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

“INSTITUIÇÃO DO PROGRAMA PERMANENTE DE ATENÇÃO PSICOLÓGICA PARA OS RODOVIÁRIOS E USUÁRIOS VÍTIMAS DE ASSALTOS OU QUALQUER OUTRO TIPO DE VIOLÊNCIA NO INTERIOR DO TRANSPORTE PÚBLICO, EM TERMINAIS OU EM DESLOCAMENTO PARA EXECUÇÃO DE SUAS ATIVIDADES 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. 317/2021

JUNHO/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 317/2021

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 317/2021.

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

Preliminarmente, o Fórum Intersetorial para Combate às DCNTs[1] no Brasil (2021) explana que a atenção à saúde mental prossegue, em todo o mundo. Com insubordinações dos direitos humanos e atuações arbitrárias muito habituais. "**Fornecer uma atenção à saúde mental baseada na comunidade, respeitando os direitos humanos e com foco na recuperação, mostra-se eficaz e rentável**"[2].

World Health Organization (2021) publicou que a Organização Mundial de Saúde possui documento de Orientação sobre serviços de saúde mental comunitários. No qual são promovidas abordagens centradas na pessoa[3].

[1] Doenças Crônicas não Transmissíveis (DCNTs) são doenças multifatoriais que se desenvolvem no decorrer da vida e são de longa duração.
[2] Segundo as novas orientações publicadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS)
[3] Baseadas em direitos humanos na área de saúde mental e resume exemplos de serviços de boas práticas em todo o mundo. Tal manuscrito descreve ligações necessárias entre alguns setores e o de proteção social, apresentando exemplos de redes integradas regionais e nacionais de serviços comunitários de saúde mental. Apresenta recomendações específicas e etapas de ação para o

A República do Brasil, através da Lei nº 10.216/2011, dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental. Todavia, até agora, há preconceito infundado em torno de se falar sobre saúde mental. Em Agência Brasil (2021), Gabriela Mora expõe que "a pandemia nos trouxe a urgência desse tema, de quebrar esse tabu".

Artigo Acadêmico intitulado Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, tem demonstrações importantes[4] para a presente propositura legislativa. Ainda:

> Pesquisas mostram que as atividades ligadas ao setor de transporte rodoviário são de elevado risco à saúde física e mental do trabalhador. (...) A significativa participação deste setor nas mortes, doenças, acidentes do trabalho e de trajeto, tendo em vista sua importância ao fornecer o direito de ir e vir da sociedade, aponta para urgentes compromissos na criação de condições de trabalho e saúde para este profissional (NERI, SOARES & SOARES, 2005).

"Quanto à perspectiva do usuário do setor transporte: sabe-se que o desgaste físico e mental pode estar associado diretamente aos meios de transporte, principalmente nos grandes centros urbanos onde o tráfego de veículos é intenso". Tal realidade propicia "o prolongamento do tempo do

---

desenvolvimento de serviços comunitários de saúde mental que respeitem os direitos humanos e se concentrem na recuperação.

[4] No qual está escrito que "nenhuma atividade de trabalho está livre de riscos de acidentes, mas algumas são mais factíveis pelo fato de os trabalhadores permanecerem constantemente expostos a algum tipo de ameaça". "Cada atividade apresenta determinadas características que aumentam a probabilidade de doença ou morte". Eles elucidam também que "de maneira geral, as pessoas com um maior nível de renda e de educação teriam uma menor restrição ao acesso de serviços de saúde, o que, em parte, pode se refletir na redução das chances de obter doença crônica".
Neri, Soares & Soares (2005) dizem que cobradores sofrem um maior risco do que motoristas de passarem a ter hipertensão, "o que pode ser reflexo do excessivo nível de estresse a que são acometidos esses profissionais em razões da crescente violência urbana, do pagamento dos prejuízos dos assaltos e dos conflitos com os usuários".
Acrescenta(am) a argumentação de Paes-Machado & Levenstein sobre cobradores estarem em maior contato com o público quando comparados aos motoristas, o que os fazem mais vulneráveis às pressões dos usuários. "Em estudo de caso em motoristas de ônibus urbanos, Sato argumenta que os motoristas possuem maior controle e autonomia de trabalho que os cobradores, o que de certa forma pode refletir nas diferenças encontradas nas chances de adquirir essas doenças entre essas duas atividades de trabalho".
Kompier (1990) *apud* Mendes *apud* Neri e outros tratam da frequente abordagem do absenteísmo por motivos de saúde em estudos epidemiológicos, "pois representa uma perda de bem-estar para o empregado e de produtividade para o empregador".

