

ACESSO A TRANSPORTE COLETIVO E DIREITO À EDUCAÇÃO SUPERIOR: SITUAÇÃO DE ESTUDANTES QUE RESIDEM NO INTERIOR DE SERGIPE E FREQUENTAM O CURSO DE DIREITO DA FACULDADE PIO DÉCIMO EM ARACAJU¹

ACCESS TO COLLECTIVE TRANSPORTATION AND RIGHT TO HIGHER EDUCATION: SITUATION OF STUDENTS THAT RESIDE INSIDE SERGIPE AND FREQUENT THE LAW SCHOOL OF THE PIO DECIMO FACULTY IN ARACAJU

Carlos Henrique de Lima Andrade

Elyonara da Silva Bispo

Joyciellen Santos Fernandes

Keven Matheus Gois Santana

Tamyres Guimarães Lima Gomes

Alunos do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo

Hermano de Oliveira Santos

Professor do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo

Laura Lúcia da Silva Amorim

Professora do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo

Resumo: O trabalho parte de um estudo de caso, mediante coleta de dados, assim como análise de legislação, jurisprudência e doutrina pertinentes, para demonstrar que os estudantes que não residem nos locais de suas atividades acadêmicas têm direito fundamental a transporte público, em conexão e como condição ao efetivo exercício do direito fundamental à educação superior, e que o respectivo dever fundamental é dos municípios, os quais dispõem de vários instrumentos para seu cumprimento, cabendo destacar o instituto do consórcio, espécie de contrato público vocacionado à solidariedade institucional e social.

Palavras-chave: Competência Constitucional. Deveres Estatais. Direitos Fundamentais. Educação Superior. Transporte Coletivo.

Abstract: The paper starts from a case study, through data collection, as well as analysis of relevant legislation, jurisprudence and doctrine, to demonstrate that students who do not reside in the places of their academic activities have a fundamental right to public transportation, in connection and as Condition to the effective exercise of the fundamental right to higher education, and that the respective fundamental duty is of the municipalities, which have several instruments for its fulfillment, being worth mentioning the institute of the consortium, kind of public contract oriented to institutional and social solidarity.

Keywords: College Education. Collective Transportation. Constitutional Competence. Fundamental Rights. State Duties.

1. INTRODUÇÃO - 2. CONEXÃO ENTRE OS DIREITOS À EDUCAÇÃO SUPERIOR E A TRANSPORTE COLETIVO - 3. JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO NO ESTADO DE SERGIPE - 4. SITUAÇÃO DOS ESTUDANTES DO CURSO DE DIREITO DA FACULDADE PIO DÉCIMO - 5. CONSÓRCIO COMO INSTRUMENTO DE SOLIDARIEDADE - 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS - 7. NOTAS - 8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

*...jovens e adultos que moram em cidades do interior de Sergipe viajam quase todos os dias da semana (de segunda a sexta, às vezes alguns sábados) para a capital, Aracaju (...). O motivo? A busca por uma formação universitária (...). Eles procuram nas principais instituições sergipanas de ensino superior a realização satisfatória de um sonho (...). Mal sabem esses viajantes que são parte de um fenômeno geográfico, chamado movimento pendular. É verdade que muitos livros de Geografia que falam de movimentos migratórios temporários (ou seja, quando já existe a intenção de retorno) raramente aludem a estudantes (...), se os autores que citam os estudantes no conceito do vai-e-volta (...) também fossem contadores de histórias, preencheriam suas páginas com relatos maravilhosos - de tão singulares (...). Sabe-se que, em Sergipe, em torno de 2.000 pessoas, de pelo menos 33 municípios diferentes, vivem suas vidas normalmente até as horas e os minutos gritarem que o ônibus logo mais partirá para a grande Aracaju (...). Dentro de cada um desses veículos, gerações de estudantes já viveram momentos inesquecíveis de alegria e abatimento (...). Há mais estrada pela frente (...). Mas acredite: a viagem é boa (BARDO, Rodrigo. **Os Ônibus, o Pêndulo, uma Frase, Algumas Histórias e, Quicá, o Diploma.** Aracaju: [e. a.], 2013, p. 11-14).*

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho é produto de projeto de mesmo título desenvolvido, entre setembro de 2016 e junho de 2017, no âmbito de grupo de iniciação à pesquisa acadêmica, e encontra justificativa na realidade vivenciada por parte significativa do corpo discente do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo, sediada em Aracaju.

Com efeito, convém ressaltar que uma das mais comuns justificativas dos estudantes, no tocante à ausência a aulas, são as dificuldades de transporte do interior do Estado para a capital. Tal problema foi constatado e vem

sendo debatido nas aulas de Direito Administrativo I e II desde o período letivo 2015.1.

As opiniões dos estudantes divergem quanto ao acesso ao transporte coletivo (alguns o consideram direito fundamental, a par do direito à educação, outros entendem que não; alguns se posicionam pela competência dos Municípios, outros não) e também, ou conseqüentemente, quanto à forma jurídica que melhor pode viabilizar o exercício desses direitos (contrato privado ou público, e qual modalidade).

Diante do problema que afeta número considerável dos estudantes, e da necessidade e curiosidade demonstradas por muitos deles, foi proposto e desenvolvido o projeto, com a participação direta e ativa dos próprios discentes integrantes do grupo, a fim de identificar adequadamente e propor soluções jurídicas para um problema que aflige a tantos e nos atinge a todos que mantemos vínculo com a instituição, como discentes ou docentes.

Assim, pois, o tema é o acesso a transporte coletivo como condição para o pleno exercício do direito à educação superior, no caso de estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas.

São abordadas como problemas as seguintes indagações: há um direito fundamental ao transporte coletivo dos estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas? Em caso afirmativo, a qual ente político competiria o respectivo dever?

Será verificada a hipótese de que:

A) considerando que o direito social ao transporte coletivo, previsto no Art. 6.º da Constituição da República Federativa do Brasil², é um direito fundamental, não restrito apenas a quem reside na localidade em que desenvolve suas atividades acadêmicas;

B) considerando que o acesso ao transporte coletivo, para muitos dos estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas, é uma condição para o pleno exercício ao direito à educação superior;

C) considerando que o direito à educação, em geral, e à educação superior, em particular, conforme previsto no Art. 205 da Constituição da República Federativa do Brasil³, é um direito fundamental:

Então, mesmo os estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas têm direito fundamental ao transporte coletivo.

Assim sendo, e considerando o disposto no Art. 30 da Constituição da República Federativa do Brasil, “Compete aos Municípios: (...); V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

O objetivo geral é elucidar a natureza do acesso ao transporte coletivo em conexão ao exercício do direito fundamental à educação superior e propor formas adequadas de atuação da Administração Pública no sentido de viabilizar o exercício dos referidos direitos.

