



Faculdade de Direito do Sul de Minas
Programa de Pós-Graduação em Direito

Rafael Lazzarotto Simioni (Org.)

Transporte e Mobilidade Urbana

Coleção Fototeca de Direitos Humanos 3



Foto Clube
Pouso Alegre

Coleção Fototeca de Direitos Humanos 3

Faculdade de Direito do Sul de Minas

Copyright © 2020 by Rafael Lazzarotto Simioni (Org.)

A reprodução de qualquer parte deste livro, sem autorização, é ilegal e configura apropriação indevida dos direitos autorais e uso não autorizado de imagem.

Simioni, Rafael Lazzarotto (Org.). Transporte e mobilidade urbana: Coleção Fototeca de Direitos Humanos 3. Pouso Alegre: FDSM, 2020. 36 p.

ISBN: 978-65-00-18092-3

1 Fotografia. Direitos Humanos. Transporte e mobilidade urbana.

Rafael Lazzarotto Simioni (Org.)

Transporte e mobilidade urbana

Coleção Fototeca de Direitos Humanos 3

Faculdade de Direito do Sul de Minas
Pouso Alegre
2020

Esta publicação integra o conjunto de ações artísticas e culturais desenvolvidas em cooperação entre o PPGD/FDSM e o Foto Clube Pouso Alegre e conta com o apoio de:



A responsabilidade pela integridade e autenticidade dos textos, imagens e opiniões neste livro são de responsabilidade dos seus respectivos autores.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA: FOCO E FUMAÇA

Bill Brandão

TRANSPORTE PÚBLICO E LOCOMOÇÃO URBANA

Ana Paula Lasmar Corrêa

TRANSPORTE DE COISAS

Cristiano Elias

ARTE, TÉCNICA E DIREITO

Rafael Lazzarotto Simioni

TRANSPORTE E GESTÃO URBANA

José Carlos Costa

TRANSPORTE E SEGURANÇA VIÁRIA

João Vitor Aparecido Silva, Danyelle Thais dos Santos Funchal e Iasmin Guimarães Pereira

POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

Silas Krauss Reis Ferreira

MOBILIDADE E EFICIÊNCIA

Stephanie de Paula Laurindo

MOBILIDADE E DIREITO DE IR E VIR

André Cinchetto e Luiz Gustavo da Costa Silva

TRANSPORTE, INCLUSÃO SOCIAL E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Izabela Mota

TRANSPORTE, POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

Isaque Salvan

TRANSPORTE, MOBILIDADE E RESPONSABILIDADE

Raquel Pivoto Soares Ribeiro

TRANSPORTE E MOBILIDADE COMO DIREITOS FUNDAMENTAIS

Rafael César de Oliveira Nunes

TRANSPORTE, MOBILIDADE E DIREITOS SOCIAIS

Andre Luiz Cimadon, Telcio Antônio Lopes e Thiago Ramos de Oliveira

É DIREITO DE IR E VIR.

Beatriz Porto Lopes, Iago Penha Maciel e Karoline Estefany de Melo Elias

Apresentação

Transporte e mobilidade urbana foi uma das temáticas mais importantes da agenda política da cidade de Pouso Alegre e região em 2019. Novas regras para a concessão do transporte público municipal, planejamento viário do município, direito de ir e vir e o direito fundamental à acessibilidade para portadores de necessidades especiais tornaram a questão do transporte e mobilidade urbana um debate que transcendeu aos sistemas peritos. Toda comunidade se envolveu, seja através da mídia ou da participação ativa nas audiências públicas, no debate e na definição das melhores estratégias para a efetivação dos seus direitos fundamentais no futuro.

Esse livro surge no contexto desse debate de 2019, realizado por ocasião do V Concurso de Arte Fotográfica sobre Direitos Humanos, pelo PPGD/FDSM em parceria com o Foto Clube Pouso Alegre. Com a participação de mais de 800 fotográfais inscritas, por artistas profissionais e amadores, o concurso permitiu a construção de uma narrativa visual sobre o imaginário político e jurídico da questão do transporte e mobilidade urbana no município e região.

Como um diálogo vivo entre conceitos e imagens, significantes e significados, noemas e noemáticas, verbos e substantivos, a linguagem fotográfica dispara formas de produção de sentido sempre críticas, transformadoras e enriquecedoras da discussão. Com uma linguagem que combina referências tanto da estética fotográfica do modernismo do século XX, quanto da fotografia contemporânea dessa era, não se trata apenas de beleza na composição, harmonia das formas ou jogos de contrastes tonais. A narrativa visual espontaneamente produzida pelo V Concurso de Arte Fotográfica sobre Direitos Humanos da FDSM reconstrói um imaginário comunitário do transporte e mobilidade urbana, com toda sua beleza poética, sua semântica das coisas da terra, mas também com sua agressividade, potência e contradição.

Cada fotografia revelada é uma nova surpresa à realidade. Não uma surpresa da realidade, mas uma camada a mais de significação que se coloca como correlata da realidade. A fotografia, como a literatura fantástica, constrói realidade. Edifica novos processos de significação que deslocam os velhos sentidos tradicionais das coisas.

Apresentamos para a comunidade acadêmica, profissional e artística do Sul de Minas este Terceiro Volume da Coleção Fototeca de Direitos Humanos. Agradecemos ao Prof. Dr. Elias Kallás Filho, Coordenador do Curso de Graduação da FDSM, ao Prof. Ms. Leonardo de Oliveira Rezende, Diretor da FDSM e ao Prof. Ms. Luiz Otávio de Oliveira Rezende, Presidente da Fundação Sul de Mineira de Ensino, pelo apoio com toda a estrutura da graduação e da pós-graduação para a realização do concurso. Agradecemos também ao Prof. Fábio Brandão, Presidente do Foto Clube Pouso Alegre, pela pareceria na organização, avaliação e seleção das fotografias vencedoras.

Essa publicação é uma forma inovadora da FDSM cumprir com sua importante missão social, de participar do diálogo sobre as principais questões políticas e jurídicas da região e contribuir para o seu desenvolvimento econômico, social e cultural.

Prof. Dr. Rafael Lazzarotto Simioni

Transporte e Mobilidade Urbana: Foco e Fumaça

Bill Brandão

Com o alto crescimento populacional dos últimos anos, os centros urbanos precisaram enfrentar uma série de desafios, sendo um dos principais deles planejar a mobilidade.

Os planos de mobilidade urbana devem tratar da circulação de pessoas e não só dos veículos, desta forma priorizando o pedestre e o transporte coletivo e não apenas o automóvel. Além disso todo planejamento deve estar ligado às regulações urbanísticas, metas ambientais e princípios da acessibilidade universal da cidade.

Nossas cidades são produzidas ininterruptamente e as pessoas deslocadas de seu território, por vezes criando uma atmosfera do inexistente, sem pertencimento, somente distâncias. Quando eu olho para uma fotografia da cidade estou apreciando o que está nela, ou tentando entender a metamorfose de concreto, aço e carros.

O imediatismo do clique, a propensão em narrar a transformação dos lugares nos faz obrigados a enxergar o não visto. As imagens e os relatos passam a constituir mutuamente drama e colisão entre desenvolvimento e sustentabilidade, a vida além dos números, as pessoas e seus arrastados sonhos embrulhados em nosso contexto urbano ilusoriamente tão prático e ordenado.

A fotografia destaca os instantes, o deslocamento e isolamento das pessoas diante das grandes avenidas e do pouco acesso. Das ruas vazias e suas charretes ao caos metálico e fumaça dos dias atuais.

As fotografias de Bresson nos revelam muita gente nas ruas, calçadas e parques, o que nos mostrariam hoje? Ruas abarrotadas de carros, o tédio dos engarrafamentos, os distanciamentos dos instantes.

Acredito que a fotografia que realizamos hoje está muito mais preocupada em dialogar com a estética do que com o instante documental. Assim, nos escapa por vezes investigar as cidades e como e porque vivemos da forma que vivemos nelas.

