

# **VI ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI**

**DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS I**

**ROGERIO LUIZ NERY DA SILVA**

**EMERSON AFFONSO DA COSTA MOURA**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

**Diretoria - CONPEDI**

**Presidente** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

**Diretora Executiva** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

**Vice-presidente Sudeste** - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

**Vice-presidente Nordeste** - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

**Representante Discente:** Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

**Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

**Secretarias**

**Relações Institucionais:**

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

**Comunicação:**

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

**Relações Internacionais para o Continente Americano:**

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

**Relações Internacionais para os demais Continentes:**

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

**Eventos:**

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

**Membro Nato** - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

D597

Direitos sociais e políticas públicas I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Emerson Affonso da Costa Moura; Rogério Luiz Nery Da Silva – Florianópolis; CONPEDI, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-716-8

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Direito e Políticas Públicas na era digital

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direitos sociais. 3. Políticas públicas. VI

Encontro Virtual do CONPEDI (1; 2023; Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



# VI ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

## DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS I

---

### **Apresentação**

#### APRESENTAÇÃO

Com alegria que nos coube coordenar o Grupo de Trabalho “Direitos sociais e Políticas Públicas I” realizado durante o VI Encontro Virtual do Conselho Nacional de Pós-Graduação do Direito (CONPEDI) que teve por tema geral “Direito e Políticas Públicas na era digital” e, por conseguinte, apresentar o prefácio destes anais com os respectivos textos publicados.

Têm-se ampliado nos últimos anos as pesquisas voltadas ao papel do cientista jurídico na área de Políticas Públicas resultando em uma profícua produção acerca da definição das possibilidades e limites da atuação do Direito no que tange aos planos e ações governamentais, o que se verifica-se ao longo dos trabalhos aqui reunidos voltados à análise de políticas pública de diversas partes do país.

No paper “Outras facetas do etarismo: a participação de pessoas maduras e idosas nos atos de vandalismos perpetrados às sedes dos poderes da República” de Claudine Freire Rodembusch e Henrique Alexander Grazi Keske há relevante discursão acerca da necessidade de políticas públicas voltadas ao envelhecimento e, portanto, a vulnerabilidade que deflagra o sistema normativo protetivo do idoso.

Já em “Política pública de educação em tempo integral: análise do programa escolas do amanhã do município do rio de janeiro” de Fabio Carlos Nascimento Wanderley aborda-se a dificuldade da falta de continuidade das políticas públicas, em especial, daquela política educacional apontando os resultados relevantes destas ações em áreas precárias e a ausência de sua previsão orçamentária no plano financeiro vigente.

Com “Políticas públicas de enfrentamento à pobreza e à desigualdade à luz do pensamento de Amartya Sen – abordagens no contexto da agenda 2030 para Brasil e Índia” nos brindam com importante estudo comparativo sobre a eficácia de políticas empregatícias diante de ações de transferência de renda associada à políticas educacionais.

O texto de “políticas públicas de enfrentamento à violência doméstica: análise sobre a eficiência” de Jaline de Melo Cantalice traz importante consolidação das políticas públicas normativas de proteção contra a mulher apontando a necessidade de ações voltadas à tutela

da educação como forma de concretização do plexo de direitos humanos-fundamentais da mulher.

No “pedagogia do oprimido e os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS): a acessibilidade plena como garantia para o exercício do direito fundamental à educação das pessoas com deficiência” de Elda Coelho de Azevedo Bussinguer, Maristela Lugon Arantes e Raíssa Lima e Salvador aplica-se o marco teórico de Paulo Freire para apontar a necessidade de políticas que permitam realizar a ODS 4 e 10 da agenda 20-30.

Com “políticas públicas de infâncias e juventudes e a socioeducação: um olhar a partir dos jovens em situação de ato infracional” de Bráulio de Magalhaes Santos discute como as ações governamentais voltadas aos jovens em medida socioeducativa assumem caráter punitivo à partir de narrativas de impunidade e necessidade de sua ressignificações à partir da compreensão ampla do papel da socioeducação.

Já em “Políticas públicas de saúde para mulheres em situação de violência no Brasil: olhares transdisciplinares pela metateoria do direito fraterno” de Janaína Machado Sturza , Gabrielle Scola Dutra e Paula Fabíola Cigana utiliza-se o Direito Fraterno como teoria que justifica à necessidade de ações governamentais que permitam minimizar os efeitos da violação de direitos humanos para as mulheres sujeitas à violência.

No “Políticas públicas destinadas às meninas em conflito com a lei no Paraná, uma questão de invisibilidade” Débora Camila Aires Cavalcante Souto, Sandra Regina Merlo e Andressa Maria De Lima Queji fazem importante ensaio acerca dos planos estatais no paraná de prote o às meninas em conflitos a partir de uma análise do ciclo de políticas públicas.

Com “Políticas públicas na construção de sociedades justas: alternativas a desigualdade e a pobreza” Vitória Agnoletto, Anna Paula Bagetti Zeifert e Emanuele Oliveira fazem o encontro de Amartya Sen e Martha Nussbaum apontando que a constru o de políticas públicas para a redu o da pobreza e das desigualdades devem garantir o mínimo necessário para desenvolvimento de suas liberdades e capacidades.

Em “Políticas públicas: uma visão global da implementa o e gerenciamento da sustentabilidade no Brasil” Miriam da Costa Claudino Jamile Gonçalves Calissi e Aline Ouriques Freire Fernandes aponta-se a sustentabilidade a partir do seu marco dogmático-constitucional como paradigma para implementa o de políticas públicas em uma dimensão plena.

Já “Políticas públicas para efetivação da equidade de gênero como um direito da personalidade no mercado de trabalho e na execução penal” de Maria De Lourdes Araújo e Ivan Dias da Motta discutem a questão da equidade na proteção da mulher, em especial, no direito à assistência médica, ensino e ainda no gênero no trabalho apontando as inconsistências nas ações governamentais na tutela dos seus respectivos direitos.

No “Políticas públicas de educação inclusive: as pessoas com deficiência e o constitucionalismo digital” de Rogério Luiz Nery da Silva, Darléa Carine Palma Mattiello e Joana Alice De Re discute-se como tal teoria do constitucionalismo demanda a formulação de políticas educacionais capazes de garantir inclusão digital para as pessoas com deficiência.

Com “População negra no Brasil e a erradicação da pobreza: um estudo sobre a iniciativa da organização das nações unidas para melhorar o mundo em que vivemos (ODS 1)” Carlos Alberto Ferreira dos Santos, Geane Monteiro Guimarães e Carlos Augusto Alcântara Machado partem da discussão do impacto das políticas de redistribuição de renda no Brasil no que tange à redução da miséria e dos efeitos perniciosos do racismo.

Em “Por uma etiologia das compensações de natureza político-eleitoral: olhares contrapostos sob a perspectiva de Nicos Poulantzas e T. H. Marshall” de Volgane Oliveira Carvalho e Nelson Juliano Cardoso Matos utilizam-se os respectivos autores para demonstrar a influência das compensações político-eleitorais nas políticas públicas apontando discussão prévia necessária às ações governamentais.

Já “Povos negros amazônidas e políticas públicas de promoção da igualdade racial: teoria e prática na cidade Macapá-AP” de Maria Carolina Monteiro de Almeida, Letícia Vitória Nascimento Magalhães e Raimundo Wilson Gama Raiol apresentam um ensaio necessário acerca das políticas públicas locais desenvolvidas no Macapá em sua correlação com a discussão decolonial necessária nas políticas públicas.

No “Responsabilidade interfederativa na promoção de políticas públicas de mobilidade: análise do acesso gratuito ao transporte interestadual pelo id jovem” de Emerson Affonso da Costa Moura e Matheus Sousa De Castro Alves se destaca uma política pública específica analisada à partir da questão federativa do papel dos sujeitos na implementação na política de transporte interestadual.

