

## **DIREITO AO TRANSPORTE E À CIDADE: DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO TERMINAL DE ÔNIBUS DO GUAMÁ EM BELÉM-PA**

 <https://doi.org/10.56238/arev7n2-087>

**Data de submissão:** 10/01/2025

**Data de publicação:** 10/02/2025

**Ana Manoela Piedade Pinheiro**

Doutoranda em Direito  
Universidade Federal do Pará  
ana.piedade@icj.ufpa.br  
<https://orcid.org/0000-0002-5477-3987>  
<http://lattes.cnpq.br/8346940288482721>

**Daniella Maria dos Santos Dias**

Doutora em Direito  
Universidade Federal do Pará  
diasdaniella@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0003-1234-5279>  
<http://lattes.cnpq.br/1345611606547188>

**Bruno Soeiro Vieira**

Doutor em Direito e em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido  
Universidade Federal do Pará  
bruno.vieira@ufpa.br  
<https://orcid.org/0000-0002-9575-6307>  
<http://lattes.cnpq.br/0260422488266691>

### **RESUMO**

A mobilidade urbana interligada aos direitos à cidade e ao transporte, depende de espaços públicos inclusivos e acessíveis de modo a garantir a dignidade humana dos usuários. A pergunta-problema buscou responder "como a mobilidade urbana se caracteriza no caso do Terminal de Ônibus do Guamá, localizado na cidade de Belém no estado do Pará?". O objetivo geral do estudo consistiu em demonstrar de que forma a mobilidade urbana se apresenta neste terminal. Para responder ao problema, utilizou-se método indutivo com adoção de abordagem qualitativa, combinando pesquisa teórica, documental, bibliográfica e de campo. A coleta de dados incluiu observações in loco e análise de documentos oficiais. As contribuições das teorias de Kowarick e Harvey sobre o espaço urbano e a mobilidade foram usadas no referencial teórico. As teorias se mostraram relevantes para compreender a dinâmica da mobilidade urbana no contexto estudado, revelando as contradições entre discurso oficial e realidade vivenciada pelos usuários. Os resultados da pesquisa de campo revelaram uma mobilidade urbana precária no terminal, marcada pela falta de informações sobre linhas e horários, longos tempos de espera, superlotação e infraestrutura inadequada, como iluminação, bancos, rampas e pisos táteis. Tais condições comprometeram também a acessibilidade e a inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, impactando diretamente nos direitos ao transporte e à cidade. A pesquisa evidencia a necessidade de intervenções no terminal, com base nos critérios apresentados em decreto e normas técnicas, incluindo reformas estruturais e melhorias na gestão e informação, para garantir a efetivação desses direitos humanos.

**Palavras-chave:** Acessibilidade. Direitos Humanos. Direito Urbanístico. Espaços públicos. Transporte público.

## 1 INTRODUÇÃO

O direito ao transporte, direito fundamental garantido constitucionalmente no artigo 6º, caput, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/1988) e o direito à cidade previsto na legislação infralegal no artigo 2º, inciso I, do Estatuto da Cidade, são essenciais para a construção de cidades justas e inclusivas. No entanto, a realidade do Terminal de Ônibus do Guamá (TOG) em Belém no estado do Pará, evidencia desafios na efetivação desse direito, perpetuando processos de exclusão e injustiça socioespacial (Brasil, 1988; Brasil, 2001).

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2022), Belém possui uma população de mais de 1,3 milhão de habitantes e está localizada em uma região estuarina, e enfrenta desafios particulares em termos de mobilidade. O terminal, situado em frente ao campus do Guamá da Universidade Federal do Pará (UFPA), no portão 3, atende a um grande fluxo de usuários formados em sua maioria por alunos da instituição, incluindo um número significativo de estudantes com deficiência. A ausência de infraestrutura adequada e informações acessíveis nesse terminal suscita questionamentos sobre a garantia do direito à cidade e ao transporte para todos os cidadãos, especialmente aqueles com necessidades específicas.

No ano de 2023 havia um total de 25.731 alunos matriculados na universidade, somente da graduação, distribuídos no principal campus da instituição na cidade – o campus do Guamá – onde se localiza o terminal pesquisado. Logo, o maior público de usuários advém da universidade. Neste campus foram registrados 625 estudantes com deficiência matriculados na graduação e na pós-graduação identificados com deficiência visual, auditiva, física em cadeiras de rodas ou não, intelectual, transtorno do espectro autista e deficiência múltipla, a maioria sendo de deficientes visuais (UFPA, 2024; UFPA, 2022).

Diante desse contexto, a presente pesquisa buscou responder à seguinte questão: como a mobilidade urbana se caracteriza no TOG? O objetivo geral consistiu em demonstrar de que forma a mobilidade urbana se apresenta neste terminal. A relevância do estudo residiu em sua contribuição para a compreensão das dinâmicas de exclusão e injustiça socioespacial presentes na mobilidade urbana, além de subsidiar a formulação de propostas para a construção de terminais mais inclusivos e acessíveis.

De maneira específica, o estudo se propôs a expor o conjunto normativo que se refere ao tema; discutir de que forma a situação da mobilidade urbana no terminal reflete os processos de espoliação urbana descritos por Kowarick e a negação do direito à cidade teorizada por Harvey; identificar quais foram as dificuldades encontradas no TOG a partir da pesquisa de campo; catalogar as linhas de ônibus no terminal; propor alternativas para melhorar a mobilidade urbana dos usuários do terminal.

