



BACHARELADO EM DIREITO

MOISÉS OLIVEIRA PINTO

**TRANSPORTE COLETIVO CLANDESTINO DE PASSAGEIROS:
RESPONSABILIDADE CIVIL E LEIS RELACIONADAS**

**CONCEIÇÃO DO COITÉ-BA
2024**

MOISÉS OLIVEIRA PINTO

**TRANSPORTE COLETIVO CLANDESTINO DE PASSAGEIROS:
RESPONSABILIDADE CIVIL E LEIS RELACIONADAS**

Artigo científico apresentado à Faculdade da Região Sisaleira como Trabalho de Conclusão de Curso para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Laiza Emanuele Santos Sales.

**CONCEIÇÃO DO COITÉ-BA
2024**

Ficha Catalográfica elaborada por:
Carmen Lúcia Santiago de Queiroz – Bibliotecária
CRB: 5/001222

P658 Pinto, Moisés Oliveira
Transporte coletivo clandestino de passageiros:
responsabilidade civil e leis relacionadas. /Moisés
Oliveira Pinto. – Conceição do Coité: FARESI, 2024.
17f.

Orientadora: Prof.^a Laiza Emanuele Santos
Sales.
Artigo científico (bacharel) em Direito.
Faculdade da Região Sisaleira - FARESI. Conceição
do Coité, 2024.

1 Direito. 2 Transporte. 3 Responsabilidade civil.
4 Mobilidade. I Faculdade da Região Sisaleira –
FARESI. II Sales, Laiza Emanuele Santos. III. Título.

CDD: 342.151

MOISÉS OLIVEIRA PINTO

**TRANSPORTE COLETIVO CLANDESTINO DE PASSAGEIROS:
RESPONSABILIDADE CIVIL E LEIS RELACIONADAS**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito, pela Faculdade da Região Sisaleira.

Aprovado em 25 de junho de 2024.

Banca Examinadora:

Assucena Gordiano da Silva / assucena.gordiano@faresi.edu.br

Laiza Emanuele Santos Sales / laiza.sales@faresi.edu.br

Rodolfo Queiroz da Silva / Rodolfo.silva@faresi.edu.br

Rafael Anton / Rafael.anton@faresi.edu.br



Rafael Reis Bacelar Antón

Presidente da banca examinadora

Coordenação de TCC – FARESI

Conceição do Coité – BA

2024

TRANSPORTE COLETIVO CLANDESTINO DE PASSAGEIROS: RESPONSABILIDADE CIVIL E LEIS RELACIONADAS

Moisés Oliveira Pinto¹

Laiza Emanuele Santos Sales²

RESUMO

A Revolução Industrial marcou um ponto crucial no desenvolvimento das sociedades, impulsionando a busca pelo progresso tecnológico e econômico. Além disso, facilitou o crescimento urbano por meio do êxodo rural. A mobilidade urbana é um direito civil onde, o indivíduo realiza o ato de ir e vir, com o auxílio de políticas públicas que facilitam o processo através de acessibilidade a transportes coletivos que buscam melhorias na qualidade de vida e deslocamento de forma segura, fornecendo ainda um meio ambiente mais sustentável com menos transportes individuais, buscando ainda democracia e igualdade de direitos. O presente trabalho tem o objetivo de entender os deveres das partes incluídas no processo de transporte coletivo, incluindo os motoristas, representantes das empresas aos profissionais da justiça rodoviária e aos passageiros, bem como compreender o papel da justiça, com a implantação de leis e regimentos relacionados ao transporte em busca de melhorias e segurança. Diante das leis apresentadas é possível perceber que a busca por melhorias na qualidade dos transportes e do controle de tráfego terrestre é abordado desde a Constituição Federal de 1988, e que com o passar dos anos, juntamente com o avanço tecnológico, novas leis foram criadas e outras revogadas com o intuito de atender às necessidades da população, buscando segurança e efetividade.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte; Mobilidade; Responsabilidade civil.

