ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

“INSTITUIÇÃO DA CAMPANHA DE INCENTIVO A PRESTAÇÃO DE QUEIXA JUNTO AO GERRC (GRUPO ESPECIAL DE REPRESSÃO A ROUBOS EM COLETIVOS) PARA OS PASSAGEIROS VITIMADOS POR ASSALTO NO TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDADE ÕNIBUS NA CIDADE DE SALVADOR, E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

Autor: vereador Hélio Ferreira

Katiane Souza
Função: Analista Legislativo
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 316/2021

MAIO/2022

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 316/2021

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 316/2021.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

Exordialmente, inciso IV do art. 241 da Lei Orgânica de Salvador elucida que planos de transportes devem priorizar a observância de normas relativas à segurança dos passageiros e operadores dos veículos, entre outras. Transporte coletivo, de acordo com o artigo 239, é um serviço de assistência inevitável ao qual qualquer sujeito tem direito. Cujo planejamento, gerenciamento e operação são responsabilidades realmente do Poder Público Municipal.

Leite (2009) sublinha, a respeito da Política Nacional de Trânsito, que “a educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a corresponsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar”. “É preciso fomentar e executar programas educativos contínuos”.

Art. 2º da Lei Municipal Nº 9.374/ 2018 assegura o objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador de proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável. Quanto à segurança nos ônibus, inciso V do art. 5º deste PlanMob considera a segurança

nos deslocamentos das pessoas como um dos princípios dessa Política Municipal.

Silva (2011, p. 8 e 11) fez um estudo no qual demonstrou que políticas públicas podem e muito contribuir para o efetivo combate à violência no transporte público. Seu objetivo geral foi abordar os problemas ligados à falta de políticas públicas que podem colocar em risco quem labuta cotidianamente com transporte público. Ele percebeu que para fazer o devido enfrentamento da violência no transporte público, mister se faz que os governantes adotem políticas públicas; a fim de evitar que o ônus caia somente sobre a polícia.

Decreto Municipal Nº 25.966/ 2015 aprova o Regulamento Operacional do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus - STCO no Município de Salvador, incluindo seu anexo único. Art. 2º autoriza a Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB a editar instruções complementares necessárias ao seu fiel cumprimento.

Art. 3º do anexo único do Regulamento Operacional mencionado afirma que caberá o disciplinamento e a fiscalização operacional do STCO à Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB, no âmbito das competências previstas no Decreto nº 25.858, complementado pelo Decreto nº 25.937/ 2015. Sem prejuízo das funções de regulação, controle e fiscalização dos instrumentos de delegação do STCO firmados no âmbito do STCO, atribuídas à Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador - ARSAL.

No art. 4º do anexo único deste Regulamento Operacional, tem, entre outras, definição para ‘caso fortuito’, ‘força maior’ e ‘ordem de serviço de operação (OSO)’. Para efeito de entendimento e padronização da linguagem, serão adotados estes conceitos, neste Regulamento Operacional e nos demais atos complementares, bem como na relação cotidiana entre as partes. Além disso, outra definição para instrumentos de delegação do STCO é ‘serviço adequado’. Este último satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (inciso XLVII).

Inciso IV do seu art. 5º considera o direito dos usuários do STCO, sem prejuízo de outros previstos na legislação, para externar reclamações e sugestões através de canais próprios instituídos pelo Poder Concedente e pelas concessionárias.

Art. 6º trata da constituição de obrigações dos usuários do STCO, sem prejuízo de outras previstas na legislação. Uma delas é zelar pela eficiência do serviço, não praticando qualquer ato que possa prejudicar a sua prestação ou os demais usuários, utilizando-o de forma adequada (inciso IV). Outra é informar as irregularidades de tal modo que seja possível sua precisa caracterização (inciso V).

Art. 9º do mesmo anexo único expõe que concessionárias deverão prestar toda assistência possível aos usuários do STCO, dedicando todo o esforço para manter a regularidade e a prestação adequada dele. Seu art. 7º diz que o STCO possui natureza essencial e deverá ser prestado de forma adequada ao pleno atendimento dos usuários, de modo a satisfazer condições tais como a de regularidade, continuidade, segurança e atualidade na sua prestação.