Para responder ao problema, o estudo utilizou o método indutivo com adoção de abordagem qualitativa, combinando pesquisa teórica, documental, bibliográfica e de campo. A coleta de dados incluiu observações *in loco* e análise de documentos oficiais. As contribuições de Kowarick e Harvey sobre o espaço urbano e a mobilidade foram usadas no referencial teórico para a análise crítica da problemática, enquanto a coleta de dados empíricos, por meio de observações e análise documental, permitiu aprofundar a compreensão da realidade vivenciada pelos usuários do terminal.

A pesquisa bibliográfica foi realizada com o uso de artigos em periódicos e de obras sobre o direito à cidade e a mobilidade urbana, incluindo os referenciais teóricos de Kowarick e Harvey. A pesquisa documental embasou-se na CRFB/1988, no Estatuto da Cidade, na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), no Estatuto da Pessoa com Deficiência e na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

A pesquisa de campo com observação direta e investigativa ocorreu em duas semanas, dos dias 29 de julho a 02 de agosto de 2024 e 05 de agosto a 09 de agosto de 2024 no TOG, no horário das 18h às 19h, a fim de identificar quais seriam os desafios enfrentados pelos usuários do transporte público coletivo com base nos critérios definidos na legislação federal e nas normas técnicas. A coleta de dados foi realizada por meio de anotações em caderno de campo e registros fotográficos com câmera Samsung 64MP. Os dados coletados foram organizados e apresentados através de quadros e figuras.

O artigo está estruturado em três seções principais. A primeira apresenta o arcabouço legal e teórico que fundamenta a pesquisa, explorando os conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana. A segunda seção discute como a mobilidade urbana nesse terminal reflete os processos de espoliação urbana e negação do direito à cidade, à luz das teorias de Kowarick e Harvey. Por fim, a terceira seção descreve as principais dificuldades enfrentadas pelos usuários do TOG, com base nos dados coletados em campo e propõe alternativas para a construção de um espaço mais inclusivo e acessível.

## 2 BASES NORMATIVAS DA MOBILIDADE URBANA

Nesta seção será apresentado o arcabouço legal brasileiro relacionado aos fundamentos teóricos da mobilidade urbana, em conexão com o direito ao transporte e à cidade. A análise evidenciará o diálogo entre as diferentes legislações: CRFB/1988, Estatuto da Cidade, PNMU, Estatuto da Pessoa com Deficiência e Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

O artigo 182 da CRFB/1988 oferece as bases constitucionais para a discussão da mobilidade urbana no ordenamento jurídico nacional, em razão da política de desenvolvimento urbano. A Carta Magna prevê um rol de direitos humanos e em decorrência de estarem previstos constitucionalmente os tornaria direitos fundamentais (Brasil, 1988; Barroso, 2022).

Nesse sentido, no título dos direitos e garantias fundamentais, encontra-se o direito social ao transporte, previsto no artigo 6º, caput, da CRFB/1988, tendo sido incluído pela Emenda Constitucional n. 90/2015. Essa inclusão reforça a importância da mobilidade como um elemento crucial para a garantia de outros direitos fundamentais, como o acesso à educação, saúde e trabalho (Brasil, 1988).

Esse direito estaria associado à própria dignidade da pessoa, fundamento da República Brasileira no artigo 1º, inciso III, da CRFB/1988 que dialoga com outras legislações. O Estatuto da Cidade, por exemplo, reforça a importância do direito ao transporte como componente essencial para a construção de cidades sustentáveis, garantindo o acesso a um conjunto de direitos em que se inclui no artigo 2º, inciso I (Brasil, 1988; Brasil, 2001).

O Estatuto da Cidade como instrumento legal que regulamenta a política urbana busca promover o desenvolvimento sustentável das cidades e a garantia do direito à cidade a todas as pessoas. O estatuto pode contribuir à construção de espaços urbanos mais inclusos e acessíveis, como no caso dos terminais de ônibus, sobretudo quando aplicado de maneira conjunta com a PNMU.

A Lei Federal n. 12.587/2012, que institui a PNMU, também se alinha a essa perspectiva. Como instrumento da política de desenvolvimento urbano, derivada do artigo 182 da CRFB/1988, a PNMU tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, conforme seu artigo 2º. A lei reconhece o transporte público coletivo de passageiros e os terminais como elementos-chave da infraestrutura de mobilidade urbana, conforme disposto em seu artigo 3º (Brasil, 1988; Brasil, 2012).

Os terminais como infraestruturas de mobilidade urbana seriam espaços públicos que possuem potencial para serem lugares agradáveis, em que as pessoas se sintam confortáveis em aguardar pelos seus ônibus, uma vez que o planejamento urbano precisa se atentar a esses aspectos ao considerar que as cidades sejam feitas para as pessoas o que se relaciona com o caso específico estudado sobre o TOG (Brasil, 2012; Gehl; Svarre, 2018).

A PNMU define a mobilidade urbana como a condição que permite o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano, conforme previsto no artigo 4º, inciso II. A lei considera o transporte público coletivo como um serviço público de transporte de passageiros, acessível a todas as pessoas, de acordo com o inciso VI do mesmo artigo. Acessibilidade, para a PNMU, significa a facilidade que permite a autonomia das pessoas em seus deslocamentos pela cidade, conforme o inciso III do artigo 4º (Brasil, 2012).

Além disso, a Pessoa com Deficiência (PcD) e a Pessoa com Mobilidade Reduzida (PcMR) não podem ser invisibilizadas em seus direitos de locomoção. O Estatuto da Pessoa com Deficiência

atua como instrumento legal para garantir os direitos dessas pessoas, incluindo o direito à mobilidade urbana e à acessibilidade nos espaços urbanos, no transporte público e nos terminais de ônibus.