Com a afirmação da fundamentalidade do direito à inclusão digital como condição de possibilidade ao policy-making design pela lente da teoria da argumentação jurídica de Robert Alexy, os autores Rogério Luiz Nery da Silva, Diego Andre Coqueiro Barros e

Heloísa Mesquita Fávaro utilizam a teoria argumentativa de Alexy para apontar no ciclo de políticas públicas a necessidade de implementação da inclusão digital.

Em “Regularização fundiária urbana de povos e comunidades tradicionais” de Cleilane Silva dos Santos, Luly Rodrigues Da Cunha Fischer e Daniella Maria Dos Santos Dias apontam-se os fundamentos e políticas públicas normativas de garantia da proteção das comunidades tradicionais, inclusive, com uso da lei de regularização fundiária para garantia da titulação coletiva e particular.

Já com “Trabalho na era digital e a necessidade de cooperação entre Estados como política pública de combate à precarização” Cynthia Lessa Costa traz um debate acerca da necessária articulação entre níveis internacionais e nacionais na formulação de ações governamentais capazes de regular de forma adequado o trabalho na era digital na concretização do trabalho decente em domicílio.

No “Tutela da proteção às crianças com TDAH e dislexia” de Jackson Romeu Ariukudo e Raquel da Silva Neves Benfatti apontam-se rumos na concretização do sistema protetivo com ápice da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas Deficiência na proteção das crianças com as referidas doenças e a necessidade de políticas públicas adequadas à sua promoção.

Por fim, em “O contraponto entre o crescimento econômico do setor extrativista de Canaã dos Carajás/PA e o conceito de desenvolvimento de Ignacy Sachs: uma análise do ODS 05” de Juliana Rodrigues Freitas e Alyne Marceley Fernandes de Souza, as autores trazem dados estatístico importantes para discutir a partir da noção de desenvolvimento social, ambiental e econômico de Ignacy Sachs a tutela do homem na atividade produtiva.

São estudos instigantes que consolidam um retrato histórico das pesquisas no Direito e Políticas Públicas, além de apontar as questões que são relevantes para a investigação na ciência jurídica conduzindo a todos nós leitores as reflexões acerca do papel das ações governamentais na proteção da pessoa humana e na realização dos bens e valores constitucionais em um país de desigualdades em todos os níveis.

Outono de 2023.

Prof. Dr. Emerson Affonso da Costa Moura

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Rogério Luiz Nery da Silva

Universidade do Oeste de Santa Catarina e Universidade de Rio Verde

**OS ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E JURÍDICOS DA COVID/19 EM  
RELAÇÃO AO DESEMPREGO E A POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE  
IMPACTOU COMUNIDADES CARENTES NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

**THE SOCIOECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF COVID/19 IN RELATION TO  
UNEMPLOYMENT AND THE PUBLIC TRANSPORT POLICY THAT IMPACTED  
UNDERNEATH COMMUNITIES IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO**

**Taíssa Salles Romeiro  
Veronica Azevedo Wander Bastos**

**Resumo**

O objetivo deste artigo é analisar os aspectos socioeconômicos e jurídicos da pandemia em relação ao desemprego e as políticas de transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Como hipótese principal pretende-se trabalhar com os impactos das políticas públicas para as Comunidades Carentes na cidade do Rio de Janeiro nas relações de trabalho. A discussão acerca transporte público na cidade do Rio de Janeiro é se seria uma questão decorrente da pandemia ou preexistente. O suporte probatório são as políticas macroeconômicas anticíclicas com base no conceito Keynesiano utilizados pelo Município do Rio de Janeiro para combater a crise do transporte público. A Metodologia utilizada é a pesquisa empírica com análise documental quantitativa e qualitativa. Conclui-se que o transporte público já padecia de medidas de fiscalização por parte do Município do Rio de Janeiro o que impactou de sobremaneira as comunidades carentes e os trabalhadores que não tiveram suas atividades suspensas e que foi agravado com a Pandemia exigindo do Município e do MP/RJ medidas conciliatórias e subsídios para assegurar a manutenção do serviço.

**Palavras-chave:** Desemprego, Políticas públicas, Transporte, Favela, Sars covid/19

**Abstract/Resumen/Résumé**

The purpose of this article is to analyze the socioeconomic and legal aspects of the pandemic in relation to unemployment and public transport policies in the city of Rio de Janeiro. As a main hypothesis, it is intended to work with the impacts of public policies for needy communities in the city of Rio de Janeiro in labor relations. The discussion about public transport in the city of Rio de Janeiro is whether it would be a question arising from the pandemic or a pre-existing one. The probative support is the countercyclical macroeconomic policies based on the Keynesian concept used by the Municipality of Rio de Janeiro to combat the public transport crisis. The methodology used is empirical research with quantitative and qualitative documental analysis. It is concluded that public transport was already suffering from inspection measures by the Municipality of Rio de Janeiro, which greatly impacted poor communities and workers who did not have their activities suspended and which was aggravated by the Pandemic requiring the Municipality and the MP/RJ conciliatory measures and subsidies to ensure the maintenance of the service.



**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Unemployment, Public policies, Transport, Sars covid-19, Shantytowns

## **1. INTRODUÇÃO**

Em 2020, a Organização Mundial de Saúde – OMS decretou que a infecção por COVID-19 havia se tornado uma pandemia, deixando em estado de emergência a saúde pública no mundo inteiro. Com isso, cientistas e médicos buscaram entender a dinâmica de contaminação e demais características do vírus. Nesse contexto, cabe analisar os impactos da doença e seus aspectos socioeconômicos e jurídicos no mercado de trabalho e na mobilidade dos trabalhadores. Pretende-se verificar quais foram os impactos das políticas de transporte público adotadas pelo Município do Rio de Janeiro. Discute-se se as políticas públicas adotadas pelo Município do Rio de Janeiro foram efetivas para a sociedade. Este artigo divide-se em cinco seções de trabalho: os aspectos socioeconômicos e jurídicos da Covid/19 em relação ao desemprego; as relações de trabalho; a pandemia e as políticas de transporte público na cidade do Rio de Janeiro; as relações de trabalho que não tiveram a relação de continuidade suspensas com a Covid/19 afetadas com o sistema de transporte público e os impactos da diminuição de ofertas do transporte público; o sistema de transporte público na cidade do Rio de Janeiro e o papel do município para garantir a mobilidade de pessoas que vivem em comunidades; e as ações civis públicas na Vara da Fazenda e a judicialização.

## **2. OS ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E JURÍDICOS DA COVID/19 EM RELAÇÃO AO DESEMPREGO**

Neste capítulo cabe analisar os aspectos socioeconômicos e jurídicos nas relações de trabalho que levaram a uma desaceleração econômica significativa em todo o mundo, com muitos países impondo medidas de bloqueio e restrições de movimento para controlar a propagação da Covid/19, a partir de 2020, com a decretação pela OMS da pandemia. Estas medidas levaram ao fechamento de muitas empresas e ao consequente desemprego de milhões de pessoas.

No Brasil, o total de pessoas que de fato perderam seus empregos em 2020, no 1º e 2º semestre devido à pandemia de COVID-19, foi de 8,8 milhões, sendo a maioria mulheres negras – 71,4% de pessoas negras (6,3 milhões), dessas 40,4% mulheres e 31% homens do número total de desempregados (DIEESE, BOLETIM ESPECIAL 20 DE NOVEMBRO, 2021).

Com o avanço do desemprego, a pandemia também impactou na renda da população brasileira. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (PNAD, 2020)

apontam que a diferença entre os rendimentos de pessoas negras e não negras aumentou. De acordo com a pesquisa, em 2021, o rendimento per capita mensal da população branca foi de R\$ 1.866,00. Já os pretos possuíam rendimento de R\$ 965,00 e os pardos de R\$ 945,00. Comparativamente com a renda da população branca, a população preta recebeu cerca de 51,7% do rendimento das pessoas brancas, e a população parda recebeu cerca de 50,6% do rendimento dos brancos.