Desta forma, o concurso da FDSM “Transporte e Mobilidade Urbana” nos desafia a pisar calmamente na realidade e olhar, com atenção ao caos que nos rodeia, capturando instantes que já deixamos de perceber...

“A história da fotografia pode ser contemplada como um diálogo entre a vontade de nos aproximarmos do real e as dificuldades para fazê-lo”.

- JOAN FONTCUBERTA

Transporte público e locomoção urbana

Ana Paula Lasmar Corrêa¹

O transporte público e a locomoção são direitos fundamentais e representam, inclusive, a forma de acesso a outros direitos, constituindo meios de mobilidade urbana, dentro do conceito das cidades sustentáveis. O transporte coletivo tem caráter de serviço essencial à população e é considerado um dos vários direitos humanos relacionados à liberdade corporal e à integridade física. O transporte é, muitas vezes, necessário para que se tenha acesso à educação, aos serviços de saúde, à convivência familiar e até mesmo ao lazer.



A DUPLA JORNADA
2º LUGAR

Gabriela Moreira Annoni

¹ Mestranda em Direito do PPGD/FDSM, taxista Capes/Fapemig.

Garantir o transporte a toda população já é um desafio, que fica ainda maior quando se reconhece que existem condições e necessidades diferentes para cada usuário desse serviço público. É preciso garantir um transporte com segurança, mesmo em locais com alto índice de criminalidade. É preciso garantir um transporte acessível para pessoas portadoras de deficiência. É preciso garantir um transporte adequado e confortável em termos de espaço, altura e dimensões, reconhecendo-se a diversidade das pessoas. Um transporte coletivo de qualidade melhora a qualidade de vida da população, gerando fluidez no trânsito, e reflete, inclusive, em um meio ambiente mais equilibrado, com redução da emissão de gases nocivos à saúde de todos os seres vivos. Por isso, o usuário deve zelar pela qualidade e bom estado dos diversos meios de transporte colocados à sua disposição: aviões, ônibus, metrô, trens, balsas e barcos, dentro da pluralidade de contextos e circunstâncias na realidade da mobilidade urbana do Brasil.



IMPREVISÃO DO TEMPO E SEUS REFLEXOS NA CIDADE
1º LUGAR

Cynthia Gabrieli / Júlia Borges / Pâmela Silva



**MOBILIDADE URBANA CONTEMPORÂNEA: UM
FUTURO NO PASSADO**

Marco Leite Fernandes



OMSVITA OLCIC

Bruna Machado Simões / Jéssica Yume Nagasaki

Transporte de coisas

Cristiano Elias²

Engana-se quem pensa que o Código Civil regulamenta apenas o transporte de pessoas. Há ainda farta legislação sobre o transporte de coisas, conforme os artigos 743-756. Nesse caso, trata-se de um contrato nominado em que o tomador do serviço paga um preço (por vezes, denominado frete) para o transportador levar a coisa ao destino determinado no contrato. Nesse sentido, Maria Helena Diniz ensina: “Transporte de coisas ou de mercadorias é aquele em que o expedidor ou remetente entrega ao transportador determinado objeto lícito para que, mediante pagamento de frete, seja remetido a outra pessoa (consignatária ou destinatário), em local diverso daquele em que a coisa foi recebida.” (DINIZ, Maria Helena. Tratado teórico e prático dos contratos, 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2003, v. 4, p. 335).

² Doutor em Direito pela USP, Professor do PPGD/FDSM, Pesquisador na área de Direito Penal Constitucional.



Ademais, se o prestador do serviço faz disso o seu ofício ou profissão, certamente, deverá observar além das regras do Código Civil, também as regras da Lei 8078/90, que dispõe sobre o Código de Defesa do Consumidor. É interessante notar ainda que o transporte de coisas pode ser também uma atividade econômica do Estado. Vale lembrar que, nos termos da Constituição de 1988, o Estado exerce atividade econômica em sentido amplo que se subdivide em duas espécies, a saber: (i) o serviço público conforme artigo 175; e (ii) a atividade econômica em sentido estrito conforme artigo 173 (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de direito administrativo. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 687-688). Evidencia-se, portanto, a possibilidade do serviço público de transporte de coisas que a União realiza com fulcro no artigo 21, X da Constituição Federal que determina: “Compete à União: (...) X – manter o serviço postal e o correio aéreo nacional”. Atualmente, a União vale-se da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, que é uma empresa pública de capital fechada, cuja criação encontra-se no Decreto-Lei 509, de 20 de março de 1969, para prestar esse serviço

público. Como se vê, o verbete em tela é bastante atual e relevante para a temática Transporte e Mobilidade Urbana.

Arte, técnica e direito

Rafael Lazzarotto Simioni³

A arte imita a natureza, afirmou Aristóteles na Grécia Antiga. Naquela época, a *ars* romana era equivalente à *techne* grega. *Ars* e *techne* designavam, dentre outras coisas, a habilidade de utilizar as forças da natureza. Desde então, tanto a *ars* romana quanto a *techne* grega foram associadas aos dispositivos técnicos de domínio e controle das forças da natureza. Entretanto, o renascentismo europeu do século XV promoveu uma série de transformações na relação entre arte e técnica. Dentre outras coisas, ele separou a arte da técnica e, a partir daí, arte e técnica seguiram caminhos diferentes, mas ainda próximos.

A técnica se separou da arte e se conectou ao domínio dos dispositivos tecnológicos de controle, organização e produção repetitiva de relações causais da natureza. Não foi por acaso que alguns juristas, no século XVIII, rompendo com a tradição romana do direito como a arte do bom e do equitativo, preferiram entender o direito como uma técnica ou tecnologia social de controle e organização. Como máquinas e dispositivos de isolamento causal, a técnica se tornou uma ferramenta, instrumento, aparelho, cujo funcionamento está ligado à capacidade de reproduzir determinadas operações com autonomia em relação às condições do ambiente.

Por outro lado, a arte se desconectou da noção de *imitatio* e assumiu uma perspectiva muito mais ligada ao *decorum*. A arte passou a seguir as aspirações do intelecto humano e não mais a reprodução repetitiva e controlada de relações causais na natureza. A arte se tornou um modo de expressão da condição humana, enquanto que a técnica, um modo de intervenção

³ Pós-Doutor em Direito, Professor do PPGD/FDSM e Pesquisador-Líder do Grupo de Pesquisa Margens do Direito (CNPq).

na natureza. O renascentismo foi uma revolução artística, enquanto que a revolução industrial do século XIX foi uma revolução tecnológica.

A separação entre arte e técnica, entretanto, não foi uma despedida. Pelo contrário, justamente por se desenvolverem em âmbitos autônomos de racionalidade, a arte pode se libertar da técnica e a técnica, da arte. A câmera fotográfica é um dispositivo técnico desenvolvido para facilitar a técnica da pintura que, hoje, criou não apenas um novo gênero artístico, o da arte fotográfica, mas também o cinema e outras formas de artes visuais que não existiam antes da tecnologia fotográfica. Ao mesmo tempo, as novas exigências e rupturas promovidas pela criatividade artística sempre apresentam também novos desafios técnicos para os dispositivos que materializam as obras de arte. É comum hoje irmos a um evento artístico e assistirmos também a um espetáculo tecnológico, ao mesmo tempo em que, para a apresentação e lançamento de novos dispositivos tecnológicos, seus desenvolvedores os apresentam na forma de espetáculos artísticos.