percurso, podendo acarretar distúrbios de ordem emocional nocivos à saúde e ao bem-estar em geral do usuário".

Neri, Soares e Soares (2005) arrazoam que há "necessidade de medidas para enfrentar os problemas de segurança e de saúde colocados pela atividade de trabalho no setor de transporte de cargas e de passageiros, tornando-se urgente a ampliação do debate público sobre as condições de trabalho dos profissionais neste setor". Que acidentes e doenças do trabalho instituem danos sociais, no campo econômico e produtivo. Que são preocupantes no Brasil.

> Muitos desses custos são diminuídos por meio das políticas de prevenção de acidentes e doenças. Parte dos investimentos necessários a esse tipo de política devem ser direcionados a programas que promovem a saúde do profissional do setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, pois reduziriam os riscos de morbimortalidade ocasionados pelo desgaste físico e mental da atividade de trabalho, impactando indiretamente nos índices de morbimortalidade associados aos acidentes de trânsito. Dados de morte por acidentes de trânsito em 83 países, durante o ano de 1990, mostraram que quanto maior é o orçamento destinado ao atendimento de saúde, menores são as taxas de vítimas de acidentes fatais (Soserlund & Zwi, 1995, *apud* Marin & Queiroz apud Neri e os demais, 2005).

Além do mais, há correlação entre violência, stress e saúde mental em um resumo de Nº 12.285. Publicado pelo serviço de informação dedicado ao gerenciamento da produção intelectual da Universidade Federal do Rio Grande do Sul[5].

Vale ressaltar a fala de Silva (2020) que transporte e outros itens devem compor a vigente visão mais integrada e abrangente proposta para o Sistema Único de Saúde - SUS.

Artigo 6º da Constituição Federal Brasileira traduz que transporte e segurança, entre outros direitos, na forma desta Constituição, são aquiescências sociais. Código Municipal de Vigilância em Saúde do Município de Salvador dispõe seu caráter supletivo de regulação dos direitos e obrigações que se

[5] Estado do Rio Grande do Sul (2015) publicou, em outro canal eletrônico, encontro entre profissionais de diversas áreas em uma capacitação dentro do Programa de Redução da Violência. O evento é uma iniciativa conjunta entre diversos órgãos. O Secretário de Justiça e Direitos Humanos defendeu a necessidade do trabalho em conjunto no combate à drogadição, por se tratar de uma questão de saúde, educação, cultura, segurança.

relacionam com a saúde e o bem-estar, individual e coletivo (art. 2º). Saúde[6] é, de acordo com seu art. 3º, um direito fundamental de todo ser humano e o dever do Município de integrar o Sus. Com a União e o Estado.

Consoante incisos I e IV do art. 3º da C.F, "construir uma sociedade livre, justa e solidária" e "promover o bem de todos" – indiscriminadamente, são objetivos elementares da República Federativa do Brasil. Referente aos assaltos que ocorrem com operadores e usuários de transporte público, o 'caput' do seu art. 5º assegura a inviolabilidade do direito à igualdade e à segurança aos residentes no País. Ravênia Leite (2009) destaca que o trânsito toma nova dimensão sob o ponto de vista do cidadão - que busca melhor qualidade de vida e o seu bem-estar social.