ABSTRACT

The Industrial Revolution marked a crucial point in the development of societies, driving the search for technological and economic progress. Furthermore, it facilitated urban growth through rural exodus. Urban mobility is a civil right where the individual carries out the act of coming and going, with the help of public policies that facilitate the process through accessibility to public transport that seek improvements in the quality of life and safe movement, also providing a more sustainable environment with less individual transport, whilst also seeking democracy and equal rights. The present work aims to understand the duties of the parties included in the public transport process, including drivers, company representatives, road justice professionals and passengers, as well as understanding the role of justice, with the implementation of laws and regulations related to transportation in search of improvements and safety. Given the laws presented, it is possible to see that the search for improvements in the quality of transport and land traffic control has been addressed since the Federal Constitution of 1988, and that over the years, along with technological advances, new laws have been created and others revoked with the aim of meeting the needs of the population, seeking safety and effectiveness.

KEYWORDS: Transport; Mobility; Civil Responsibility.

1. INTRODUÇÃO

A Revolução Industrial marcou um ponto crucial no desenvolvimento das sociedades, impulsionando a busca pelo progresso tecnológico e econômico, além disso, ela facilitou o crescimento urbano por meio do êxodo rural, uma característica distintiva desse período histórico (Gomes, 2020). Esse processo não apenas transformou a estrutura social, mas também influenciou diretamente as políticas públicas contemporâneas, onde uma das principais preocupações dos gestores públicos encontra-se no transporte coletivo e na formulação de políticas que incentivem sua utilização em detrimento dos veículos particulares, buscando um ambiente urbano mais sustentável. Para alcançar esse objetivo, visa-se aumentar o atrativo desse meio de transporte por meio da redução de tarifas e do tempo de deslocamento, enquanto elevam-se os custos associados aos veículos individuais a fim de desencorajar sua utilização e diminuir os problemas ambientais originados na Revolução Industrial (Gomes, 2020).

A mobilidade urbana, conceituada pela maioria dos autores como as condições de deslocamento da população dentro do espaço das cidades, é frequentemente associada ao trânsito de veículos e pedestres, abrangendo tanto o transporte individual (carros, motos, bicicletas, etc.) quanto o transporte coletivo (ônibus, bondes, metrô, etc.) A mobilidade urbana é o resultado de políticas de transporte, acessibilidade e circulação voltadas para proporcionar acesso amplo, facilitado e democrático ao espaço urbano, com prioridade para os meios de transporte coletivo e não necessariamente motorizados, visando a implementação de políticas socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis. Nas grandes e médias cidades, a qualidade de vida é frequentemente avaliada com base na facilidade de deslocamento, sendo a rapidez e segurança dos trajetos consideradas necessidades essenciais, que, no entanto, tornaram-se problemáticas devido ao aumento do uso de transportes particulares nas últimas décadas (Siqueira e Lima, 2015 apud Reis e Santos, 2021).

A tecnologia permitiu a criação de meios de transporte alternativos, fazendo com que o passageiro possa contatar o motorista através do aparelho celular e realizar

¹ Discente do curso de Bacharelado em Direito. E-mail: moises.pinto@faresi.edu.br

² Orientadora, advogada e professora do curso de Direito. E-mail: laiza.sales@faresi.edu.br

seu trajeto em um transporte não coletivo que não possui um itinerário fixo, encurtando a viagem, indo diretamente ao ponto de chegada do cliente (Moura, 2023). Essa mudança pode ocasionar em aumento nos números de automóveis em vias de tráfego e conseqüentemente maiores congestionamentos e impactando na qualidade de vida urbana (Lemos, 2020).

O processo de transporte de passageiros é impulsionado a partir do deslocamento de pessoas de um lugar para o outro, com isso, essa ação por si só estimula novas viagens, no entanto, além de atender à demanda por mobilidade, o uso intensivo de veículos em estradas e rodovias tem conseqüências significativas para o meio ambiente. Este ato interfere em diversos aspectos ambientais, pois a partir da criação de estradas e rodovias ocorrem processos de desmatamento e poluição, além do crescimento de moradias ao redor das vias, com intuito monetário, causando diminuição das áreas naturais (Lemos, 2020).

De acordo com Moura (2023), quando se pensa em justiça, a discussão sobre urbanização e formas de deslocamento das pessoas de uma cidade à outra e o acesso dos cidadãos a esses meios, se tornam assuntos inevitáveis, correlacionando a liberdade de locomoção permitida através dos serviços de transporte coletivos com a população menos favorecida socialmente, que são as que mais usufruem desse tipo de transporte.