O estatuto no artigo 1º, visa à inclusão social e cidadania tanto da PcD quanto da PcMR. No artigo 2º, conceitua o que se entende por PcD sendo aquela que possui impedimento de longo prazo podendo ser de natureza física, mental, intelectual ou sensorial. No artigo 3º, inciso IX, considera PcMR aquela que por qualquer motivo tenha dificuldade de movimentação, podendo ser temporária ou permanente, o que inclui o idoso, a gestante, a lactante, a pessoa com criança de colo e a pessoa obesa (Brasil, 2015).

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, em seu artigo 3º, inciso I, define acessibilidade como a possibilidade de alcance para utilização, com segurança e autonomia, do espaço urbano, o que inclui mobiliários, equipamentos urbanos, transportes, informações e tecnologias, por PcD e PcMR. Para garantir a vida independente e a inclusão plena de pessoas, é fundamental a superação de barreiras urbanísticas nos transportes, nas comunicações e na informação, conforme previsto no artigo 53 (Brasil, 2015).

No que diz respeito à acessibilidade dos serviços de transporte coletivo, incluindo veículos e terminais, estes devem ser acessíveis de forma a garantir o uso por todas as pessoas, conforme estabelecido no artigo 46, *caput* e §1º do Estatuto da Pessoa com Deficiência. O embarque e desembarque de PcD devem ser prioritários e seguros, conforme previsto no artigo 48, §2º. Dessa forma, a invisibilidade de PcD e PcMR nas cidades não pode ser tolerada (Brasil, 2015).

Em consonância com esse arcabouço legal, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 10 e 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, reforçam a necessidade de combater as desigualdades e promover cidades e comunidades sustentáveis. As metas 10.2 e 11.2, em particular, destacam a importância de promover a inclusão social e garantir o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis para todos até 2030, o que se relaciona diretamente aos desafios identificados nesta pesquisa em relação à mobilidade urbana no terminal estudado (ONU, 2015).

Logo, essas seriam as bases legais propostas no estudo que interligariam o direito ao transporte ao direito à cidade, alinhados à mobilidade urbana. O direito à cidade se demonstra como sendo um direito comum a toda a coletividade, em usufruir e ocupar a cidade. Necessário se faz tratar o transporte urbano de maneira a buscar a justiça social sem, contudo, desconsiderar os contextos históricos e culturais das cidades e como eles influenciam o sistema de transporte e o seu acesso (Harvey, 2012; Kebowski, Crieckingen e Bassens, 2019).

A legislação brasileira apresentada nesta seção demonstra uma interrelação, partindo da CRFB/1988 como base legal, passando pelo Estatuto da Cidade, pela PNMU e pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência. Essa análise comprova que a temática da mobilidade urbana, associada aos direitos ao transporte e à cidade, está prevista legalmente, com políticas públicas de planejamento urbano voltadas para espaços inclusivos e acessíveis.

Desse modo, demonstra-se que existem políticas públicas vigentes de mobilidade urbana no ordenamento jurídico brasileiro, sendo importante que sejam implementadas para a construção de espaços urbanos inclusivos e acessíveis, como no caso do TOG, sobretudo, ao considerar o direito ao transporte e à cidade para as pessoas.

### **3 AS TEORIAS DE KOWARICK E HARVEY NA MOBILIDADE URBANA: APROXIMAÇÕES POSSÍVEIS**

O conceito de espoliação urbana, como apresentado por Kowarick, transcende a mera privação de recursos e serviços básicos. Ele se refere a um processo mais amplo e insidioso de exploração da classe trabalhadora, que se inicia na esfera produtiva e se estende para o espaço urbano. Kowarick apresenta a espoliação urbana como um processo multifacetado que se manifesta na ausência ou precariedade de serviços de consumo coletivo considerados essenciais para a reprodução da força de trabalho e para um nível de subsistência digno (Kowarick, 2012).

A espoliação urbana, portanto, não se limitaria à questão da moradia, mas abrangeeria o acesso a serviços básicos como transporte, saúde, educação e lazer. O autor destaca que a espoliação urbana intensifica a dilapidação da classe trabalhadora, explorada nas relações de trabalho e, posteriormente, submetida a condições precárias de vida na cidade. Essa exploração se daria pela ausência de serviços públicos adequados que deveriam ser garantidos pelo Estado (Kowarick, 2012).

Kowarick descreve a lógica da desordem como um elemento central na produção da espoliação urbana. A urbanização desordenada, marcada pela falta de planejamento e pela especulação imobiliária, criaria um cenário de desigualdade e precariedade, onde a classe trabalhadora seria relegada a áreas periféricas, desprovidas de infraestrutura e serviços básicos (Kowarick, 2012).

Essa desordem se manifestaria na ausência de um sistema de transporte público eficiente e acessível, que obriga a população a longos deslocamentos diários, consumindo tempo e recursos que poderiam ser dedicados à educação, ao esporte, ao lazer e a outras atividades essenciais para o desenvolvimento humano. O tempo e os recursos gastos com transporte, em um contexto de precariedade da mobilidade urbana, aprofundariam a exploração da classe trabalhadora e reforçariam o ciclo de espoliação.

Kowarick analisa a cidade como um espaço de conflitos e contradições, onde a luta de classes se manifesta na disputa pelo acesso aos recursos e serviços urbanos. A espoliação urbana, nesse contexto, seria uma forma de violência simbólica e material que aprofundaria as desigualdades sociais e perpetuaria a exclusão da classe trabalhadora. A mobilidade urbana, como elemento central na organização do espaço urbano, torna-se um campo de batalha nessa luta (Kowarick, 2012).