A respeito da Política Nacional de Trânsito, Leite (2009) reitera que existe corresponsabilidade governo e sociedade em busca da segurança e bem-estar. 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 desta Política.

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.

Saback Júnior e Santana (2012, p. 28) incluem estresse no conceito de mobilidade urbana de tal maneira "comum" em quem lida cotidianamente com forte trânsito, engarrafamentos, impureza, entre outros infortúnios típicos desses casos[7]. Eles (2012, p. 29) ilustram a afirmação de Nobre (1995) acerca da

[6] De acordo com a SMS (2022), em 10 de janeiro, foi publicado o encaminhamento pela Prefeitura de Salvador, para a Câmara Municipal, de um projeto de lei que institui políticas de saúde mental. Com tal fim, ocorreu uma audiência pública em 2009. A coordenadora das Redes de Atenção à Saúde Psicossocial da SMS declarou que, "atualmente, 50% da população passou a ter problemas de sono, e entre 40% até 50% passou a ter sentimentos de tristeza, ansiedade e depressão".
Demanda crescente de cuidados com a saúde mental ficou ainda mais latente após a pandemia da Covid-19 acirrando as desigualdades e vulnerabilidades sociais.

[7] Entre os infortúnios típicos do convívio diário com trânsito intenso e congestionamentos, há os assaltos. 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

qualidade de vida ter sido eleita “um dos objetivos a ser alcançado no presente estágio de desenvolvimento da humanidade”.

Conforme inciso IV do art. 241 da Lei Orgânica de Salvador - LOM, planos de transportes devem priorizar a observância de normas relativas à segurança dos passageiros e operadores dos veículos, entre outras precessões. Transporte coletivo, de acordo com seu art. 239, é um serviço adjutório irrevogável; cujo planejamento, gerenciamento e operação são responsabilidades realmente do Poder Público Municipal. Quanto à segurança em ônibus, terminais etc., no inciso V do art. 5º da Lei Municipal Soteropolitana Nº 9.374/ 2018, a segurança nos deslocamentos das pessoas é um dos seus princípios.

Para efeito de entendimento e padronização da linguagem, são adotados conceitos no Regulamento Operacional do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus – STCO, no Município de Salvador, e nos demais atos complementares. Bem como na relação cotidiana entre as partes. No art. 4º do seu anexo único, há a definição de ‘caso fortuito’ e ‘serviço adequado’. São instrumentos de delegação do STCO, dentre os quais, o segundo satisfaz várias condições; acima de tudo, de segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação (inciso XLVII).

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

Além disso, seu anexo único constitui obrigações dos usuários, sem prejuízo de outros deveres previstos. Tipo o de informar as irregularidades de tal modo que seja possível sua precisa caracterização (inciso V do art. 6º). Como também a observância das manifestações da população usuária através dos meios instituídos, em especial, das informações colhidas através do sistema de relacionamento com o usuário (inciso VIII do art. 10).

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.

Art. 10 do seu anexo único trata das diretrizes que deverão ser observadas no STCO. Deverá haver, na organização, planejamento e operação do STCO, atenção para a adequação à política urbana do Município, expressa no seu Plano Diretor e no seu Plano de Mobilidade (inciso IV).

Nos arts. 65 e 66 do anexo único, sucessivamente, motoristas e cobradores deverão ser instruídos para observarem, quando em serviço, algumas prescrições, sem prejuízo da observância de outros preceitos previstos na legislação de trânsito. São os incisos XI, XV, XVIII e XXIII do primeiro. No art. 66, o inciso XIII.

Art. 71 do anexo único do Regulamento Operacional supracitado relata que o Poder Concedente deverá promover a implantação de um Sistema de Gestão de Qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador – SGQTS[8].

Seu art. 113 fulgura o seguinte:

> 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.