São objetivos específicos: a) demonstrar características e limitações ao exercício do acesso ao transporte coletivo e do direito fundamental à educação superior no Estado de Sergipe, a partir da coleta de informações junto a titulares dos direitos; e b) apresentar propostas de solução com vistas a informar os interessados e as autoridades competentes.

Como referencial teórico, o grupo tomou conhecimento e debateu obras de autores que atribuem força vinculante aos direitos fundamentais⁴; desenvolvem a ideia de constitucionalização do Direito, em geral⁵, e do Di-

reito Administrativo, em particular⁶; e propõem que os institutos de Direito Público devem ser utilizados com vistas a ampliar o conceito de cidadania, abarcando não apenas os direitos de votar e ser votado, mas principalmente o amplo acesso a serviços públicos com qualidade adequada e de forma contínua⁷.

Nos debates, foi explorada a ideia de que, a cada direito fundamental corresponde um equivalente dever fundamental⁸, cabendo destacar os deveres da Administração Pública relativamente aos direitos de cidadania, sobretudo os direitos de ordem social, como é o caso dos direitos à educação e ao transporte.

Nesse sentido, a fim de concretizar efetivamente os supramencionados direitos, foram identificados institutos de Direito Administrativo pertinentes, a exemplo da prestação direta do serviço de transporte coletivo intermunicipal, de contrato de concessão para tanto, de convênio com instituição pública ou privada e, ademais, do consórcio entre entes políticos, para a garantia do serviço⁹.

Delineados os direitos e deveres fundamentais e identificadas as formas de concretização, foram discutidas as competências para a prestação dos serviços e para o correspondente controle administrativo¹⁰.

O procedimento metodológico¹¹ adotado engloba uma pesquisa de tipo teórico-participativo, com enfoque zetético, seguindo a linha crítico-metodológica, desenvolvida de acordo com o raciocínio hipotético-dedutivo, utilizando-se do método jurídico-compreensivo e valendo-se da técnica de pesquisa bibliográfica, documental e de campo, mediante leitura e discussão de fontes diretas e indiretas, sobretudo de obras doutrinárias jurídicas, revisão bibliográfica da legislação pertinente e levantamento de jurisprudência relevante e aplicação de questionário junto aos titulares dos refe-

ridos direitos cujo exercício é dificultado, precisamente para perquirir a extensão dessa dificuldade.

Foram perseguidos os seguintes resultados ou impactos: a) instruir e habilitar os alunos participantes, por meio de leitura e fichamento de referencial bibliográfico e documental e de coleta de dados, a realizar atividades de pesquisa, em grupo e individualmente, contribuindo para sua formação acadêmica e profissional; e b) contribuir para a consolidação da cultura de pesquisa de base empírica.

2. CONEXÃO ENTRE OS DIREITOS À EDUCAÇÃO SUPERIOR E A TRANSPORTE COLETIVO

Com a educação, a humanidade almeja alcançar a paz, a fraternidade e a união entre os povos. Tanto é verdade que, após a Segunda Guerra Mundial, a Organização das Nações Unidas (ONU), por intermédio de sua Comissão de Direitos Humanos, considerou a educação como indispensável para a superação das mazelas deixadas pela guerra, bem como para recuperar o sentido de pessoa humana. Na linha de pensamento de Richard Pierre Claude (2005, p. 38),

No final da Segunda Guerra Mundial, o mundo estava em ruínas, dilacerado pela violência internacional, da Polônia às Filipinas, da tundra aos trópicos. A discussão sobre a importância da educação como fator indispensável para a reconstrução do pós-guerra emergiu nos primeiros trabalhos da Comissão de Direitos Humanos da ONU. Esse órgão foi criado em 1946, pelo Conselho Econômico, Social e Cultural da entidade, para elaborar recomendações que promovessem o respeito e a observância dos direitos humanos, partindo da teoria não comprovada de que os

regimes respeitam os direitos humanos não guerreiam com outros regimes similares.

O direito à educação, segundo Ana Carolina Pedrosa Ribeiro Pessoa (2011, p. 26), é um direito humano em si mesmo e fundamental para a garantia dos demais direitos assegurados. O Art. 26 da Declaração Universal dos Direitos Humanos assim dispõe sobre o direito à educação:

Todo ser humano tem direito à instrução. A instrução será gratuita, pelo menos nos graus elementares e fundamentais. A instrução elementar será obrigatória. A instrução técnico-profissional será acessível a todos, bem como a instrução superior, está baseada no mérito. A instrução será orientada no sentido do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos humanos e pelas liberdades fundamentais. A instrução promoverá a compreensão, a tolerância e a amizade entre todas as nações e grupos raciais ou religiosos e coadjuvará as atividades das Nações Unidas em prol da manutenção da paz.

Conforme ensina Paulo Sérgio Pinheiro (2001, p. 15), “a história dos direitos humanos é a história das lutas humanas”. Nesse diapasão, nota-se que no Brasil referendou-se tal entendimento. A conquistas humanas em nosso país deus após grandes lutas e perdas. O enfrentamento do período militar fora indispensável para as principais conquistas da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Nesse sentido, aduz Dalmo de Abreu Dallari (apud PESSOA, 2011, p. 51-52):

(...) no Brasil começamos a usar a expressão direitos humanos por volta de 1960. Houve aí uma influência muito for-

te da declaração Universal, mas também da postura da Igreja Católica. Entretanto, do ponto de vista mais imediato, mas agudo, nós fomos forçados de certo modo a falar em direitos humanos a partir do golpe militar de 1964. Quando isso ocorreu, especialmente líderes de trabalhadores, líderes populares foram presos, muitos desapareceram, já começou a prática de torturas, até uma situação que pode parecer um paradoxo, uma contradição, mas na verdade durante esse período, com a tortura, com as violências, as prisões arbitrárias, nasceu praticamente o povo brasileiro. Eu tenho sustentado isso, dizendo que, até então, nós éramos um ajuntamento de indivíduos. E nesse momento, para resistir às violências, resistir à ditadura, o povo foi tomando consciência, foi se organizando e nesse período exatamente surgiram organizações sociais que tiveram uma importância extraordinária no encaminhamento da história brasileira, na afirmação dos valores humanos e na defesa da democracia (...) E foi dessa maneira que se conquistou a possibilidade de uma constituinte, de se fazer uma nova constituição no Brasil.