O acesso a um sistema de transporte eficiente e acessível seria fundamental para garantir o direito à cidade e a participação plena na vida social e econômica. A precariedade da mobilidade urbana, como parte integrante do processo de espoliação urbana, contribui para a exclusão social, a injustiça espacial e a negação do direito à cidade. A superação dessa realidade exige a construção de um modelo de desenvolvimento urbano mais justo e inclusivo que garanta o acesso de todos aos recursos e serviços essenciais para uma vida digna, valendo-se da aplicação do conjunto normativo brasileiro existente sobre o tema, conforme ficou demonstrado na primeira seção desse estudo.

Kowarick aponta o Estado como um ator central na produção da espoliação urbana, tanto por sua ação ou omissão na oferta de serviços públicos, quanto por seu papel na manutenção de um modelo de acumulação de capital que beneficia determinados grupos em detrimento da maioria da população. O autor critica o direcionamento dos recursos públicos para investimentos que favorecem o capital em vez de atender às necessidades básicas da população, como a mobilidade urbana adequada (Kowarick, 2012).

O mercado, por sua vez, contribui para a espoliação urbana ao se aproveitar da precariedade dos serviços públicos para oferecer soluções privadas, muitas vezes inacessíveis à maioria da população. No contexto da mobilidade urbana, isso pode se manifestar na proliferação de transportes individuais caros, em aplicativos de transporte particular, na falta de manutenção dos veículos de transporte público e na redução de sua frota.

A espoliação urbana, na perspectiva de Kowarick, apresenta-se como um processo complexo e multidimensional que se manifesta na negação do acesso a serviços e condições dignas de vida na cidade, incluindo a mobilidade urbana. O Estado e o mercado desempenhariam papéis importantes na produção e perpetuação desse processo, que resulta na exploração e exclusão de grande parte da população, especialmente a classe trabalhadora.

A análise do caso do TOG, à luz dessa perspectiva teórica, permite aprofundar a compreensão das dinâmicas de espoliação urbana e suas implicações para o direito à cidade na perspectiva da mobilidade urbana, ao considerar que a cidade deveria ser um espaço para todos, porém, isso não condiz com o cotidiano observado no terminal pesquisado.

Outro autor importante para esse debate é David Harvey, para o qual a acumulação de capital seria o elemento central na dinâmica do capitalismo, impulsionando o crescimento e a transformação constante do sistema. O crescimento capitalista seria marcado por contradições internas e crises recorrentes, devido a sua natureza espontânea e à busca incessante por acumulação. A acumulação de capital ocorreria em um contexto geográfico, moldando e sendo moldada por estruturas espaciais específicas. A geografia seria, portanto, um elemento crucial na compreensão da dinâmica do capitalismo (Harvey, 2005).

Assim, produção e consumo estariam interligados em um processo dialético, influenciando-se mutuamente e criando as condições para crises que podem se manifestar em diferentes fases da circulação e da produção de valor. O progresso da acumulação dependeria da existência de um excedente de mão de obra e da disponibilidade de meios de produção, como máquinas, matérias-primas e infraestrutura (Harvey, 2005).

A precariedade do sistema de transporte público pode ser interpretada como uma manifestação da lógica de acumulação capitalista, que prioriza o lucro e a valorização do capital em detrimento das necessidades sociais e do bem-estar da população. A exclusão social e a injustiça espacial presentes no TOG podem ser compreendidas como resultado da negação do direito à cidade, que se expressa na falta de acesso a serviços e equipamentos urbanos básicos, na precarização do transporte público e na segregação socioespacial, violando também o direito ao transporte.

Harvey destaca a importância estratégica da cidade como espaço de contestação e organização política, argumentando que as lutas urbanas não seriam meros reflexos de conflitos mais amplos, mas sim expressões de contradições e desigualdades inerentes ao processo de produção capitalista do espaço (Harvey, 2019).

Para o autor, o direito à cidade seria considerado como bandeira de luta, sendo representado como uma reivindicação política que une as lutas por justiça social e igualdade. O reconhecimento da importância das lutas urbanas à construção de um projeto político que une a transformação do espaço urbano à construção de uma sociedade mais justa e igualitária perpassa pela não centralização da classe trabalhadora apenas nos trabalhadores industriais, mas também àqueles que produzem e reproduzem a vida urbana (Harvey, 2019).

Nesse sentido, estender-se-ia aos discentes da UFPA, uma vez que seriam os principais usuários no TOG e apesar de serem estudantes produzem e reproduzem a vida urbana, sobre os quais incide o direito à cidade, o direito ao transporte e as condições dignas de mobilidade urbana, sobretudo levando em conta que efetuam deslocamentos diários de ida e volta entre seus pontos de partida e seu destino, dos quais faz parte o terminal em estudo.

## 4 DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS USUÁRIOS NO TERMINAL DE ÔNIBUS DO GUAMÁ

A pesquisa de campo foi conduzida considerando os critérios estabelecidos em três documentos: o Decreto Federal n. 5.296/2004 e as normas ABNT NBR 14022/2011 e ABNT NBR 9050/2021. A partir desses critérios, observou-se quais foram cumpridos no terminal em estudo. A escolha desses documentos se justifica por seu conteúdo estar diretamente vinculado à temática da pesquisa, dialogando com as bases legais apresentadas na primeira seção.

O decreto prevê que, para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, considera-se como integrantes desse serviço os terminais, como o caso do terminal em estudo. A ABNT NBR 14022/2011 trata da acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros (Brasil, 2004; ABNT, 2011).

A norma ABNT NBR 9050/2021 trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Nesse sentido, as três normativas mencionadas fornecem critérios a serem seguidos e aplicados no planejamento urbano para a criação de espaços acessíveis e inclusivos, como é o caso dos terminais. O Quadro 1 apresenta os critérios específicos que foram avaliados durante a pesquisa de campo.