Art. 10 do anexo único trata das diretrizes que deverão ser observadas no STCO. Na organização, planejamento e operação do STCO, deverá haver atenção para a adequação à política urbana do Município, expressa no seu Plano Diretor e no seu Plano de Mobilidade (inciso IV) e a observância das manifestações da população usuária através dos meios instituídos e, em especial, das informações colhidas através do sistema de relacionamento com o usuário (inciso VIII).

Vale destacar que, segundo seu art. 13, STCO será executado conforme as especificações operacionais registradas no Cadastro Geral de Operação do STCO, objeto das Ordens de Serviço de Operação (OSO), e conforme os padrões técnicos e operacionais definidos nos atos normativos estabelecidos pelo Poder Concedente, nos instrumentos de delegação e na legislação pertinente.

§ 3º do seu art. 22 considera que as concessionárias subordinarão as suas operações aos planos de contingência elaborados pelo Poder Concedente, nos casos de impedimentos de circulação no sistema viário por motivo de incidentes e outros.

Art. 19 prevê que discussões referentes ao planejamento da rede de transporte e à oferta de serviços serão realizadas através de um Comitê Técnico - CT, integrado paritariamente por técnicos do Poder Concedente e das Concessionárias.

Incisos III, IV, VI e VII do art. 25 incluem, sem se limitar, condições nas quais pessoas receberão recusa pelo STCO para utilizarem seus serviços. Incisos V e VI do art. 26 informa que veículos a serem utilizados na operação do STCO deverão atender às exigências legais previstas em Leis, Instruções e Regulamentos do Município do Salvador, e nos demais atos normativos, presentes e futuros, pertinentes a veículos de transporte público de passageiros.

Incisos I e II do art. 43 apresentam algumas providências pertinentes ao conteúdo que deverão ser adotadas pelas Concessionárias em caso de qualquer paralisação na operação do STCO. Primeiro, refere-se a comunicar imediatamente a ocorrência ao Poder Concedente, aos usuários atingidos por meio do Sistema de Relacionamento com os Usuários do STCO e dos demais canais de comunicação disponíveis, inclusive a imprensa. Segundo, trata de empreender todos os esforços possíveis visando a mitigação dos problemas e dos seus impactos, bem como o pronto reestabelecimento da normalidade da operação no menor espaço de tempo possível.

Inciso IV do art. 64 assegura que concessionárias deverão instruir o pessoal envolvido na operação do STCO para que observem, quando em contato com o público, prescrições do tipo cumprir as disposições contidas neste Regulamento Operacional, no Código de Conduta Operacional e em outras normas editadas pelo Poder Concedente relativas à execução e fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Fazendo alusão a este objeto de estudo, no art. 65., motoristas deverão ser instruídos para observarem, quando em serviço, algumas prescrições, sem prejuízo da observância de outros preceitos previstos na legislação de trânsito, como a dos incisos XI, XV, XVIII e XXIII. No art. 66, a instrução para observação se relaciona aos cobradores no que toca ao inciso XIII.

Art. 53 aponta que concessionárias deverão obedecer às especificações do Poder Concedente no tocante à programação visual da frota de veículos em operação no STCO, interna e externamente aos veículos, de modo a assegurar a necessária padronização

Inciso V do art. 27 assegura, nos ônibus, atendimento de requisitos mínimos quanto à disposição dos equipamentos e sistemas referidos nos instrumentos de delegação do STCO.

Art. 71 relata que o Poder Concedente deverá promover a implantação de um Sistema de Gestão de Qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador – SGQTS. Baseado num conjunto de indicadores que expressem vários aspectos, entre eles, a segurança.
Seu parágrafo único narra que concessionárias deverão fornecer ao Poder Concedente, sempre que solicitadas, todas as informações necessárias à implantação e ao aperfeiçoamento do SGQTS. Permitindo, inclusive, o livre acesso ao banco de dados gerado pelos seus sistemas de controle da operação do STCO.

Há ainda, para conhecimento, os artigos 77, 85 e o 'caput' e parágrafo único do artigo 86 do anexo único deste Regulamento Operacional do STCO.