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 (acima mencionado como Lei Municipal Nº 9.374/ 2018). Esta Política Nacional traz contribuições, por meio de suas diretrizes orientadoras e objetivos. O objetivo constante no inciso IV do art. 7º é o de promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas nas cidades. Do V, consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Importa apresentar a explicação de Summit Mobilidade (2020) no que tange a distinção entre transporte público e coletivo. Exemplifica que metrô, ônibus e trem são modais de transporte público. Muitas vezes, transporte coletivo é entendido como sinônimo de transporte público. Considerando esses conceitos, metrô, ônibus e trem enquadram-se nas duas definições. Salienta que o inciso V do art. 30 da C.F. – tratando da organização e prestação destes serviços serem

[8] Baseado num conjunto de indicadores que expressem vários aspectos, entre eles, a segurança.

competência municipal, refere-se ao transporte público coletivo. Acrescenta que Leis Federais Nº 8.987/1995 e 9.074/ 1995 também regulam o transporte rodoviário de passageiros. Também dissemina em seu texto informes sobre o funcionamento do transporte público brasileiro por meio de uma complexa rede. Que o sistema de ônibus é o mais utilizado nas metrópoles e cidades brasileiras e com custo de investimento menor do que o de sistemas sobre trilhos. Assim como, haver distinção, no guia Transporte Público Coletivo (TPC[9]), entre as linhas que compõem o sistema tronco-alimentado:

> As linhas estruturais (principais ou troncais) são receptoras da demanda captada pelas linhas alimentadoras, isto é, aquelas que garantem acessibilidade aos bairros. Essa rede, por sua vez, é nutrida por três grupos:
>
> I – sistemas por ônibus;
> II – sistemas por trilhos (metrôs, VLT e trens);
> III – outros sistemas (barcas, teleféricos e aero móveis).

BRT[10] é um sistema de transporte público massivo baseado em ônibus (autocarros) desenhado especificamente com serviços e infraestruturas para melhorar o fluxo de passageiros.

Agrego que 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), Circulação Vertical, Transporte Público Coletivo, Rede estrutural do Transporte Público Coletivo e Rede Única de Transporte.

Artigo 2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador – R.I. incorpora, por outorga da Constituição da República Federativa do Brasil, sua competência no exercício do Poder Legislativo do Município. Lei Orgânica do Município de Salvador, no inciso IV do § 2º do art. 36, fala da competência das comissões, em razão da matéria de sua alçada, acompanhar, junto ao governo, os atos de regulamentação, zelando por sua completa adequação.

Art. 56 do R.I. cauciona 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.

---

[9] Guia desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES e Ministério das Cidades.

[10] Às vezes, BRT é descrito como um "metrô de superfície". Visa combinar algumas características do veículo leve sobre trilhos –VLT ou do metrô com outras de um sistema de linhas de ônibus. BRT pode utilizar veículos como trólebus, ônibus urbano, ônibus articulado, ônibus biarticulado, micro-ônibus e ônibus guiado por sistema de canaletas, dispositivos magnéticos.

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)), a "apreciação e emissão de parecer sobre todos os projetos atinentes à realização de serviço público, seu uso e gozo" (alínea j)). Tal como a alínea g) que pontua a fiscalização nas Empresas de Transporte por Ônibus etc., metrô ou quaisquer outras modalidades sujeitas à regulação do município de Salvador. Ainda na alínea g), "com vistas à verificação de medidas administrativas referentes a prevenção de acidentes, condições de trabalho dos trabalhadores e trabalhadoras e estado de conservação dos veículos, além de outras previstas na legislação vigente".

Outrossim, Evento de Saúde Pública – ESP é destacado no § 1º do art. 135 do Código Municipal de Vigilância em Saúde do Município de Salvador. Como sendo a situação que pode constituir potencial ameaça à saúde pública, ocorrência de surto ou epidemia.

Por outro lado, inciso XXVIII e o § 2º, respectivamente, do art. 19, do Código de Trânsito Brasileiro - C.T.B., garantem a atribuição do órgão máximo executivo de trânsito[11] da União para estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los. Ademais, incisos I e III do seu art. 6º especificam objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito- SNT. São, sucessivamente, estabelecer diretrizes da Política Nacional, 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.

