplo, que hoje impõe o tempo e dita o compasso para todos os Estados do planeta no âmbito de uma economia mundializada e privatizada. Essa última observação reconduz-se à nossa questão central: a justa medida do tempo social que procuramos nunca se imporá por si mesma: terá que mostrar a sua valia contra diversas formas de destemporalização.

Nesse sentido, Bergstein (2019, p. 84) indica que: “o tempo do *homo economicus et culturais* do século XXI é destinado ao lazer, à família, às suas realizações, mas, cada vez mais, é perdido em conflitos com os fornecedores”, reforçando a importância social e jurídica do presente debate, visto que, conforme já dito, o direito não pode ficar alheio à realidade social, como ciência social que é. Afinal, pessoas não podem ser confundidas com números, tal como definido no Acórdão da 4ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Pernambuco, na Apelação Cível n. 230521-7, em face do Banco do Brasil, conforme voto/vista do Desembargador Jones Figueiredo Alves:

A questão é de extrema gravidade e não se pode admiti-la, por retóricas de tolerância ou de condescendência, que sejam os transtornos do cotidiano que nos submetam a esse vilipêndio de tempo subtraído de vida, em face de uma sociedade tecnológica e massificada, impessoal e disforme, onde nela as pessoas possam perder a sua própria individualidade, consideradas que se tornem apenas em usuários numerados em bancos informatizados de dados.

O banco da vida é diferente: tem os seus dados de existência contados em segundos, minutos e horas, onde cada dia é também medida divina do tempo.

Certa vez, um escritor sueco, em conto de ficção científica, dramático até, falou de uma sociedade onde os seres nela existentes viviam em função das horas disponíveis na sua contabilidade da vida, os mais ricos comprando as horas de vida dos mais pobres e o personagem central,

ciente das horas que lhe restavam de vida, empreendia busca frenética e desesperada de compra de horas, para sobreviver enquanto possível. Está posta a questão principal: a vida, na sua grandeza, vale todo o tempo, a cada tempo que lhe é destinado, e a cada momento a vida se faz mais, sempre mais. Bem por isso, o vilipêndio do tempo afigura-se algo tão dantesco e aterrorizante como o pânico do personagem de horas contadas porque poucas lhe sobravam.

Nesse sentido, no plano internacional, há julgado da Corte Interamericana de Direitos Humanos, no caso *Gutiérrez Soles versus Colombia*:

Todos vivemos no tempo, que termina por nos consumir. Precisamente por vivermos no tempo, cada um busca definir seu projeto de vida. O vocábulo ‘projeto’ encerra em si toda uma dimensão temporal. O conceito do projeto de vida, tem, assim, um valor essencialmente existencial, atendo-se à ideia de realização pessoal integral. É dizer, no marco da transitoriedade da vida, a cada um cabe proceder às opções que lhe parecem acertadas, no exercício de sua plena liberdade pessoal, para alcançar a realização de seus ideais. A busca da realização do projeto de vida desvenda, pois, a um alto valor existencial, capaz de dar sentido à vida de cada um. Por essa razão, a ruptura brusca dessa busca, por fatores alheios causados pelo homem (como a violência, a injustiça, a discriminação), que alteram e destroem de forma injusta e arbitrária o projeto de vida de uma pessoa, reveste-se de particular gravidade – e o Direito não pode permanecer indiferente a isso. A vida – ao menos a que conhecemos – é uma só, e tem limite temporal, e a destruição do projeto de vida acarreta um dano quase sempre verdadeiramente irreparável, ou uma vou outra vez dificilmente reparável (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2005, n.p)

Nesse mesmo sentido, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconheceu a existência de danos existenciais quando o empregado é obrigado a cumprir horas extraordinárias de trabalho em tal monta que são afrontadas suas atividades existenciais, conforme Agravo em Recurso de Revista 2016-65.2015.5.06.0144, cuja data de julgamento foi 12 de junho de 2019, publicado em 14 de junho de 2019, Terceira Turma e tendo como Relator o Ministro Mauricio Godinho Delgado:

DANO EXISTENCIAL. PRESTAÇÃO EXCESSIVA, CONTÍNUA E DESARRAZOADA DE HORAS EXTRAS. INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL. Dessa maneira, uma gestão empregatícia que submeta o indivíduo a reiterada e contínua jornada extenuante, que se concretize muito acima dos limites legais, (*o autor praticava jornada extraordinária de forma habitual, sendo comum iniciar sua jornada por volta das 6h da manhã e encerrá-la após às 21h*, conforme registrado pelo TRT), em dias sequenciais, agride todos os princípios constitucionais acima explicitados e a própria noção estruturante de Estado Democrático de Direito. Se não bastasse, essa jornada gravemente excessiva reduz acentuadamente e de modo injustificável, por longo período, o direito à razoável disponibilidade temporal inerente a todo indivíduo, direito que é assegurado pelos princípios constitucionais mencionados e pelas regras constitucionais e legais regentes da jornada de trabalho. Tal situação anômala deflagra, assim,

o dano existencial, que consiste em lesão ao tempo razoável e proporcional, assegurado pela ordem jurídica, à pessoa humana do trabalhador, para que possa se dedicar às atividades individuais, familiares e sociais inerentes a todos os indivíduos, sem a sobrecarga horária desproporcional, desarrazoada e ilegal, de intensidade repetida e contínua, em decorrência do contrato de trabalho mantido com o empregador. Logo, configurada essa situação no caso dos autos, em que a jornada de trabalho do Autor comumente ultrapassava 10 horas, não há dúvida sobre a necessidade de reparação do dano moral sofrido, devendo ser condenada a Reclamada ao pagamento de uma indenização.

Em outro julgado, o mesmo Tribunal assim considerou, no Agravo em Recurso de Revista 10503-48.2014.5.03.0142, julgamento ocorrido em 06 de fevereiro de 2019, tendo como relatora a Ministra Kátia Magalhães Arruda, da 6ª Turma, e publicado em 08 de fevereiro de 2019:

Em síntese: o contexto registrado no acórdão do Regional demonstra de plano que o reclamante vivia não apenas do trabalho, mas para o trabalho, tendo objetivamente limitadas suas atividades de cunho familiar, cultural, social, recreativas, esportivas, afetivas ou quaisquer outras desenvolvidas fora do ambiente laboral. 5 - Pelo exposto, deve ser mantida a conclusão do TRT quanto à configuração dos danos existenciais.