Tendo em vista a necessidade de responsabilidade por parte civil na atuação do transporte coletivo de passageiros, este trabalho visa compreender os aspectos éticos relacionados. Possui como objetivo entender os deveres das partes inclusas neste processo, desde os motoristas, representantes das empresas aos profissionais da justiça rodoviária e aos passageiros, além de compreender o papel da justiça, com a implantação de leis e regimentos relacionados ao transporte em busca de melhorias e segurança.

2. METODOLOGIA

Esta pesquisa trata-se de um estudo de caráter qualitativo, ou seja, refere-se a conceitos e responsabilidades admitidas por Lei relacionadas ao transporte coletivo e visa entender os deveres e direitos de cada lado (passageiro e condutor). Define-se ainda, como pesquisa exploratória, que tem o intuito de conhecer o tema em questão, pesquisando os aspectos distintos de cada setor. O trabalho foi construído com base

em material bibliográfico (livros e artigos científicos) encontrados em bibliotecas e/ou em bases de dados oficiais de governos e organizações e em bases eletrônicas, tais como a Scientific Eletronic Library Online (SciELO), o Google Acadêmico e a Constituição Federal do Brasil, encontrada em sites oficiais.

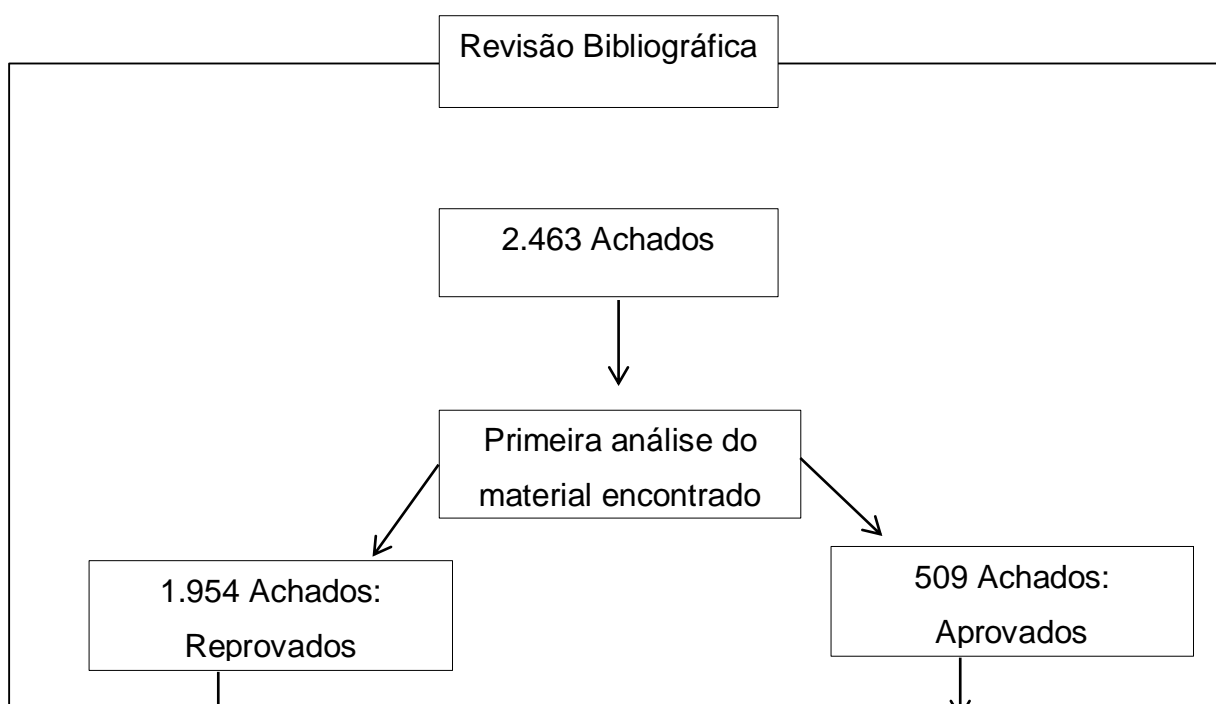
Para a pesquisa, foram utilizados descritores de busca, sendo eles “transporte público”, “transporte coletivo”, “transporte de passageiros” e “leis de transporte”, sendo pesquisados tanto em português como em inglês. Como critérios de inclusão, o limite de tempo em que as bibliografias foram publicadas foi crucial, tendo sido selecionadas bibliografias datadas em até no máximo cinco anos, e a relevância do estudo para o tema.