A Constituição brasileira de 1988, apelidada de “Constituição cidadã”, trouxe, em seu Art. 6.º, o direito à educação como direito fundamental. Assim como na Declaração Universal, a Carta de 1988, ao tratar do direito à educação, torna obrigatório o ensino básico e o superior de acordo com a capacidade de cada um, ou seja, mérito. No entanto, insta-se observar, contudo, que o ensino superior, no contexto do direito à educação e desenvolvimentos dos direitos humanos, tem sido considerado fundamental ao ser humano.

A modalidade de ensino mais elevado por muito tempo, hoje menos,

tem traços condizentes com a história do Brasil. É que, nos primórdios da história de nosso país, o ensino superior era altamente controlado por Portugal. Apenas com a chegada da família real no Brasil foi que, para atender necessidades próprias, começou-se a permitir determinados cursos superiores, como Medicina, Direito e Engenharias. Destaque-se nesse aspecto que o acesso era restrito a uma pequeníssima parcela da sociedade, dado o seu valor, conforme discorre Silvana Santos Almeida (2005, p. 23).

O fato é que a educação superior é de suma importância para o desenvolvimento humano. O ensino básico e obrigatório constitui um mínimo necessário para que a pessoa humana assim possa considerar-se. Na contemporaneidade, onde vivemos o ápice da globalização e desenvolvimento tecnológico, o saber científico, este que se adquire nas universidades, é condição necessária para oportunidades diversas.

A sociedade e o mundo globalizado tratam o saber como algo restrito ao diploma universitário. Em virtude disto, a formação em nível superior é uma exigência para todos. Para Almeida (2015, p. 37):

Numa sociedade em que o saber válido é aquele construído em suas instituições educacionais, o título universitário é imprescindível para que o princípio da igualdade constitucional seja efetivado. O conhecimento científico é supervalorizado, enquanto que o conhecimento autodidata ou empírico é considerado duvidoso e folclórico, com raríssimas exceções. Assim, o título universitário é condição *sine qua non* para a validação da capacidade profissional e do conhecimento intelectual do indivíduo. Dessa forma, pode-se levantar a hipótese de que uma sociedade que não oportuniza democraticamente o acesso ao ensino superior mitigará a sua tarefa de efetivar o direito à igualdade.

Voltando ao pensamento de Claude (2005, p. 37), quando trata das dimensões do direito à educação, quais sejam, as dimensões social, cultural e econômica, e estabelecendo um paralelo com a educação no âmbito do mundo pós-guerra e os objetivos do Art. 2.º de nossa Constituição, tem-se que isso só será possível através do ensino superior. Assim sendo, o direito à educação, e aí se inclua direito ao ensino universitário, como direito subjetivo que é, deve ser proporcionado de forma igualitária e completa a todos. Tal orientação decorre, inclusive, do princípio da hermenêutica constitucional da máxima efetividade¹².

Robert Alexy (2012, p. 434), tratando sobre a teoria dos direitos fundamentais, aduz que o direito à educação se inclui nos chamados direitos a prestações, que exigem uma prestação estatal. Estes diferem dos direitos de defesa, que são alcançados com mera abstenção do Estado. E é justamente essa prestação, esse agir do Estado, que muitas vezes suscita dúvidas no que se refere à medida de agir.

Considerar o ensino superior como direito subjetivo, é reconhecer, conforme salienta Alexy (2012, p. 445), que o universitário exija do Estado uma prestação integral do direito. No caso em exame, tratar o direito à educação de grau mais elevado como fundamental para o desenvolvimento da personalidade humana é reconhecer a obrigação do Estado em proporcioná-lo de forma completa, o que inclui transporte público para os que residem longe dos *campi* universitários. A igualdade é, também, cotejada pela Constituição como fundamental. No entanto, impedimento ao acesso do ensino superior, como ausência de transporte para os que necessitem, é afronta ao princípio da isonomia substancial.

A questão do transporte como acesso ao ensino superior no Brasil ganha maior importância nos últimos anos com a criação de programas do governo federal que viabilizam o acesso aos níveis mais elevados de ensino,

como por exemplo o Programa Universidade Para Todos (ProUni) e o Fundo de Financiamento Estudantil (FIES). Tais programas foram criados como resposta à necessidade de mais pessoas terem acesso ao ensino superior, sobretudo os mais necessitados. No entanto, essa prestação se deu de forma deficiente, uma vez que as instituições de ensino superior estão concentradas em grandes centros urbanos, distantes das cidades interioranas e não há, muitas vezes, meios de os estudantes se dirigirem aos locais de suas atividades acadêmicas. Como é comum na linguagem informal, “dá-se com uma mãe e tira-se com a outra”.

Como salienta Luís Roberto Barroso (2013, p. 378-379), o constitucionalismo traz a ideia de efeito expansivo das normas constitucionais com força normativa por todo o sistema jurídico, inclusive com reflexos nas normas infraconstitucionais. É bem verdade que há discussão acerca da prestação do transporte universitário. No entanto, não podem e não devem os entes políticos da Federação se restringirem ao âmbito de dúvida e discussão sobre qual deles deve proporcionar, enquanto a diversos estudantes é negado o amplo e efetivo direito de acesso ao ensino superior. Qualquer dos entes da federação ou iniciativa privada deve, ainda que provisoriamente, proporcionar o transporte desses estudantes. A educação, conforme a Constituição, é direito de todos, dever do Estado e da família, colaboração e incentivo da sociedade.

É importante salientar que transporte é um direito constitucional fundamental, conforme estatuído no *caput* do Art. 6.º da Constituição Federal. Muito antes de o legislador expressamente consignar no texto constitucional o direito ao transporte, feito por intermédio da Emenda à Constituição 90/2015, já se entendia que o direito ao transporte consistia em meio para que diversos outros direitos fossem exercidos. Nas palavras de Hugo Jesus Soares (2015, p. 15):

(...) o projeto que visa incluir no rol de direitos sociais do

Art. 6.º, da Constituição da República, reconhece que o transporte é o vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo no contingente urbano, destacando-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços, tornando-o determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meio de locomoção.

Ainda na linha de pensamento de Soares (2015, p. 84), a importância do direito ao transporte assume tão grande relevância nos dias atuais que não se deve considerá-lo isolado dos fundamentos e objetivos da República Federativa do Brasil. Nesse sentido, discute-se a possibilidade de transporte sem tarifa como meio de assegurar a efetividade do princípio da igualdade material. Assim sendo, não é demais afirmar que os estudantes que não dispõem de transporte, ou o contratam de forma particular, são mais ainda abandonados pelo Estado. É que, em uma única omissão, nega-se não apenas o direito ao transporte, mas também à educação, dentre outros, ou seja, uma grave agressão ao patrimônio jurídico do estudante.

