

**A INSERÇÃO DO DIREITO AO TRANSPORTE NO ROL DOS DIREITOS SOCIAIS
A PARTIR DA EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 90/2015: UMA ABORDAGEM
ACERCA DA MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS E A CONCRETIZAÇÃO DE
DIREITOS FUNDAMENTAIS**

**THE INSERTION OF THE RIGHT TO TRANSPORT ON THE LIST OF SOCIAL
RIGHTS AFTER THE CONSTITUTIONAL EMENDMENT Nº 90/2015: AN
APPROACH ABOUT THE URBAN MOBILITY OF PEOPLE AND THE
MATERIALIZATION OF FUNDAMENTAL RIGHTS**

Renata Leite da Silva Cruz*

Thomaz Delgado De David**

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar a mobilidade urbana de pessoas e sua possível relação com a concretização de direitos fundamentais, possibilitando compreender a (ir)relevância da introdução do direito ao transporte no artigo 6º da Constituição Federal. Para tanto, utilizou-se o método de abordagem dedutivo, partindo de uma perspectiva abrangente, que envolve a análise da estruturação do meio ambiente urbano, assim como do direito ao transporte nesse cenário, para posteriormente abordar temas relacionados ao objetivo de modo específico. Em desfecho, entendeu-se a importância da inserção do direito ao transporte como direito social, mas ressaltou-se que, para que possa ser efetivado de forma adequada serão necessárias políticas públicas apropriadas.

Palavras-chave: Cidades. Direitos fundamentais. Direito social ao transporte. Emenda Constitucional nº 90/2015. Mobilidade urbana.

ABSTRACT

The present article aims to analyze the urban mobility of people and its possible relation to the realization of fundamental rights, making it possible to understand the (i)relevance of the introduction of the right to transport in the sixth article of the

* Graduada do curso de Direito do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA). Graduada em Ciências Sociais Bacharelado pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). E-mail: <reenatacruz@yahoo.com.br>.

** Graduando do curso de Direito do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA). Bolsista em Iniciação Científica (PIBIC/CNPq). Integrante do Núcleo de Direito, Marxismo e Meio Ambiente (NUDMARX) da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Estagiário forense da Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Sul. Extensionista do Núcleo de Interação Jurídica Comunitária (NIJUC) da UFSM. E-mail: <thomaz_delgado@hotmail.com>.

Constitution. For this, has been used the deductive method of approach, starting from an embracing perspective, which involves analyzing the structure of the urban environment, as well as the right to transport in this scenario, to further address issues related to the objective specifically. In conclusion, it is understood the importance of the inclusion of the right to transport as a social right, but it was emphasized that in order to materialize it properly, appropriate public policies will be needed.

Keywords: Cities. Fundamental rights. Social right to transport. Constitutional amendment nº 90/2015. Urban mobility.

1 INTRODUÇÃO

Contemporaneamente, os efeitos da estruturação das cidades e de suas contradições encontram-se evidenciados e em constante discussão, tendo em vista o modo como o cotidiano de seus habitantes – especialmente nas regiões metropolitanas – é afetado diretamente por circunstâncias características da atualidade.

A mobilidade urbana ocupa espaço central nesse debate, tendo em vista a necessidade de garantia do acesso ao transporte para que se torne possível efetuar a maior parte das atividades necessárias ou habituais no ambiente estudado.

Diante disso, a presente pesquisa se propõe a responder à seguinte problemática: “verificando a possível relação entre a mobilidade urbana de pessoas e a concretização de direitos fundamentais, o que representa a recente inserção do direito ao transporte no rol dos direitos sociais a partir da Emenda Constitucional nº 90/2015?”

Nesse sentido, tem-se como escopo analisar a mobilidade urbana de pessoas e sua possível relação com a concretização de direitos fundamentais, possibilitando compreender a (i)relevância da introdução do direito ao transporte no art. 6º da Constituição Federal.

Em sede metodológica, optou-se pelo método de abordagem dedutivo, eis que o presente estudo parte de uma perspectiva abrangente, que envolve a análise da estruturação do meio ambiente urbano, assim como do direito ao transporte nesse cenário, para posteriormente abordar temas relacionados ao objetivo de modo específico.

Além disso, a técnica de pesquisa utilizada compreende o emprego de documentação indireta, como se verifica a partir da bibliografia utilizada.

A partir do exposto, passa-se a discorrer acerca do direito ao transporte no contexto urbano.

2 O DIREITO AO TRANSPORTE NAS CIDADES

Sequencialmente, cabe introduzir que a estrutura urbana depende, intrinsecamente, de um planejamento elaborado acerca do transporte que conceda fluidez para a circulação de pessoas e objetos.

Assim, tendo em vista que a mobilidade de pessoas na urbe passa por um planejamento prévio, ressalta-se que tal planejamento é arbitrário – por mais que possa se basear em estudos para tanto – pois qualquer investimento em transportes que priorize determinada rota e o acesso entre localidades específicas, enquanto outras permanecem em desatenção ou em condições piores, atende à determinados interesses, os quais tendem a ser os da classe dominante e que se contrapõe à melhora das condições de vida dos habitantes de localidades periféricas.