No Brasil, para tentar mitigar os efeitos causados pelo desemprego em decorrência da pandemia, uma das medidas macroeconômicas anticíclica adotada pelo Governo foi a instituição do Auxílio Emergencial. O Auxílio Emergencial foi um benefício criado pelo governo brasileiro em abril de 2020, como medida para ajudar trabalhadores informais, autônomos, microempreendedores individuais (MEI) e desempregados durante a pandemia da COVID-19.

A Lei nº 13.982 de 2 de abril de 2020 estipulou que o auxílio emergencial seria de R\$ 600,00 mensais, sendo pago por um período de três meses. Posteriormente, o governo prorrogou o benefício por mais dois meses, com um valor reduzido de R\$ 300,00 mensais (Decreto nº 10.412/2020). Em 2021, o Decreto Presidencial nº 10.661 retomou o benefício a partir de abril, com um valor médio de R\$ 250,00 mensais, sendo pago a famílias com renda mensal de até três salários-mínimos e indivíduos com renda mensal de até meio salário-mínimo.

Além do auxílio, outros métodos foram adotados, como a flexibilização de leis trabalhistas para, na teoria, tentar diminuir as demissões e prejuízos aos empregadores. Como a Lei nº 14.437, derivada da Medida Provisória nº 1.109/2022 que institui regras trabalhistas alternativas para períodos em que seja determinado Estado de Calamidade Pública. O Estado de Calamidade Pública pode ser decretado em níveis nacionais, estaduais ou municipais, mas precisa ser reconhecido pelo Governo Federal.

A Lei em questão permitia a flexibilização de certas regras e a implementação de alguns modelos para facilitação do modelo de trabalho, como o teletrabalho, antecipação de férias tanto individuais como as coletivas, além de aplicação diferenciada dos feriados (com aproveitamento e antecipação), regulamentação do banco de horas e suspensão do recolhimento do FGTS.

No capítulo seguinte serão abordados os serviços essenciais prestados pelo Estado e as políticas de transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

### **3. A PANDEMIA E AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

Durante a pandemia da Covid-19 o Estado do Rio de Janeiro adotou diversas medidas de proteção, com o intuito de diminuir e/ou acabar com a disseminação do coronavírus nos transportes públicos de cada município, visando proteger seus passageiros e funcionários. Dentre as medidas tomadas cabe citar o uso obrigatório de máscaras nos transportes e nas estações de embarque, o distanciamento entre as pessoas que utilizavam os ônibus, VLT, sistema BRT, barcas, trens ou metrô, o limite de usuários, a intensificação da limpeza e desinfecção dos veículos, instalação de dispensadores de álcool gel nas estações e veículos, a mudança de horários das linhas de ônibus e até a modificação de rota daqueles lugares mais vazios.

Ainda foi adotado o sistema de bilhete eletrônico para tentar diminuir o contato entre os passageiros e os cobradores. Alguns, como por exemplo o metrô, adotou e mantém até a presente data o uso de cartão eletrônico para cobrança de suas passagens, sem a possibilidade de pagamento em dinheiro.

Na prática, tais mudanças trouxeram muitos prejuízos à classe econômica mais fraca, uma vez que estes necessitavam utilizar o transporte público para sua locomoção, já que na realidade houve uma diminuição das frotas e de horários de ônibus, VLT, sistema BRT, barcas, metrô e trens, o que causou muito aglomeramento e nenhuma proteção para seus usuários, principalmente nos horários de pico. Vale ressaltar que a redução do número de linhas de ônibus e BRT em circulação e a restrição de horários foi uma medida que buscou desestimular deslocamentos de pessoas que não tiveram suas atividades suspensas (serviços não essenciais).

Segundo a FGV- CERI

“Ainda, para que muitos possam cumprir as medidas de isolamento social e ficarem em casa, muitos outros precisam continuar trabalhando. Para milhares que precisam ser socorridos neste momento crítico, outros milhares como profissionais da saúde, cozinheiros, faxineiros, motoristas, funcionários administrativos etc. precisam chegar ao trabalho para garantir que a rede funcione O transporte coletivo é responsável por 50% das viagens motorizadas no país e fornece um serviço essencial para manter as cidades em movimento“ (LIMA, et al., , 2020).

O Decreto Municipal do Rio de Janeiro nº 47282/2020 determinou por meio da Secretaria de Transporte Público Secretaria Municipal de Transportes – SMTR medidas importantes para combater o vírus no transporte público da cidade do Rio de Janeiro, entre elas: a fiscalização nas trinta e seis garagens de veículos do sistema Bus Rapid Transit - BRT, para

garantir que a frota de veículos disponíveis seja efetivamente empregada para atendimento à população; encaminhamento às autoridades competentes, dos responsáveis por infração à determinação do Poder Público Municipal, quanto à vedação de transporte de passageiros em pé, no Sistema de Transporte Público por Ônibus - SPPO, destinada a impedir a propagação de doença contagiosa, sem prejuízo das sanções cíveis e administrativas cabíveis; determinação da desinfecção interna diária, antes do início da operação, conforme a Resolução SMTR nº 3.243, de 16 de março 2020, que dispõe sobre a desinfecção de veículos em operação nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros na Cidade do Rio de Janeiro.

Entretanto, a primeira fiscalização feita pela SMTR em junho de 2020 demonstrou que as medidas de segurança não estavam sendo obedecidas no Sistema de Transporte Público por Ônibus: *“durante as ações da última semana, outras 97 autuações foram registradas por lotação indevida, além de 143 multas por intervalo entre linhas superior ao estabelecido, inoperância e circulação com frota inferior ao determinado”* (SMTR/ PREFEITURA DO RIO, 16 jun. 2020).

Em pese a aplicação de multa pela SMTR, as medidas aplicadas pela Secretaria de Transporte não foram suficientes para proteger trabalhadores e pessoas que precisavam se deslocar na cidade do Rio de Janeiro nesta época. Como foi publicamente noticiado à época (SOUZA, O GLOBO, 29 de abr. 2021), não havia fiscalização nem a cobrança do uso de máscara pelos passageiros, não havia álcool gel nos *dispenses* nas estações de embarque e nos transportes, assim como não havia limpeza e sequer higienização dos coletivos, principalmente quando se tratava de ônibus e BRTs. Para os ônibus e BRTs, principais transportes públicos usados pela classe trabalhadora, uma vez que suas passagens são mais baratas e têm mais acesso a diferentes localidades do Estado, a falta de cumprimento e o desrespeito às normas impostas para proteção de seus passageiros e funcionários interferiu diretamente no aumento de casos e proliferação do vírus, o que ficou mais evidente e muitas vezes denunciado. Além disso, muitas linhas de ônibus simplesmente sumiram, o que agravou o deslocamento e a aglomeração de passageiros. Este problema no transporte público da cidade do Rio de Janeiro acabou por impactar os serviços essenciais de trabalhadores que precisavam se deslocar para seus trabalhos e residências, como será aprofundado no próximo capítulo.

Uma das justificativas utilizadas pelas prestadoras de serviço de transporte público era o fato de medidas sanitárias e a redução de passageiros onerar extremamente as empresas (LIMA, et al., 2020 p 2). que tinham a sustentabilidade financeira do transporte público baseada na tarifa paga pelo usuário/consumidor.

Vale ressaltar que, diferente de outros lugares do mundo, como Madri (CRTM, 2019), o Estado do Rio de Janeiro não possuía nenhuma política pública para subsidiar o serviço de transporte público, nem mesmo para os mais necessitados, ou seja, para aqueles de baixa renda. O exemplo que possuímos é o bilhete único intermunicipal, que coloca um teto no valor diário das passagens de ônibus que vai de um município até a região metropolitana, além do bilhete único (Rio Card) para pessoas que utilizam dois meios de transporte para seu deslocamento, com intervalo máximo de 3 horas (integração). Já para ir e voltar no mesmo transporte o tempo limite é de 1h entre um embarque e outro e de 2h para o caso de metrô mais BRT.