O Poder Judiciário, com o movimento constitucionalista, tem papel importante na tutela dos direitos fundamentais, sobretudo na questão em análise. A interpretação dada pelos tribunais quanto ao conteúdo do direito à educação será de grande importância para o desenvolvimento do país e fortalecimento da Constituição. Como ressalta Konrad Hesse (1991, p. 14), “(...) a norma constitucional não tem existência autônoma em face da realidade”. Desta forma, é imprescindível a análise do Direito posto considerando o contexto social, para que se possa dar máxima proteção aos direitos subjetivos. Ainda segundo Hesse, a interpretação é fundamental para o fortalecimento da força normativa da Constituição. Inference-se de suas palavras que a interpretação da norma deve acompanhar as mudanças fáticas ensejado-

ras de sua criação, sob pena de instabilidade constitucional. Afinal, existir um abismo entre a Constituição e a realidade é sinal de uma utopia.

Nesse ponto, é de se destacar que o Supremo Tribunal Federal (STF) enfrentou a questão do acesso à educação superior de modo bastante abrangente. No julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 3.330/DF, que teve como objeto a Lei Federal 11.096/2005, a qual instituiu o Pro-Uni, o STF tratou do direito à educação à luz do princípio da igualdade. Para tanto, considerou o conteúdo constitucional e a realidade social que envolvem o referido direito (e, caberia inferir, aqueles que lhe dão sustentação, a exemplo do direito ao transporte). Nesse sentido, vale destacar um pequeno trecho do voto do Relator, o sergipano Min. Ayres Britto:

O substantivo “igualdade”, mesmo significando qualidade das coisas iguais (e, portanto, qualidade das coisas idênticas, indiferenciadas, colocadas no mesmo plano ou situadas no mesmo nível de importância), é valor que tem no combate aos fatores de desigualdade o seu modo próprio de realização. Quero dizer: não há outro modo de concretizar o valor constitucional da igualdade senão pelo decidido combate aos fatores reais de desigualdade. O desvalor da desigualdade a proceder e justificar a imposição do valor da igualdade (BRASIL, 2008).

3. JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO NO ESTADO DE SERGIPE

No Estado de Sergipe, após o fim das eleições municipais de 2016, nos municípios onde os gestores não lograram êxito, seja porque não conseguiram se reeleger, seja porque não conseguiram eleger os candidatos aos quais depositaram apoio, observou-se uma discricionária interrupção do transporte universitário disponibilizado pela Administração Pública municipal,

o que ocorreu por meio da interrupção direta ou por intermédio do descumprimento de convênios que esses municípios tinham com associações de estudantes.

Insatisfeitos, os estudantes realizaram manifestações em muitos municípios sergipanos, porém, sem sucesso, viram-se forçados a buscar as vias judiciais, a fim de solucionar a contenda, ocorrendo, portanto, a judicialização da questão.

Nesse sentido, destacaram-se dois casos, quais sejam, o caso de Aquidabã/SE e o caso de Tobias Barreto/SE.

Em Aquidabã/SE, há uma lei municipal (Lei n.º 7/2014), a qual instituiu o programa de transporte universitário municipal e obrigou o poder executivo municipal a disponibilizar transporte gratuito aos estudantes universitários residentes naquele Município, além de dar outras providências.

Com interrupção do serviço após o fim das eleições municipais de 2016, os estudantes de ensino superior daquela municipalidade procuraram o Ministério Público do Estado de Sergipe, que, por sua vez, considerando que a hipótese tratava sobre matéria de interesse coletivo, que poderia ensejar uma ação civil pública, ajuizou, dada urgência do caso, um pedido de tutela provisória de urgência antecipada em caráter antecedente, o qual, depois da autuação, foi tombado sob o número 201660001136.

Nesses autos, o Parquet se fundamentou no direito social à educação (Art. 6.º da Constituição Federal), bem como na Lei 7/2014. Além disso, ponderou acerca da possibilidade do controle judicial dos atos administrativos, inclusive quanto aos atos discricionários, considerando, para tanto, que a conveniência e a oportunidade devem observar critérios de moralidade e razoabilidade.

Além da causa de pedir remota, é de se ressaltar também o meio jurídico utilizado pelo MP/SE, qual seja, a tutela antecedente, que é uma das inovações do CPC/2015, estando disciplinada no Art. 303 e seguintes.

Em sede de cognição sumária e não exauriente, o juiz da causa acolheu o pedido liminar do Ministério Público, deferindo a medida pleiteada. A resolução do mérito, entretanto, restou prejudicada em razão da perda do interesse de agir superveniente à propositura da ação (Art. 485, inc. VI, do CPC/2015), o que foi informado pelo próprio MP/SE.

Em Tobias Barreto/SE, diferente de Aquidabã, não há lei municipal disciplinando o tema. Apesar disso, quando o serviço foi interrompido após as eleições de 2016, o município era signatário de um convênio (Convênio 5/2016) com a Associação dos Estudantes Universitários de Tobias Barreto (AEUTB), por meio do qual, dentro do limite de R\$100.000,00 (cem mil reais) mensais, obrigava-se a arcar com 70% (setenta por cento) das despesas mensais de transporte da referida associação.

Com o descumprimento desse convênio, após o fim das eleições municipais de 2016, a AEUTB ajuizou uma ação de obrigação de fazer c/c tutela provisória de urgência antecipada em caráter incidental. Autuado, o processo foi tombado sob o número 201685001502.

Assim como Ministério Público no caso de Aquidabã/SE, os estudantes tobienses de ensino superior, representados pela aludida associação, a fim de compelir o Município de Tobias Barreto/SE a cumprir o convênio, fundamentaram-se no direito social à educação (Art. 6.º, da Constituição Federal), mas, em 1.º grau, não obtiveram êxito.

A tutela provisória de urgência antecipada em caráter incidental foi indeferida pelo Juiz da 1.º Vara Cível e Criminal da Comarca de Tobias Bar-

reto/SE, sob o fundamento de que a probabilidade do direito, requisito para concessão da tutela de urgência (Art. 300, do CPC/2015), não restou minimamente demonstrado, haja vista a ausência de lei municipal regulamentando o assunto e impondo ao ente municipal o ônus de arcar com o fornecimento de ônibus, com a finalidade de traslado dos estudantes universitários. Argumentou também que é ausente previsão constitucional neste sentido, sustentando que, conforme Art. 211, §2.º, só há disposição na Carta Magna acerca da atuação prioritária do Município na educação infantil e no ensino fundamental.