Ademais, compreendendo alguns dos aspectos críticos que envolvem as cidades, é possível afirmar que nesse cenário se desenvolvem as relações de produção características do capitalismo, sendo que sua concretização em aspectos políticos e espaciais concentra-se no ciclo de produção e reprodução do capital (IASI, 2013, p.41).

Tais relações convergem com o fenômeno da urbanização, que propicia um cenário no qual “a cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico de que é suporte como por sua estrutura física [...]” (SANTOS, 1993, p. 10).

Nessa senda, a urbanização pode ser encarada como um processo de classe (HARVEY, 2014, p. 30), pois a cidade encontra-se dividida e atende ao modo de produção capitalista, organizando geograficamente as forças e os meios de produção e servindo para a geração de lucro.

Acerca disso, dispõe Harvey (2014, p. 30) que “os excedentes [de produção] são extraídos de algum lugar ou de alguém, enquanto o controle sobre o uso desse lucro acumulado costuma permanecer na mão de poucos”.

Em retomada, os meios de transporte aparecem, nesse contexto, como intermediários entre o trabalhador e o local de trabalho, mas também entre o enfermo

e o hospital, a criança ou o adolescente e a escola, etc. Por tais razões, merecem ser analisados de forma específica em relação à sua função.

Diante disso, tendo em vista os conflitos existentes no meio ambiente urbano, assim como a importância do transporte, trata-se na sequência da relação entre o exercício do direito ao transporte e a efetivação de direitos fundamentais dispostos na Constituição Federal de 1988.

2.1 A MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS E A CONCRETIZAÇÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS

Tendo em vista os problemas decorrentes de uma urbanização desigual, surgem vários aspectos que dificultam a concretização de direitos constitucionais fundamentais em decorrência de uma mobilidade urbana dificultada.

Os direitos fundamentais, de forma qualitativa, sugerem relação às circunstâncias contempladas no ordenamento jurídico que, quando não asseguradas, causam prejuízos à pessoa humana, sendo assim considerados fundamentais pois devem, além de estarem positivados, serem efetivados no plano material (SILVA, 2008, p. 178)

Relacionando à temática, as referidas circunstâncias que se encontram positivadas estão relacionadas à um contexto que envolve um ambiente, como o urbano, contendo particularidades, a exemplo da mobilidade, e sob uma ordem econômica que regula suas relações em razão dos meios de produção e do controle de suas forças, qual seja o sistema capitalista.

Conforme Vasconcellos (2000, p. 109), “nas sociedades capitalistas, estruturas complexas de classe imprimem dificuldades adicionais à análise da reprodução social. A mobilidade social e a mobilidade física constituem outros fatores complicadores”.

No entanto, embora uma mobilidade dificultada reflita na vida de todos os habitantes da urbe, as classes sociais com rendimentos menos significativos tendem a ser mais prejudicadas (MARICATO, 2013, p. 24). Sobre isso, ressalta-se:

São muitos os problemas de mobilidade enfrentados pelos menos favorecidos. Primeiro, a necessidade de viver em áreas periféricas, em geral muito longe do local de trabalho e desprovidas de equipamentos públicos, principalmente escolas e postos de saúde. Segundo, a existência (ou até a falta) de calçadas adequadas e de infraestrutura para desempenhar os papéis

de pedestre e ciclista. Terceiro, a oferta deficiente do transporte público ou a imposição de tarifas insuportáveis. Quarto, a adaptação do ambiente de trânsito às necessidades do automóvel, o que frequentemente prejudica quem caminha, usa bicicleta ou o transporte público. Quinto, a manutenção de veículos altamente poluidores, sejam eles públicos ou privados (VASCONCELLOS, 2012, p. 55).

Assim, resta elucidado o que a presente pesquisa intenta referir quando menciona questões como a urbanização desigual e a estrutura urbana, em termos de contextualização.

Ademais, o transporte urbano – que está associado à diversos obstáculos quando se encontra em situação precária – também pode servir como instrumento para efetivar previsões constitucionais como o direito à saúde, à educação, ao trabalho, entre tantos outros, seguindo os exemplos referidos no item anterior.

Tal constatação ampara-se no fato de que tais direitos supramencionados dependem de uma mobilidade a ser desenvolvida pelos titulares desses para que sejam garantidos.

No entanto, o transporte enquanto direito não deve ser compreendido meramente como um direito individual, pois requer empenho da coletividade e o estabelecimento de direitos coletivos e políticos em torno de dependências recíprocas entre indivíduos (HARVEY, 2013, p.32)

Tal proposição coaduna com a possibilidade de uma construção coletiva no que concerne ao planejamento da mobilidade urbana em relação à cidade. Essa possível solução requereria outra análise específica, não sendo abarcada nesta pesquisa, mas possivelmente será objeto de estudo posterior.

Por conseguinte, entendida à importância da mobilidade de pessoas no contexto urbano, aborda-se a recente introdução do direito ao transporte entre os elencados no art. 6º da Constituição de 1988.