Recentemente, por meio do Recurso Especial 1.929.288/TO, publicado em 24 de fevereiro de 2022, em Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Tocantins, o STJ, por meio da sua Terceira Turma, acabou mantendo a condenação em danos morais coletivos, imposta em face da demora excessiva, em virtude de os caixas eletrônicos estarem inoperantes e desabastecidos de numerário, de modo reiterado. A relatora, na oportunidade, fora a Ministra Nancy Andrighi.

Na oportunidade, o STJ encampou as lições de Marcos Dessaune, visto que deu proteção ao tempo útil do consumidor, definindo que a responsabilização pela violação de tal valor jurídico (tempo), se dá em virtude da ocorrência da própria violação, sendo despicienda a comprovação de abalo moral ou prejuízos concretos. Eis os exatos termos de trecho do julgado, que condenou o Banco Bradesco ao pagamento de indenização coletiva em R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais):

6- A inadequada prestação de serviços bancários, caracterizada pela reiterada existência de caixas eletrônicos inoperantes, sobretudo por falta de numerário, e pelo consequente excesso de espera em filas por tempo superior ao estabelecido em legislação municipal, é apta a caracterizar danos morais coletivos. [...]

38. A proteção contra a perda do tempo útil do consumidor deve, portanto, ser realizada sob a vertente coletiva, a qual, por possuir finalidades precípua de sanção, inibição e reparação indireta, permite

seja aplicada a teoria do desvio produtivo do consumidor, que conduz à responsabilidade civil pela perda do tempo útil ou vital.

39. Com efeito, a teoria do desvio produtivo – desenvolvida por Marcos Dessaune e empregada, pela primeira vez, nesta Corte Superior, no Superior Tribunal de Justiça julgamento do REsp 1634851/RJ, de minha relatoria – preceitua a responsabilização do fornecedor pelo dispêndio de tempo vital do consumidor prejudicado, desviando-o de atividades existenciais.

41. Em âmbito jurisprudencial, esta Terceira Turma, no julgamento do REsp 1737412/SE, envolvendo a má prestação de serviços bancários e a excessiva espera em filas, já teve oportunidade de consignar que “o desrespeito voluntário das garantias legais, com o nítido intuito de otimizar o lucro em prejuízo da qualidade do serviço, revela ofensa aos deveres anexos ao princípio boa-fé objetiva e configura lesão injusta e intolerável à função social da atividade produtiva e à proteção do tempo útil do consumidor” (REsp 1737412/SE, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 05/02/2019, DJe 08/02/2019).[...]

43. Desse modo, é imperioso concluir, na linha do referido precedente desta Terceira Turma, que a inadequada prestação de serviços bancários, caracterizada pela reiterada existência de caixas eletrônicos inoperantes, sobretudo por falta de numerário, e pelo consequente excesso de espera em filas por tempo superior ao estabelecido em legislação municipal, é apta a caracterizar danos morais coletivos.

Durante a I Jornada dos Juízes do Sistema de Juizados Especiais de 2015, fora aprovado enunciado com a seguinte redação:

9. A excessiva e comprovada espera por atendimento em fila de banco, em manifesto abuso de direito, causadora de dano material ou moral, poderá ensejar a responsabilidade civil do estabelecimento bancário, sem prejuízo de eventual imposição da sanção administrativa correspondente.

Desse modo, é evidente que a proteção ao tempo do indivíduo ainda não assumiu a relevância que merece no ordenamento jurídico, sendo poucas as referências e julgados em relação ao tema, embora esteja ligada a valores tão caros ao Estado Democrático.

Dessa forma, é certa a possibilidade de utilização do direito para afastar a injusta e grave lesão ao tempo dos indivíduos, por parte do Estado ou de outros agentes sociais. Ademais, a tutela do respectivo tempo de vida é essencial para assegurar que a vida - e a qualidade de vida - dos indivíduos não sejam injustamente afetadas por atitudes de terceiros, que ferem a esfera jurídica destes, tal como ocorre no Transporte Público de Aracaju, dadas as tamanhas ineficiências que ele apresenta. Afinal, o tempo, conforme visto, influencia, efetivamente, a qualidade de vida.

Certamente, seria mais prudente, razoável e adequado que ocorresse a efetiva proteção da dignidade da pessoa humana por meio da tutela da precaução e prevenção, de modo que se evitem a própria lesão ou os riscos de lesão. Isto é, o ideal é que o Transporte

Público da capital sergipana não chegasse ao ponto de ineficiência que afetasse, negativamente, o tempo de vida da respectiva população e que está diretamente ligado à sua qualidade de vida.

Entretanto, assim não ocorrendo, passa a ser necessário que se evite a majoração ou proliferação destes danos ao tempo existencial das pessoas, prevenindo novos, bem como que haja a justa indenização destes, por meio de tutelas individuais ou coletivas, visto que é evidente a proteção que o ordenamento jurídico deve conferir em relação ao tempo, posto que está ligado a valores axiológicos centrais no aporte legal.

O Transporte Público de Aracaju pode-se enquadrar, até mesmo, como uma daquelas situações bizarras, indicadas por Franz Kafka, cuja autoridade e relevância fez com que surgisse o termo “kafkiano”, referindo-se à adjetivação de situações esdrúxulas e, por vezes injustas e autoritárias com que o ser humano se depara ao longo de sua existência. E, como advertido por Oliveira (2019, p. 19), tais situações podem-se revelar na burocracia estatal e, também, em situações privadas.

Verifica-se, por conseguinte, clara pertinência de proteção aos indivíduos usuários do transporte público e do seu respectivo tempo vital, assegurando-se o cumprimento das normas cogentes pelo ordenamento jurídico, por meio de tutelas individuais ou coletivas, tendentes a afastar tal afronta a valores tão caros na democracia brasileira.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base na coleta de informações para o estudo de caso, verificou-se que o Transporte Público aracajuano é altamente ineficiente, afetando, de maneira reiterada e grave, a rotina e o tempo de vida das pessoas e sua qualidade de vida.

A situação fática demonstra absoluto desrespeito ao ordenamento jurídico e completa omissão, o que deixa claro que não há preocupação política, institucional e jurídica com a situação, especialmente se levado em conta o possível impacto na vida de cada um dos indivíduos que dele se utilizam, os quais perdem, de maneira rotineira, recorrente e considerável, seu tempo de vida. Nem sequer os relatórios de gestão da SMTT cumprem os requisitos mínimos, previstos legalmente, o que faz com que o Poder Público tenha poucos dados e informações para lidar com este relevante problema social, que afeta cada um dos usuários, individualmente, em sua vida. Do mesmo modo, a Ação Civil Pública, manejada em 2011, até hoje tramita sem qualquer resultado concreto, o que

afronta a razoável duração do processo, que tem consequências diretas na qualidade de vida de toda a população, que espera há mais de uma década o seu desfecho e sua efetiva implantação.