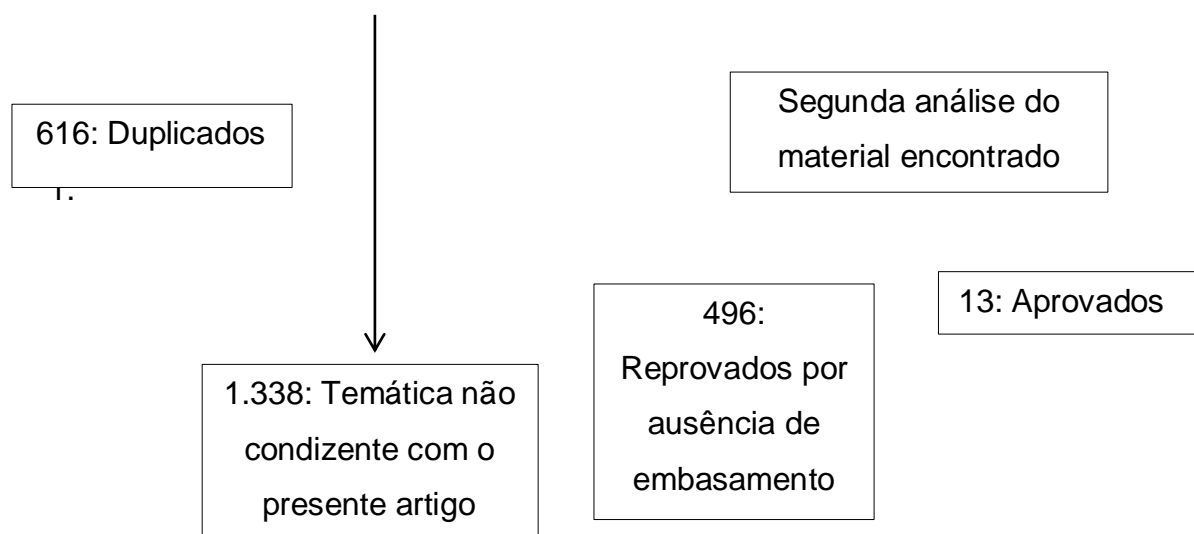
Através do levantamento bibliográfico, buscou-se compreender as responsabilidades civis do transporte clandestino de passageiros, bem como os aspectos éticos, além de entender os direitos e deveres das empresas responsáveis e dos clientes. Ademais, objetivou-se observar os fatores que podem desencadear um processo criminal, para posterior discussão.

Inicialmente, foram encontrados 19.283 artigos, de acordo com o descritor “transporte público”. Em seguida, a pesquisa foi filtrada, em busca de artigos somente sobre transporte coletivo de pessoas, diminuindo, assim, a quantidade de artigos para 15.400. Destes, 2.463 adequavam-se aos critérios de inclusão da pesquisa, e a partir deles foram utilizados 13 para desenvolvimento deste trabalho.

O diagrama de fluxo abaixo apresenta a esquematização da seleção bibliográfica:

QUADRO 01 – Diagrama de fluxo de seleção de estudos.





Fonte: Elaborado pelo próprio autor (2024).

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Todos os dias as pessoas necessitam se deslocar para realizar tarefas, o indivíduo necessita de alguma forma sair de casa (Tanure e Neto, 2022). O direito à mobilidade correlaciona-se com o transporte público de pessoas e se apresenta nos Direitos Sociais previstos pela Constituição Federal de 1988, onde são possibilitados, através da acessibilidade ao transporte, outros direitos como locomoção para educação, trabalho ou lazer, sendo em localidades urbanas, rurais ou para locomoção nacional ou internacional (Ariente, 2020).

O sistema de transporte coletivo cresceu exponencialmente no mundo todo, oferecendo uma variedade de opções, como ônibus, metrô e trem. Esses sistemas possuem características que os diferem uns dos outros, como sua natureza, que pode ser pública, privada ou mista, além de atributos como tamanho, velocidade e capacidade, que variam desde pequenas vans até trens de alta velocidade (Reis e Santos, 2021).