Outrossim, art. 110 do Regulamento Operacional do STCO sanciona que o Poder Concedente deveria implantar o SGQTS até o mês de outubro de 2015.

Art. 112 anunciou que o Poder Concedente promoveria levantamento de todos os atos administrativos, portarias e decretos que dispunham sobre os assuntos objeto deste Regulamento Operacional. Facilitaria revogações ou adequações, em prazo máximo de 6 (seis) meses, a contar da publicação deste Regulamento desde 2015. Seu parágrafo único garantiu que, na eventualidade de conflito entre disposições deste Regulamento Operacional e disposições de atos administrativos, portarias e decretos anteriores, prevalecerão, para todos os fins e efeitos, as disposições consignadas neste Regulamento.

Casos omissos ou não previstos neste Regulamento Operacional, bem como as situações excepcionais transitórias relacionadas ao cumprimento de suas disposições, serão resolvidos pelo Secretário Municipal de Mobilidade (art. 113). Além do mais, esse Regulamento Operacional do STCO possui também capítulo tratando das infrações, das penalidades, das medidas administrativas, do processo administrativo punitivo.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, serviços de transporte público coletivo, conforme inciso I do art. 24, devem ser contemplados no Plano de Mobilidade Urbana [1]. Esta Política Nacional traz contribuições, por meio de suas diretrizes orientadoras.

[1] Instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nos incisos IV e V do art. 7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, encontram-se estabelecidos objetivos, nesta ordem, de promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas nas cidades, e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Consoante artigo 6º da Constituição Federal Brasileira, o transporte, a segurança, entre outros, na forma desta Constituição, são direitos sociais. 'Caput' do art. 5º garante a inviolabilidade do direito - aos residentes no País - à vida, liberdade, igualdade, bem como à segurança.

Incisos I e IV do art. 3º da C.F. dizem que "construir uma sociedade livre, justa e solidária" e "promover o bem de todos" indiscriminadamente são objetivos elementares desta República. Além do que, são fundamentos da República Federativa do Brasil os termos "cidadania" e "dignidade da pessoa humana" constantes nos incisos II e III do art. 1º.

Artigo 2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador esclarece, por outorga da Constituição da República Federativa do Brasil, sua competência no exercício do Poder Legislativo do Município. Art. 56 assegura que as Comissões, criadas por este Regimento, são órgãos técnicos destinados ao estudo e à emissão de pareceres essenciais, especializados sobre os assuntos submetidos à sua deliberação.

No que tange às atribuições da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais, cabem a esta, entre outros assuntos, a fiscalização da concessão de transporte coletivo de interesse local (inciso i)). Tal como a "apreciação e emissão de parecer sobre todos os projetos atinentes à realização de serviço público, seu uso e gozo" (alínea j)).

Inciso IV do § 2º do art. 36 da Lei Orgânica do Município de Salvador diz caber às comissões, em razão da matéria de sua competência, acompanhar, junto ao governo, os atos de regulamentação, zelando por sua completa adequação.

Inciso XV do art. 71 da L.O.M anuncia que o Município, atendendo às peculiaridades locais e às diretrizes estaduais e federais, promoverá o desenvolvimento urbano através de um processo de planejamento, levado a efeito pelo sistema de planejamento municipal. Visando, dentre outros

propósitos, ao de adequação dos investimentos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, notadamente quanto ao sistema viário e ao transporte.

Incisos I e III do art. 6º do Código de Trânsito Brasileiro especificam como objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, sucessivamente, estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à educação para o trânsito etc. e fiscalizar seu cumprimento. Além de estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

No Estatuto da Cidade, na forma da Lei Federal Nº 10.257/ 2001, incisos I, III (alínea g)) e V (alíneas p) e r)) de seu artigo 4º destacam instrumentos que devem ser utilizados para os fins desta Lei. Incisos III e VII do art. 33 especificam o mínimo que deve constar em qualquer plano de operação urbana consorciada.

Estatuto acima possui capítulos tratando da gestão democrática da cidade. Inciso III de seu art. 42 pontua que sistema de acompanhamento e controle deve fazer parte da composição mínima do plano diretor.

