

MARIA ANTÔNIA FELIPE GUIMARÃES

MOBILIDADE URBANA E O TRANSPORTE PÚBLICO

Monografia de conclusão de curso apresentada ao curso de Direito da Universidade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof^a. Me. Joseane Pepino de Oliveira.

JUIZ DE FORA – MG

2016

FOLHA DE APROVAÇÃO

Maria Antônia Felipe Guimarães

Aluno

Mobilidade urbana e o transporte público

Tema

Monografia de conclusão de Curso apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Presidente Antônio Carlos / Juiz de Fora, como exigência para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

BANCA EXAMINADORA

Joseane Pereira de Oliveira

Kiana K. Vieira

Inês Scassa Apuso Neto

Aprovada em 13 / 12 / 2016.

Dedico este trabalho aos meus pais Amarildo e Jandira, por serem exemplo de caráter, honestidade e fé, e principalmente por sempre me apoiarem e ajudarem em todos os momentos. Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sempre guiar os meus passos e abrir meus caminhos, e principalmente por me fazer permanecer firme diante das dificuldades.

Agradeço aos meus pais pelo carinho e apoio em todos os momentos.

Agradeço a todos os professores desta faculdade pelo comprometimento e profissionalismo demonstrado no decorrer desses cinco anos.

Em especial, agradeço a minha orientadora, professora Joseane pelo carinho e apoio de sempre.

Agradeço aos amigos conquistados durante esta caminhada, em especial a minha amiga Raphaela, pelo companheirismo e amizade. Muito Obrigada!

Todos os seres humanos nascem
livres e iguais em dignidade e em
direitos. Dotados de razão e de
consciência, devem agir uns para
com os outros em espírito de
fraternidade.

Artigo 1º da Declaração Universal
dos Direitos do Homem

RESUMO

O presente trabalho visa conceituar a Mobilidade Urbana, dando-se destaque para a legislação vigente, bem como relacionando-a com o serviço de transporte público coletivo, tendo em vista, que este vem sendo prestado de forma precária, deixando de lado a Norma Constitucional. Assim, a Mobilidade Urbana, que significa a facilidade para se mover na cidade, bem como o direito de locomoção, são amplamente afetados. Dessa forma, deve haver uma mudança na formulação no referido transporte, para levar aos cidadãos mais qualidade de vida e maior facilidade para se deslocarem dentro das cidades. Por isso, o presente trabalho, objetiva demonstrar as falhas no Sistema de Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras, principalmente no tocante ao transporte público, para evidenciar que o mesmo viola as garantias fundamentais, seja pela falta de disponibilização do mesmo, ou pela péssima qualidade em que o serviço é prestado, e a partir de tais informações, os cidadãos exijam o cumprimento de seus direitos. Como Metodologia utilizou-se a revisão bibliográfica, servindo-se de materiais, para formar uma explanação atualizada e de fácil compreensão, com a finalidade de possibilitar o fácil acesso de todos, para colaborar com a sociedade de uma maneira geral.

Palavras-Chave: Transporte Público Coletivo. Direitos e Garantias Fundamentais. Violação.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 MOBILIDADE URBANA	10
2.2 Legislação	11
2.3 Mobilidade X Transporte Urbano	15
3 DIREITO À CIDADE	18
3.1 Conceito	18
3.2 Direito de Locomoção	22
3.3 Direitos e Garantias Fundamentais	24
3.4 Direitos Sociais	26
4 AS FALHAS NO TRANSPORTE PÚBLICO COMO LIMITADORES DA MOBILIDADE URBANA	28
4.1 O Serviço de Transporte Público Coletivo no âmbito do Direito Administrativo.....	28
4.2 Violação aos Direitos e Garantias Fundamentais dos cidadãos.....	30
4.3 Reivindicações Populares	34
5 CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS	38

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o artigo 4º, inciso II da Lei 12.587/2012, mobilidade urbana é uma condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Assim, mobilidade urbana significa facilidade para se mover na cidade.

O artigo 24 da aludida lei, em seu parágrafo 2º, consigna que os municípios devem investir no transporte público coletivo ou individual.

Dessa forma, o presente trabalho acadêmico explicitou o conceito de mobilidade urbana, destacando a legislação pertinente e relacionando-a com o transporte público, para elucidar que, se este for alvo de investimentos, poderá ser a solução para a falta de mobilidade nas cidades brasileiras, visto que, o mesmo evita congestionamentos, acidentes de trânsito e poluição do ar, além de viabilizar o direito de locomoção dos indivíduos.

No decorrer do trabalho, foi desenvolvido a respeito das causas do mau funcionamento da Mobilidade Urbana no Brasil, principalmente no tocante ao transporte público.

A esse respeito, observou-se que o transporte público, do jeito que se encontra, viola sim inúmeros direitos e garantias fundamentais, por isso, foi importante explanar a respeito de tais direitos a fim de facilitar a compreensão sobre o tema.

Os direitos sociais, também foram abordados, visto que é neste rol de direitos fundamentais que o direito ao transporte se enquadra. Ademais, foi evidenciado o conceito de direito à cidade e logo em seguida o direito de locomoção, tendo em vista, que ambos são de grande relevância para o desenvolvimento da Mobilidade Urbana.