Isso de certa forma atinge diretamente a mobilidade de pessoas de áreas mais distantes e carentes, como na Baixada Fluminense, nas favelas e nas periferias que não tiveram suas atividades laborais suspensas. No próximo capítulo será abordado as relações de trabalhos essenciais e o impacto da pandemia nas ofertas do transporte público para estes trabalhadores.

#### **4. RELAÇÕES DE TRABALHOS QUE NÃO TIVERAM A RELAÇÃO DE CONTINUIDADE SUSPENSAS COM A COVID/19 AFETADAS COM O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO E OS IMPACTOS DA DIMINUIÇÃO DE OFERTAS DO TRANSPORTE PÚBLICO**

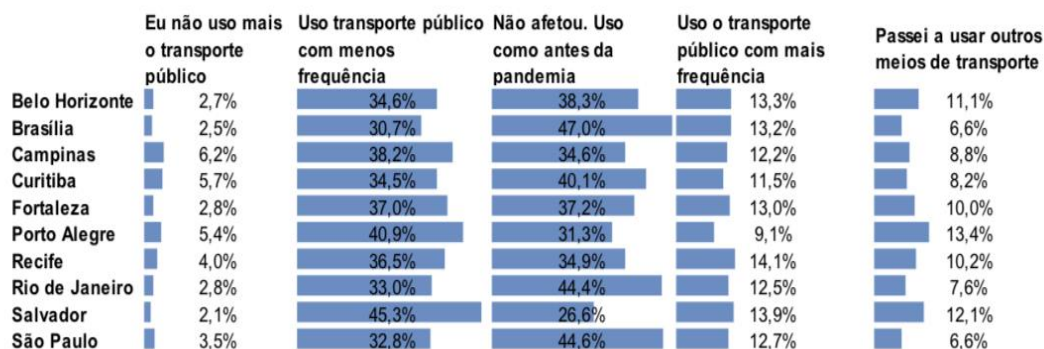
A pandemia da COVID-19 teve um impacto significativo no setor de transportes em todo o mundo e em especial no Brasil. As medidas de distanciamento social e a necessidade de reduzir a propagação do vírus resultaram em mudanças drásticas no uso de transporte público e privado.

Uma das principais mudanças foi a redução significativa na demanda por transporte público, uma vez que muitos países adotaram medidas de *lockdown* e trabalho remoto, o que levou a menos pessoas se deslocando para o trabalho ou escola. Como resultado, muitas empresas de transporte público tiveram que reduzir a oferta de serviços, reduzir horários e até mesmo fechar completamente. Além disso, o transporte público também foi uma fonte de preocupação em relação à propagação da COVID-19, o que levou a medidas adicionais de limpeza e desinfecção, bem como à exigência de uso de máscaras e à adoção de distanciamento social dentro dos veículos.

Assim, a diminuição da oferta de transporte público durante a pandemia teve um impacto negativo nas relações de trabalho que não foram suspensas. Os trabalhadores que precisavam se deslocar para o trabalho enfrentaram dificuldades para chegar aos seus empregos,

o que pode ter resultado em atrasos, perda de horas de trabalho e até mesmo a necessidade de abandonar o emprego.

Figura 1 - Pesquisa: “Como a Covid-19 afetou a frequência em que você usa o transporte público?”

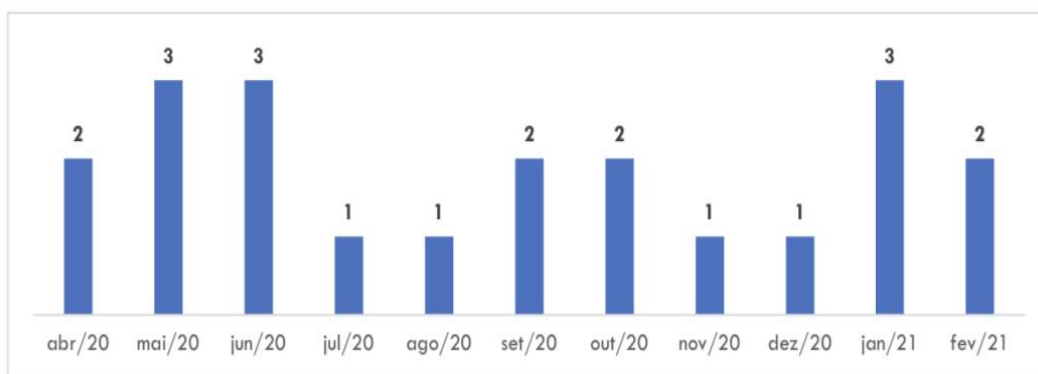


Fonte: FGV com dados da MOOVIT (2021).

No entanto, em muitas áreas, o transporte público ainda era essencial para trabalhadores essenciais, como profissionais de saúde, trabalhadores de supermercados e outros trabalhadores de serviços essenciais. Isso levou a mudanças nas medidas de segurança em transporte público, incluindo o uso obrigatório de máscaras e o aumento da limpeza e desinfecção dos veículos.

Essas medidas adicionais também tiveram um impacto na oferta de transporte público, resultando em menos veículos em circulação e redução da capacidade, o que pode ter exacerbado ainda mais os problemas de transporte para os trabalhadores. Muitos motoristas e cobradores de ônibus foram infectados pela COVID-19 e alguns chegaram a falecer em decorrência da doença.

Figura 2. Número de empresas operadoras de transporte que encerram as atividades durante a pandemia da Covid-19



Fonte: FGV com dados da NTU (2021)

Além disso, a pandemia teve um impacto significativo no setor de transporte privado. Com menos pessoas viajando e muitas empresas fechando, a demanda por transporte de mercadorias também caiu. Isso afetou a indústria de transporte de mercadorias e pode ter levado a desemprego e falências.

Uma das mudanças mais visíveis foi a redução significativa no uso de transporte público, incluindo ônibus, metrô e trem. Como resultado, muitas empresas de transporte público tiveram que reduzir a oferta de serviços, o que levou a longas filas e superlotação em horários de pico, aumentando o risco de transmissão do vírus.

Para reduzir a propagação da COVID-19, foram adotadas medidas de segurança, como a obrigatoriedade do uso de máscaras pelos passageiros e funcionários do transporte público. Além disso, os veículos foram submetidos a limpeza e desinfecção regularmente.

Em relação ao transporte privado, o uso de aplicativos de transporte individual, como Uber e 99, aumentou significativamente devido à preocupação com o risco de contágio em transporte público. No entanto, a demanda por esses serviços também caiu à medida que as pessoas passaram a sair menos de casa.

Outra mudança significativa no transporte no Rio de Janeiro durante a pandemia foi a adoção de ciclovias temporárias e a promoção do uso de bicicletas como uma alternativa ao transporte público e privado. Além disso, houve um aumento no número de pessoas que adotaram a bicicleta como meio de transporte para evitar aglomerações em transporte público e reduzir o risco de contágio.



## 4.1 FRAGILIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE DO RIO DE JANEIRO NA PANDEMIA

A pandemia da COVID-19 expôs a fragilidade do sistema de transporte do Rio de Janeiro, que já apresentava problemas estruturais antes da crise sanitária. O transporte público no Rio de Janeiro é amplamente utilizado pela população, mas enfrenta desafios significativos em relação à qualidade do serviço e à infraestrutura.

A pandemia agravou um problema que já existia no município do Rio de Janeiro: a mobilidade urbana. Dados da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (SMTR) obtidos pelo **Brasil de Fato** apontam que dos 7.568 ônibus da frota obrigatória da cidade, apenas 3.085 estão circulando. Além disso, das 493 linhas que deveriam circular na capital, 171 pararam de oferecer o serviço à população, a situação é mais grave na zona Oeste da cidade. (DEISTER, 2021)

Antes da pandemia, os problemas no sistema de transporte público do Rio de Janeiro incluíam a falta de investimentos em infraestrutura, o alto nível de congestionamento nas ruas e a superlotação dos ônibus. Isso resultava em viagens longas, desconfortáveis e inseguras para os passageiros.