O transporte público e a mobilidade urbana também são umbrais que se situam entre a arte e a técnica. Dispositivos tecnológicos baseados em combustíveis fósseis ou energias renováveis que operam, de modo repetitivo e controlado, os deslocamentos de pessoas e coisas nos espaços que, sem eles, não seriam possíveis. Ao mesmo tempo, outros dispositivos operam negativamente, impedindo que interferências causais ambientais impeçam ou dificultem a mobilidade natural das pessoas. Um gigantesco aparelhamento tecnológico se edifica sobre a arte da mobilidade urbana. Não se tratam apenas de direitos e políticas públicas, mas também de uma complexa economia do deslocamento. Uma complexa máquina administrativa que não é pública, tampouco privada, mas que se situa no limiar entre a *polis* e a *oikos*, entre a *civitas* e a *domus*, entre o público e o privado, entre as ruas da cidade e as nossas casas, entre a política e a economia.

Mas o deslocamento não é uma propriedade exclusiva das tecnologias de transporte. A fotografia também produz deslocamentos. Como janelas dotadas de potências heterotópicas, a arte fotográfica desloca nossa percepção para outros lugares, para outras relações. Como o caminho simbólico que liga nossa casa à cidade, também a fotografia nos conduz entre essa ambivalência dos espaços públicos e privados, entre a política da cidade e a economia da casa. Sobre a superfície de uma fotografia também transitamos entre seus elementos iconográficos,

também frequentamos sua organização pictórica. A fotografia, como as técnicas de transporte, também potencializa nosso deslocamento entre a casa e a cidade. Não é por acaso que, desde a antiguidade, há um direito à relação entre a casa e a cidade, que os gregos chamavam de *bios*, a vida politicamente qualificada. O contrário da *bios* é a *zoé*, a vida animal de pura sobrevivência.

O direito também é uma técnica e uma arte de transportar. Ele nos transporta, do estado selvagem da *zoé*, para o estado politicamente qualificado da *bios*. Um direito primário à sair de casa em direção à cidade, à cidadania, à política. Direito ao transporte não deixa de ser, em uma análise mais profunda, um direito a ter direitos. Um direito que é pré-condição da possibilidade do reconhecimento de outros direitos. Nesse sentido arquetípico, é o direito à sair de casa, direito a se libertar do domínio da *oikos* para assumir o domínio da *polis*, direito de sair da esfera do privado para poder participar da esfera da política.

Mas também é direito de voltar para casa. Transporte e mobilidade pressupõe o caminho, que é conexão entre os lugares. A mediação entre a casa e a cidade, a *domus* e a *civitas*, *oikos* e *polis*. A mobilidade não é apenas um deslocar-se entre a casa, o trabalho e o comércio, mas sobretudo um transitar entre o público e o privado e entre a *bios* e *zoé*. Voltar para casa é como voltar a falar a língua materna. É o momento em que, sob a sombra da linguagem da pátria, dos patrícios ou do patriarcado, podemos cultivar nossa língua materna. É o espaço da singularidade no qual, libertos das normas do *decorum* político, podemos esquecer um pouco a língua unitária da pátria para poder falar a singularidade da língua maternal.

A fotografia, como o transporte público e a mobilidade urbana, é arte e técnica ao mesmo tempo. Arte de criar caminhos para o deslocar-se entre *oikos/domus* e *polis/civitas*, mas também técnica de controle, organização e garantia de que, apesar das contingências naturais, políticas e econômicas, o deslocamento entre o público e o privado continue funcionando. As democracias constitucionais construíram importantes caminhos para direitos e deveres transitarem entre a autonomia privada e a autonomia pública dos cidadãos. Os obstáculos que ainda impedem ou congestionam o trânsito dos direitos constituem o importante desafio que o direito humano ao transporte e mobilidade urbana precisa enfrentar.

Não se trata apenas de locomoção ou mobilidade geográfica de corpos e objetos. O direito ao transporte é um existencial, uma condição humana da cidadania e da política. É o transporte não apenas sob a dimensão geográfico-espacial, mas sobretudo geopolítica-comunicacional. O caminho entre a casa e a cidade, entre a vida privada e a vida política. Garantir esse caminho para todos, de modo igualitário e equitativo, é a principal tarefa do direito e das instituições jurídicas.



HÁ DE SE FALAR EM MOBILIDADE URBANA
PARA TODOS, QUANDO NEM TODOS TÊM SEUS
DIREITOS RESPEITADOS?

3º LUGAR

Guilherme Ferreira / Herivelto Anderson



GUERREIRA, E A FALTA DE EMPATIA DAS PESSOAS
Eduardo Amauri Alkimin

Transporte e gestão urbana

José Carlos Costa⁴

Entre tantos temas envolvidos na gestão urbana, o transporte e a mobilidade têm grande importância para o desenvolvimento das atividades humanas e do crescimento econômico, sendo decisivos para a inclusão social e qualidade de vida, decorrentes da forma como são ofertados para apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos.

A melhoria da mobilidade nas cidades é um desafio dos governos e visam contribuir para a melhoria dos deslocamentos da população na realização de atividades urbanas tais como: trabalho, moradia e o lazer.

A gestão adequada e moderna dos transportes e da mobilidade urbana, visa combater os efeitos negativos do modelo implantado ao longo do século XX, como a poluição sonora e atmosférica, o elevado número de acidentes e suas vítimas, bem como seus impactos no uso e na ocupação do solo urbano. Claramente aquele modelo privilegiou o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, o veículo ao pedestre.

Em breve retrospecto, a partir da década de 1950, o padrão de deslocamentos da população brasileira passou por uma transformação, resultado do crescimento acelerado nos grandes centros urbanos em decorrência do processo de industrialização do País. Em um curto período, o Brasil deixou de ser rural para tornar-se predominantemente urbano. Segundo o censo do IBGE de 2010, mais de 80% da população brasileira vive em cidades. Levantamento de 2016 da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) em 533 cidades com mais de 60 mil habitantes, nas quais vivem 133,5 milhões de pessoas (65% da população) e por onde circulam 39 milhões de veículos, conclui que o gasto com transporte já pesa mais no bolso das famílias brasileiras do que as despesas com alimentação, demonstrando que aquele modelo ainda opera.

⁴ Mestre em Direito pelo PPGD/FDSM.

Nas cidades os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais, enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes. Isto porque as áreas centrais são mais desenvolvidas e valorizadas, o que obriga a população pobre a ocupar áreas cada vez mais distantes, desprovidas de toda infraestrutura necessária. A multiplicação de projetos de habitação de forma mal planejada contribuiu para o fortalecimento do modelo de ocupação territorial denominado “3D” – distante, disperso e desconectado. A dispersão territorial das cidades faz com que a quantidade e a distância dos deslocamentos diários sejam elevadas, o que torna a população altamente dependente dos sistemas de transporte. Os ônibus urbanos passaram a ser serviço público essencial, pois são os responsáveis pela maior parte das viagens, mas, sem infraestrutura adequada e prioridade nas vias, dentre outros fatores, ficam sujeitos aos congestionamentos, além de afetar sobremaneira o orçamento das famílias. A falta de qualidade do transporte público coletivo, por sua vez, favorece a migração dos usuários para o transporte individual motorizado (automóveis e motos).



EQUIDADE URBANA

Cynthia Gabrieli / Júlia Borges / Pâmela Silva

Sem uma política urbana definida, a atuação das políticas públicas se direcionou para investimentos em mobilidade urbana privilegiando o transporte individual, com obras de ampliação do sistema viário, construção de pontes e viadutos. Soluções pragmáticas para resolver problemas pontuais, imediatos e com enfoque no curto prazo. A indústria automobilística aproveitando esse viés de crescimento facilitou o acesso a automóveis, caminhões e motocicletas, fazendo com que a frota de veículos chegasse a 66 milhões, segundo dados do IBPT (Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação). Com o passar do tempo verificou-se que esse modelo fomentou uma crise de mobilidade instalada em grande parte das cidades brasileiras. Os acidentes de trânsito são causa de morte de cerca de 40 mil pessoas por ano, segundo dados do Ministério da Saúde. De acordo com a ANTP, em 37 regiões metropolitanas de 20 estados e no Distrito Federal, 17,6 milhões de pessoas levaram, em média, 114 minutos para fazer o trajeto casa-trabalho-casa. No Rio e em São Paulo, o tempo gasto foi o maior: 141 e 132 minutos, respectivamente. O tempo de deslocamento dos trabalhadores causa prejuízos de R\$ 111 bilhões por ano, segundo dados da Firjan, a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro. Somado ao prejuízo financeiro, há ainda o prejuízo social, elevando gastos com a saúde da população devido as poluições atmosférica e sonora, além dos acidentes.