Quadro 1 – Critérios previstos nas normas observados durante a pesquisa de campo.

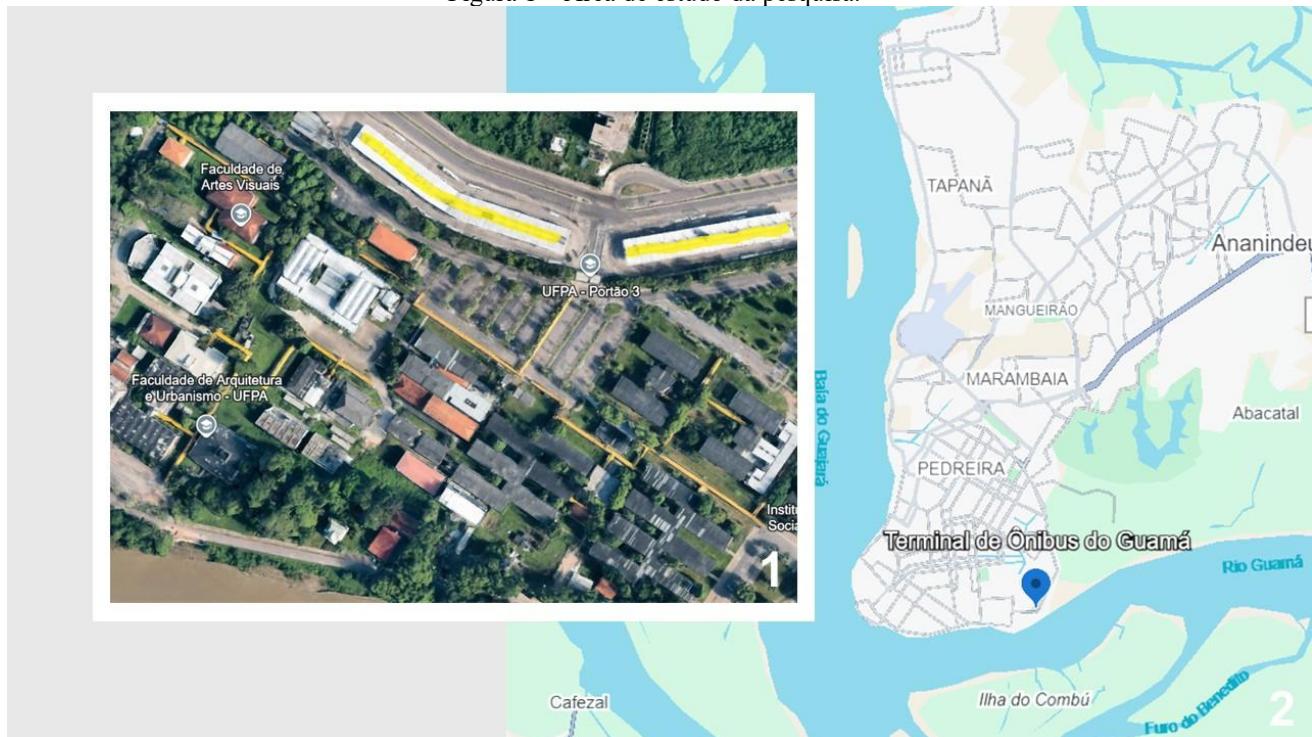
Decreto Federal n. 5296/2024	ABNT NBR 14022/2011	ABNT NBR 9050/2021
Art. 15. No planejamento e na urbanização dos espaços de uso público deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, o que inclui o rebaixamento das calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível, e a instalação de piso tátil direcional e de alerta.	<p>4.2 Terminal</p> <p>4.2.1 Todo terminal deve atender aos padrões e critérios de acessibilidade referentes à comunicação e sinalização, acessos e circulação, sanitários e vestiários, equipamentos urbanos e mobiliário conforme ABNT NBR 14022/2021.</p> <p>4.2.4 O terminal deve ter no mínimo 20% dos assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, localizados próximos aos locais de embarque, identificados sinalizados conforme 7.3.2.</p>	<p>5. Informação e sinalização</p> <p>5.1 Informação</p> <p>5.1.1 Geral</p> <p>As informações devem ser completas, precisas e claras, devendo ser dispostas conforme o critério de transmissão e o princípio dos dois sentidos.</p> <p>5.1.3 Princípio dos dois sentidos</p> <p>A informação deve ocorrer através do uso de no mínimo dois sentidos visual e tátil, táteis e sonoras, definidas em 5.2.6.</p> <p>5.2 Sinalização</p> <p>5.2.1 A sinalização deve ser autoexplicativa, perceptível e legível para todos, inclusive para as pessoas com deficiência, e deve ser disposta conforme 5.2.8. Recomenda-se que as informações com textos sejam complementadas com os símbolos apresentados em 5.3</p> <p>5.2.6 Tipos</p> <p>Os tipos de sinalização podem ser visual, sonora e tátil.</p>