Inconformada, a AEUTB interpôs agravo de instrumento, o qual foi tombado sob o número 201600827437. Em 2.º grau, a medida liminar foi deferida. O Desembargador que apreciou o recurso aduziu que não deve subsistir o fundamento de que inexistente lei municipal regulamentando o assunto e impondo ao ente municipal o ônus de arcar com o fornecimento de ônibus, com a finalidade de traslado dos estudantes universitários, sustentando, para tanto, que, no caso de Tobias Barreto/SE, a obrigação surgiu a partir do convênio celebrado, de forma consensual, entre as partes, a gerar direitos e obrigações no campo civil. Frisou também que, em que pese não ser dever da Administração Pública arcar com despesas de transporte universitário, na hipótese tobiense, o Município vinha, desde fevereiro de 2016, por força do aludido convênio, repassando os valores destinados a este transporte, a conduzir a ideia de previsão orçamentária anual.

A resolução do mérito do processo 201685001502, assim como no caso de Aquidabã/SE, restou prejudicada. É que a AEUTB requereu a desistência da ação, nos termos do Art. 485, inc. VIII, do CPC/2015.

Os casos que foram levados ao Judiciário sergipano não alcançaram a análise de mérito, de modo que as decisões proferidas tiveram caráter perfunctório. Apesar disso, é possível concluir que há uma tendência do Tribu-

nal de Justiça do Estado de Sergipe (TJ-SE) em acolher essas pretensões, quando embasadas em obrigações preestabelecidas em contratos públicos ou em leis.

Nesse mesmo sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF). Em decisão monocrática, o então Presidente do STF, Min. Ricardo Lewandowski, firmou o entendimento de que, havendo lei municipal que obrigue a prestação dos serviços de “transporte intermunicipal gratuito aos estudantes de curso superior ou técnico profissionalizante não oferecido pelo município”, o Município não pode suspender os referidos serviços, nada obstante a alegação de “violação grave da economia pública local” e interferência na “discricionariedade da execução orçamentária [municipal]” (BRASIL, 2016).

4. SITUAÇÃO DOS ESTUDANTES DO CURSO DE DIREITO DA FACULDADE PIO DÉCIMO

O Estado de Sergipe tem uma população estimada de 2.265.779 milhões de habitantes, distribuída em 75 municípios, sendo a principal atividade econômica do interior a agropecuária e da capital, Aracaju, o comércio¹³.

Atualmente, funcionam em Sergipe 10 cursos de graduação em Direito, sendo seis em Aracaju; um em São Cristóvão (Município da Região Metropolitana de Aracaju); e três no interior do Estado (Estância, Itabaiana e Propriá). Desses, um é ofertado por instituição pública e os demais, por particulares¹⁴.

O Curso de Direito da Faculdade Pio Décimo funciona desde 2007, contando com 1.601 estudantes matriculados no período letivo 2017.1, dos quais parcela significativa, ainda que indeterminada, declara residir no interior¹⁵.

Foram distribuídos cerca de 300 exemplares do questionário anexo, em todas as turmas, nos turnos vespertino e noturno, sendo que o maior número de estudantes frequenta o curso à noite. Dos questionários distribuídos, apenas 31 foram respondidos e devolvidos.

Uma análise quantitativo-descritiva das respostas permite delinear a situação dos estudantes em questão.

Quanto à frequência, 95,455% informaram que precisam de transporte coletivo intermunicipal, o qual está acessível todos os dias a 82% dos entrevistados.

Quanto à eficiência, 73% consideram pontual, mas apenas 60% estão satisfeitos.

Quanto aos custos, 64% informaram que são arcados pelos respectivos municípios, 18% por associações de estudantes e 18% não sabiam. Informaram também que 73% são totalmente gratuitos e que 27% são parcialmente pagos por associações ou pelos próprios estudantes, que auxiliam financeiramente, eventualmente ou não, com gastos relativos a gasolina, consertos ou até mesmo para pagar os motoristas.

Quanto à responsabilidade, 69% entendem que caberia aos municípios, 13% ao Estado de Sergipe e 18% atribuíram-na a outros.

Com base em relatos registrados nos questionários, foi possível verificar que os problemas mais frequentes são: não há transporte coletivo público para atividades acadêmicas à tarde; os veículos quebram ou atrasam com frequência; há faltas constantes; avisos de última hora de que os veículos não estarão disponíveis; o horário de retorno é muito tarde; cancelamento do transporte por falta de pagamento.

Diante disso, os estudantes apresentaram as seguintes sugestões de melhoria: manutenção rotineira dos veículos; veículos de melhor qualidade; veículos em maior quantidade; aprovação de leis específicas obrigando os municípios a disponibilizarem o transporte; melhorar a segurança, bem como a fiscalização do transporte, de modo que não haja atrasos nem faltas.

Em suma, os estudantes demonstraram conhecimento de que o direito ao transporte é legítimo, mas que falta esclarecimento da comunidade para exigí-lo e cobrar melhores condições aos representantes municipais.

5. CONSÓRCIO COMO INSTRUMENTO DE SOLIDARIEDADE

De acordo com o Art. 1.º da Lei Federal 11.107/2005, o consórcio público é uma pessoa jurídica formada exclusivamente por entes da federação que estabelecem relações de cooperação federativa, realizando objetivos de interesse comum, constituída como associação pública ou pessoa jurídica de direito privado.

Como se demonstrará, o consórcio é uma alternativa para os municípios disponibilizarem transporte para estudantes universitários que residem no interior e estudam em Aracaju.

Para tanto, os municípios devem seguir as normas gerais de contratação de consórcios públicos, conforme a referida Lei Federal n.º 11.107/2005, a qual disciplina o Art. 241 da Constituição Federal de 1988, in verbis:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos,

serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Para registrar a avença, os municípios devem subscrever protocolo de intenções e contratos com obrigações recíprocas, estrutura e funcionamento do consórcio.

Vejam os que diz a doutrina brasileira a respeito dos consórcios públicos.

Segundo Hely Lopes Meirelles (2016, p. 306-307), o contrato de consórcio público é o ajuste que entes federados celebram após protocolo de intenções e aprovação legislativa, no qual é delegada a gestão associada de serviços públicos com a realização de objetivos de interesses comuns, em conformidade com normas legais, as cláusulas do protocolo e do próprio contrato, como também as cláusulas que definem a personalidade jurídica, como associação pública de direito público ou como pessoa jurídica de direito privado, sem fins econômicos.

Celso Antônio Bandeira de Melo (2016, p. 615), por sua vez, define consórcio não como uma pessoa jurídica mas como uma associação que conjuga recursos humanos, técnicos e materiais para que o objeto a ser licitado seja executado, sendo utilizado quando o custo do empreendimento supera ou seria dificultoso para os consorciados separadamente.