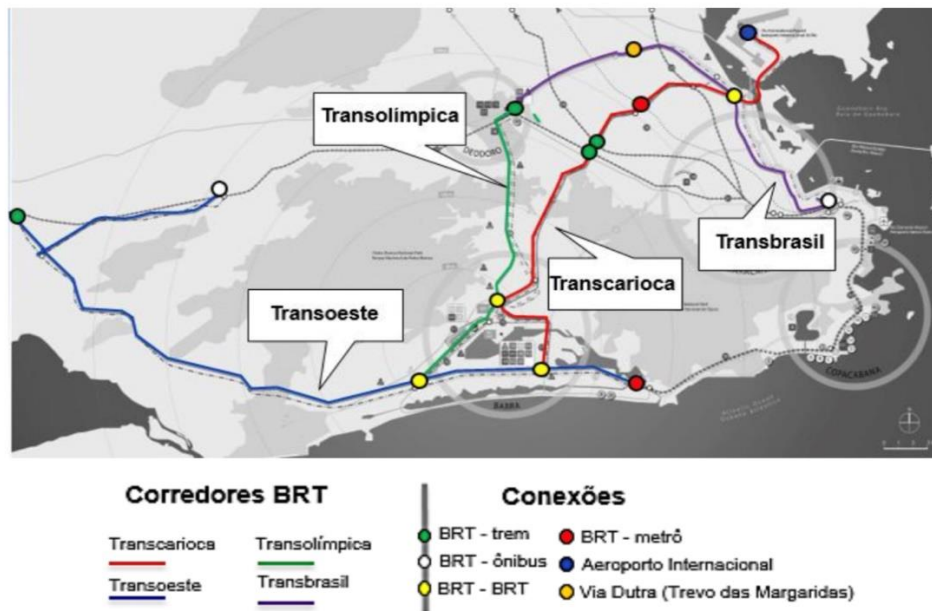
Durante a pandemia, a situação piorou com a redução da oferta de transporte público e a necessidade de medidas de segurança para evitar a propagação do vírus. Muitas rotas de ônibus foram interrompidas, as estações de transporte público ficaram fechadas ou com condições precárias, e houve um aumento da demanda por transporte individual, como os moto-táxis.

A fragilidade do sistema de transporte público do Rio de Janeiro durante a pandemia destacou a necessidade urgente de investimentos em infraestrutura e melhorias no serviço de transporte público. Isso inclui medidas como a construção de mais corredores exclusivos para ônibus, a renovação da frota de ônibus com veículos mais modernos e sustentáveis, a melhoria da manutenção das estações e a adoção de medidas de segurança para garantir a saúde dos trabalhadores do sistema de transporte. Além disso, das 493 linhas que deveriam circular na capital, 171 pararam de oferecer o serviço à população, a situação ficou mais grave na zona Oeste da cidade.

Cumprir apontar aqui os problemas específicos dos BRTs (*Bus Rapid Transit*) no Rio de Janeiro não somente no curso, mas também após o pico da pandemia, na medida em que os BRTs do Rio de Janeiro tiveram e continuam tendo problemas não somente durante a pandemia

da COVID-19, especialmente em relação à superlotação e falta de medidas de segurança para evitar a propagação do vírus.

Figura 3: Corredores operados por BRT



Fonte: Secretaria Municipal de Transportes (SMTR, 2013)

O corredor TransOeste faz a ligação da Barra da Tijuca à Santa Cruz/Campo Grande; o TransCarioca liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão – GIG); o TransOlímpica conectará o Recreio dos Bandeirantes à Deodoro e o TransBrasil a conexão do aeroporto Santos Dumont (SDU) à Deodoro.

Os BRTs foram construídos como uma solução de transporte rápido e eficiente, mas a pandemia expôs as limitações do sistema, que não conseguiu lidar com o aumento da demanda por transporte público durante a pandemia. Como resultado, muitas vezes os ônibus ficaram superlotados, aumentando o risco de transmissão do vírus entre os passageiros.

Além disso, muitas estações de BRTs estavam fechadas ou em condições precárias, sem medidas de higiene adequadas, como a disponibilidade de álcool em gel e a limpeza regular dos espaços. Essa falta de medidas de segurança levou a preocupações em relação ao risco de contágio entre os passageiros e entre os funcionários do sistema de transporte.

Outro problema relacionado ao BRT no Rio de Janeiro durante a pandemia foi a interrupção dos serviços em algumas rotas. Isso ocorreu devido à redução da oferta de serviços de transporte público (Decreto 47.284/2020) e à falta de manutenção adequada dos ônibus.

Esta situação se agrava ainda mais quando se analisa da perspectiva da população menos favorecida ou hipossuficiente que padece com a mobilidade do transporte público como será analisado no próximo capítulo.

## **5. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E O PAPEL DO MUNICÍPIO PARA GARANTIR A MOBILIDADE DE PESSOAS QUE VIVEM EM COMUNIDADES.**

De acordo com os dados do último Censo (2010), 22% da população da cidade do Rio de Janeiro mora em favelas. A região metropolitana, com aproximadamente 2 milhões de pessoas vivendo em favelas, corresponderia ao sétimo maior município do Brasil. A partir desses números, é possível depreender a importância do transporte público como garantia de mobilidade para essas pessoas; no entanto, a realidade que se vive é outra.

Para Rafaela Albergaria, coautora do livro "Mobilidade Antirracista", "a péssima mobilidade urbana carioca confina os moradores em seus próprios territórios (...)". Esse confinamento, segundo ela, é imposto tanto a partir do valor das tarifas quanto pelos horários (FREITAS, 2022). Entretanto, além desses, outros fatores contribuem para a limitação da mobilidade, como a escassez e até mesmo a ausência de transporte público no interior das favelas.

Dessa forma, muitas vezes, aos moradores resta somente o transporte privado não regulamentado, como as vans e os mototáxis (SANTOS, 2014). Há também questões espaciais que podem dificultar o acesso dos transportes públicos, como a “alta densidade construtiva (...) com ausência ou precariedade das vias, vielas estreitas e dificuldade na acessibilidade das regiões mais íngremes” (SANTOS, 2014).

A EMBARQ Brasil, em parceria com o Lincoln Institute of Land Policy, realizou um estudo sobre o uso dos meios de transporte nas favelas do Rio de Janeiro. Nele, foi observado que 89,8% dos entrevistados se locomovem no interior da favela a pé. Carros são usados por 3% e ônibus por 2,3%. Por outro lado, fora da favela, o meio de transporte muda: 30% dos moradores afirmaram usar ônibus e somente 9% afirmaram deslocar-se a pé.

O Radar COVID-19 Favelas, informativo elaborado pelo Observatório COVID-19 da Fiocruz trouxe, em sua 8ª edição – março de 2021 –, a problemática do transporte público no Rio de Janeiro em tempos de pandemia:

Se hoje a pandemia escancara os diversos níveis de desigualdade que a população periférica, majoritariamente negra e pobre, está submetida, o transporte é um dos elementos críticos desse cenário e que, atualmente, têm tomado os noticiários. A massa de trabalhadoras e trabalhadores amontoados no BRT é uma das faces cruéis da desigualdade que se arrasta por anos nas grandes cidades, mas que, devido a excepcionalidade do contexto pandêmico, deveria ser tratada com mais seriedade dada a gravidade de situações que as passageiras e passageiros são expostos.

A questão do transporte público também foi abordada pelo Painel Unificador Covid-19 nas Favelas, composto por coletivos da sociedade civil que tem como objetivo denunciar a carência de políticas públicas de combate ao vírus. Em sua 3ª coletiva – em que foram apresentados dados acerca da pandemia em favelas –, o Painel criticou a “ausência de políticas realistas de proteção no transporte público”, já que as medidas de prevenção tomadas não condiziam com a realidade das favelas. Foi destacado que os meios de transporte figuram como os principais vetores de contaminação do vírus, apesar disso.