O problema central a ser resolvido, conforme visto, é a irregularidade da outorga, pois a licitação viria para definir os padrões de qualidade e de respeito à legislação e ao interesse público, os quais poderiam ser cobrados das empresas do setor. Tal situação não ocorre atualmente, visto que sequer existem regras específicas para as empresas que são, simplesmente, autorizadas a explorar a atividade. A licitação trata-se, portanto, da grande "pedra no caminho", cuja discussão e denúncias se repetem, ano após ano, sem nada mudar, como se o futuro repetisse o passado "em um museu de grandes novidades".

Assim, especialmente para aqueles que dependem do transporte público, não há outra opção senão ter seu tempo, negativamente, impactado pelas ineficiências sistêmicas apontadas.

Dada a omissão inegável do Poder Público, a Setransp passa a assumir um papel cada vez mais ativo. Isto é, os empresários do próprio setor passam, sempre mais, a organizá-lo. Trata-se da entidade que tentou invalidar a Lei Municipal, que previu a obrigatoriedade de licitação (Lei n. 3.256/2005), por meio judicial. Deixar o Transporte Público com a Setransp é correr grandes riscos da ocorrência do *rent-seeking*, que consiste na prática anticompetitiva e anticoncorrencial de beneficiar financeiramente um determinado agente de mercado em prejuízo da coletividade.

Absolutamente inaceitável que, de 1988, quando da vigência da Constituição, que determinou a obrigatoriedade de licitação para os serviços públicos, até janeiro de 2023, não tenha havido a licitação do transporte coletivo da região metropolitana de Aracaju, considerado, inclusive, por esta como essencial.

O Transporte Público Aracajuano, praticamente, "parou no tempo", há décadas, sem qualquer melhoria substancial, a despeito do crescimento da cidade, ao longo dos anos, demonstrando-se mais e mais insuficiente para suprir as demandas coletivas.

A mobilidade urbana é um dos elementos centrais de qualidade de vida da cidade, bem como de desenvolvimento econômico e social desta. Ademais, sem a liberdade, promovida pelo transporte público, alija-se o acesso em relação às demais liberdades reais/instrumentais, ou direitos, interferindo no próprio progresso econômico, com a redução de desigualdades e acesso das pessoas aos postos de trabalho e à própria educação, saúde, bem como ao lazer, sendo um verdadeiro elo de realização com outros direitos fundamentais. Para além da preocupação internacional a respeito do tema, este

possui papel de destaque na Carta Magna, pois é diversas vezes citado por ela de maneira direta ou indireta. Além disso, o tema é reiteradamente tratado pela legislação infraconstitucional, citando-se, como exemplo, o Estatuto da Cidade. Portanto, o ordenamento jurídico confere grande importância à tutela deste, visando a evitar-se a ausência de regulação do setor que, infelizmente, ocorre em Aracaju e que faz com que prevaleça e impere a "lei do mais forte".

Trata-se do principal meio de locomoção, em especial, das classes menos favorecidas, cuja situação leva à lesão dos indivíduos, no tocante a este recurso insubstituível, finito, inalienável e necessário à concretização de muitos outros valores, inclusive tutelados constitucionalmente.

O usuário do Transporte Público pode-se servir da proteção jurídica do Código de Defesa do Consumidor, individual ou coletivamente, culminando com a responsabilização objetiva dos fornecedores de serviço ou das empresas que o operam, além de demandar o Estado, dadas as omissões deste, nos casos de dano.

O tempo é reconhecido, cultural e historicamente, como um importante valor do indivíduo. Concluído no presente estudo que "tempo é vida", dignidade, liberdade, qualidade de vida, ligando-se, inexoravelmente, à existência do indivíduo e aos seus direitos da personalidade, inclusive, da maneira como este se autodetermina e desenvolve a sua própria personalidade. Assim, direito não pode(ria) ficar alheio ao valor e à respectiva violação do tempo, de modo que se observa crescente debate e reconhecimento doutrinário a este respeito, tendo como principal expoente Dessaune, o qual formulou a Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor.

A tese é perfeitamente aplicável a tutelar os usuários do Transporte Público de Aracaju, individual ou coletivamente, tendo em vista que são satisfeitos todos os requisitos para a sua configuração ou incidência. Portanto, o Direito é apto a promover uma resposta em face do contexto evidenciado.

Isto porque, evidentemente, ocorre, há décadas, um problema de consumo, qual seja, a falha na prestação de serviços do transporte público, ensejando a responsabilidade do fornecedor de resolvê-lo de modo voluntário, tempestivo e efetivo. Figura como antijurídico o comportamento das empresas de, sob artifícios, justificativas e inanições diversas, não resolverem o problema de consumo. O dano aos consumidores/usuários é evidente, pois há efetiva perda de tempo no Transporte Público de Aracaju. Estes usuários não têm outra escolha senão assumir os ônus das ineficiências e acabam perdendo as horas de lazer, convívio familiar, descanso ou qualquer outra escolha que pudesse ser feita por

aquele que tem o direito de gerir o seu próprio tempo-existência. O nexo de causalidade encontra-se presente, pois é do comportamento dos fornecedores que surge o dano temporal aos usuários, individual e coletivamente considerados. Conforme visto, o dano extrapatrimonial de natureza existencial é presumido ou decorrente do próprio fato de o cidadão ter seu tempo suprimido, de forma grave e reiterada, e sua vida, indesejadamente, alterada, o que viola seus preceitos fundamentais, tais como liberdade e dignidade.

Todos os usuários do sistema de transporte coletivo estão ligados por este “desrespeitoso e indesejado” fato em comum, o que permite que tais direitos individuais homogêneos sejam tutelados por meio de ação coletiva.

Torna-se urgente e relevante que haja a tutela inibitória de maiores danos individuais e coletivos, sociais, diante do contexto que se apresenta, além de reparação aos danos que já se proliferaram, em todos esses mais de trinta anos de descumprimento do ordenamento jurídico, que, ano após ano, totalizou prejuízos que redundaram no caos social evidenciado.

REFERÊNCIAS

ALCANTARA, M.N.P.A., GONZAGA, A. S. da S, KNEIB, E. C. Regenerative Mobility: Disruption and Urban Evolution. **International Journal on Environmental Science and Sustainable Development**. 2019.

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução: Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2008.

AMORIM, B. de A. L.. Responsabilidade Civil pelo Tempo Perdido. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal - O Tempo como Valor Jurídico**. São Paulo: Academia, 2019.