Ainda segundo Melo, a legislação abre a possibilidade para que as concorrências sejam disputadas por interessados reunidos sob o compromisso de se constituírem em consórcio e o registrarem caso o certame seja vencido.

O consórcio deve ser subscrito por todas as empresas que se propõem

a integrá-lo, estas serão solidariamente responsáveis por quaisquer atos praticados na licitação sob tal compromisso e pelos praticados pelo consórcio na execução do contrato. Uma das integrantes poderá liderar o consórcio, devendo atender às condições obrigatoriamente fixadas no edital, sendo empresa brasileira e em outras situações, estrangeiras.

Já Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2014, p. 350-360) define consórcio administrativo como um acordo de vontades entre duas ou mais pessoas jurídicas da mesma natureza (dois ou mais municípios, dois ou mais estados, duas ou mais entidades autárquicas etc.) e mesmo nível de governo, ou entre entidades da administração indireta, para a consecução de objetivos comuns.

Para Di Pietro, considerar o consórcio como um acordo de vontades na área administrativa e no direito privado permite chegar às seguintes conclusões:

Analogicamente, o consórcio e o convênio possuem o fito de reunir esforços para realizar fins comuns às entidades consorciadas e conveniadas. Ambos os institutos estabelecem mútua cooperação. Diferem apenas no seguinte ponto: enquanto o consórcio se celebra sempre entre entidades da mesma natureza, o convênio se celebra entre entidades públicas de natureza diversa ou outra entidade privada.

No Direito Privado, o consórcio serve de auxílio para empresas que se associam mutuamente para assumir atividades e encargos que sozinhas não poderiam realizar econômica e financeiramente.

Quando o consórcio administrativo não segue o regramento da Lei 11.107/2005 não adquire personalidade jurídica. Daí, como administrá-lo? Segundo Di Pietro, a doutrina propôs constituir uma sociedade civil, co-

mercantil ou industrial, com o fim precípua de executar os termos do consórcio em todos os seus pontos. Ou mesmo criar uma comissão executiva para administrar o consórcio e assumir direitos e obrigações em nome das pessoas jurídicas que o constituem. Ou, nos limites definidos no instrumento do consórcio, analogicamente ao consórcio de empresas, indicar um dos partícipes como líder para instituir uma entidade (autarquia ou fundação) para gerir os assuntos pertinentes ao consórcio.

As contratações de pessoal de consórcio dependem de concurso público e os contratos de obras, serviços, compras e alienações dependem de licitação.

Também Fernanda Marinela (2016, p. 544-552) afirma que o consórcio consiste em um acordo de vontades que é firmado entre entidades estatais da mesma espécie, para a realização de objetivos que sejam de interesses comuns, em que cada ente irá colaborar de acordo com as suas possibilidades, e a responsabilidade incide sobre todos.

Marinela lembra que, conforme o Art. 166, § 1.º, da Lei n.º 8.666/1993, para a celebração do consórcio, exige-se a elaboração de um plano de trabalho proposto pela organização interessada, o qual precisa ser aprovado previamente pelos que participam do ajuste. É necessário que esse plano apresente as seguintes informações:

- a) identificação do objeto a ser executado;
- b) metas a serem atingidas;
- c) etapas ou fases de execução
- d) plano de aplicação dos recursos financeiros;
- e) cronograma de desembolso; e
- f) previsão de início e fim de cada etapa e da execução total de cada objeto.

As receitas decorrentes de consórcio estão sujeitas a controle dos órgãos específicos, inclusive pelo Tribunal de Contas, e sua liberação é em conformidade com o plano de aplicação aprovado.

Consoante a Lei n.º 11.107/2005, o consórcio público pode ser formado por entes de todas as espécies, afastando a exigência de que os entes tenham de ser de espécie semelhante. Logo, há várias combinações possíveis.

Com a finalidade de viabilizar a execução dos contratos de consórcio, o Presidente da República editou o Decreto n.º 6.017/2005, segundo o qual, para cumprir os objetivos do consórcio público, os entes da federação poderão firmar convênios, contratos e acordos de qualquer natureza, receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas de outras entidades e órgãos do governo.

A alteração ou extinção do consórcio ocorre mediante ato formal da assembleia geral, na forma disciplinada em lei, a ser ratificado por todos os entes consorciados. Caso o consorciado seja retirado, não prejudicará as obrigações constituídas, inclusive os contratos de programa, sendo que a extinção dependerá do prévio pagamento das indenizações que forem devidas.

Os recursos deverão ser entregues pelos entes consorciados, por intermédio de contrato de rateio, formalizado em cada exercício financeiro. Caso o ente consorciado não consigne em sua lei orçamentária ou em créditos adicionais as dotações suficientes para as despesas assumidas no contrato de rateio, poderá ser excluído do consórcio público após prévia suspensão.

A execução das receitas e despesas do consórcio público deve ser em obediência às normas de Direito Financeiro aplicáveis às entidades públicas, estando o consórcio sujeito à fiscalização contábil, operacional e patrimonial do tribunal de contas.

O Estado de Sergipe e os Municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão celebraram Protocolo de Intenções visando à celebração de consórcio com o objetivo de “assegurar eficiência, eficácia, efetividade e qualidade na prestação de serviço público como também facilitar o acesso e a mobilidade de pessoas na Região Metropolitana de Aracaju”¹⁶.

O consórcio tem como objetivo geral “atender às demandas e prioridades dos entes consorciados, promovendo formas articuladas de planejamento de ações, projetos, obras e outras ações para assegurar os serviços de transporte público coletivo, estimulando a integração, expansão da cobertura, aumento da produtividade, fortalecendo as relações entre o poder público e as organizações da sociedade civil”.

Os objetivos específicos do consórcio serão concretizados por intermédio de ações regionais dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal da região Metropolitana de Aracaju, de acordo com o que é estabelecido nas diretrizes gerais da Assembleia Geral: “planejamentos de pontos de parada, autorização para a prestação dos serviços de transporte público coletivo, elaboração normas, aplicação de penalidades e recolhimento das multas correspondentes, cobrança de tarifas referentes aos serviços, podendo emitir boletos ou outros instrumentos de cobrança previstos legalmente”.

Apesar de recente e de ainda não haver dados para uma análise pormenorizada¹⁷, o Consórcio de Transportes da Região Metropolitana de Aracaju pode servir como modelo para que outros municípios sergipanos possam viabilizar o transporte de seus estudantes para a Capital.