		<p>5.2.6.1 Sinalização visual É composta por mensagens de textos, contrastes, símbolos e figuras.</p> <p>5.2.6.2 Sinalização sonora É composta por conjuntos de sons que permitem a compreensão pela audição.</p> <p>5.2.6.3 Sinalização tátil É composta por informações em relevo, como textos, símbolos e Braille.</p>
<p>Art. 34. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.</p>	<p>7. Comunicação e sinalização 7.1 Local de embarque e desembarque 7.1.1 [...] O piso tátil deve ser instalado em toda a extensão das plataformas.</p> <p>7.1.2 Nos pontos de parada e/ou plataformas, deve ser prevista a instalação de dispositivos de sinalização visual, tátil e auditiva, com a informação das respectivas linhas de ônibus.</p>	<p>6.3 Circulação - Piso 6.3.8 A sinalização visual e tátil no piso indica situações de risco e direção. Deve atender ao disposto em 5.4.6 e em normas específicas.</p> <p>6.6 Rampas 6.6.1 Gerais São consideradas rampas às superfícies de piso com declividade igual ou superior a 5%. Os pisos das rampas devem atender às condições de 6.3</p>
		<p>8. Mobiliário Urbano 8.2 Condições específicas 8.2.1 Pontos de embarque e desembarque de transporte público 8.2.1.3 As informações sobre as linhas disponibilizadas nos pontos de ônibus devem atender aos parâmetros das Seções 4 e 5.</p> <p>8.9 Assentos públicos 8.9.2 Os assentos devem estar implantados sobre uma superfície nivelada com o piso adjacente.</p> <p>8.9.3 Deve ser garantido um Módulo de referência ao lado dos assentos fixos, sem interferir com a faixa livre de circulação, conforme a Figura 134.</p>

Fonte: Autores, 2025 com base em Brasil (2004); ABNT (2011); ABNT (2021).

A área de estudo desta pesquisa, referente ao objeto investigado, está representada na Figura 1. A partir da imagem de satélite, na Figura 1.1, é possível identificar a localização do TOG em relação à UFPA, situando-se nas proximidades do portão 3 da instituição, nas coordenadas geográficas 1°28'21"S e 48°27'06"W. Para facilitar sua identificação, o terminal está destacado em amarelo na imagem de satélite.

Figura 1 – Área de estudo da pesquisa.



Fonte: Adaptado de *Google Earth*, 2025.

A Figura 1.2 apresenta um mapa base abstrato, sem representação de relevo, que indica a localização do TOG na cidade de Belém, estado do Pará, em relação aos seus limites territoriais. Na porção inferior da figura, identifica-se o Rio Guamá, situado próximo ao terminal e servindo como referência geográfica adicional. Destaca-se que Belém, enquanto cidade estuarina cercada por ilhas, possui características geográficas únicas, como a Ilha do Combú, visível na imagem e integrada ao território urbano.

O terminal é dividido em lado A e lado B, conforme ilustrado nas Figuras 2.1 e 2.2, respectivamente. O lado A foi identificado como o local de embarque/desembarque dos ônibus sentido à Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA), enquanto o lado B atende aos ônibus em direção à rua Augusto Corrêa. No entanto, observou-se a ausência de sinalização de localização clara indicando os sentidos dos percursos dos ônibus em cada lado do terminal, o que contraria as normas da ABNT.

Figura 2 – Imagem panorâmica do terminal lados A e B coletada durante a pesquisa de campo.



Fonte: Autores, 2024.

Durante a pesquisa de campo, mediante a observação direta e investigativa, nos períodos de 29 de julho a 02 de agosto de 2024 e 05 de agosto a 09 de agosto de 2024 no TOG, no horário das 18h às 19h, foram listadas as linhas de ônibus que circulam no terminal, em seus respectivos lados A e B, as quais se encontram descritas no Quadro 2, tendo em vista que não há essa informação aos usuários, descumprindo o decreto e ambas as normas da ABNT. Identificou-se que existe maior quantidade de linhas de ônibus no lado B do terminal quando em comparação com o lado A.

Quadro 2 – Indicação das linhas de ônibus nos lados A e B do terminal a partir da observação direta durante a pesquisa de campo.

<b>Lado A</b>	305 (UFPA Icoaraci), 320 (UFPA Tamoios), 321 (UFPA Cidade Nova 6), 643 (Pratinha UFPA), 860 (Tapanã UFPA), 999 (Curuçambá UFPA).
<b>Lado B</b>	113 (Cremação UFPA), 306 (UFPA Pedreira), 307 (UFPA Padre Eutíquio), 308 (UFPA Alcindo Cacela), 309 (UFPA Ver-o-Peso), 314 (Guamá Tucunduba), 315 (UFPA Centro Histórico), 316 (Guamá Presidente Vargas), 317 (Guamá Pátio Belém), 768 (Satélite UFPA), 914 (Marituba UFPA).

Fonte: Autores, 2024.

Observou-se que a maioria dos ônibus do lado B, com exceção das linhas 768 (Satélite-UFPA) e 914 (Marituba-UFPA), segue em direção ao centro de Belém. Em contraste, os ônibus do lado A se dirigem para bairros periféricos ou para bairros no município de Ananindeua. Devido às limitações da pesquisa e ao horário observado in loco, é possível que algumas linhas de ônibus não tenham sido identificadas no quadro apresentado acima.

Durante a pesquisa de campo, foram identificados como desafios enfrentados pelos usuários do transporte público coletivo no TOG a falta de informações visuais, sonoras e táteis sobre os horários

de chegada e saída dos ônibus, bem como sobre as linhas que circulam no terminal. Também foi constatada a ausência de informações e sinalização claras sobre a linha de ônibus e sua respectiva plataforma. Essas dificuldades indicam que as informações fornecidas não estão completas, precisas e claras, conforme exigido pela ABNT NBR 9050/2021, além de descumprir o Decreto Federal n. 5.296/2004 e a ABNT NBR 14022/2011.

A ausência de informações sobre os horários de chegada e saída dos ônibus impacta diretamente o tempo de espera dos usuários, que também foi apontado como uma dificuldade. Dependendo da linha, os passageiros aguardam, no mínimo, entre 20 e 30 minutos para a partida. Exemplos disso são as linhas 305 (UFPA-Icoaraci) e 999 (Curuçambá-UFPA) no lado A do terminal, e a linha 914 (Marituba-UFPA) no lado B.