O modelo de desenvolvimento urbano brasileiro não foi capaz de induzir o crescimento com equidade e sustentabilidade. O crescimento da frota de veículos, num dado momento, poderá inviabilizar a mobilidade nas ruas centrais das grandes e médias cidades brasileiras, que não conseguem seguir o mesmo ritmo. O grande desafio passou a ser melhorar a eficiência dos sistemas de transporte coletivo e reduzir o número de veículos nas ruas. Portanto, para alcançar a mobilidade urbana sustentável, minimizar fatores prejudiciais e tornar as cidades socialmente inclusivas, são necessárias mudanças estruturais, de longo prazo, com planejamento e com vistas ao sistema como um todo, envolvendo todos os segmentos da sociedade e todas as esferas de governo. É preciso adotar uma política pública que oriente e coordene esforços, planos, ações e investimentos, para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade, com equidade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania e sustentabilidade ambiental.

Diante desse quadro surge a necessidade de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que

norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades. Essa Política deve estar inserida num projeto nacional de desenvolvimento econômico e social. Políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, aspectos negativos e desigualdades territorial e social existentes nas cidades brasileiras. As proposições Política de Desenvolvimento Urbano orientam no sentido de fomentar o planejamento urbano, destinados à população que ali reside, beneficiários de uma cidade mais humana e acessível aos cidadãos. Todas as esferas do Poder Público têm hoje como grande desafio integrar as políticas urbanas que por décadas foram tratadas de forma setORIZADA e segmentada.



No que tange à qualidade do deslocamento depende de que o sistema urbano tenha seus elementos urbanos integrados e planejados de forma a minimizar os deslocamentos, otimizando tempo e espaço a fim de promover a economicidade e um padrão de vida urbano

satisfatório. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um dos eixos estruturadores da Política Nacional do Desenvolvimento Urbano.

A Constituição Federal, no artigo 30, atribui a competência de legislar sobre assuntos de interesse local, aos municípios, além de 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.

Como política pública destinada a conscientizar os gestores municipais acerca do assunto foi instituído o Estatuto da Cidade, que é a denominação oficial da Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo “Política Urbana” da Constituição Federal, detalhando e desenvolvendo os artigos 182 e 183. Seu objetivo é garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais das pessoas, para que todos tenham acesso às oportunidades que a vida urbana oferece. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. O Plano Diretor é o principal instrumento instituído pelo Estatuto da Cidade, reunindo os demais instrumentos e estabelecendo como cada porção do território municipal cumpre sua função social. É uma lei municipal que deve ser revista pelo menos a cada dez anos e deve expressar a construção de um pacto social, econômico e territorial para o desenvolvimento urbano do município. O Plano Diretor, trata de toda a área do município, não somente da área urbana, envolvendo também a área rural, as florestas e áreas de preservação ambiental, os recursos hídricos. Contudo, o Estatuto da Cidade não dispõe sobre mobilidade urbana.

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, instituída pela Lei n. 12.587/2012, depois de 24 anos da promulgação da Constituição Federal, cumpre o papel de orientar, instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. De acordo com o artigo 24 da Lei, os municípios têm prazo até 12/04/2021 para elaborar e implementar o Plano de Mobilidade Urbana.



RUSTICIDADE

Cynthia Gabrieli / Júlia Borges / Pâmela Silva

A Lei da Mobilidade Urbana privilegia o transporte não motorizado em detrimento do motorizado e o público coletivo em detrimento do individual motorizado (art. 6, II). O cidadão, ao se locomover a pé ou por meio de bicicleta, interage muito mais com o espaço urbano, além de colaborar para redução da emissão de gases na atmosfera e ainda como meios mais baratos de locomoção, pois representam menor custo para os usuários, para o meio ambiente e para a sociedade.

Da mesma forma, a utilização de transporte público coletivo reduz a ocupação do espaço das vias, com muito mais pessoas transportadas em relação à área pública utilizada do que se fossem transportadas por veículos motorizados individuais. Também neste caso, há ganhos para o meio ambiente e menores custos financeiros.

A PNMU prevê em suas diretrizes a equidade, participação social e qualidade dos serviços. Para discutir na prática um Sistema de Mobilidade Urbana, é necessário que sejam revistas as políticas de custeio, não só considerando usuários do transporte público, mas toda a sociedade, beneficiários diretos e indiretos do transporte público, cidadãos que não se utilizam deste tipo de transporte, pedestres, ciclistas e usuários de veículo privado, individual e coletivo, cada qual impactando e sofrendo impacto do sistema de diferentes formas.

Outra medida imprescindível para garantir a equidade é garantir o acesso de todos os cidadãos ao Sistema de Mobilidade Urbana, em particular dos que possuem mobilidade reduzida. Esse direito abrange tanto os que se utilizam de transporte público quanto os que se locomovem nos passeios, calçadas e travessias. Medidas muito simples, se adotadas pelo Poder Público municipal, reduzem os acidentes e promovem a maior utilização da cidade por sua população.

A participação social é imprescindível em todo o processo. Não há diagnóstico que demonstre mais claramente a realidade do que aquele feito pelos setores da sociedade envolvidos diretamente. A PNMU prevê a participação da sociedade no planejamento. Reitera a necessidade de transparência, inclusive no cálculo da planilha tarifária, além de descrever o direito dos usuários do transporte público como forma de induzir o cumprimento das premissas legais pelos prestadores de serviço. Os objetivos da PNMU visam definir um panorama para todo o País. Para tanto, é fundamental que governos das três esferas, entidades públicas, privadas e não governamentais, além de toda a sociedade civil, compartilhem a responsabilidade de uma mudança comportamental, naquilo que couber a

cada um, no sentido de reduzir as desigualdades sociais, promover a acessibilidade e qualificar as condições urbanas de mobilidade e de ocupação do espaço público.