Ao definir o direito ao transporte como um dos direitos sociais, é concretizado que o acesso ao transporte é essencial para o desfrute de vários outros direitos, como o de ir e vir, tornando a mobilidade urbana indispensável para efetivar distintos direitos

sociais, como por exemplo o direito a educação, que só é garantido se o indivíduo possuir acesso a um transporte de qualidade que o permita chegar à instituição educacional. Assim como o direito ao trabalho, que só é efetivo se houver um meio para assegurar o transporte dos trabalhadores (Batista, 2020).

Por se tratar de um ofício público, o serviço de transporte coletivo urbano deve se adequar a um regime jurídico de direito público para que seu pleno funcionamento seja assegurado. A ideia é que com a gestão jurídica as condições que esse serviço presta sejam adequadas e de qualidade, isto porque este é financiado pelos usuários por meio de tarifas, ou seja, alguns princípios como moralidade, transparência e continuidade do serviço são indispensáveis e mandatórios, incluindo para os agentes privados que prestam o serviço público (Bevilacqua e Reck, 2022).

Na maioria das cidades brasileiras, o serviço de transporte público não recebe subsídio, seus custos são pagos pelos próprios usuários, por isso, é de extrema importância entender as necessidades e expectativas dos usuários do transporte coletivo urbano, para que se possa oferecer um serviço de qualidade que atenda a todos. Ao conhecer as necessidades do usuário, é possível reparar alguns aspectos e melhorar a qualidade da viagem, o que pode evitar a migração para o transporte individual, além disso, ao oferecer qualidade, há um incentivo para que as pessoas optem por utilizar esse transporte e diminuir o tráfego nas vias (Tanure e Neto, 2022).

3.1 RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE COLETIVO

Em praticamente todas as tarefas cotidianas, empregos e áreas de trabalho haverá riscos, o que é imutável diante de quaisquer organizações, o que não é diferente do transporte de pessoas. Os riscos podem ser encontrados em grande parte do tempo, desde o embarque, transporte e desembarque dos passageiros, podendo esses riscos, muitas vezes serem imprevisíveis, o que causa grave consequências, sendo necessárias regulamentação e atenção especial das empresas envolvidas, buscando evitar ou diminuir tais problemas (Ribeiro, 2019).

A responsabilidade civil surge quando há o descumprimento de uma obrigação, seja por violação de um contrato estabelecido ou pelo não cumprimento de uma norma que regulamenta a vida (Tartuce, 2021 apud Conceição e Silva, 2022). Dessa forma, pode-se compreender que a responsabilidade civil se estabelece após a prática de

uma obra ilícita, seja por ação ou omissão dolosa ou culposa, provocando o dever jurídico de compensar ou ressarcir o prejuízo causado à vítima (Gonçalves, 2021 apud Conceição e Silva, 2022), conforme estipulado no art. 927 do Código Civil (BRASIL, 2002 apud Conceição e Silva, 2022).

De acordo com Ariento (2020), o sistema de responsabilidade civil procura se atentar a evitar e prevenir o dano, além da sua restauração. A responsabilidade civil atualmente, se preocupa em encontrar um responsável que irá arcar com a indenização e não com um culpado especificamente.

A responsabilidade civil do transportador à luz do Código de Defesa do Consumidor demanda a convergência da conduta do fornecedor, o defeito no serviço, o dano e o nexo de causalidade entre o dano sofrido e o defeito do serviço prestado. Em se tratando de ação de natureza consumerista, conforme se extrai dos arts. 14, 22 e 23 do CDC (LGL\1990\40), a demonstração de culpa ou de má-fé do fornecedor são dispensáveis (Ariento, 2020).

De acordo com a doutrina, a responsabilidade civil é fundamentada em três pressupostos básicos, sendo eles o dano, a culpa do autor e o nexo de causalidade (Gonçalves, 2020 apud Conceição e Silva, 2022). Ainda de acordo com Conceição e Silva (2022), a responsabilidade civil existe desde os primórdios, quando o ser humano passou a conviver em comunidade para sobreviver e mesmo nessa época, já existia o dano e o nexo de causalidade.