Leite (2009) explica que a mobilidade do cidadão no espaço social, centrada nas pessoas que transitam é ponto principal a ser considerado, quando se abordam as questões do trânsito".

Na Resolução DENATRAN Nº 514/ 2014, um dos objetivos fundamentais do Sistema Nacional de Trânsito – SNT é o de possibilitar deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos e promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT. Parágrafo único do seu artigo 6º informa que órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, no

[11] No presente, a função de órgão máximo executivo de trânsito da União, ou seja, do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), é da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN. Com autonomia administrativa e técnica e jurisdição sobre todo o território brasileiro.

âmbito de suas respectivas competências, deverão formular programas, projetos e ações em consonância com a Política Nacional de Trânsito.

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 (alínea f)) etc. A instrução do planejamento e gestão (inciso V do art. 5º) conduz à promoção da criação de indicadores (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 (alínea f)).

Art. 6º da Lei Federal Nº 8.987/ 1995 determina 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, o mesmo significado para 'serviço adequado' proposto pelo Regulamento Operacional do STCO da Cidade consta no §1º do artigo 'supra'.

Lei Federal Nº 10.257/ 2001 - Estatuto da Cidade, incisos I, III (alínea g)) e V (alíneas p) e r)) de seu artigo 4º - especificam instrumentos que devem ser utilizados para os fins desta Lei. Incisos III e VII do seu art. 33 explanam o mínimo que deve constar em qualquer plano de operação urbana consorciada. Estatuto possui capítulos de gestão democrática da cidade. Além do que, inciso III de seu art. 42 pontua que sistema de acompanhamento e controle deve fazer parte da composição mínima do plano diretor.

Até ao presente, no que se refere a saúde de rodoviários e usuários desta modalidade de transporte, Neri, Soares e Soares (2005) verberam que "no Brasil, os estudos e os esforços concentrados em nível primário ainda são incipientes".

Segundo eles, políticas como o atual código de trânsito são versadas no sentido de tornar o motorista mais acautelado e circunspecto ao volante; porém, não são eficientes em driblar acidentes. Isto porque estas vicissitudes são também provocadas pelo desgaste físico e mental da atividade de trabalho desse profissional.

Por tudo isso, com a finalidade de atenuar fomentos de ameaças de acidentes e doenças na instância de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, Neri e outros (2005) arrematam o clímax em engendrar prospectos consistentes em viabilizar ambientes de trabalho seguros e saudáveis.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Neste contemporâneo trabalho há colocações do Fórum Intersetorial às DCNTs no Brasil, da Organização Mundial de Saúde, da República Federativa do Brasil sobre os direitos atuais relacionados à saúde mental. Da Lei Federal no Brasil que redefine o modelo assistencial na área referida. Bem como do olhar ainda existente no que toca a este assunto.

Equiparação entre violência, estresse e saúde mental. A proposta mais recente do Sistema Único de Saúde no que se refere a este conteúdo.

Este estudo possui revelações sobre as causas e os riscos de saúde para aqueles que trabalham e fazem uso de transporte rodoviário. Inclusivamente, graves consequências em vários setores do país que podem sobrevir disso. Acerca da necessidade de expansão de lide público a respeito das condições de trabalho desses profissionais. Aliás, alternativa de redução de custos dentro desse contexto.

Políticas públicas, gestão democrática, desenvolvimento sustentável. Caso fortuito e serviço adequado. Programas, projetos e ações. Implantação de um Sistema de Gestão de Qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador.

Neste há abordagem de legislações federais e municipais que tangenciam os pontos transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, assaltos, violência, enfrentamento a toxicodependência. Saúde e bem-estar, variedade de condução coletiva e pública, qualidade de vida, segurança. Justiça, dignidade, cidadania, igualdade, solidariedade e liberdade. Sobretudo, quem tem incumbência de responder por tudo isso e comunicar o que conhece relativamente ao assunto quando souber.