Os princípios administrativos do serviço público, foram elencados, para se perceber que, bem como, os direitos fundamentais, estes também são violados.

Também foram demonstradas as conquistas oriundas de reivindicações populares, estas, que como pôde se verificar, não foram suficientes para o progresso do transporte público, mas é inegável, que trouxeram avanços.

Destarte, foi essencial elucidar a necessidade de investimentos no aludido transporte, para que o mesmo ofereça qualidade de vida para a população.

Desta feita, objetivou-se informar aos usuários do transporte em comento, que inúmeros direitos fundamentais são violados constantemente, no tocante ao transporte público coletivo, seja pela falta de disponibilização do mesmo, ou pela péssima qualidade em que o serviço é prestado. Assim, pretende-se que cientes de seus direitos, os cidadãos exijam o cumprimento dos mesmos, estes que estão consignados na Carta Magna.

Como Metodologia, utilizou-se a revisão bibliográfica, servindo-se de diversos materiais, para formar uma explanação atualizada e de fácil compreensão, com a finalidade de possibilitar o fácil acesso de todos, para então colaborar com a sociedade de uma maneira geral.

2 MOBILIDADE URBANA

2.1 Conceito

O estudo realizado pela Câmara dos Deputados em 2015, com o título ‘O desafio da Mobilidade Urbana’, que tem como relator geral o Deputado Ronaldo Benedet, indica que o Brasil na esfera mundial é considerado um país urbano e que entre 1940 e 1970, deixou de ser um país agrário-exportador, tornando-se urbano-industrial. O referido estudo aponta, como causa dessa mudança, a migração de inúmeros indivíduos, que saíram do campo e foram para as cidades, na maioria das vezes, atraídos por oportunidades de trabalho em indústrias. Destaca também, que as cidades oferecem oportunidades, de habitação, trabalho, educação, entre outros, que por sua vez necessitam do transporte, estes que são muitas vezes dependentes de empresas prestadoras de serviço, e da gestão do trânsito. Tais aspectos, quando aglomerados, caracterizam a chamada Mobilidade Urbana.

A Mobilidade Urbana, segundo elenca o mencionado estudo, deve assegurar o acesso de cada cidadão ao local que o mesmo deseja chegar.

Importante ressaltar, que independente de que seja, ao trabalho, lazer, médico, escola, ou qualquer outro local, a mobilidade assegura ao cidadão o direito de chegar com segurança no local desejado, pois, se assim não fosse os cidadãos mais humildes ficariam privados de tais direitos, por que, são estes cidadãos que, na maioria das vezes residem em locais mais afastados dos centros urbanos. Ocorre que, conforme será abordado no decorrer deste trabalho acadêmico, tais direitos assegurados por lei, em muitos casos, não são oferecidos aos cidadãos, que, dessa forma, perdem qualidade de vida.

O estudo em análise aborda que a mobilidade urbana fica comprometida, pois a infraestrutura, não consegue acompanhar o desenvolvimento das cidades, que ocorre de forma muito rápida, ou seja, não se privilegia o transporte coletivo, o que gera o aumento do transporte individual e conseqüentemente, de congestionamentos, poluição do ar, áreas destinadas à estacionamentos, bem como, o aumento do número de acidentes de trânsito. Além da má qualidade na prestação do serviço público de transporte coletivo.

De acordo com a lei 12.587/12, artigo 4º, inciso II, mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Dessa forma, ao se analisar o significado da expressão ‘Mobilidade Urbana’, percebe-se que, conforme destaca

Bruno Sanches, (2014), “Mobilidade Urbana significa facilidade para se mover na cidade”. Ocorre que, nos dias atuais, aos cidadãos não são fornecidos os meios necessários a uma locomoção segura e eficaz, visto que, os indivíduos saem de suas casas sem terem a certeza de que a elas retornarão.

Nesse sentido, explicita o artigo 5º, inciso VI, da lei 12.587/12, que dentre os princípios que fundamentam a Política Nacional de Mobilidade Urbana está o princípio da segurança no deslocamento das pessoas, que visa assegurar aos cidadãos um deslocamento seguro dentro das cidades. Mas, o mesmo não tem sido respeitado, posto que, inúmeros problemas ocorrem com frequência, colocando a segurança dos cidadãos em risco. Dessa forma, muito se tem falado sobre o assunto da Mobilidade Urbana, pois é de interesse amplo e todos precisam se locomover dentro das cidades.

2.2 Legislação

Como já foi consignado acima, a principal legislação a respeito da mobilidade urbana é a lei 12.587 de 2012. Esta, em seu artigo 2º, dispõe que:

a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, tal lei, visa efetivar o direito de ir e vir, pois, como as cidades vem crescendo, o número de bairros também aumenta, e estes vão ficando muitas vezes distantes uns dos outros e conseqüentemente dos centros urbanos. Sendo assim, nada melhor do que uma legislação para tratar de forma específica e efetiva o direito de locomoção dos indivíduos dentro das cidades, a fim de que não surjam novos problemas. Desde que, tal diploma legal seja observado pelas autoridades.