Segundo relatos do corpo discente do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo, sobretudo do turno noturno, em todas as regiões do interior do Estado de Sergipe, diversos são os casos de “consórcios infor-

mais”, em que um município cede veículo e condutor e município vizinho, o combustível, ou algum outro acordo que, apesar de demonstrar uma tentativa solidária de viabilizar transporte para os estudantes residentes em dois ou mais municípios de uma microrregião, revela a precariedade da iniciativa, suscetível a disponibilidade orçamentária e política incertas, o que pode gerar mais expectativa e frustração do que garantia e segurança aos estudantes.

Nesse sentido, o consórcio desponta como instrumento jurídico vocacionado à solidariedade institucional, na medida em que reúna municípios em dificuldade orçamentária e financeira, proximidade geográfica e necessidades sociais similares. Com efeito, dada a atual conjuntura política e econômica do Brasil, notadamente os possíveis impactos das restrições orçamentárias impostas pela Emenda Constitucional 45 na proteção a direitos sociais como educação e transporte, são imprescindíveis arranjos institucionais formais que deem cumprimento ao Preâmbulo e Art. 3.º, I, da Constituição Federal, concretizando o valor da fraternidade e o princípio da solidariedade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os itens 1, 2, 3 e 4 deste trabalho foram elaborados pelos alunos integrantes do grupo de iniciação à pesquisa, sob a orientação e supervisão dos professores. A estes coube a elaboração da introdução e destas considerações finais.

No item 1, o aluno Carlos Henrique de Lima Andrade abordou o aspecto teórico do tema, fazendo referência às legislações internacional e nacional, a decisão do STF sobre a amplitude do direito à educação e a bibliografia específica; e logrou demonstrar a conexão dos direitos fundamentais à educação superior e ao transporte coletivo, sendo o segundo condição para

o pleno exercício do primeiro, notadamente no caso de estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas.

No item 2, o aluno Keven Matheus Gois Santana (ele próprio afetado pela situação-problema, haja vista residir em Tobias Barreto/SE e se deslocar diariamente para Aracaju) abordou o aspecto judicial do tema, analisando dois casos paradigmáticos ocorridos no Estado de Sergipe: um, em que o município firmou convênio com associação de estudantes e, posteriormente, por motivos alheios à avença, deixou de cumprir suas obrigações contratuais; outro, em que o município trata da matéria em lei e deixou de cumprir tal obrigação legal. Nesse sentido, assim como o STF, o TJ-SE sinaliza que, havendo lei específica, há o dever fundamental do município. No entanto, não seria demasiado afirmar que, ainda que não haja tal lei, mas apenas instrumento contratual, ou mesmo que não haja este, sobre-existe o dever correspondente ao referido direito.

No item 3, as alunas Elyonara da Silva Bispo e Joyciellen Santos Fernandes abordaram o aspecto empírico do tema, elaborando, divulgando, aplicando e tabulando as respostas ao questionário anexo. O trabalho de divulgação foi feito em todas as turmas, nos turnos vespertino e noturno, do curso de Direito da Faculdade Pio Décimo, ao final do período letivo 2016.2. O número de questionários respondidos e devolvidos ficou abaixo do esperado, sendo causas prováveis: baixo número de alunos em sala de aula, dada a proximidade das avaliações; e baixa adesão dos alunos, seja pela incompreensão do problema, seja pelo temor de exposição. Como consequência, a amostra não é representativa e não permite inferências consistentes. Nada obstante, servem para ilustrar a necessidade dos estudantes; a diversidade, informalidade e/ou omissão com que o assunto é tratado pelos municípios onde eles residem; e a carência de solução institucional para o problema.

No item 4, a aluna Tamyres Guimarães Lima Gomes abordou um as-

pecto prospectivo do tema: partindo da premissa de que compete aos municípios proverem o transporte dos estudantes que não residem no local de suas atividades acadêmicas; considerando eventuais dificuldades orçamentárias e financeiras por que passem esses entes políticos; o consórcio seria, mais que a concessão e o convênio, o instituto de Direito Administrativo hábil a atender a essa necessidade, revelando-se como instrumento de solidariedade institucional e social.

Convém uma última consideração sobre o custo da prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal de estudantes atingidos pela situação-problema. Com efeito, é preciso ter em vista que cada município por si só pode não deter recursos suficientes para a aquisição e manutenção dos veículos e remuneração dos condutores. Por outro lado, é preciso levar em conta que a maioria dos estudantes não dispõe de recursos para o pagamento diário integral ou mesmo parcial. Assim sendo, avulta a necessidade de os municípios se consorciarem formalmente, ou estabelecerem convênios com instituições públicas ou privadas (a exemplo das instituições de ensino superior), a fim de garantirem a gratuidade; quando não seja possível, a modicidade; e, sempre, a continuidade do serviço.

7. NOTAS

1. Resultado do projeto de iniciação à pesquisa de mesmo título desenvolvido junto ao Núcleo de Iniciação à Pesquisa do Curso de Graduação em Direito da Faculdade Pio Décimo, entre outubro de 2016 e abril de 2017.
2. Art. 6.º **São direitos sociais** a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (grifo nosso).
3. Art. 205. **A educação, direito de todos e dever do Estado** e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, **visando ao pleno de-**

envolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho (grifo nosso).

4. Ver, por todos, Robert Alexy (2012).
5. Ver, por todos, Cláudio Pereira de Souza Neto e Daniel Sarmiento (2007).
6. Ver, por todos, Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2009).
7. Consoante a ideia de que a “boa” administração pública é um direito fundamental (FREITAS, 2009).
8. Ideia basilar da discussão sobre os custos da garantia dos direitos fundamentais (NABAIS, 2007).
9. Ver, por todos, Odete Medauar (1992).
10. Ver, por todos, Germana de Oliveira Moraes (1999).
11. Ver, por todos, Miracy Barbosa de Sousa Gustin e Maria Tereza Fonseca Dias (2006).
12. Como salienta Manoel Jorge e Silva Neto (1999, p. 59), “A respeito da eficácia constitucional, há um constante espaço de tensão entre a norma e a realidade, surgindo, nesse momento, o princípio da máxima efetividade [materializado na escolha de uma solução conferidora do máximo de operatividade] como o postulado hermenêutico mais relevante para a interpretação da constituição, especialmente se se quiser atingir um grau máximo de realizabilidade do preceito inserido na norma-vértice”.
13. Dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=se>>, acesso em: 9 maio 2017.
14. Dados do Ministério da Educação (MEC), disponível em: <<http://emec.mec.gov.br/>>, acesso em: 9 maio 2017.
15. Em resposta à consulta do grupo de pesquisa, o Núcleo de Tecnologia da Informação da Faculdade Pio Décimo demonstrou a viabilidade de coletar tal informação, com base em auto-declaração dos alunos, por ocasião da matrícula. Considerando que a coleta demandava acesso aos registros de todos os alunos e que não havia certeza de que as auto-declarações correspondem à realidade, optou-se por fazer referência genérica baseada em observação empírica, não em número específico ou aproximado.
16. O Consórcio de Transportes da Região Metropolitana de Aracaju foi criado pe-

la Lei Complementar 266, de 11/11/2015, publicada no Diário Oficial do Estado de Sergipe 27.336, de 13/11/2015.