ANDRADE, André Gustavo Corrêa de. **Dano moral em caso de descumprimento de obrigação contratual**. TJRJ, 2008. Disponível em: <https://www.tjrj.jus.br/c/document_library/get_file?uuid=a2768f6d-cc2b-4bc6-bc84-d02365e35763&groupId=10136>. Acesso em 15 jul. 2022.

ANDRADE, André Gustavo Corrêa de. Dano moral em caso de descumprimento de obrigação contratual. **Revista da EMERJ**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 29, 2005, p. 134-148.

ANDRADE, C. D. de. **No meio do caminho**. 1928. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/aulusmm/files/2016/08/NO-MEIO-DO-CAMINHO.pdf>>. Acesso em: 28 jul. 2022.

ARISTÓTELES, **Política**. Madrid: Editorial Gredos, 1994.

ASCENÇÃO, José de Oliveira. **Direito civil teoria geral: introdução, as pessoas, os bens**. 3ª edição, São Paulo: Editora Saraiva, 2013.

_____. Pessoa, direitos fundamentais e direitos da personalidade. **Revista Trimestral de Direito Civil**. Rio de Janeiro, n. 26, p. 43/66, abr.-jun., 2006.

BARCELLOS, Ana Paula de. **A eficácia jurídica dos princípios constitucionais**. O princípio da dignidade da pessoa humana. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

BASTOS, Maria Aparecida Dutra. In: BRASIL. **Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor** (BRASILCON). Teses independentes. XIII Congresso Brasileiro de Direito do Consumidor. 2016.

BATISTA JÚNIOR, O. A. **Princípio constitucional da eficiência administrativa**. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

BERGSTEIN, Laís. A Consolidação do Dano Pela Perda do Tempo do Consumidor no Brasil e o Duplo Critério para sua Compensação: O menosprezo Planejado. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal - O Tempo como Valor Jurídico**. São Paulo: Academia, 2019.

BEVILÁQUIA, Clóvis. **Teoria Geral do Direito Civil**. Campinas: Red Livros, 2001.

BITTAR, Carlos Alberto. **Os direitos da personalidade**. São Paulo: Saraiva, 2015.

BORGES, Gustavo. O Paciente e o Dano Temporal: Quando a Percepção da Passagem do Tempo Dói. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal** - O Tempo como Valor Jurídico. São Paulo: Academia, 2019.

BORGES, R. C. N. **Definição de transporte coletivo urbano**. Biblioteca Digital; 2006. Disponível em: <file:///C:/Users/Alcides/Downloads/definicao_transporte_borges%20(1).pdf>. Acesso em 02 mar. 2022.

BOYD, H. W.; WESTFAL, Ralp. **Pesquisa Mercadológica: Textos e Casos**. Rio de Janeiro: FGV, 1982.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/compilado.htm>. Acesso em: 20 abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.709/2018**. Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD. Brasília, 2021. Disponível em: < <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Leis-e-normas/lei-geral-de-protecao-de-dados-pessoais-lgpd>>. Acesso em: 11 jun. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.460/2017**. Dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2017/lei-13460-26-junho-2017-785098-publicacaooriginal-153203-pl.html>>. Acesso em: 02 maio 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.764, de 27 de dezembro de 2012**. Institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista; e altera o § 3º do art. 98 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12764.htm>. Acesso em: 22 jun. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm>. Acesso em: 17 jun. 2022.

BRASIL. [Estatuto da Cidade] **Lei nº 10.257/2008**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 86, de 2003**. Projeto de Lei Complementar. Disponível: < <https://al.se.leg.br/Legislacao/Complementar/2003/C00862003.pdf>>. Acesso em: 12 de jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.233/2001**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10233.htm>. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/110585/lei-de-concessoes-lei-8987-95>>. Acesso em: 02 jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.666/1993**. Regulamenta o Art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/acesso-a-informacao/banco-de-precos/legislacao/lei-no-8-666-de-21-de-junho-de-1993.pdf/view>>. Acesso em: 14 jul. 2022.

BRASIL. Ministério Público Federal. Secretaria de Cooperação Internacional. **Tratados em direitos humanos**: Sistema internacional de proteção aos direitos humanos / Secretaria de Cooperação Internacional – Brasília: MPF, 2016.

BRASIL. **REsp nº 1.729.402/SP**, relator Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 14/12/2021, DJe de 1/2/2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal, nº 0761. **RECURSO EXTRAORDINÁRIO 670.422**. RIO GRANDE DO SUL, Relator Min. Dias Toffoli, Trânsito em julgado em 25/03/2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI 4275 / DF**, Relator: Ministro Edson Fachin, Brasília, em 01 de março de 2018. Disponível em: <<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=749297200>>. Acesso em: 02 maio 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 635.659**, com repercussão geral, em que se alega a inconstitucionalidade do artigo 28 da Lei 11.343/2006. Relator: Ministro Gilmar Mendes, Brasília, em 06 de novembro de 2019a. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/re-posse-drogas-pra-consumo-voto-gilmar.pdf>> Acesso em: 05 jul. 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **REsp nº 1737412 / SE** Recurso Especial 2017/0067071-8. Relatora. Ministra Nancy Andrighi (1118), 2019b. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/673844404/recurso-especial-resp-1737412-se-2017-0067071-8>>. Acesso em: 14 jul. 2022.

BRASILEIRO, Anísio (*et al.*). Transportes públicos metropolitanos no Brasil: uma pauta para sua reorganização. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas**: estudos sobre o transporte urbano. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

CAHALI, Yussef Said. **Responsabilidade civil do Estado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

CAMPOMAR, M. C. Do Uso de estudo de caso em pesquisas para dissertações em Administração. **Revista de Administração**. V. 26, n3, pp. 95-97, jul/set/1991.

CANTALI, Fernanda Borghetti. **Direitos da personalidade**: disponibilidade relativa, autonomia privada e dignidade humana. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2009.

CARDOSO, C. E. P.. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP. 2008.

CARDOSO, W; Cavallari, R.. Rede de ônibus falha estimula uso de carro e moto em Aracaju. **Folha de São Paulo**. São Paulo, ano 2022, Brasil. Disponível em:

CARNELLI, L. **Tempo e direito**. Tradução: Érico Maciel. Rio de Janeiro: José Konfino, 1960.

CARVALHO, Orlando de. **A teoria geral da relação jurídica**: seus sentidos e limites. Coimbra: Centelha, 1981.

CARVALHO NETTO, Melenick de. Apresentação. In: PAIXÃO, Cristiano de Araújo Pinto. **Modernidade, tempo e direito**. Belo Horizonte: Del Rey, 2002, p. XI.