Palermo (2020) traz a afirmação de que a responsabilidade civil está sempre ligada ao dano de um direito alheio, o qual provoca um prejuízo que deve ser indenizável. O autor afirma que existem dois tipos principais de responsabilidades civis, que são: responsabilidade civil contratual que surge quando um acordo contratual não é respeitado ou é cumprido de forma indevida, sendo bilateral ou não, e irá gerar um ato que deve ser indenizado; e a responsabilidade civil extracontratual que não deriva de uma obrigação contratual, mas sim do descumprimento de um dever legal, ocorre quando um dano é causado a um indivíduo por ação ou omissão, onde não há uma relação jurídica preexistente entre o agente e a vítima.

Em relação às concessionárias de transporte e suas responsabilidades, Conceição e Silva (2022) apresentam que:

A responsabilidade civil das concessionárias de transporte público pode ser encontrada no contrato de transporte, no Código Civil, a partir do art. 730. A natureza jurídica deste contrato é chamada de cláusula da incolumidade, pois obriga o transportador a garantir uma viagem segura aos seus passageiros e seus pertences. Porém, esta informação não é de conhecimento geral, menos ainda a abrangência da cláusula de incolumidade (Conceição e Silva, 2022).

A criação de um dever jurídico torna-se insignificante se não for acompanhada por uma sanção se houver descumprimento. Caso contrário, quem violasse as normas não seria responsabilizado e sairia impune, enquanto a vítima não receberia as reparações devidas (Borre, 2012 apud Conceição e Silva, 2022).

3.2 PRINCIPAIS LEIS RELACIONADAS

Para que a eficácia do controle de transporte seja garantida, é necessário obedecer a uma série de leis e normas que têm como objetivo oferecer segurança durante o trajeto. Esses regulamentos são fiscalizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A ANTT foi instituída pela Lei nº 10.233, em 05 de junho de 2001, e começou suas atuações em todo o território nacional em fevereiro de 2002. Seu trabalho é assegurar a qualidade, funcionalidade e segurança correta dos serviços de transporte terrestres (Ribeiro, 2019).

A promulgação da Emenda Constitucional nº 90, de 11 de setembro de 2015, com a introdução do art. 6º da Constituição Federal garantiu o direito ao transporte como direito social, sem ele, o indivíduo possui dificuldades ou nulo direito total de ir e vir, o que viola o pilar constitucional da dignidade humana acarretando ainda mais impasses na luta pela redução da desigualdade social e regional pautada pela República Federativa do Brasil (Batista, 2020).

Em janeiro de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde o transporte urbano é definido como “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas” e subdividido em transporte motorizado ou não, podendo ser público ou privado, coletivo ou individual. Essa Política visa alcançar princípios, diretrizes e objetivos como acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, eficiência, eficácia e efetividade, além de segurança e equidade no

acesso aos transportes público coletivos (Coordenação de Organização da Informação Legislativa, Serviço de Tratamento da Informação Legislativa e Seção de Legislação Citada, 2012).

Em 05 de janeiro de 2022 foi aprovada a Lei nº 14.298, com o intuito de alterar alguns critérios estabelecidos pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Como exemplos de artigos revogados têm: § 1º O Poder Executivo definirá os critérios de inviabilidade de que trata o caput deste artigo, que servirão de subsídio para estabelecer critérios objetivos para a autorização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; § 2º A ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência, na forma do regulamento (Brasil, 2022).

O Artigo 182 da Constituição Federal de 1988 estabelece que a política de desenvolvimento urbano sob responsabilidade do Poder Público Municipal e de acordo com diretrizes gerais definidas em lei, busca a ordem ao desenvolver as funções sociais da cidade, e assegurar o bem-estar da população (Brasil, 1988).

No planejamento de gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012 foi imposta a Lei da Mobilidade urbana, onde em seu 2º artigo, apresenta como objetivos a elevação do acesso universal à cidade e promover a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano (Moura 2023).

Assim, de acordo com Moura (2023), os serviços públicos têm o compromisso de promover o desenvolvimento das capacidades individuais dos cidadãos, ampliar sua liberdade de escolha e investir em infraestrutura e recursos que facilitem o acesso aos meios de transporte.

3.3 DETERMINANTES DO TRANSPORTE CLANDESTINO

Para Neto (2021), o transporte clandestino não deveria ter essa nomenclatura, por ser algo que se remete ao segredo, fazendo com que se tenha uma visão diferente do que acontece atualmente, que muitas vezes é exposto em redes sociais, e não escondido, como se pensa. O autor ainda acredita que o termo correto deveria ser transporte irregular, que muitas vezes está ligado ao fato da desigualdade social existente pelo Brasil.