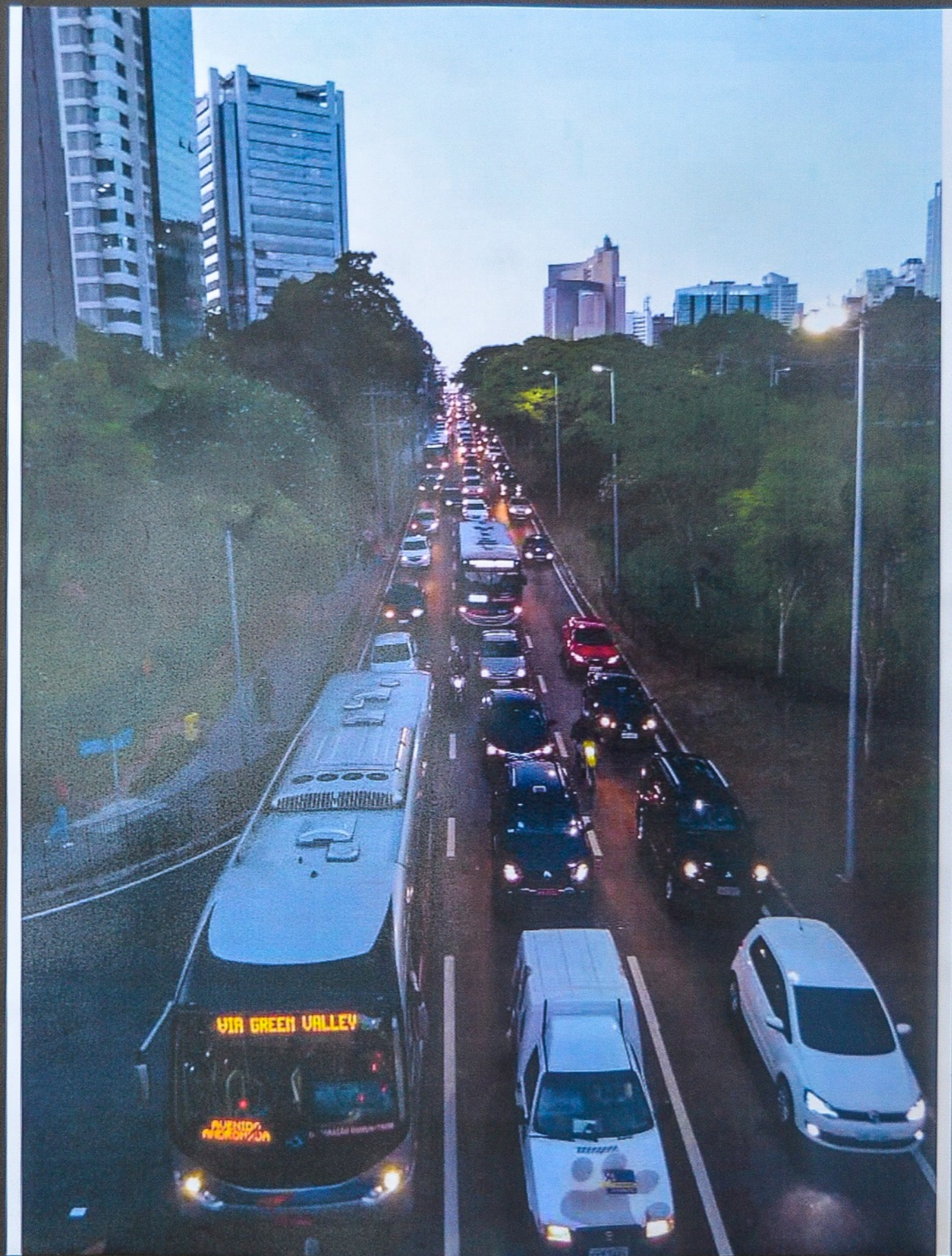


4 PATAS E 2 RODAS
João Victor de Faria Rodrigues



ACESSO A EDUCAÇÃO

Ana Carla de Castro Oliveira / Clara Santos Ramos



O DESAFIO DA MOBILIDADE URBANA E OS
PROBLEMAS QUE ESBARRAM COM O PRIVILÉGIO DOS
TRANSPORTES INDIVIDUAIS

Marcela Heloísa Silva de Azevedo



CIVILIDADE NO TRÂNSITO

Kennifer Caetano / Lucas Paulo / Wellington Gabriel



DESCOMPASSO: SER HUMANO, NATUREZA E CIDADE
Bruna Machado Simões / Jéssica Yume Nagasaki



RODOPIANDO, ENTRELAÇANDO, LIBERTANDO, ELE,
OBJETO DE SI EM OUTRAS NATUREZA'S!

Bruna Machado Simões / Jéssica Yume Nagasaki

Transporte e segurança viária

João Vitor Aparecido Silva, Danyelle Thais dos Santos Funchal e lasmin Guimarães

Pereira⁵

Sabemos que a revolução industrial substituiu a mão de obra artesanal além de atrair as pessoas que até então estavam nos campos para cidade. O movimento migratório a procura de oportunidades nos centros urbanos, para que então o trabalhador assumisse a figura de um assalariado trabalhando no manuseio de grandes máquinas e indústrias que compunham a industrialização.

Embora o grande crescimento em produção e circulação de bens e serviços tenham partido dali, houve uma concentração desenfreada de pessoas no mesmo lugar ocasionando, entre outros problemas, como desigualdade social, violência, e ainda o problema da mobilidade urbana. Percebido a tempo, previsto pela emenda constitucional de n.º 82 de 16 de julho de 2014 em seu Art.1, §10, inciso I que diz:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - Compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o **direito à mobilidade urbana eficiente**;

A partir de então, houve uma incorporação desse princípio como um direito fundamental que necessitaria de políticas públicas para ser alcançado, a mobilidade urbana nada mais é do que o deslocamento das pessoas. O que parece simples se torna cada vez mais complexo com a aglutinação de pessoas nos principais centros urbanos, reflexos históricos que influenciam a sociedade contemporânea, grande exemplo é o centro de São Paulo, principal capital com trânsitos impressionantes.

⁵ Estudantes da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.



Políticas públicas de transporte e mobilidade urbana no Brasil

Silas Krauss Reis Ferreira⁶

Os primeiros acontecimentos referentes à mobilidade urbana iniciaram em meados da década de 1920, com intenção de interligar os Estados do Brasil, onde o Governo começa a se movimentar para construir as vias que interligasse e facilitasse esse objetivo. Isso se consolida

⁶ Estudante da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

na década de 50 com o Governo de Juscelino Kubistcheck, onde é adotado o modelo rodoviarista. Já em 1964, durante o governo militar, surgem leis e decretos para regulamentar questões inerentes à mobilidade, tendo como justificativa a movimentação de riquezas do país, tornando essa necessidade também das políticas econômicas. Surge então o Ministério dos Transportes.

Trazendo essa questão para o Direito, nos deparamos com um direito fundamental relacionado com a dignidade humana, onde em nossa atual Constituição Federal, menciona, em seu artigo 6º “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”. Pode-se dizer também, que a mobilidade urbana é um direito social, tendo em vista que é uma conquista da sociedade, se tornando imprescindível para seu desenvolvimento, assim como trabalho, moradia e lazer.

Com o crescimento acelerado das áreas urbanas, o transporte e a mobilidade se tornou um problema complexo, pois influencia diretamente na vida da população. O número de veículos aumentou absurdamente, bem como as próprias cidades crescem sem planejamento adequado. Uma série de fatores que vão desde a questão do planejamento de rodovias, até a questão de acessibilidade em todo território urbano.

Com todos esses problemas e complexidades, se fez necessário a criação da Lei Federal no 12.587, de 03 de Janeiro de 2012, criando uma política Nacional da Mobilidade Urbana, que em seu artigo 1º menciona “A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”. Esta lei evidencia a grande necessidade de organizar e facilitar o acesso ao transporte, bem como a toda questão de mobilidade urbana.



Tendo todas essas informações supramencionadas, pode-se observar o grande avanço com relação aos meios de transportes e a mobilidade urbana, colocando-se como direito fundamental e essencial para o desenvolvimento da população. Também é importante evidenciar o amparo do Direito para garantir esse direito fundamental, seja pela Constituição, ou pela própria lei 12.587/12. O transporte e a mobilidade urbana ainda são questões em constantes melhorias e desenvolvimento, tendo em vista o grande avanço tecnológico e a própria complexidade da sociedade contemporânea.

Mobilidade e eficiência

Stephanie de Paula Laurindo⁷

O transporte e a mobilidade urbana é uma das maiores problemáticas no Brasil, onde o transporte em algumas das cidades brasileiras perde bilhões de reais ao ano. Mesmo sendo um Direito social que esta previsto na Constituição Federal em seu art. 6º.

Para diminuir estes prejuízos de bilhões de reais e melhorar a vida da população brasileira e estrangeiros que transitam por nossas vias, houve a aprovação da Emenda Constitucional n.º 82, de 16 de julho de 2014, que inseriu o parágrafo 10.º ao art. 144 da Constituição Federal e trouxe importantes inovações ao mundo jurídico, dentre elas a consagração do direito constitucional fundamental à mobilidade urbana.

A definição do direito fundamental à mobilidade eficiente não desrespeita as prerrogativas constitucionais, pelo contrário tende a garantir uma gestão mais eficiente no que toca à mobilidade urbana com benefícios evidentes à cidadania brasileira.