CASAS MAIA, Maurilio. O dano temporal e sua autonomia na ApCiv 2007.060473-7 (TJSC). **Revista de Direito do Consumidor**. São Paulo, v. 24, n. 102, p. 467-475, nov.-dez. 2015.

_____. O dano temporal indenizável e o mero dissabor cronológico no mercado de consumo: quando o tempo é mais que dinheiro é dignidade e liberdade. **Revista de Direito do Consumidor**, ano 23, vol. 92, p. 161-176, Mar.-Abr. 2014.

_____. Dano temporal, desvio produtivo e perda do tempo útil e/ou livre do consumidor: Dano cronológico indenizável ou mero dissabor não ressarcível? **Revista Seleções Jurídicas**, Rio de Janeiro, p. 23-28, mai. 2013.

CNI. **Confederação Nacional da Indústria**. Retratos da Sociedade Brasileira - Mobilidade urbana ISSN 2317-7012. Ano 5, Número 27, setembro de 2015. 2015. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/CNI%20MOBILIDADE%20URBANA%20RetratosDaSociedadeBrasileira_27_MobilidadeUrbana.pdf>. Acesso em: 28 maio 2022.

COLLINSON, Diané. **50 grandes filósofos**: da Grécia antiga ao século XX. Tradução de Maurício Waldman e Bia costa. 3ª. Ed. São Paulo: Contexto, 2006.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL, **Centro de Estudos Judiciários do. Jornadas de Direito Civil I, III, IV e V**: enunciados aprovados. Disponível em: <<http://stj.jus.br/publicacaoainstitucional/index.php/jornada/article/viewFile/2644/2836>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

D'AGUILAR, Coronel. **Napoleão - A Arte da Guerra e do Poder**. São Paulo: Editora Pé da Letra, 2019.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS. Rio de Janeiro: UNIC, 2009 [1948]. Disponível em: <<http://www.dudh.org.br/wp-content/uploads/2014/12/dudh.pdf>> Acesso em: 5 nov. 2022.

DESSAUNE, Marcos. **Teoria Ampliada do Desvio Produtivo do Consumidor, do Cidadão** - Usuário e do Empregado / Marcos Dessaune – 3. Ed. Ver., modif. E ampl.- Vitória, Ed. do Autor., 2022.

_____. Resumo sistematizado e conclusão da Teoria do Desvio Produtivo do Consumidor. In: DESSAUNE, Marcos. **Teoria aprofundada do Desvio Produtivo do Consumidor: o prejuízo do tempo desperdiçado e da vida alterada**. 2. ed. Vitória: Edição Especial do Autor, 2017.

DI PIETRO, Maria Silvia Zanella. **Direito Administrativo**. São Paulo: Editora Atlas, 1990.

DWORKIN, Ronald. **Domínio da vida: aborto, eutanásia e liberdades individuais**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

ENGISCH, Karl. **Introdução ao pensamento jurídico**. 9.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2009.

FACHIN, Luiz Edson. Fundamentos, Limites e Transmissibilidade -Anotações para uma Leitura Crítica, Construtiva e de índole Constitucional da Disciplina dos Direitos da Personalidade no Código Civil Brasileiro. **Revista da EMERJ**. v. 8, n. 31, 2005.

_____. **Teoria Crítica do Direito Civil**. 2ª ed. ver. atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

FERRAZ, A. C. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo**. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998.

FERRO, Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança. **Análise dos sistemas de transporte coletivo, por ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju e seu reflexo na garantia dos Direitos Humanos**. Tese (Doutorado em Saúde e Ambiente). Universidade Tiradentes, Aracaju SE, 2017.

FONTENELE, Marina. Licitação é esperança para melhorar transporte público em Aracaju. **G1 SE**. Aracaju, 14 de março de 2013. Disponível em: <<https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2013/03/licitacao-e-esperanca-para-melhorar-transporte-publico-em-aracaju.html>>. Acesso em: 18 set.2022.

FREIRE, Erika. **Conheça o significado da música Tempo Perdido, da Legião Urbana**, 2020. Disponível em: < <https://www.letras.mus.br/blog/significado-da-musica-tempo-perdido/>>. Acesso em: 06 jun. 2021.

FREITAS, Adriana. As diretrizes de mobilidade urbana de Aracaju estão sendo cumpridas? **Portal na Política**. Aracaju, 20 de janeiro de 2018. Disponível em: <<https://setransp-aju.com.br/2018/05/10/as-diretrizes-de-mobilidade-urbana-de-aracaju-estao-sendo-cumpridas/>>. Acesso em: 27 mar. 2022.

GABARDO, Emerson. **Interesse Público e Subsidiariedade**: o Estado e a sociedade civil para além do bem e do mal. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil**: direito de família. 9. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2015.

GAGLIANO, Pablo Stolze. Responsabilidade civil pela perda do tempo. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3540, 11 mar. 2013. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/23925>>. Acesso em: 4 jul. 2022.

GOMES, Ronaldo; COSTA, Marcilio. Grupo de pesquisa inicia estudo sobre transporte público de Aracaju. **Ufs Ciência**. Aracaju, 27 de março de 2017. Disponível em: < <https://ciencia.ufs.br/conteudo/56478-grupo-de-pesquisa-inicia-estudo-sobre-transporte-publico-de-aracaju>>. Acesso em: 29 jun. 2022.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais: acompanhamento e análise, 12, 242-250, 2006.

GONÇALVES, Joelma; FRANÇA, Jessica. Planejamento da mobilidade de Aracaju é inadequado, diz especialista. **G1**. Aracaju, 17 de janeiro de 2020. Disponível em: < <https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2020/01/17/planejamento-da-mobilidade-de-aracaju-e-inadequado-diz-especialista.ghtml>>. Acesso em: 20 set. 2022.

GOODE, W. J.; HATT, P. K. **Métodos de Pesquisa Social**. São Paulo: Cia das Letras, 1973.

GUGLINSKI, Vitor Vilela. O dano temporal e sua reparabilidade: aspectos doutrinários e visão dos tribunais. **Revista de Direito do Consumidor**, n. 99, São Paulo: RT. Mai.-Jun. 2015.

GUGLINSKI, Vitor. Danos morais pela perda do tempo útil: uma nova modalidade. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3237, 12-05-2012. Disponível em: < <http://jus.com.br/artigos/21753>>. Acesso em: 10 abr. 2022.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HARVEY, David. **O direito à cidade**. 2005. Disponível em: < https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2022.