Em consonância com o apresentado, Alves et al (2024 apud Ricardo, 2010) apontam características relacionadas a desigualdade social para explicar o motivo da grande adesão de transportes irregulares pelos passageiros que muitas vezes optam por utilizar esses serviços, ao invés de buscar meios que cumpram as regulamentações vigentes, por terem valores mais acessíveis.

Ainda, é defendido por alguns autores que o transporte irregular, mesmo sendo colocado em alguns casos como uma alternativa, deve ter seu uso suspenso pela população, pois, como sabe-se, não cumpre com os requisitos de segurança previstos para a melhor situação do paciente (Neto, 2021 apud Zuanella, 2005).

De acordo com o Governo Federal (2018), a busca do transporte irregular é disseminada pelo fato dos valores serem mais baixos:

Passagem por valores inferiores ao que é praticado pelo sistema regular de transporte urbano ou interestadual é o principal atrativo para os passageiros que usam o transporte clandestino. Esses preços são mais baixos devido à falta de compromisso dos infratores com questões regulamentadas, tais como inspeção veicular prévia, antecedência criminal dos motoristas, itens e equipamentos obrigatórios (pneus, extintor de incêndio, cinto de segurança) e, principalmente, a não observância aos direitos dos usuários, colocando em risco a vida dos passageiros. O não cumprimento a essas exigências ainda dificulta alguma indenização da empresa ou proprietário do veículo em caso de acidentes, já que a informalidade prejudica a obtenção de informações (Brasil, 2018, p.01).

É importante destacar que o problema social do transporte público foi alvo de lutas por movimentos sociais, que abordaram questões relacionadas ao aumento do desemprego e à crescente precarização do trabalho resultante da reestruturação produtiva do capitalismo (Neto, 2021 apud Couto, 2009).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana é essencial para o bom funcionamento dos direitos civis, sendo ela própria um direito garantido por lei e destacado na Constituição Federal de 1988. Em 2001, a criação da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) foi um passo importante para aprimorar o transporte coletivo de pessoas e facilitar o uso eficiente de vias e estradas.

Compreender os direitos e deveres civis relacionados ao acesso ao transporte coletivo urbano é fundamental para a implantação eficaz de um plano de qualidade

nesse setor. Esse conhecimento pode prevenir conflitos, esclarecendo responsabilidades e promovendo um transporte público mais eficiente e justo para todos. Dessa forma, uma cidadania informada contribui significativamente para a construção de um sistema de mobilidade urbana que respeite e amplie os direitos civis de todos os cidadãos.

Portanto, a importância dos transportes coletivos vai além do deslocamento individual, são essenciais para o desenvolvimento ambiental, pois diminuem a quantidade de automóveis nas vias, tendo em vista sua capacidade de comportar mais pessoas, diminuindo assim a emissão de poluentes. É também, uma opção acessível para a população de baixa renda, o que torna mais fácil o trajeto para instituições educacionais e locais de trabalho. Assim sendo, é um investimento essencial para reduzir desigualdades sociais, promover a sustentabilidade e melhorar a qualidade de vida urbana.

REFERÊNCIAS

ALVES, Rahyan de Carvalho et al. A mobilidade espacial via transporte rodoviário informal entre as cidades de Francisco Sá e Montes Claros (MG). **Geofronter**, Campo Grande, 2024. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF>. Acesso em: 15 de junho de 2024.

ARIENTE, Eduardo Altomare. Os direitos dos passageiros de transporte coletivo urbano de acordo com a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. **Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, a**, v. 28, p. 139-160, 2020. Disponível em: https://www.academia.edu/download/63397111/EDUARDO_ARIENTE__OS_DIREITOS_DOS_PASSAGEIROS_DE_TRANSPORTE_COLETIVO_URBANO_DE_PASSAGEIROS20200522-52395-1f3mwan.pdf. Acesso em: 13 de abril de 2024.

BATISTA, Eliezer. O DIREITO SOCIAL AO TRANSPORTE: A nova previsão constitucional como meio de promoção de direitos fundamentais. **JusBrasil**. 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-direito-social-ao-transporte-a-nova-previsao-constitucional-como-meio-de-promocao-de-direitos-fundamentais/878211375>. Acesso em: 27 de fevereiro de 2024.