Observou-se que o 305 (UFPA Icoaraci) e o 321 (UFPA Cidade Nova 6) foram as linhas que mais tiveram ônibus saindo do lado A e, ainda assim, formaram filas durante o horário observado, das 18h às 19h, com frequência de três ônibus por hora durante os dez dias em campo. Do lado B, o 914 (Marituba UFPA) teve o registro da fila mais extensa e o maior tempo de espera dos usuários acima de 20 minutos.

Não foram observadas diferenças significativas entre a primeira e a segunda semana de observação *in loco*, exceto pelo tamanho das filas. Na primeira semana, registrou-se um menor número de usuários, o que pode ser atribuído ao fato de ter sido a última semana de julho, período de redução das atividades na UFPA. Essa observação sugere a influência dos estudantes da UFPA no volume de circulação de usuários no terminal.

A formação de longas filas, combinada com a superlotação dos ônibus, revelou-se um desafio enfrentado pelos usuários. Essa situação pode estar relacionada à falta de informações sobre os horários de chegada e saída dos ônibus, bem como à quantidade insuficiente de veículos disponíveis durante o período e horários analisados. Linhas como 305 (UFPA-Icoaraci), 321 (UFPA-Cidade Nova 6), 999 (Curuçambá-UFPA) e 860 (Tapanã-UFPA) apresentaram filas extensas, conforme ilustrado na Figura 3.2.

As filas no momento do embarque nos ônibus não comportaram todos os usuários, fazendo com que parte das pessoas tivesse que aguardar a chegada do próximo ônibus, sem ter acesso à previsão do horário, como foi identificado nas linhas 305 (UFPA-Icoaraci) e 321 (UFPA-Cidade Nova 6). A formação de filas de usuários foram mais frequentes no lado A do que no lado B, durante os dias e horários observados no terminal.

Outro fator de dificuldade identificado foi o calor intenso, decorrente das altas temperaturas, especialmente nos meses de pouca chuva em Belém, entre julho e novembro. Essa situação é agravada

pelos efeitos das mudanças climáticas, considerando que a estrutura do terminal é aberta e não possui sistema de ar-condicionado, contando apenas com cobertura para abrigo parcial do sol e da chuva. Segundo o Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) (2025), o ano de 2024 foi o mais quente no Brasil desde 1961, tendo recebido influência do fenômeno *El Niño* nos primeiros meses. Tal fato reforça a necessidade de que o TOG tenha sua estrutura adaptada às mudanças climáticas.

Na iluminação do terminal lado A foram identificadas lâmpadas queimadas e/ou ausentes, impossibilitando sua iluminação completa, assim como no lado B, gerando áreas de escuridão. Foram registrados bancos para a espera distribuídos em ambos os lados do terminal, porém sem Módulo de referência para cadeiras de rodas, bem como sem a observância da reserva de no mínimo 20% dos assentos disponíveis para uso de PCD ou PCDMR de acordo com a Figura 3.3, descumprindo ambas as normas da ABNT.

No que se refere às condições de acessibilidade para PCD, verificou-se que existe piso tátil direcional para pessoas com deficiência visual distribuídos de maneira uniforme em ambos os lados do terminal de acordo com a ABNT NBR 14022/2011. Porém, faltaria manutenção nesses pisos táteis em decorrência de seu desgaste.

A rampa para pessoas que se locomovem em cadeiras de rodas foi identificada no lado A do terminal, em que se observou a elevação da via para travessia de pedestre em nível conforme previsto no decreto. No entanto, necessita de manutenção, inclusive de reparos em sua estrutura conforme a Figura 3.1.

No lado B do terminal, existem dois acessos, um conforme registrado anteriormente na Figura 2.B e outro na extremidade oposta. No primeiro acesso, não foi identificada a presença de rampa, nem o rebaixamento da calçada, resultando em um desnível entre a altura da calçada e a do terminal. Essa situação configura um descumprimento do Decreto Federal n. 5.296/2004 e da norma ABNT NBR 14022/2011. Na outra extremidade do lado B, também não foi observada a presença de rampa, porém, a via foi elevada na altura da estrutura do terminal.

Figura 3 – Estrutura e condições do terminal durante a pesquisa de campo.



Fonte: Autores, 2024.

O sistema de transporte coletivo, neste caso representado pelo TOG, não atendeu aos critérios de acessibilidade. Para ser considerado acessível, todos os seus elementos deveriam ter sido concebidos, organizados, implantados e adaptados de acordo com o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno, com segurança e autonomia, por todas as pessoas. A pesquisa constatou o descumprimento do decreto e das normas da ABNT, com exceção da instalação do piso tátil nos lados A e B, e da presença de uma rampa no lado A.

Embora a ABNT NBR 14022/2021 estabeleça que todo o terminal deva cumprir os padrões e critérios de acessibilidade em relação à comunicação e sinalização, acessos e circulação, equipamentos urbanos e mobiliário, essa determinação não foi implementada pela gestão pública no planejamento urbano do TOG, conforme evidenciado pelas dificuldades identificadas durante a pesquisa de campo.

Portanto, a precariedade da mobilidade urbana no TOG, demonstrada pela falta de informações sobre linhas de ônibus e horários de chegada e partida, longos tempos de espera, superlotação dos ônibus, infraestrutura inadequada – rampas, iluminação, bancos – e necessidade de manutenção dos pisos táteis, configura uma violação do direito ao transporte e à cidade dos usuários. Essa situação contribui para a exclusão social e perpetua a injustiça espacial.