_____. **A justiça social e a cidade**. Tradução Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.

IBGE. **IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2021**. 2021. Disponível em: < <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/31461-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2021>>. Acesso em: 11 maio 2022.

IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor. **Transporte Público, Insatisfação Coletiva**. 2014. Disponível em: < <https://idec.org.br/em-acao/revista/a-espera-de-qualidade/materia/transporte-publico-insatisfaco-coletiva>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

_____. **Relatório Anual de Atividades 2013**. 2013. Disponível em: < https://www.idec.org.br/uploads/transparencia_relatorios_atividades/pdfs/relatorio-2013.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2022.

INSTITUTO POLIS. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

IPEA – **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. 2012. Disponível em: < https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=16579>. Acesso em: 12 jun. 2022.

JAYME, Erik. Identité Culturelle et Intégration: Le droit international privé postmoderne. Cours général de droit international privé. p. 9-268. In: **Recueil des Cours**: collected courses of the Hague Academy of International Law. Tomo 251. Haia: Martinus Nijhoff Publishers, 1996.

JÖNSSON, Bodil. **Dez considerações sobre o tempo**. São Paulo: José Olympio Editora, 2004.

JUNKES, Guilherme. **Rincon Sapiência lança clipe da música “Transporte público”**, 2013. Disponível em: < <https://vaiserrimando.com.br/rincon-sapiencia-clipe-transporte-publico/>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 10ª ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

KANT, Immanuel. **Metafísica dos Costumes**. Tradução [primeira parte]: Clélia Aparecida Martins, tradução [segunda parte]: Bruno Nadai, Diego Kosbiau e Monique Hulshof. – Petrópolis, RJ: Vozes; Bragança Paulista, SP: Editora Universitária São Francisco, 2013. Título original: Die Metaphysik der Sitten.

_____. **Fundamentação da Metafísica dos Costumes**. Tradução de Paulo Quintela. Edições 70. Lisboa: LDA, 2007. Título original: Grundlegung zur Metaphysik der Sitten.

LARENZ, Karl. **Metodologia da ciência do direito**. 9. ed. Tradução: José Lamego. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2019.

LICITAÇÃO do transporte público de Aracaju foi o tema da Live do Parlamento Digital. **Agência Câmara Aracaju**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://www.aracaju.se.leg.br/institucional/noticias/licitacao-do-transporte-publico-de-aracaju-foi-o-tema-da-live-do-parlamento-digital>>. Acesso em: 08 jan. 2023.

LIMA, F. A de. Trabalho Forense: Sentença. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal** - O Tempo como Valor Jurídico. São Paulo: Academia, 2019.

LITMAN, T. **Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified?** Evaluating Mobility Management Policy Objectives Such as Targets to Reduce VMT and Increase Use of Alternative Modes. Victoria Transport Policy Institute. September 2019. Disponível em: < https://www.vtpi.org/vmt_red.pdf>. Acesso em: 5 abr. 2022.

LOPES JR., Aury. **Direito processual penal e sua conformidade constitucional**. Vol. 1, 4ª ed., ver. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

LUDWIG, M. de C.. O direito ao livre desenvolvimento da personalidade da Alemanha e possibilidades de sua aplicação no Direito Privado brasileiro, p. 285-302, in: **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul**, n. 19. 2017.

LUÑO, Antonio-Enrique Pérez. **Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución**. 5ª ed. Madrid: Tecnos, 1995.

MAIA, M. C.. 3 (Três) Enunciados Sobre o Dano Temporal: Autonomia, quantificação e Cumulabilidade. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal - O Tempo como Valor Jurídico**. São Paulo: Academia, 2019.

MANGUEIRA, Giovane. Aracajuano ainda está insatisfeito com serviço de transporte público. **F5News**. Aracaju, 14 de outubro de 2015. 2015. Disponível em: < https://www.f5news.com.br/cotidiano/aracajuano-ainda-esta-insatisfeito-com-servico-de-transporte-publico-_24575/>. Acesso em: 12 maio 2022.

MARQUES, C. Lima. Apresentação à Primeira Edição. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal - O Tempo como Valor Jurídico**. São Paulo: Academia, 2019.

_____. Menosprezo Planejado de Deveres Legais pelas Empresas Leva à Indenização. **Revista Consultor Jurídico**. 2016. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/2016-dez-21/garantias-consumo-menosprezo-planejado-deveres-legais-pelas-empresas-leva-indenizacao#:~:text=Menosprezo%20planejado%20de%20deveres%20legais%20pelas%20empresas%20leva%20%C3%A0%20indeniza%C3%A7%C3%A3o&text=Tempo%20sua%20vida%20%C3%A9%20finita>>. Acesso em: 20 abr. 2022.

_____. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. Antonio Herman V. Benjamin, Claudia Lima Marques e Bruno Miragem. São Paulo: RT, 2013.

_____. Prefácio. p. 11-12-In: DESSAUNE, Marcos. **Desvio Produtivo do Consumidor: o prejuízo do tempo desperdiçado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MARQUES, R.. O Problema do transporte público não começou agora, reclama o vereador Ricardo Marques. **FAN F1**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://fanf1.com.br/politica/2022/05/26738/%E2%80%99Co-problema-do-transporte-publico-nao-comecou-agora-reclam.html>>. Acesso em: 05 jan. 2023.

MARTINS, Leonardo (Org). **50 anos de jurisprudência do tribunal constitucional federal alemão**. 2005. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/sci/jurisprudencias-e-pareceres/jurisprudencias/docs-jurisprudencias/50_anos_dejurisprudencia_do_tribunal_constitucional_federal_alemao.pdf/view>. Acesso em: 3 abr. 2022.

MAX Prejuízo lançará movimento em favor da licitação. **Infonet**. 2013. Disponível em: < <https://infonet.com.br/noticias/politica/max-prejuizo-lancara-movimento-em-favor-da-licitacao/>>. Acesso em 18 abr. 2022.

MEIRELES, Rose Melo Vencelau. Apontamentos sobre o papel da vontade nas situações jurídicas existenciais, in: **Revista trimestral de direito civil**: RTDC, Referência: v. 7, n. 25, p. 217–241, jan./mar., Rio de Janeiro: Padma, 2006.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 20ª ed. São Paulo: Malheiros, 1995.

MEIRELLES, Jussara. **O ser e o ter na codificação civil brasileira**: do sujeito virtual à clausura patrimonial. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

MELO, P. V.. Ângela Melo questiona valores e interesses de consultoria para licitação do transporte em Aracaju. **Câmara Municipal de Aracaju**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://www.aracaju.se.leg.br/institucional/noticias/angela-melo-questiona-valores-e-interesses-de-consultoria-para-licitacao-do-transporte-em-aracaju>>. Acesso em: 05 jan. 2023.