Em pesquisa realizada com apoio do Centro de Estudos de Segurança e Cidadania (CESeC), moradores de grandes complexos de favelas foram entrevistados – Maré, Alemão e Cidade de Deus. 54% dos entrevistados afirmaram não ter sido possível seguir as recomendações de distanciamento social, tendo como principal motivo a necessidade de deslocamento para o trabalho. Dos entrevistados que afirmaram ter contraído o vírus (56%), 45% deslocavam-se diariamente por conta do trabalho em locais fora das favelas e 43% dependiam de transporte público e coletivo.

A partir das dificuldades de locomoção dentro das favelas, sejam aquelas relacionadas à ausência de transporte público ou às particularidades geográficas que obstaculizam o uso de qualquer meio de transporte, é possível perceber a importância do papel do município para garantia de mobilidade.

## **6. AS AÇÕES CIVIS PÚBLICAS NA VARA DA FAZENDA E A JUDICIALIZAÇÃO**

Com o isolamento social, o agravamento do desemprego e do trabalho remoto houve uma perda econômica significativa para as empresas concessionárias de transporte público, em especial as empresas de ônibus, dada a queda do número de usuários, o que afetou a sua arrecadação. Dados obtidos pelo Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus, 28 de abr. 2022) informam que a queda do número de passageiros foi na proporção de 51% durante o primeiro ano da pandemia. Isto é, a média diária de passageiros caiu de 3,5

milhões para 1,8 milhão, perfazendo um déficit de R\$ 1,2 bilhão para as 36 concessionárias que operavam no município do Rio de Janeiro, dentre ônibus, BRT, trens, VLT, barcas e metrô.

O sistema de transporte público rodoviário da cidade do Rio de Janeiro é feito por cinco consórcios públicos: Transcarioca, Intersul, Internorte, Santa Cruz e BRT. Destas cinco consorciadas o maior número de linhas encontra-se com o consórcio Internorte. Segundo dados da Casa Fluminense (2020), durante o período da pandemia houve muitas denúncias da má prestação de serviço público por estas consorciadas, tanto por superlotação, como por linhas escassas, o que agravava a crise do transporte público na cidade do Rio de Janeiro. O BRT sofreu a intervenção do judiciário, por força de liminar concedida pela juíza da 7ª Vara Empresarial à época, juíza Fabeliza Gomes Leal, para que o Consórcio regularizasse o sistema de transporte em 48h, que foi resultado da ação civil pública proposta pelo MP diante de fiscalização e denúncias de vários usuários em relação ao descumprimento de horário, má conservação e redução das frotas, afetando diretamente a população mais carente da cidade do Rio de Janeiro que necessitava trabalhar.

Se por um lado as empresas de transportes público sinalizam um impacto com a pandemia, por outro há que se analisar uma questão anterior que já impactava o serviço de transporte público na cidade do Rio de Janeiro no que tange a precariedade do serviço prestado, com a violação do contrato de concessão de transporte público pelos Consórcios. Cabe analisar aqui as políticas públicas adotadas pelo Município do Rio de Janeiro e porque houve a necessidade da judicialização da questão do transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

A fragilidade do transporte público data de momento anterior a própria Covid/19. O transporte público é um direito coletivo do cidadão que garante ao mesmo a sua mobilidade e o exercício da sua cidadania, pois a mobilidade é uma questão de dignidade da pessoa humana e dos seus direitos máximos garantidos na Constituição de 1988. O MP funciona como um “fiscal da lei” na violação dos direitos coletivos. Além disso, o usuário de transporte público é um consumidor e precisa receber o serviço de forma adequada. O Município através de suas políticas públicas deveria garantir a boa prestação do serviço público, pois trata-se de um serviço essencial aos cidadãos.

O dia 11 de março de 2020 ficou conhecido, mundialmente, como o dia da decretação da Pandemia pela OMS, por força da Covid/19, mas mesmo antes desta data, o Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ) já havia proposto diversas ações civis públicas, tanto em face do Município do Rio de Janeiro, como em face dos Consórcios que exploram o serviço público de transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

Mas o que seria uma ação civil pública? É um instrumento processual que é proposto toda vez que o direito coletivo do cidadão é violado. No caso concreto, as ações civis públicas foram propostas para cobrar a falta de fiscalização pelo Município e a má prestação do serviço por parte das concessionárias de serviço público. Neste sentido, o MPRJ atua incessantemente tanto no combate ao reajuste tarifário abusivo como na qualidade dos serviços prestados:

Assim como no caso do combate aos reajustes tarifários abusivos, a atuação do Ministério Público tem sido incansável na fiscalização da qualidade do serviço prestado pelas empresas de ônibus, já tendo instaurado 179 procedimentos investigatórios para apuração de irregularidades noticiadas pelos consumidores, proposto 87 ações civis públicas e celebrado 13 termos de ajustamento de conduta (TACs), em que busca, dentre outras coisas, fazer com que as concessionárias cumpram os horários previstos para a partida dos ônibus, respeitem o número mínimo de veículos em cada linha evitando atrasos e superlotação, e realizem manutenção adequada na frota, consertando bancos soltos, para-brisas trincados, luzes queimadas, pneus carecas etc., além de garantir a limpeza dos ônibus e ter a documentação em dia. (MPRJ, MP em Ação, 2017)

Já em 2019, o MPRJ já havia proposto somente em face dos Consórcios Transcarioca, Internorte, Intersul e Santa Cruz o número de 99 ações civis públicas, entre elas a ACP nº 0045547-94.2019.8.19.000, que tinha como objeto o fato do Consórcio não estar prestando adequadamente o serviço de transporte público dentro dos parâmetros legais e contratuais, com a redução da frota à noite, com ônibus em péssimo estado de conservação, além do poder concedente apresentar falha na fiscalização da atividade concedida às empresas, bem como na aplicação das sanções então cabíveis, violando a defesa dos direitos dos consumidores e a moralidade pública administrativa. Nesse sentido:

A presente demanda tem o objetivo de ajustar a prestação do serviço concedido de transporte público por ônibus no município do Rio de Janeiro aos parâmetros previstos na lei, na defesa de direitos de consumidores e da moralidade administrativa, permitindo-se, com isso, incremento significativo nos níveis de mobilidade urbana da população carioca, além de assegurar-se a modicidade tarifária. 2. Com efeito, todo o histórico da prestação do serviço aponta para a construção de um modelo de prestação ineficiente e de baixa qualidade. Mesmo após a licitação de 2010, os inúmeros problemas foram mantidos, com a permanência das mesmas empresas e estruturas viciadas (itens 1, 1.2 e 1.3). 3. Desde o início da concessão, passaram a ser recorrentes as violações aos contratos celebrados, com um serviço de baixíssima qualidade. **Os Consórcios Transcarioca, Internorte, Intersul e Santa Cruz, entre 2010 e 2019 (período da concessão), tornaram-se réus em um total de 98 (noventa e oito) ações civis públicas** ajuizadas pelo MPRJ que versam especificamente sobre a má qualidade da prestação do serviço em suas mais variadas linhas (fls. 3-144) – **(grifo nosso)**.