Considerar a mobilidade urbana e o transporte como um direito fundamental é uma forma de estabelecer normas para o uso do solo, uso dos transportes públicos motorizados ou não, principalmente a consolidação do direito à inclusão social no tocante às questões de acessibilidade das pessoas com necessidades especiais.

Como todo o direito fundamental a mobilidade urbana é inalienável, intransferível e inegociável, imprescritível, ou seja, nunca deixa de ser exigível, mesmo que não seja utilizado por muito tempo. Irrenunciável, universal por que deve ser reconhecido para todos indistintamente e limitável apenas por outros direitos fundamentais de igual estatura constitucional.

Mas infelizmente essas garantias Constitucionais não são respeitadas, tanto por motoristas de veículos de transporte publico quanto a própria sociedade. Constantemente é possível observar motoristas de ônibus (por exemplo) não auxiliam passageiros cadeirantes

⁷ Estudante da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

embarcarem nos veículos, o que é uma garantia Constitucional que visa a dignidade da pessoa humana. E mesmo assim com todas essas garantias a população sofre constantemente com o transporte publico.

Mobilidade e direito de ir e vir

André Cinchetto e Luiz Gustavo da Costa Silva⁸

O transporte e mobilidade urbana está intimamente ligado ao direito fundamental de ir e vir, o direito de ir e vir está expresso na constituição federal de 1988, que se encontra no artigo 5o, inciso XV: “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou sair com seus bens”. Desta forma, o Estado possui papel essencial neste contexto, tanto de permitir e impedir que seja violado o direito individual fundamental de ir e vir de qualquer cidadão quanto de assegurar que ele irradie seus efeitos de maneira eficaz.

Com a constante modernidade e o grande expansionismo urbano, as áreas ficam cada vez maiores, separando cada vez mais as pessoas e os lugares, fazendo com que as pessoas necessitem de transporte urbano, uma vez que não há a possibilidade de andar apenas a pé, principalmente nas grandes cidades. O transporte público facilita o direito de ir e vir, e garante que cada cidadão possa exercê-lo de forma tranquila, cobra-se uma taxa no transporte público que gera uma preponderação sobre a limitação do direito de ir e vir, essa taxa é justificada como uma forma do Estado de não cobrar taxas mais altas de impostos, uma vez que a palavra pública não há referência à gratuito.

O Estatuto das Cidades (Lei Nacional 10.257/2001) estabeleceu em seu artigo 41, § 2o, a obrigatoriedade de as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem seus Planos de Transporte Urbano Integrado, compatível com o seu Plano Diretor, ou nele inserido.

⁸ Estudantes da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nacional 9.503/1997) contém disposições normativas importantes e que devem ser levadas em consideração na elaboração da política de mobilidade urbana.

O direito de transporte na Constituição Federal está resguardado como direito social: CF, art. 6º: 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.

Para que o transporte público seja um direito fundamental, há necessidade de os municípios terem um sistema de circulação de transporte que atenda a demanda da população, conseguindo de maneira eficaz o deslocamento para as áreas de serviço, domicílios, centros ou qualquer área cujo cidadão necessita se deslocar, desta forma entra como dignidade humana a mobilidade.

Diferente dos Direitos Humanos, os Direitos Fundamentais são aqueles reconhecidos e positivados na esfera do Direito Constitucional positivo de um determinado Estado, diferente dos Direitos Humanos que são universais e válidos independente de sua positivação, desta forma é necessário uma positivação e um papel do Estado como ente regulador e gestor desse direito fundamental, ou seja, o Estado é responsável por positivar e efetivar o direito ao transporte e mobilidade urbana.

É possível e necessário que o transporte público seja gratuito, uma vez que é um direito fundamental e positivado como um direito social, hoje é cobrado uma taxa para circulação pois o Estado está em uma grande crise, uma realidade onde se consiga mobilidade dentro dos centros urbanos sem nenhum custo não é utópico, mas sim um futuro próximo, onde haja uma plena efetivação dos direitos sociais e fundamentais, sendo necessário na sociedade.



NESSE EMARANHADO DE FIOS QUE MAIS
 PARECE UMA CORRENTEZA DE RIOS
 TECEMOS LONGOS CAMINHOS

Bruno Machado Simões / Jéssica Yume Nagasaki

Transporte, inclusão social e sustentabilidade ambiental

Izabela Mota⁹

Mobilidade urbana e transporte são pautas recorrentes no mundo contemporâneo, e no Brasil não seria diferente. Estima-se que somente a região metropolitana de São Paulo, em 2015, fez com que o país perdesse por volta de 156 bilhões de reais ao ano devido a problemas de estrutura para transporte, segundo a Agência Fapesp. Para solucionar, ainda que juridicamente essa questão, em 2014 houve a aprovação da emenda constitucional nº 82 explicitando que a mobilidade eficiente é um direito constitucional. Ao realizar uma analogia, logo esse direito que está previsto na CFB/88 torna-se também um direito fundamental. Por receber a intitulação de direito, nenhuma garantia deveria ser desrespeitada, sendo um direito fundamental, muito menos. Haja vista, não deveria ser necessário elaborar um texto para que seja garantida sua efetivação, assim como demais outras garantias que foram determinadas em lei como saúde e educação. Haveriam de ser cumpridas da melhor maneira, de forma a dar respaldo à população que utiliza os meios de transporte.

Ademais, é de suma importância mencionar a Lei n.º 12.587 de 3 de Janeiro de 2012, em sua redação estabelece disposições sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, como os modos, serviços e infraestruturas de transporte e mobilidade. Além de salientar que esses devem ser acessíveis, ou seja, que seja de fácil acesso as pessoas que precisam utilizá-los. Na seção de diretrizes reforça os princípios de acessibilidade universal, isto é que todos, sejam brasileiros ou estrangeiros, possam dispor e usar do transporte público; equidade no acesso, ou seja devem ser levadas em consideração a situação e a condição de cada indivíduo passageiro, se é idoso, com mais de 65 anos, logo possui o direito constitucional (art 230,§2º) à gratuidade no transporte público, se é portador de deficiência física, deve ter a estrutura necessária para sua entrada, locomoção e saída com segurança, por exemplo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação desses serviços, segurança e justa distribuição dos benefícios entre outros. E essa lei objetiva reduzir a desigualdade, promover a inclusão social