MELLO, Celso A. B. de. **Curso de direito administrativo**. 16. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

MELLO, Tamila C. P. DE. **A Responsabilidade Civil pela Perda de Tempo**. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas) – Departamento de Direito da Universidade Federal de Santa Catarina, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2013.

MIRAGEM, Bruno. **Direito do Consumidor**. São Paulo: Ed. RT, 2015.

MIRANDA, F. C. P. de. **Tratado de Direito Privado**, Parte Especial, T. VII, Direito de personalidade e Direito de Família, atualizado por Rosa Maria de Andrade Nery, São Paulo: RT, 2012.

MIRANDA, Pontes de. **Direito das Obrigações, contrato de transporte**: contrato de parceria. Atualizado por Bruno Miragem. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

MORAES, M. C. B. de. **Danos à Pessoa Humana**: uma Leitura Civil-constitucional dos Danos Morais. Rio de Janeiro: Editora Processo, 2017.

_____. A constitucionalização do direito civil e seus efeitos sobre a responsabilidade civil, in: SOUZA NETO, Cláudio Pereira de; SARMENTO, Daniel. **A constitucionalização do direito**. Fundamentos teóricos e aplicações específicas. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

MORAES, Walter. Concepção tomista de pessoa. Um contributo para a teoria do direito da personalidade. **Revista de Direito Privado**, Editora Revista dos Tribunais, v. 1, n. 2, p. 187–204, abr./jun., 2000.

MOREIRA, Egon. **Direito das Concessões de Serviço Público**. Inteligência da Lei 8.987/1995 (Parte Geral). São Paulo: Malheiros, 2010.

MOREIRA, W.. Justiça determina reforço na linha 406 – Aloque/Dia do transporte coletivo da Grande Aracaju (SE). **Diário do Transporte**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://diariodotransporte.com.br/2022/07/03/justica-determina-reforco-na-linha-406-aloque-dia-do-transporte-coletivo-da-grande-aracaju-se/>>. Acesso em: 11 jan. 2023.

MOURÃO, Ronaldo Rogério de Freitas. Tempo cósmico In: MARQUES, Haroldo (Org.). **As visões do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2002.

MP entra na Justiça para que ônibus de Aracaju com licenciamento vencido ou com restrição judicial sejam substituídos. **G1 SE**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2022/07/26/mp-entra-na-justica-para-que-onibus-de-aracaju-com-licenciamento-vencido-ou-com-restricao-judicial-sejam-substituidos.ghml>>. Acesso em: 09 jan. 2023.

NASCIMENTO, Eugênio. Em Aracaju, o transporte público está ‘defasado’ e ‘desorganizado. **Jornal da Cidade. Net**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < [https://www.jornaldacidade.net/politica/2022/05/328328/em-aracaju-o-transporte-publico-esta-defasado-e-desorgan.html#:~:text=RM%20%2D%20Os%20maiores%20problemas%20s%C3%A3o,passageiros%20n%C3%A3o%20acompanhou%20as%20mudan%C3%A7as](https://www.jornaldacidade.net/politica/2022/05/328328/em-aracaju-o-transporte-publico-esta-defasado-e-desorgan.html#:~:text=RM%20%2D%20Os%20maiores%20problemas%20s%C3%A3o,passageiros%20n%C3%A3o%20acompanhou%20as%20mudan%C3%A7as>)>. Acesso em: 10 jan. 2023.

NERY, R. M. de A.; NERY JUNIOR, N.. **Direito de transportes**. 1ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.

_____. **Instituições de direito civil: direitos da personalidade (Direito de Humanidade)**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2017.

NOHARA, Irene Patrícia. **Direito administrativo**. 9a. ed. – São Paulo: Atlas, 2019.

OLIVEIRA, A. F. de. Prefácio. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal - O Tempo como Valor Jurídico**. São Paulo: Academia, 2019.

OLIVEIRA, Mariana. 8 Dados Mostram o Impacto da Mobilidade Urbana nas Nossas Vidas. **Jornal Estadão**. 2021. Disponível em: < <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/dia-a-dia/8-dados-mostram-o-impacto-da-mobilidade-urbana-nas-nossas-vidas/>>. Acesso em 12 de jul. 2022.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos do Homem**. Disponível em: <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_direitoshumanos.php>. Acesso em: 03 maio 2016.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Corte Interamericana de Derechos Humanos**. Caso Gutierrez Soles Vs. Colombia. 2005.

OST, François. **O tempo do direito**. Lisboa: Instituto Piaget, 1999.

PEDRONI, Fabiana. Chronos e Kairós: determinações poéticas para o tempo vivido. **Revista do Colóquio de Arte e Pesquisa do PPGA-UFES**, ano 4, v.3, n. 6, 2014.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil**, 24ª ed, São Paulo: Forense, 2017.

PERLINGIERI, Pietro. **Perfis de Direito civil**: Introdução ao Direito Civil Constitucional, 3ª edição, p. 2, Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2002.

PIETRE, Bernard. **Filosofia e ciência do tempo**. Tradução de Maria Antonia Pires de Carvalho Figueiredo. Bauru: Edusc, 1997.

PINTO, C. A. da M.. **Teoria Geral do Direito Civil**, 4ª edição, Coimbra: Editora Coimbra, 2005.

PINTO, P. M.. **O Direito ao Livre Desenvolvimento da Personalidade**, in: Portugal-Brasil ano 2000, Coimbra: Coimbra Editora, 1999.

PMA. PREFEITURA MUNICIPAL DE ARACAJU. **Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju**. Aracaju, 2015. Disponível em: < <http://www.smttaju.com.br/mobilidade-urbana/Plano-Diretor-de-Mobilidade.pdf>>. Acesso em: 19 mar. 2022.

PNAD. **Pesquisa nacional por amostra de domicílios**: síntese de indicadores 2015 / IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. - Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

POPULAÇÃO continua insatisfeita com a demora dos ônibus. **Jornal da Cidade. Net**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://jornaldacidade.net/cidades/2022/07/329213/populacao-continua-insatisfeita-com-a-demora-dos-onibus.html>>. Acesso em: 08 jan. 2023.

PREFEITO Edvaldo assina consultoria para licitação do transporte público. **Agência Aracaju Notícias**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/97767/prefeito_edvaldo_assina_consultoria_para_licitacao_do_transporte_publico.html>. Acesso em: 03 jan. 2023.