2.2 A INSERÇÃO DO DIREITO AO TRANSPORTE NO ROL DOS DIREITOS SOCIAIS

Recentemente, a partir da promulgação da Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015, o artigo 6º da Carta Magna teve o direito ao transporte incluso em seu texto, conferindo-o o status de direito social.

Tal ocorrência reafirma a importância do referido direito, já compreensível neste momento diante das exposições anteriores, e resulta – além do condicionamento ao disposto no art. 5º, em seu §1º, no que se refere à autoaplicabilidade – (MORAES, 2014a, p. 204), à “susceptibilidade do ajuizamento do mandado de injunção, sempre que houver a omissão do poder público na regulamentação de alguma norma que preveja um direito social e, conseqüentemente, inviabilize seu exercício”. (MORAES, 2014b, p. 204)

Ademais, para compreender melhor a relevância da inserção do direito ao transporte no rol dos direitos sociais, destaca-se que, na lição de José Afonso da Silva, utilizada por Guimarães (2012a, p. 81) e aqui exposta como exemplo, não se fazia imperativa a colocação na Constituição de 1988 do transporte coletivo como serviço público local, conforme consta atualmente no inciso V do art. 30, eis que principiologicamente o referido serviço já se caracteriza como tal, motivo pelo qual seria suficiente sua disposição de forma genérica no inciso I.

À vista disso, Guimarães (2012b, p. 81) afirma que “a finalidade do destaque é tão somente frisar o caráter essencial de tais serviços para a garantia da ordem social e econômica, enfim, da vida cotidiana da urbe.”

De mesmo modo, entende-se que o efeito de elencar o direito ao transporte no rol de direitos sociais da Constituição se traduz em um realce que valoriza a importância da mobilidade urbana de pessoas.

No entanto, é evidente que a simples alteração do status do direito supramencionado não trará sua efetivação.

Assim, destaca-se que “a Constituição de 1988 assegurou ao Governo Federal a competência para o estabelecimento de diretrizes para a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – incluindo o transporte urbano” (VASCONCELLOS, 2012a, p. 125) e que, a partir do advento do Código de Trânsito Brasileiro “os municípios passaram a fazer parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e seus prefeitos a ser autoridades legítimas no que se refere ao planejamento, operação e fiscalização (como policiamento administrativo) do trânsito” (VASCONCELLOS, 2012b, 127).

Diante disso, fica evidente a necessidade do Poder Executivo se instrumentalizar e dispor de políticas públicas capazes de tornar efetivo o direito ao transporte e, conseqüentemente, outros direitos fundamentais, conforme exposto.

Para tanto, entende-se que as “políticas públicas definem-se como programas de ação governamental, em cuja formação há um elemento processual estruturante” (BUCCI, 2013a, p. 109). Sendo assim, a “política pública é o programa de ação governamental *que resulta de um processo ou conjunto de processos juridicamente regulados [...]*” (BUCCI, 2013b, p. 109. *apud* BUCCI, 2002).

Por fim, resta evidenciada a importância da medida de inserção do direito ao transporte no rol de direitos fundamentais, apesar de se reconhecer que apenas isso não alterará o paradigma atual que concerne à mobilidade urbana, mas abrirá o caminho para que políticas públicas possam ser elaboradas visando a concretização desse direito social ora em evidência.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em sede conclusiva, entende-se que o objetivo desta pesquisa foi atendido na medida em que os pressupostos para seu alcance restaram contemplados e a problemática foi adequadamente abordada.

A justificativa para este estudo se demonstra a partir da relevância e do interesse público em torno da temática e da contribuição que significa para a área, principalmente em decorrência da interdisciplinaridade contida na abordagem.

Ainda, faz-se uma ressalva no sentido de que o presente artigo constitui uma breve análise acerca de um problema específico, não estando apreciados portanto todos os elementos que envolvem cada um dos objetos de estudo e seus possíveis desdobramentos.

Nessa senda, é imperioso frisar que esta pesquisa poderá servir como substrato para estudos futuros que envolvam temas afins e que não foram esgotados aqui em razão de não estarem diretamente ligados com o alcance do objetivo.

Diante de todo exposto, em síntese, depreende-se que o meio ambiente urbano e suas particularidades foram adequadamente observados, assim como a relação entre o transporte e a efetivação de direitos fundamentais nesse contexto e, por fim a importância da introdução do direito ao transporte como direito social, tendo sido ainda apontada uma possibilidade de garantia desse.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição (1988)**. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 14
out. 2015.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas
públicas**. São Paulo: Saraiva, 2013.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº
12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à
mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades
Rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo:
Boitempo, 2013. p. 27 – 34.

_____. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Traduzido por
Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IASI, Mauro Luis. A rebelião, a cidade e a consciência. In: MARICATO, Ermínia et al.
Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.
São Paulo: Boitempo, 2013. p. 41 – 46.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, Ermínia et al.
Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.
São Paulo: Boitempo, 2013. 19 – 26.

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. 30. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, José Afonso da Silva. **Curso de direito constitucional positivo**. São Paulo:
Malheiros, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de
Janeiro: Senac, 2012.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e
propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.