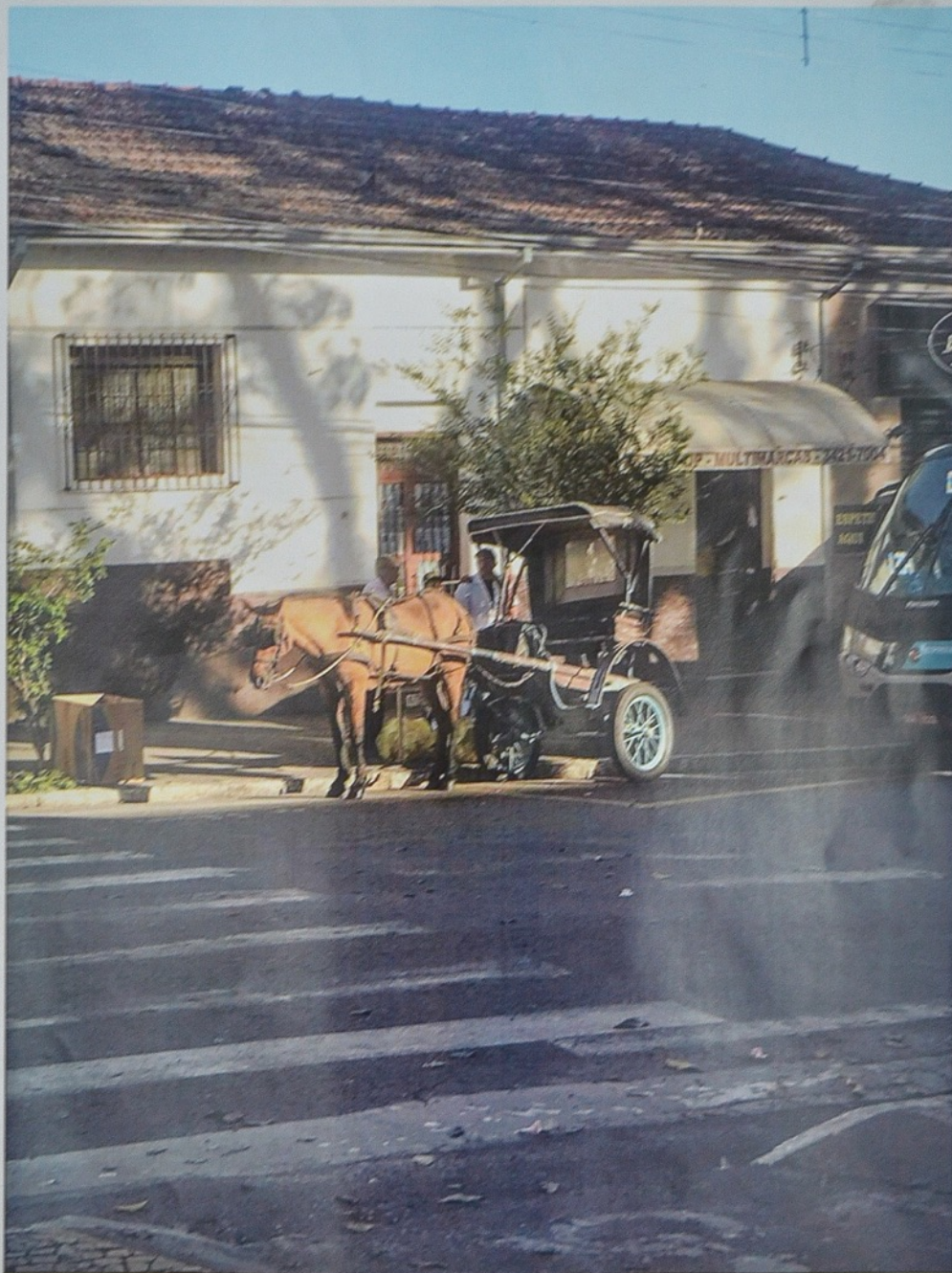
⁹ Estudante da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

e o desenvolvimento sustentável, que é um ponto de suma importância e proporcionar melhorias no tocante ao assunto.

Mesmo que posteriormente a Lei nº 13.683 de 2018 tenha aplicado mudanças à legislação de 2012, a essência de priorizar um transporte nacional de qualidade, com acessibilidade permanece. Como explanado pela Lei de Política Nacional de Mobilidade, seria de encargo do município implementar esses propósitos, mas faz-se necessário observar as competências em cada abordagem. Dessa forma a população terá suas faculdades cumpridas do melhor modo e os governantes lograrão êxito ao menos nesse aspecto, ainda defasado do Brasil.

O transporte sempre foi uma questão a ser resolvida internamente em 2011 e 2012 uma pesquisa realizada pelo IPEA revelou que mais de 60% do brasileiros entrevistados consideravam as condições do transporte público como péssimas ou ruins. É imprescindível compreender que como os demais problemas que afetam o Brasil, o assunto em questão possui raízes profundas e antigas, que provavelmente derivam do processo de urbanização combinada com a industrialização e o desenvolvimento acelerado na metade do século passado. Dessarte pode-se levar em consideração até mesmo o movimento de emigração de italianos, japoneses, portugueses e a própria escravidão brasileira. Todas essas mudanças não foram observadas com o cuidado devido no momento em que ocorreram, assim deixaram defasagens que até hoje devem ser cuidadas e tentam ser resolvidas.

Devido ao exposto, nota-se que há o descumprimento recorrente a um direito fundamental previsto na Constituição Federal de 1988, o que observado sob a ótica teórica é uma afronta que coloca em risco todos os demais direitos, contudo na prática observa-se que não só esse tópico, mas os outros também são condicionados as possibilidades fáticas de um país em constante crise, alegada pelo governo. Embora haja tal justificativa não deixa de ser preocupante a inobservância em realizar as melhorias indispensáveis para que essas premissas sejam cumpridas de uma forma palpável e eficiente.



A CULTURA DO INTERIOR RESISTINDO AO CAOS DO
PROGRESSO

Beatriz Cutnei / Daniela Pires / Gabriele Guilhaermini
Josiane Garcia / Maria Luiza Silva / Samara Vieira

Transporte, políticas públicas e gestão da mobilidade urbana

Isaque Salvan¹⁰

Com os constantes avanços sociais e tecnológicos, abrangendo as diversas áreas do conhecimento humano e atrelados ao processo de globalização, a sociedade mundial está constantemente se desenvolvendo em busca do melhor, em tese. Entretanto, no Brasil de hoje verificamos que o tema do Transporte associado à Mobilidade Urbana como direito fundamental está em constante debate, no qual demanda de um tratamento jurídico digno e imparcial por parte do Estado, mas que se contrai nestes quesitos, gerando conflitos que carecem de soluções.

O tema proposto vem sendo abordado com ênfase pela sociedade atual. Mobilizações sociais em caráter de protesto pela ineficiência, falta de qualidade e altos preços na taxaço dos serviços de transporte são recorrentes no Brasil de hoje. Este direito fundamental está presente no rol da Constituição Federal em seus artigos 6º e 144, parágrafo 10º, inciso I, o qual expõe que é dever do Estado a garantia destes serviços, com a sua devida prestação de qualidade e acessibilidade para a população.

Contudo, a melhoria na qualidade e acessibilidade financeira para com a população é o maior desafio neste ramo essencial, já que não basta o Estado retirar a sua responsabilidade terceirizando este serviço. É dever dele fiscalizar e promover a mobilidade urbana por meio de transportes seguros, acessíveis e de qualidade em todos os aspectos para a sociedade, que atualmente carece de soluções momentâneas para isto, o qual deve ser imposto por meio de políticas públicas eficientes que visem sanar esta intempérie.

Os caminhos para isto são: Preços acessíveis para a população; Maior fiscalização do Estado com as empresas prestadoras de serviços de transporte de modo geral, visando a segurança dos clientes; Maior atuação do Estado no planejamento e investimento deste ramo, visando incentivos aos patrões e clientes, ao mesmo tempo que tenham segurança e acessibilidade de

¹⁰ Estudante da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

modo geral para a população, como por exemplo o acesso mais amplo de PCD's aos transportes público e uma maior melhoria da malha rodoviária nacional.



NO ANSEIO DO VOO, PEDALAR FAZ VOAR
Bruna Machado Simões / Jéssica Yume Nagasaki

Transporte, mobilidade e responsabilidade

Raquel Pivoto Soares Ribeiro¹¹

Recentemente, em uma cidade do México, foi aprovada uma nova Lei de Mobilidade Urbana que visa às responsabilidades entre instituições e promover novas alterações técnicas. Desta forma deu um foco para uma normatividade urbana. Sendo assim, essa normatividade que estava concentrada somente no transporte e nas estradas, passou a dar enfoque para a mobilidade e isso faz com que seja reconhecida como um direito fundamental dos cidadãos mexicanos, de modo a dar segurança. No Distrito Federal foi feita uma nova Lei de Mobilidade que substitui a lei de Transporte e Estradas, que foi aprovada no ano de 2002. A normativa antiga não foca tão somente nos cidadãos, mas sim nos serviços que dava permissão ao deslocamento de cargas e pessoas. Essa lei prioriza os deslocamentos que ajudam a livrar dos congestionamentos nas ruas e assim ajudar a melhorar as condições do meio ambiente. Um sistema de Transporte que ajudou a melhorar a mobilidade foi à criação de metrobús, mas conhecido como BRT. Com o início de implementação de uma forma de pagamento eficiente e que seja de forma única, para que assim ajude os cidadãos com a nova Lei. Agora se tratando de ciclistas e pedestres são encontrados em níveis superiores na hierarquia da Lei de Mobilidade Urbana, com isso faz-se necessário uma nova infraestrutura que garanta sua segurança. A lei está considerando uma nova melhoria de infraestrutura urbana que possa aumentar as normas de segurança e mobilidade ao cidadão.