Tem alusões no que se refere a outorga das competências dp Poder Legislativo e sua Comissão Permanente de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais. Por último, muitos objetivos e diretrizes orientadoras e uma breve explicação do funcionamento da rede de transporte público brasileiro.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Relatório aponta impacto da pandemia na saúde mental de adolescentes. Estudo mostra que cenário já era preocupante antes da covid-19**. Por Mariana Tokarnia. Rio de Janeiro. Out 2021. Disponível em: < https://agenciabrasil.ebc.com.br/educacao/noticia/2021-10/relatorio-aponta-impacto-da-pandemia-na-saude-mental-de-adolescentes>. Acesso em: 09 maio 2022.

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: 06 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: 07 de fevereiro de 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: 06 maio 2022.

FÓRUM DCNTS. **OMS lança orientações para acabar com as violações dos direitos humanos na atenção à saúde mental**. 2021. Disponível em:< https://www.forumdcnts.org/post/oms-direitos-saude-mental>. Acesso em: 02 um. 2022.

FUNDAÇÃO VISCONDE DE CAIRU. SABACK JÚNIOR, Valter de Oliveira; SANTANA, Lídia Chagas de. **Mobilidade Urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida**. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Administração. 2012.

LEGISWEB. **Resolução Nº 514**. Denatran, 2014. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=279487>. Acesso em: 07 de fevereiro de 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.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Sobre a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)**. Fev. 2022. Disponível em: < https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/senatran/sobre-a-secretaria-nacional-de-transito-senatran>. Acesso em: 09 maio 2022.

PORTAL DA SAÙDE NEWS. **Prefeitura encaminha projeto de lei que institui políticas de saúde mental**. Janeiro 2022. Disponível em: < https://portaldasaudenews.com/2022/01/11/prefeitura-de-salvador-encaminha-projeto-de-lei-que-institui-politicas-de-saude-mental/>. Acesso em: 09 maio 2022.

RIO GRANDE DO SUL. **Capacitação para Gestores aborda Violência e Saúde Mental**. Secretaria Estadual da Saúde. Departamento de Ações em Saúde. 2015. Disponível em: < https://saude.rs.gov.br/capacitacao-para-gestores-aborda-violencia-e-saude-mental>. Acesso em: 01 jun. 22.

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

SALVADOR. **Lei Nº 9.525.** 2020. Disponível em: < http://www.saude.salvador.ba.gov.br/vigilancia-sanitaria/wp-content/uploads/sites/5/2020/05/Novo-C%C3%B3digo.pdf>. Acesso em: 06 maio 2022.

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: 09 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: 05 maio 22.

SCIELO. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.** Marcelo Neri, Wagner L. Soares e Cristiane Soares. Cad. Saúde Pública 21. 2005. Material completo em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2005000400013>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/bykFBSrMjmCLLyBXxd8vZsn/>. Acesso em: 01 jun. 2022.

SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÙDE. **Prefeitura encaminha projeto de lei que institui políticas de saúde mental**. Prefeitura de Salvador. Jan 2022. Disponível em: < http://www.saude.salvador.ba.gov.br/prefeitura-encaminha-projeto-de-lei-que-institui-politicas-de-saude-mental/>. Acesso em: 09 maio 2022.

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.

SUMMIT MOBILIDADE. **Transporte público e coletivo: existe diferença entre eles?** Fonte: Pixabay. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br>. Acesso em: 02 jun. 2022.

UFRGS. **Violência, Estresse e Saúde Mental: Estudo com Adolescentes de um Caps Infantojuvenil**. Lume. Disponível em:< https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/46826/Resumo_12285.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2002.

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.

World Health Organization. **Orientação sobre serviços comunitários de saúde mental: promovendo abordagens centradas na pessoa e baseadas em direitos.** Orientação (normativa). Visão geral. 2021. Disponível em:< https://www.who.int/publications/i/item/9789240025707>. Acesso em: 02 jun. 2022.

OUTROS.