Resolução DENATRAN Nº 514/ 2014 pormenoriza, no inciso II do art. 4º, que aprimorar a educação para a cidadania no trânsito é um dos objetivos da Política Nacional de Trânsito.

Alínea d) do inciso II do art. 5º da Resolução ‘supra” pontua que a Política Nacional de Trânsito é orientada, por diretrizes como a de educação para a cidadania no trânsito.

Ainda no que toca a referida Resolução, um dos objetivos fundamentais do Sistema Nacional de Trânsito – SNT é o de propiciar condições necessárias para a locomoção de todos os cidadãos no espaço público, possibilitando deslocamentos seguros, confiáveis e econômicos.

A diretriz de fortalecimento do SNT (inciso IV do art. 5º) introduz o estímulo à adequação dos recursos patrimoniais e materiais, com investimentos e custeios adequados e modernos, para o melhor desempenho das suas competências (alínea f)) etc.

A instrução do planejamento e gestão (inciso V do art. 5º) conduz à promoção da criação de indicadores que permitam monitorar e avaliar os planos, programas e projetos implementados (alínea a)),

Estimula a criação de ouvidorias e outros canais de comunicação da sociedade com órgãos do SNT (alínea b)). Promove a articulação do governo federal com as diversas esferas de governo e sociedade, com vistas a compatibilizar políticas, planos, programas, projetos e ações (alínea f)).

Parágrafo único do artigo 6º da Resolução DENATRAN informa que órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito de suas respectivas competências, deverão formular programas, projetos e ações em consonância com a Política Nacional de Trânsito.

Com relação ao Grupo Especial de Repressão a Roubos em Coletivos, seu telefone, endereço e horário de funcionamento constam no 'site' da Polícia Civil da Bahia.

SSP-BA (2020) torna claro que o objetivo da GERRC é reprimir os crimes nos transportes, em horários e regiões de maior fluxo. "Além do combate aos roubos em coletivos, essas ações acontecem de forma contínua e têm como foco coibir estes crimes, em locais estratégicos", informou o titular. Este Grupo GERRC realiza, em algumas datas e pontos da cidade, operação intitulada "Madruga" com policiais. "O delegado também destaca a importância da participação da sociedade".

Ele explica que "a denúncia é de suma importância para contribuir com a identificação de criminosos. Isso pode ser feito de forma segura e anônima, através de contatos e do Disque Denúncia da Secretaria da Segurança Pública". "As pessoas podem ligar ou enviar mensagens via WhatsApp para o Gerrc pelo (71) 3117-6637, ou ligar para o Dique Denúncia da SSP-Ba, no (71) 3235-0000".

Importante acrescentar que BRT, conforme Wikipédia, "é um sistema de transporte público massivo baseado em ônibus (autocarros)". "Pode utilizar veículos dos mais diversos tipos como trólebus, ônibus urbano, ônibus articulado, ônibus biarticulado, micro-ônibus e ônibus guiado por sistema de canaletas, dispositivos magnéticos".

Para mais, incisos do artigo 4º da Lei Municipal Nº 9.374/2018 estabelecem conceitos e definições; entre os quais, BRS (Bus Rapid Service), BRT (Bus Rapid Transit) e Transporte Público Coletivo.

Ravênia Leite (2009) destaca que "sob o ponto de vista do cidadão que busca melhor qualidade de vida e o seu bem-estar social, o trânsito toma nova dimensão". Leite (2009) explica que "a mobilidade do cidadão no espaço social,

centrada nas pessoas que transitam” é ponto crucial a ser considerado. De forma a satisfazer necessidades de trabalho, de lazer, de saúde, de educação e outras.

Art. 237 da Lei Orgânica de Salvador atribui ao Município a competência de planejar e controlar serviços de transporte coletivo, cuja execução poderá ser efetuada diretamente ou por concessão ou permissão, observadas as prescrições contidas nesta lei.

Lei Federal Nº 8.987/ 1995 dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Ela sanciona no art. 6º que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. Adicionalmente, §1º do mesmo garante o mesmo valor para ‘serviço adequado’ proposto pelo Regulamento Operacional do STCO da Cidade.