Em contrapartida, o pedido do MPRJ era para que não fosse aplicado o aumento contratual da tarifa de ônibus em 2019 para 2020, diante da falta de transparência na apresentação de dados auditados pelo Município, o que fazia com que a população pagasse tarifas superdimensionadas em relação ao valor que fora fixado no momento licitatório, diante de uma má prestação do serviço público. Neste sentido:

“...Além dos vários aumentos tarifários irregulares, reconhecidos por decisões judiciais, é certo que a diminuição de diversos custos do serviço (listados detalhadamente no item 3.1.1), que deveria reduzir as tarifas, por meio das revisões tarifárias, se tornou ineficaz por estratégia das concessionárias, que se recusam a cumprir a obrigação de apresentar dados auditados ao Município, sem os quais não se pode proceder à revisão e ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato... (fls. 3-144).O MPRJ- FTCON, então, conseguiu uma tutela de urgência que congelou as tarifas dos consórcios que prestavam serviço público ao município do Rio de Janeiro, referente ao período de 2019 para 2020, por meio de uma tutela de urgência concedida em abril de 2019. Registre-se que a questão de mérito referente à tutela de urgência que “congelou” o valor das tarifas praticadas em 2019 foi alvo de recurso (TJ/RJ, AI nº 0075962-63.2019.8.19.00) e foi mantida a decisão do juízo de 1º grau pelo Relator prevento, Des. Fernando Cerqueira Chaga, em novembro de 2019. Havia necessidade de se cumprir uma prestação de serviços efetiva a sociedade e não havia elementos nos autos que comprovavam o contrário, o que poderia gerar uma lesão irreparável à sociedade. “

Logo, a fragilidade do serviço público já se mostrava anterior a própria Covid/19, o que acabou por agravar posteriormente, já que os Consórcios de ônibus estavam sem receber o tarifário atualizado e também pelo agravamento nas receitas em decorrência das perdas financeiras proveniente do lockdown, ou seja, com a redução de passageiros. Este quadro fez com que as empresas de transporte público, que detinham o monopólio do transporte público da cidade do Rio de Janeiro, propusessem um pedido de recuperação judicial junto à 1ª Vara Empresarial da Capital do Estado do Rio de Janeiro, visando a chegar a um acordo com seus principais credores, em virtude da crise econômica que estavam vivenciando. Este pedido tinha o condão de sinalizar que se não fossem encontradas medidas para a crise do sistema de transporte público na cidade do Rio de Janeiro o serviço seria interrompido.

Mas, no caso concreto, tratava-se de uma questão de difícil decisão, pois, se por um lado havia a necessidade de uma contraprestação adequada e efetiva do serviço público de transporte público, por outro lado, os Consórcios necessitavam de um reajuste nas tarifas para não quebrassem e não interrompessem o serviço de transporte público na cidade do Rio de Janeiro no meio da pandemia.

Até porque em 2017, o MPRJ já havia publicado uma lista das pessoas jurídicas mais acionadas por meio de ação civil pública e má prestação do serviço público e entre as 20 pessoas mais acionadas encontrava-se o Consórcio Internorte, Santa Cruz, o Município do Rio de Janeiro e a Supervia. Durante a pandemia esta questão se agravou cada vez mais e impactou a população, principalmente de baixa renda.

Em contrapartida, as empresas que exploravam o serviço de transporte alegavam que estavam deficitárias de caixa e que por conta da Covid/19 necessitavam que o Município subsidiasse o sistema de tarifas, mas em contrapartida, o direito de mobilidade, de liberdade, de igualdade material, de trabalho digno, do consumidor e a moralidade administrativa estavam sendo violado pela má prestação do serviço e pelo agravamento da pandemia.

Entretanto, havia uma questão pendente que eram as ações civis públicas propostas anteriormente pelo MP, no qual muitos desses consórcios se recusaram a fazer o Termo de Ajustamento de Conduta a fim de prestar um serviço adequado. Inclusive um dos argumentos do MPRJ na Vara Empresarial era exatamente esta questão; se elas não foram capazes de fazer o TAC com o MP, estes consórcios também não teriam interesse de fazer acordo na Vara Empresarial. Estas questões pré-existentes inviabilizavam a Recuperação Judicial e forçava uma solução nas Varas de Fazenda Pública onde tramitavam as ações civis públicas.

Então, em 20 de maio de 2022 foi feito um acordo na 8ª Vara de Fazenda Pública (TJ/RJ, ACP nº 0045547-94.2019.8.19-0001) entre o Ministério Público do Rio de Janeiro, os Consórcios de Transportes, composto por concessionárias de transportes público, e o Município do Rio de Janeiro, o que garantiu a manutenção do serviço porque previu entre outras medidas que o Município subsidiasse a diferença entre o valor real da tarifa e o valor congelado de R\$ 4,05 até 1 de janeiro de 2023, levando em consideração o número de passageiros pagantes por consórcio e a quilometragem a ser definida e a retomada do serviço do BRT (Bus Rapid Transit) pelo Município do Rio de Janeiro, bem como a recuperação da frota e a regularização e disponibilidade de carros para determinadas linhas do que o originalmente contratado.



Tal medida permitiu resolver a questão do tarifário baseado única e exclusivamente no pagamento do usuário/consumidor do serviço público para ser subsidiado pelo Município, mas todas essas ações ainda não foram capazes de melhorar o serviço público de transporte público na cidade do Rio de Janeiro que padecem de políticas públicas efetivas e de uma maior fiscalização.

## **7. CONCLUSÃO**

A pandemia da Covid-19 mostrou, de forma muito clara, a precarização do serviço de transporte público do estado do Rio de Janeiro que já acontecia muito antes de todo esse período. O isolamento social, o trabalho remoto e o aumento no desemprego no Estado do Rio de Janeiro só agravaram os problemas anteriores no serviço de transporte público como o sumiço de linhas de ônibus, as falhas no transporte, o não cumprimento das regras de distanciamento e a super lotação dos transporte, a

dificuldade do deslocamento e do cumprimento dos horários em pontos de recolhimento de passageiros, os veículos sujos e precários, a falta de acesso a integrações, além das investigações e fraudes em contratos de concessionárias.

Também ficou expressa no trabalho a ineficiência do Município de gerir as políticas públicas de transporte público na cidade do Rio de Janeiro que eram pré-existentes à Covid/19 e que foram agravadas com a pandemia. O fato de o transporte público estar nas mãos de cinco consórcios públicos limita a mobilidade dos usuários.

Neste sentido, houve a necessidade de se judicializar a problemática enfrentada pela população diante da omissão do próprio Município em fiscalizar as políticas públicas de transporte na cidade do Rio de Janeiro, o que impactou profundamente as comunidades menos favorecidas: favelas, Baixada Fluminense e Zona Oeste, além dos impactos causados, principalmente para os trabalhadores que não tiveram suas atividades suspensas, diante da omissão de políticas públicas adequadas, deixando a sociedade a sua própria sorte.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA FIOCRUZ. **O que tá pegando nas favelas?** Radar COVID-19 Favelas, 8 ed. 8, p. 8-29, Rio de Janeiro, mar. 2021. Disponível em:

<https://agencia.fiocruz.br/sites/agencia.fiocruz.br/files/u35/radar-08-final.pdf>. Acesso em: 6 abr. 2023.

ALEIXO, Isabela; ALTINO, Lucas e GALDO, Rafael: À beira do colapso transporte público no Rio sofre com quedas de demanda e péssimos serviços. **Jornal O Globo**, Rio de Janeiro. 04 de jul. 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/a-beira-do-colapso-transporte-publico-no-rio-sofre-com-queda-de-demanda-pessimos-servicos-1-25089841>. Acesso em 13 de abr. 2023.

ANTP; NTU E FÓRUM NACIONAL DE SECRETÁRIOS DE TRANSPORTES. Medidas emergenciais no transporte público: **Estado de calamidade pública** (Covid-19). São Paulo, 28 mar. 2020. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/destaques/forum-nacional-de-secretarios-antp-e-ntuapresentam-propostas-para-o-transporte-publico-crise-coronavirus.html>. Acesso em 24 mar. 2023.

BARRETO, Elis e ARAÚJO, Thayana: Transporte público no RJ tem superlotação em meio à pandemia. **CNN Brasil**, São Paulo, 18 de dez. 2020. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/transporte-publico-no-rj-tem-superlotacao-em-meio-a-pandemia/>. Acesso em: 13 de abr. 2023.