¹¹ Estudante da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

Transporte e mobilidade como direitos fundamentais

Rafael César de Oliveira Nunes¹²

Os direitos fundamentais são previstos e positivados pela Constituição Federal, como seu principal foco a pessoa humana, todos os seres humanos possuem respaldo dos direitos fundamentais, que foi sendo conquistado ao longo do tempo. Os direitos fundamentais poder ser denominados como os direitos de primeira, segunda e terceira geração; os de primeira geração tem seu foco em proteger os direitos individuais, sendo eles direitos políticos, civis. Já a segunda geração nos observamos os direitos sociais, culturais e econômicos, e por último os direitos de terceira geração apontam os direitos difusos e coletivos, Esses direitos proporcionam deveres e garantias a sociedade, com o propósito de harmonizar a vida social da população, e garantir dignidade para cada indivíduo, sendo também uma ferramenta de segurança para as pessoas contra inconvenientes propostas ou ações do Estado. Já a mobilidade e os transportes urbanos nos tempos de hoje são um desafio e tanto para qualquer pessoa, sendo para ir ao seu emprego diariamente ou para deslocamentos com o intuito de lazer.

A mobilidade urbana é tratada como uns dos maiores problemas nas grandes cidades, pois muitas pessoas, ao se deslocarem, preferem usar seus veículos individuais ao invés de utilizar o serviço público de transporte. Segundo Rodolfo F. Alves em sua obra “Mobilidade urbana no Brasil” esse aumento de carros e motos individuais então relacionados a precariedade do transporte público brasileiro, aumento de renda média das pessoas e a concessão de mais créditos ao consumidor.

Com base nesses dois conhecimentos observamos que hoje podemos lutar para que a mobilidade e transportes urbanos sejam reconhecidos como direitos fundamentais, pois o transporte, por grande parte das pessoas, é usado para se locomover para o local de trabalho e na constituição federal observamos uma das hipóteses para assegurar uma vida digna pelo pleno emprego. O fácil acesso à mobilidade e ao transporte deve ser tratado como direitos

¹² Estudantes da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

fundamentais, pois eles podem ser tomado como um dos principais pilares, para que os outros direitos fundamentais sejam cumpridos, como a educação, saúde e segurança.



A INTERCONECTIVIDADE DESFLORECE A LIBERDADE
Bruna Machado Simões / Jessica Yume Nagasaki

Transporte, mobilidade e direitos sociais

Andre Luiz Cimadon, Telcio Antônio Lopes e Thiago Ramos de Oliveira¹³

Analisar o transporte público diante do crescimento desordenado nas áreas urbanas se faz necessário para entendermos como as pessoas vêm se deslocando nas vias urbanas, quer seja utilizando de automóveis, motocicletas e, principalmente, como se dá o uso do transporte público em geral. A precariedade do transporte público oferecido à população, bem como as políticas públicas que vem sendo utilizadas para que se faça valer esse direito que é resguardado constitucionalmente.

O conceito de mobilidade adotado no Brasil nos faz refletir sobre como o transporte público é gerenciado pela Administração Pública e sobre como o conceito de Direito Social e a aplicabilidade da mobilidade urbana nessa espécie de direito mundialmente garantido em Cartas Constitucionais.

Tal análise demonstra o descaso com o qual é tratado o assunto da Mobilidade Urbana e, em especial o Transporte Público. Revestido de interesses particulares, com o intuito de obtenção de lucros exorbitantes, através da exploração do transporte público nas cidades brasileiras, e na maioria dos casos, prestando um serviço de péssima qualidade para a população.

É Direito de ir e vir

Beatriz Porto Lopes, Iago Penha Maciel e Karoline Estefany de Melo Elias¹⁴

De acordo com o dicionário, dentre os vários significados de transporte tem-se condução, ato de transportar ou veículo que transporta. Já mobilidade, quer dizer locomoção ou adjetivo para algo que se move. Ademais, urbano é algo que pertence ou se relaciona com cidade. A

¹³ Estudantes da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

¹⁴ Estudantes da graduação em direito da Faculdade de Direito do Sul de Minas.

partir disso, consegue-se perceber que mobilidade urbana tem a ver com movimento dentro da cidade, independente se é de veículos ou pedestres e, também, individual ou coletivo e só poderá ser efetivado com o acesso ao transporte. Dessa forma, a relação entre transporte e mobilidade urbana faz com que as cidades se desenvolvam cada vez mais, possibilitando maior tráfego de pessoas. Além disso, fica evidente no artigo 6º Constituição Federal do Brasil de 1988, que o transporte é um direito fundamental de todos. Nesse sentido, nota-se que o ele é o meio de deslocamento de uma pessoa dentro de um espaço urbano, possibilita a efetivação do direito de ir e vir e pode ser entendido como mínimo existencial - já que, é utilizado em várias áreas como escolar e saúde. É válido ressaltar que, atualmente, existem garantias para idosos e deficientes para que possam desfrutá-lo gratuitamente - o que ajuda na inclusão destes em sociedade, permitindo os mesmos acessos e oportunidades. Tudo isso promove o desenvolvimento social e econômico, uma vez que facilita a comunicação entre populações de diversas localidades. Do mesmo modo, existem várias leis para garantirem a efetividade desse sistema em todos os entes, com o objetivo de assegurar a inclusão social. Desse modo, igualmente, diminuir as desigualdades, garantir melhorias no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade na esfera urbana, tornar acessíveis os serviços básicos e, até mesmo, ministrar um desenvolvimento de maneira sustentável. Nesse sentido, uma ineficiente política pode ocasionar sérios danos ao meio ambiente, aumentando a poluição e podendo alterar as condições naturais e climáticas em uma escala muito maior do que apenas a local. Atualmente, o Brasil tem enfrentado dificuldades neste sentido, pois algumas políticas adotadas não têm sido efetivas, acarretando sérios problemas e aumentando o debate sobre o assunto. Isso mostra-se uma consequência da ruim do transporte público, fazendo com que o indivíduo prefira o transporte individual ao coletivo, aumentando assim a demanda de veículos. Portanto, é possível perceber que o transporte e a mobilidade são sistemas intimamente interligados e que precisam estar em harmonia para melhor aplicação; e com a garantia desse direito há, também, a efetivação de vários outros direitos fundamentais, como, por exemplo, o acesso à saúde, à educação, à liberdade, entre outros.



OS INSENSÍVEIS CRIAM OBSTÁCULOS
Eduardo Amaro Alkmim







Esse livro surge no contexto do debate de 2019, realizado por ocasião do V Concurso de Arte Fotográfica sobre Direitos Humanos - Transporte e Mobilidade Urbana -, pelo PPGD/FDSM em parceria com o Foto Clube Pouso Alegre. Com a participação de mais de 800 fotógrafas inscritas, por artistas profissionais e amadores, o concurso permitiu a construção de uma narrativa visual sobre o imaginário político e jurídico da questão do transporte e mobilidade urbana no município e região. Como um diálogo vivo entre conceitos e imagens, significantes e significados, noemas e noemáticas, verbos e substantivos, a linguagem fotográfica dispara formas de produção de sentido sempre críticas, transformadoras e enriquecedoras da discussão. A narrativa visual espontaneamente produzida pelo V Concurso de Arte Fotográfica sobre Direitos Humanos da FDSM reconstrói um imaginário comunitário do transporte e mobilidade urbana, com toda sua beleza poética, sua semântica das coisas da terra, mas também com sua agressividade, potência e contradição.