17. Uma análise histórico-jurídica dessa questão, inclusive dos atos preparativos do Consórcio de Transportes da Região Metropolitana de Aracaju, pode ser encontrada em Santos *et al.* (2015).

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXY, Robert. **Teoria dos Direitos Fundamentais**. 2.^a Edição. Trad. Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2012.

ALMEIDA, Silvana Santos. **A expansão do ensino superior privado nos governos FHC e Lula: uma estratégia para efetivar o direito de acesso à educação**. Dissertação (Estudos Interdisciplinares sobre a Universidade). Universidade Federal da Bahia, Salvador: 2015. Disponível em: <<http://bdtd.ibict.br/vufind/Search/Results?lookfor=A+expans%C3%A3o+do+ensino+superior+privado+os+governos+FHC+e+Lula%3A+uma+estrat%C3%A9gia+para+efetivar+o+direito+de+acesso+%C3%A0+educa%C3%A7%C3%A3o&type=AllFields&limit=20&sort=relevance>>. Acesso em: 5 nov. 2016.

BARROSO, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo**. 4.^a edição São Paulo: Saraiva, 2013.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Mantida decisão que obrigou município de SP a fornecer transporte a estudantes**. Notícias STF, sexta-feira, 11 de março de 2016. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=311906>>. Acesso em: 17 mar. 2017.

CLAUDE, Richard Pierre. **Direito à educação e educação para os direitos humanos**. In: **Sur** - Revista Internacional de Direitos Humanos, v. 2, n.º 2, p. 37-63. São Paulo: Rede Universitária de Direitos Humanos, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S180664452005000100003&script=sci_arttext>. Acesso em: 12 fev. 2017.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Contextualização histórica da educação em direitos humanos**. In: SILVEIRA, Rosa Rosa Maria Godoy *et al.* **Educação em Di-**

- reitos Humanos: fundamentos teórico-metodológicos.** João Pessoa: Universitária: 2007, p. 27-49.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 27.^a Edição. São Paulo: Atlas, 2014.
- FREITAS, Juarez. **Discricionariedade Administrativa e o Direito Fundamental à Boa Administração Pública.** 2.^a Edição. São Paulo: Malheiros, 2009.
- GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa; DIAS, Maria Tereza Fonseca. **(Re)Pensando a Pesquisa Jurídica: teoria e prática.** 2.^a Edição. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.
- HESSE, Konrad. **A Força Normativa da Constituição.** Trad. Gilmar Ferreira Mendes. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 1991.
- MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo.** 10.^a edição. São Paulo: Saraiva, 2016.
- MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo em Evolução.** 2.^a Edição São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1992.
- MEIRELLES. Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro.** 37.^a Edição. São Paulo: Malheiros, 2016.
- MELO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** 33. Edição. São Paulo: Malheiros, 2016.
- MORAES, Germana de Oliveira. **Controle Jurisdicional da Administração Pública.** São Paulo: Dialética, 1999.
- NABAIS, José Casalta. **Por uma Liberdade com Responsabilidade: estudos sobre direitos e deveres fundamentais.** Coimbra: Coimbra Editora, 2007.
- OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. **A Constitucionalização do Direito Administrativo.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948.** Disponível em: <<http://www.onu.org.br/img/2014/09/DUDH.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2017.
- PESSOA, Ana Carolina Pedrosa Ribeiro. **O direito à educação e a educação em para direitos humanos no PNDH-3.** 2011. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas). Centro de Ciências Jurídicas, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa. Disponível em: <http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFPB_e36a60d41ceb4299b125139e5e9e9bf4>. Acesso em: 30 dez. 2016.

- PINHEIRO, Paulo Sérgio. Prefácio. In: LINDGREN ALVES, J. A. **Relações Internacionais e Temas Sociais: a década das conferências**. Brasília: IBRI, 2001, p. 15.
- SANTOS, Kalyne Alves Andrade; SANTOS, Ketlen Tainara dos; SANTOS, Kleidson Nascimento dos. Perspectivas jurídicas de mobilidade urbana no sistema de transporte público coletivo na Grande Aracaju. In: **Revista do Curso de Direito**, v. 5, n.º 1. Aracaju: Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe, 2015. Disponível em: <http://app.fanese.edu.br/rd_direito/wp-content/uploads/2015/10/Artigo-PERPECTIVAS-JURIDICAS-DE-MOBILIDADE-URBANA.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2017.
- SILVA NETO, Manoel Jorge e. **O Princípio da Máxima Efetividade e a Interpretação Constitucional**. São Paulo: LTr, 1999.
- SOUZA NETO, Claudio Pereira de; SARMENTO, Daniel. **A Constitucionalização do Direito: fundamentos teóricos e aplicações específicas**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

ANEXO

Nome -

Curso -

Período -

Turno -

Turma -

Local de Residência -

Prezada(o) colega,

Se você reside no interior e utiliza transporte público para vir à faculdade, gentileza responder ao questionário abaixo, auxiliando, assim, na coleta de dados para a realização do projeto de iniciação à pesquisa do Curso de Direito intitulado “Acesso a Transporte Coletivo e Direito à Educação Super-

rior: situação de estudantes que residem no interior de Sergipe e frequentam a Faculdade Pio Décimo em Aracaju”.

Questionário

1) Quantos dias por semana você utiliza o transporte público?

Todos os dias Não todos os dias. Quantos?

2) Você tem acesso diariamente ao transporte?

Sim Não

3) O transporte que você utiliza para vir à faculdade é gratuito ou você contribui financeiramente?

Sim, é gratuito Contribuo financeiramente

4) Quem paga ou ajuda a pagar por ele? Como?

Prefeitura Associação de estudantes Outra(o)

Consórcio Convênio Não sei

5) O transporte é pontual?

Sim Não, atrasos são frequentes

6) Qual seu grau de (in)satisfação com o transporte, numa escala de 0 a 10 (na qual 0 indica totalmente insatisfeito e 10, totalmente satisfeito)?

7) Qual sua principal insatisfação?

8) Quem você responsabiliza pelos aspectos negativos (se houver)?

Estado Município Outra(o)

9) Para você, quais soluções devem ser tomadas para a melhoria do transporte?