Dessa maneira, o serviço prestado no TOG oferece um direito ao transporte e à cidade que não condiz com a dignidade humana das pessoas que utilizam o transporte público por ônibus neste terminal, de acordo com os critérios aplicados. Essa realidade evidencia a lógica da desordem e da

espoliação urbana, conceitos desenvolvidos por Lúcio Kowarick, nos quais a precariedade dos serviços e infraestruturas urbanas resulta na negação do direito à cidade, conforme discutido anteriormente na segunda seção.

A falta de planejamento, a ausência de investimentos e a priorização de interesses privados em detrimento do bem-estar coletivo criam um ambiente de desigualdade e exclusão, onde o acesso à cidade e aos seus recursos é restrito para grande parte da população. No caso do TOG, a falta de informações, a infraestrutura inadequada e as longas filas configuram um processo de espoliação, no qual os usuários são privados de condições mínimas para exercer seus direitos e usufruir da cidade de forma plena e digna.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa evidenciou a necessidade de aplicar a base legal existente, exposta na primeira seção do trabalho, por meio da implementação de políticas públicas no planejamento urbano do terminal investigado em conjunto com os critérios previstos nas normas técnicas. As teorias de Kowarick e Harvey foram fundamentais para compreender as dinâmicas identificadas no TOG, aproximando seus conceitos da realidade vivenciada pelos usuários, majoritariamente estudantes da UFPA.

A pergunta-problema do estudo foi respondida uma vez que se demonstrou os desafios identificados durante a pesquisa de campo. Os desafios demonstrados durante a pesquisa de campo, como a falta de informações, a infraestrutura inadequada e os longos tempos de espera, inviabilizam o exercício pleno dos direitos humanos ao transporte e à cidade, especialmente para os estudantes da UFPA, que constituem a maioria dos usuários do terminal.

Diante disso, a pesquisa conclui que é imperativa a adequação do terminal, mediante a aplicação conjunta do decreto e das normas da ABNT, a fim de garantir a efetivação dos direitos à cidade e ao transporte para todos os seus usuários, incluindo PCD e PcMR que utilizam o TOG em seus deslocamentos.

Propõe-se uma reforma estrutural no TOG, com a instalação de monitores que informem em tempo real os horários de chegada e partida dos ônibus, incluindo reprodução sonora para garantir a inclusão de pessoas com deficiência visual. Além disso, sugere-se a criação de um ambiente fechado e climatizado, proporcionando maior conforto aos usuários. É importante também estudar a viabilidade de aumentar a frota das linhas de ônibus com maior demanda, especialmente nos horários de pico, para reduzir o tempo de espera e a superlotação.

Sugere-se que pesquisas futuras sejam realizadas para verificar se as adequações foram implementadas, conforme a execução das políticas públicas previstas na legislação e alinhadas com os critérios do decreto e das normas da ABNT utilizadas neste estudo. A partir dessa análise, será possível avaliar se a realidade futura da mobilidade urbana no TOG efetivamente garante os direitos ao transporte e à cidade, em consonância com a dignidade humana, por meio de um espaço público urbano inclusivo e acessível.

A pesquisa atual demonstrou que a precariedade da mobilidade urbana no TOG impacta diretamente o acesso à cidade, especialmente para PcD e PcMR, configurando uma negação do direito à cidade e ao transporte digno. Portanto, a realização de pesquisas futuras é fundamental para monitorar o progresso das intervenções e garantir que o terminal se torne um espaço verdadeiramente inclusivo e acessível, promovendo a dignidade e a cidadania de todos os seus usuários.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. 4. ed. Rio de Janeiro, 2011. 20 p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Versão corrigida. Rio de Janeiro, 2021. 147 p.

BARROSO, Luís Roberto. Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo. 10. ed. São Paulo: Saraiva Jur., 2022.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. A vida na cidade: como estudar. Tradução de Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2018.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. Tradução de Carlos Szlak. Coleção Geografia e Adjacências. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2019.

KOWARICK, Lúcio. A espoliação urbana. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2012.

HARVEY, David. O direito à cidade. Tradução de Jair Pinheiro. Revista Lutas Sociais, São Paulo, n. 29, 2012.

KEBLOWSKI, Wojciech; CRIEKINGEN, Mathieu Van; BASSENS, David. Moving past the sustainable perspectives on transport: An attempt to mobilise critical urban transport studies with the right to the city. *Transport Policy*, v. 81, 2019.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. Decreto n. 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2004.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Belém. Cidades e Estados. IBGE: Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/belem.html>. Acesso em: 03 jan. 2025.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA (INMET). Ano de 2024 é o mais quente no Brasil desde 1961. Ministério da Agricultura e Pecuária, Brasília-DF, 02 de jan. 2025. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/noticias/2024-%C3%A9-o-ano-mais-quente-da-s%C3%A9rie-hist%C3%B3rica-no-brasil>. Acesso em: 09 jan. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Transformando Nossa Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Tradução Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil (UNIC Rio). ONU Brasil, 2015.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ (UFPA). Dados estudantes com deficiência 2022. Belém: Coordenadoria de Acessibilidade, 2022. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1rs3epXtGUWHDQ-MOK8QOKTNsuQBrdx2/view>. Acesso em: 03 jan. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ (UFPA). UFPA em números 2024 (Ano-base 2023). Belém: UFPA, 2024. Disponível em: [https://ufpanumeros.ufpa.br/images/ufpa\\_em\\_numeros/2024/UFPAemNumeros2024\\_AB2023\\_final.pdf](https://ufpanumeros.ufpa.br/images/ufpa_em_numeros/2024/UFPAemNumeros2024_AB2023_final.pdf). Acesso em: 03 jan. 2025.