RIO DE JANEIRO. **Resolução SMTR** nº 3.243, de 16 de março 2020. Dispõe sobre a desinfecção de veículos em operação nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros na Cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências, dos veículos que atuam no SPPO, com reforço na fiscalização do cumprimento desta determinação.

RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 47282**, de 21 de março de 2020. Determina a adoção de medidas adicionais, pelo Município, para enfrentamento da pandemia do novo Coronavírus - COVID - 19, e dá outras providências.

CASA FLUMINENSE. **Relatório de olho no transporte de março a março**. 2 ed. Rio de Janeiro, 21 de abr. 2021. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/wp-content/uploads/2021/04/DOT-2-CASA-FLUMINENSE-versao-2.pdf>. Acesso em 10 de abr. 2023.

CRTM (2019). Encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid, **Documento síntesis**. Madrid, Espanha.

DEISTER, Jaqueline. Caos no transporte do Rio: pesquisador aponta saídas para problemas agravados com pandemia. **Brasil de Fato**, Rio de Janeiro, 14 de jul. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/07/14/caos-no-transporte-do-rio-pesquisador-aponta-saidas-para-problemas-agravados-com-pandemia>. Acesso em 27 mar. 2023.

DIEESE. **Boletim Especial**. Desigualdade entre negros e não negros se aprofunda durante a pandemia.. São Paulo, 20 de novembro de 2021 Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimespecial/2021/conscienciaNegra.pdf>. Acesso em 15 de abr. 2023.

FREITAS, Ariel. Mobilidade ruim isola quem vive na favela e prejudica o bem-estar. **Estadão Expresso**. São Paulo, 10 jan. 2022. Disponível em: <https://expresso.estadao.com.br/naperifa/mobilidade-ruim-isola-quem-vive-na-favela-e-prejudica-o-bem-estar/>. Acesso em: 2 abr. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil. Estudos e Pesquisas. Informação Demográfica e Socioeconômica, n. 41. **IBGE.GOV.BR**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/25844-desigualdades-sociais-por-cor-ou-raca.html>. Acesso em 13 de abr. 2023.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios: PNAD Covid-19. Resultado mensal. **IBGE.GOV. BR**. Rio de Janeiro, set. 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/27946-divulgacao-semanal-pnadcovid1.html>. Acesso em 13 de abr. 2023.

JANONE, Lucas: Transporte público do Rio registra queda superior a 50% no número de passageiros. **CNN Brasil**, São Paulo, 17 de mar. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/transporte-publico-do-rio-registra-queda-superior-a-50-no-numero-de-passageiros/>. Acesso em 13 de abr. 2023.

KOCH, Jacob; LINDAU, Luis Antonio; NASSI, Carlos David. Transporte nas Favelas do Rio de Janeiro. **Lincoln Inst.edu**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: [https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/2396\\_1736\\_Koch\\_WP14JK1PO.pdf](https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/2396_1736_Koch_WP14JK1PO.pdf). Acesso em: 2 abr. 2023.

LIMA, G. C. L. S.; SCHECHTMAN, R., Brizon, L. C.; FIGUEIREDO, Z. M. Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito?. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (**FGV CERJ**). Rio de Janeiro, abr.2020. Disponível em: [https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2020-05/covid\\_e\\_mobilidade\\_urbana\\_0.pdf](https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2020-05/covid_e_mobilidade_urbana_0.pdf). Acesso em 16 de abr. 2023.

MPRJ. Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro. **Informativo de Transportes**. A ação civil pública. Disponível em: <https://www.mprj.mp.br/transparencia/mp-em-acao/transportes>. Acesso em 10 de abr. 2023.

\_\_\_\_\_. Ônibus – Fiscalização da qualidade dos serviços prestados. **MPRJ**. Disponível em: <http://publicacao.mprj.mp.br/transportes/onibus/files/assets/basic-html/index.html#2>. Acesso em 11 de abr. 2023.

MOVIMENTOS. **Coronavírus nas favelas: a desigualdade e o racismo sem máscaras**. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: [https://cesecseguranca.com.br/wp-content/uploads/2021/10/MOV\\_relato\\_covid\\_1908-1.pdf](https://cesecseguranca.com.br/wp-content/uploads/2021/10/MOV_relato_covid_1908-1.pdf), Acesso em: 7 abr. 2023.

OBSERVATÓRIO LEGISLATIVO DA INTERVENÇÃO FEDERAL NA SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO DE JANEIRO. Favelas cariocas. Disponível em: <http://olerj.camara.leg.br/retratos-da-intervencao/favelas-cariocas#:~:text=A%20favela%20na%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro&text=O%20que%20faz%20da%20capital,4%25%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20da%20regi%C3%A3o>. Acesso em: 30 mar. 2023.

RIO DE JANEIRO. PREFEITURA DO RIO. SMTR. Rio Acontece. Prefeitura constata maioria dos ônibus com marcação para passageiros durante primeira semana de fiscalização. 16 jul. 2020. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/prefeitura-constata-maioria-dos-onibus-com-marcacao-para-passageiros-durante-primeira-semana-de-fiscalizacao/>. Acesso em: 10 de abr. 2023.

RIO DE JANEIRO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. (11ª câmara cível ). **Agravo instrumento** nº 0075962-63.2019.8.19.0000. Relator Des. Fernando Cerqueira Chagas. Agravo de instrumento. Ação civil pública. Deferimento da tutela de urgência para proibir o reajuste das tarifas de ônibus até que seja concluído o procedimento regular de revisão tarifária. Fls. 285-292. Disponível em: [https://rj.consumidorvencedor.mp.br/documents/13137/415779/decisao\\_875476.pdf](https://rj.consumidorvencedor.mp.br/documents/13137/415779/decisao_875476.pdf). Acesso em 4 de nov. 2022.

RIO ONIBUS. Notícias. Rio vê mais uma empresa de ônibus fechar. **Rio ônibus**. Rio de Janeiro, 28 de abr. 2021. Disponível em: <https://rioonibus.com/noticias/rio-ve-mais-uma-empresa-de-onibus-fechar/>. Acesso em 10 de abr. 2023.

RIOONWATCHTV. 3a COLETIVA Painel Unificador Covid-19 nas Favelas 'PARA ALÉM DA RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL'. YouTube, 10 de dez. de 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=DisDOG2BGiU>. Acesso em: 2 abr. 2023.

ROMEIRO, D L.; CARDOSO, F.L.; SCHECHTMAN, R., Brizon, L. C.; FIGUEIREDO, Z. M. Transporte público e a Covid-19: o abandono do setor durante a pandemia. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (**FGV CERI**). Rio de Janeiro, maio de 2021. Disponível em: [https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2021-06/tpc\\_covid19.pdf](https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/2021-06/tpc_covid19.pdf). Acesso em 26 mar. 2023.

SANTOS, Lídia Borgo Duarte. Mobilidade urbana nas favelas do Rio de Janeiro: Intervenções e impactos sociais. **Anais do XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: Saberes e práticas científicas**, p. 1-11, 1 ago. 2014. Disponível em: [http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1408317873\\_ARQUIVO\\_LidiaBor-go.pdf](http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1408317873_ARQUIVO_LidiaBor-go.pdf). Acesso em: 7 abr. 2023.

SOUZA, Rafael: Prefeito do Rio diz que empresas de Ônibus ‘precisam prestar o serviço do contrato’. **Jornal O Globo**, Rio de Janeiro, 29 de abr. 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/prefeito-do-rio-diz-que-empresas-de-onibus-precisam-prestar-servico-do-contrato-24994093>

XAVIER. Omar Borges. **Transporte público por ônibus no Brasil e a covid-19: rumo ao colapso dos sistemas?** In: 34º CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE DA ANPET. 100% Digital, 16 a 21 de novembro de 2020. Disponível em: [https://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Planejamento%20dos%20Transportes%20I/3\\_270\\_AC.pdf](https://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Planejamento%20dos%20Transportes%20I/3_270_AC.pdf). Acesso em 16 de abr. 2023.