Finalmente, art. 3º da Lei Federal sobre regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos salienta que concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação. Enfatizando que a aferição é feita com a cooperação dos usuários.

.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Foi aludido neste contemporâneo trabalho, no que diz respeito ao assunto da proposição legislativa em estudo, o que é amparado pela Constituição Federal Brasileira, Política Nacional de Mobilidade, Política Nacional de Trânsito, Lei Federal sobre concessão e permissão da prestação de serviços públicos. O que é protegido pelo Estatuto da Cidade e Código de Trânsito Brasileiro.

Há referências às explanações da Resolução do Departamento Nacional de Trânsito, ao Regulamento Operacional do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros de Salvador. Ao que sinaliza a Lei Orgânica de Salvador, a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador. Inclusive, tipologias de transporte que são também consideradas ônibus.

Houve abordagem a algumas colocações de uma delegada adjunta da Polícia Civil de Uberlândia/ MG, relacionadas ao trânsito e seus usuários.

Mormente, a um estudo acadêmico sobre a importância de políticas públicas para combates efetivos à violência no transporte público.

Certas definições citadas foram imprescindíveis. Especialmente, pressuposições de serviço adequado.

Quanto ao Grupo Especial de Repressão a Roubos em Coletivos, foram identificados seu objetivo, sua vinculação na Cidade/Estado, operações/ ações, quem são seus profissionais, os meios de contato e endereço. Como também, a importância e forma da denúncia.

Por fim, houve coleta de dispositivos em variadas legislações federais e municipais acerca dos direitos, papéis e deveres atuais dos utentes e operadores de ônibus no que tange a sua segurança neste sistema/ modalidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, **1988**. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 8.987**. Brasília, DF. Presidência da República, 1995. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 9.503**. Brasília, DF. Presidência da República, 1997. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm >. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 10.257**. Brasília, DF. Presidência da República, 2001. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm >. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 12.587**. Brasília, DF. Presidência da República, 2012. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 31 de maio de 2022.

LEGISWEB. **Resolução Nº 514**. Denatran, 2014. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=279487>. Acesso em: 31 maio 2022.

LEITE, Ravênia Márcia de Oliveira. **Política Nacional de Trânsito**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 2009. Disponível em:

<www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-administrativo/3595-politica-nacional-de-transito>. Acesso em: 07 fev.2022.

SALVADOR. **Decreto Nº 25.966**. Abril, 2015. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=283502>. Acesso em: 31 maio 22.

SALVADOR. **Lei orgânica**. Março, 2022. Atualizada até a Emenda nº 34. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>, Acesso em: 31 maio 2022.

SALVADOR. **Lei Municipal Nº 9.374**. 2018. Disponível em:< https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2018/937/9374/lei-ordinaria-n-9374-2018-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-institucionaliza-as-determinacoes-do-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 31 maio 2022.

SALVADOR. **Regimento Interno - Resolução nº 910, de 16 de maio de 1991**. Câmara Municipal, 2015. Atualizado até a Resolução Nº 3.077/2022. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimento-interno/2c7b84fa30f0cea96a90729afe2970a0_1649700935.pdf>. Acesso em: 31 maio 22.

SILVA, Hélder S. **Segurança no Transporte Público – O Problema não é (só) da Polícia**. Faculdade Social. Salvador-BA. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Direito. Pág. 8. Disponível em:< https://jus.com.br/duvidas/279833/seguranca-no-transporte-publico-o-problema-nao-e-so-da-policia/>. Acesso em: 09 maio 2022.

SSP-BAHIA. **Gerrc aborda 40 coletivos durante ação em Salvador**. 2020. Disponível em:< https://www.ssp.ba.gov.br/2020/09/8425/Gerrc-aborda-40-onibus-durante-operacao-em-Salvador.html>. Acesso em: 31 maio 2022.

WIKIPÉDIA. **Ônibus de Trânsito Rápido**. Disponível em:< https://pt.wikidark.org/wiki/%C3%94nibus_de_tr%C3%A2nsito_r%C3%A1pido>. Acesso em: 06 maio 2022.

OUTROS.