BEVILACQUA, Maritana Mello; RECK, Janriê Rodrigues. UMA PROPOSTA DE REMODELAGEM PARA AS CONCESSÕES ADMINISTRATIVAS DO TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO URBANO DE PASSAGEIROS: UM ESTUDO DE CASO NO RIO GRANDE DO SUL. **Revista Direito e Justiça: Reflexões Sociojurídicas**, v. 22, n. 43, p. 61-79, 2022. Disponível em: <https://san.uri.br/revistas/index.php/direitoejustica/article/view/226>. Acesso em: 08 de maio de 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 18 de abril de 2024.

BRASIL. Lei nº 14.298, de 05 de janeiro de 2022. Dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001. **Diário Oficial da União: Brasília, DF**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14298.htm. Acesso em: 11 de maio de 2024.

BRASIL. Transporte clandestino é perigoso e ilegal. Saiba como evitar e conheça os canais de denúncia. **Ministério dos Transportes**. 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/transporte-clandestino-e-perigoso-e-ilegal-saiba-como-evitar-e-conheca-os-canais-de-denuncia>. Acesso em: 16 de junho de 2024.

CELEG, Coordenação de Organização da Informação Legislativa; SETIL, Serviço de Tratamento da Informação Legislativa; SELEC, Seção de Legislação Citada. **LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1620769. Acesso em: 14 de maio de 2024.

DA CONCEIÇÃO, Bruna Coutinho Francisco; DA SILVA, Larissa Clare Pochmann. A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EM CASO DE ASSALTO DENTRO DO ÔNIBUS. **Anais da Mostra Científica da FESV**, v. 1, n. 13, p. 65-90, 2022. Disponível em: <https://estacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/AMCF/article/download/1333/1131>. Acesso em: 10 de março de 2024.

DE SOUZA REIS, Ruy; SANTOS, Janio. Cidade média e sistema de transporte coletivo: Feira de Santana em debate. **GEOSABERES: Revista de Estudos Geoeducacionais**, v. 12, n. 1, p. 308-325, 2021. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8379812>. Acesso em: 02 de abril de 2024.

GOMES, Magno Federici; DA SILVA PINTO, Wallace Douglas. O mercado de transporte individual de passageiros analisado à luz do Direito Econômico: regulação, desregulamentação, planejamento urbano e proteção ambiental. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, v. 11, n. 3, p. 142-164, 2020. Disponível em: <https://pucpr.emnuvens.com.br/direitoeconomico/article/view/26181>. Acesso em: 04 de março de 2024.

LE MOS, João Henrique Zoehler. **Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação na região Oeste de Santa Catarina**. 2020. Disponível em: http://dspace5.filo.uba.ar/bitstream/handle/filodigital/11824/uba_ffyl_a_transporte%20y%20territorio_23_288-319.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 13 de maio de 2024.

MOURA, Alessandro Eduardo Silva de. **Mobilidade e justiça: o transporte público como veículo da dignidade**. 2023. Disponível em:

<https://repositorio.idp.edu.br/handle/123456789/4786>. Acesso em: 07 de maio de 2024.

NETO, Fausto Amador Alves. CARONA “SOLIDÁRIA”, REDES SOCIAIS E DIREITO DOS TRANSPORTES: perspectiva e novas configurações do fluxo de pessoas. **Uberlândia/MG**, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/32845/1/CaronaSolid%c3%a1riaRede.pdf>. Acesso em: 15 de junho de 2024.

PALERMO, Rebecca Souza. **Responsabilidade civil do estado frente ao assédio sexual no transporte de passageiros**. 2020. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/31909>. Acesso em: 12 de maio de 2024.

RIBEIRO, Ademillson Sanches. **Gerenciamento de risco logístico no transporte rodoviário de passageiros**. 2022. Disponível em: <http://umbu.uft.edu.br/handle/11612/3950>. Acesso em: 04 de março de 2024.

TANURE, Viviane R. Mendes; DOS SANTOS NETO, Narciso Ferreira. UMA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA DOS INDICADORES DE QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO. **Artigo Científico**, v. 1, 2022. Disponível em: <https://proceedings.science/anpet-2022/trabalhos/uma-revisao-bibliografica-dos-indicadores-de-qualidade-do-transporte-coletivo-ur?lang=pt-br>. Acesso em: 29 de abril de 2024.