RELATÓRIOS. Portal da Transparência - Aracaju – **SMTT**. Aracaju, ano 2022, Brasil. Disponível em: < <https://transparencia.aracaju.se.gov.br/smtt/relatorios-2/>>. Acesso em: 13 jan. 2023.

RIGONI, C. L.; GOLDSCHMIDT, R.. O Dano Temporal: Aproximações e Divergências com Outras Espécies de Danos Imateriais. In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal** - O Tempo como Valor Jurídico. São Paulo: Academia, 2019.

ROCHA, Carmen L. A.. **Estudo sobre Concessões e Permissões de Serviço Público no Direito Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1996.

ROJAS, F. J. Villar. **Privatización de Servicios Públicos**. Madrid: Editora TECNOS, 1993.

ROSA, A. M. da; MAIA M. C.. O Dano Temporal na Sociedade do Cansaço: Uma Categoria Lesiva Autônoma? In: BORGES, G.; MAIA M. C.. (Org.) **Dano Temporal** - O Tempo como Valor Jurídico. São Paulo: Academia, 2019.

ROSA, S. J. **Transporte e Exclusão Social: A Mobilidade da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de São Paulo e Trem Metropolitano**. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Dissertação. São Paulo, 2006.

ROSENVALD, N.. **Dignidade humana e boa-fé no Código Civil**. São Paulo: Saraiva, 2007.

SANSEVERINO, P. de T. Vieira. **Princípio da reparação integral: indenização no código civil**. 1. Ed., 2.tir. São Paulo: Saraiva, 2011.

SANTINI, J. Raffaelli. **Dano moral**. Doutrina, Jurisprudência e Prática. São Paulo: Editora de Direito, 1997.

SANTO, A.; HIPONA, B. de. **O livre arbítrio**. Tradução, organização, introdução e notas Nair de Assis Oliveira. revisão Honório Dalbosco. 2ª Ed. São Paulo: Paulus, 1995.

SANTOS, M. da C. dos. **Corpos em trânsito: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2016.

SANTOS, Valdemir dos. As dimensões da dignidade da pessoa humana: construindo uma compreensão jurídico-constitucional necessária e possível. **Revista Brasileira de Direito Constitucional** – RBDC. 2007. Disponível em: <<http://www.esdc.com.br/seer/index.php/rbdc/article/view/137>>. Acesso em: 10 maio 2022.

_____. **Da organização à crise do sistema integrado do transporte coletivo na grande Aracaju**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, 2016.

SARLET, I. W. Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988, 9. ed. **Revista Atual**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2011.

_____. Os direitos Fundamentais na Constituição de 1988. **Revista de Direito do Consumidor**. n. 30, abr./jun. 1999, São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

SARMENTO, Daniel. **Dignidade da pessoa humana: conteúdo, trajetórias e metodologia** / Belo Horizonte: Fórum, 2016.

_____. **Direitos Fundamentais e Relações Privadas**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 1ª edição, 2010.

SAVATIER, René. *Traité de la Responsabilité Civile*. Tomo I, n. 4, pág. 5, in Responsabilidade Civil, IRINEU ANTONIO PEDROTTI, **Revista, Atualizada e Ampliada**, Vol. 1, Livraria e Editora Universitária de Direito, 1997.

SCHREIBER, Anderson. **Direitos da Personalidade**. 2a ed. São Paulo: Atlas, 2013.

_____. **Novos Paradigmas da Responsabilidade Civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**, 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SEN, A.. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SÊNECA, Lúcio Aneu. **Sobre a brevidade da vida**. Tradução de Lúcia Sá Rebello, Ellen Itanajara Neves Vranas e Gabriel Nocchi Maceo. Porto Alegre: L&PM, 2007.

SERGIPE. Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe. **Ação Civil Pública n. 201111202371**. Requerente: Ministério Público do Estado de Sergipe. Requeridos: Município de Aracaju e Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito -SMTT, Competência: 12a Vara Cível de Aracaju, 2011. Disponível em: <https://www.tjse.jus.br/portal/consultas/consulta-processual>. Acesso em 25 jan. 2023.

SETRANSP, 2022. Disponível em: < <https://setransp-aju.com.br/>>. Acesso em: 11 jan. 2023.

SILVA NETO, Orlando Celso da. Responsabilidade Civil pela Perda de Tempo útil: tempo é um ativo indenizável? **Revista de Direito Civil Contemporâneo**, São Paulo, v. 4, p. 139-162, jul.-set. 2015.

SILVA, J. A. da. **Comentário Contextual à Constituição**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

_____. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

SOARES, Hugo Jesus. **O serviço público de transporte coletivo urbano como direito social fundamental**: políticas públicas isonômicas e escassez de recursos. Dissertação (Mestrado em Direito). Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2015.

SOUSA, R. C. de. **O direito geral de personalidade**. Coimbra: Coimbra Editora, 1993.

SOUZA, Felipe. **Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem**. BBC News Brasil em São Paulo. 2019. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332>>. Acesso em: 10 maio 2022.

SZANIAWSKI, E.. **Direitos de personalidade e sua tutela**. São Paulo: Editora RT, 2005.

TEPEDINO, Gustavo. **A Tutela da Personalidade no Ordenamento Civil - Constitucional Brasileiro**, Temas de Direito Civil. 3. ed., Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

TEPEDINO, Gustavo. **Temas de Direito Civil**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

TERRA, A. de M. V.. Danos autônomos ou novos suportes fáticos de danos? Considerações acerca da privação do uso e da perda de tempo nas relações de consumo. In: Knoerr, V. C. de S., Stelzer, J. F., PACHECO, K. (Coord.). **Direito, globalização e responsabilidade nas relações de consumo**. Florianópolis: CONPEDI, 2015.

TORRES, Ricardo Lobo. **O direito ao mínimo existencial**. Rio de Janeiro: Renovar, 2009.

TV Atalaia. População reclama do sucateamento dos ônibus que circulam na Piabeta, em N. Sra. do Socorro. 02 de junho de 2022. Disponível em: < https://www.youtube.com/watch?v=K_0IgRcmICs. Acesso em>: 06 jan. 2023.

UITP. **Strategy for public transport.** 2018. Disponível em: <<https://www.uitp.org/about/>>. Acesso em: 10 nov. 2022.

VASCONCELOS, Aisla. Transporte Público Ainda É Alvo De Reclamações. **Infonet.** Aracaju, 15 de abril de 2013. Disponível em: <<https://infonet.com.br/noticias/cidade/transporte-publico-ainda-e-alvo-de-reclamacoes/>>. Acesso em: 12 jun. 2022.