O parágrafo 1º, do artigo 24 da referida lei, dispõe que:

Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

O parágrafo 2º, do aludido artigo, explicita que os municípios devem investir no transporte público coletivo ou individual, e na falta destes, deverá ter como foco o transporte não motorizado e o planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, em conformidade com a lei.

Nesse sentido, importante se faz ressaltar, que o Estado, de uma maneira geral, deve investir no transporte público coletivo ou individual, e como consigna o artigo acima mencionado, na falta destes, investir em transporte não motorizado. Desta feita, não fica difícil se perceber, que na realidade, não é bem isso que acontece. Pois, o que se vê é infelizmente, transportes públicos coletivos superlotados e na maioria das vezes, em péssimas condições de uso, o que coloca a vida dos usuários em risco.

Ainda a respeito da lei de Mobilidade Urbana, Henrique Gouveia de Melo Goulart, (2012), dispõe que tal diploma legal, não é uma solução definitiva para o problema da mobilidade, mas é um instrumento que depende da ação política para surtir efeitos. O autor, ainda afirma que, o problema de deslocamento, além de ocasionar inúmeros danos à saúde, devido ao estresse, também gera diversos reflexos na sociedade como um todo. Dessa forma, a economia e o meio ambiente também são afetados, além das relações sociais. Tal autor, baseado no que dispõe a lei em comento, expõe que se faz necessário a ampliação e melhoria do transporte público, assim como ocorre nas grandes metrópoles ao redor do mundo.

Tatyana Mayara Gurgel De Oliveira Lima, (2013), dispõe que o pleno acesso à cidade reflete o caráter essencial da democratização do transporte coletivo, este que é o principal meio de deslocamento da população. Afirma ainda, que a legislação em tela é um importante marco no avanço do assunto do deslocamento dentro das cidades, mas a insustentabilidade ainda está presente na sociedade, devido à forma inadequada em que o serviço de transporte público é prestado. A autora ainda explana que, é necessária a utilização de políticas públicas para que a lei se faça eficaz e eficiente, pois apesar de ser um avanço, é preciso que ela seja observada, para que a população se beneficie.

A lei 12.587 de 2012, em seu artigo 5º, enumera diversos princípios que fundamentam a política nacional de mobilidade urbana, dentre eles, estão, o princípio da acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência,

eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, segurança nos deslocamentos das pessoas, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Além dos princípios acima pautados, não se pode deixar de destacar os princípios basilares de toda a legislação brasileira, ou seja, os princípios dispostos na Carta Magna. No artigo 1º da Constituição Federal (CF), deve-se salientar o inciso III, que evidencia a dignidade da pessoa humana, como fundamento da República Federativa do Brasil. Já, no seu artigo 5º, “caput”, a Lei Maior consigna que “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”.

O artigo 6º destaca os direitos sociais, e entre eles estão, 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 e a assistência aos desamparados. No que tange ao artigo 21 da Constituição Federal, em seu inciso XX, cabe à União Federal, instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

Destarte, sabendo que a Constituição Federal é a legislação suprema e que o desenvolvimento urbano deve ser investido pela União, bem como, os transportes urbanos, além do fato, de ser o transporte e a segurança elencados como direitos sociais, tais dispositivos devem ser observados para o bom desenvolvimento da política de mobilidade urbana.

Quanto aos princípios constitucionais, estes merecem destaque, visto que, devem ser observados para que as pessoas possam se deslocar dentro das cidades de forma digna. Nesse sentido, cabe ressaltar que o mais importante é o princípio da dignidade da pessoa humana, pois é este o inerente à pessoa humana e de acordo com Artur Francisco Mori Rodrigues Motta, (2013), este é um princípio fundamental, incidente desde a concepção no útero materno, não dependendo da atribuição de personalidade jurídica ao titular, o que geralmente ocorre em razão do nascimento com vida. Sendo assim, conforme será visto no decorrer do nosso trabalho, tal princípio não está sendo observado, no tocante ao tema Mobilidade Urbana.

Dentre os princípios listados, no artigo 5º da lei 12.587 de 2012, está o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (*Institute for Transportation and*

Development Policy), conforme plasmado no artigo escrito por Diogo Lobo (2010), de título “Dez princípios básicos para a mobilidade urbana sustentável”, existem dez princípios que visam auxiliar o planejamento urbano, a fim de se buscar a sustentabilidade nas cidades, são eles:

Andar a pé: é preciso garantir espaços seguros, desobstruídos e de qualidade aos pedestres; Não-poluentes: deve-se criar condições ao uso de transportes não-poluentes, como a criação de ciclovias; Transporte público: oferecer transporte público de qualidade, que supra as necessidades dos passageiros; Controle de tráfego: criar restrições a carros em locais de grande circulação de pedestres; Serviços delivery: fazer as entregas da forma mais segura e limpa possível; Integração: é preciso integrar pessoas e construções, possibilitando lazer, trabalho e outras atividades em espaços próximos; Preencher espaços: com o preenchimento de espaços vazios, como terrenos baldios, possibilita essa integração do item F, tornando as atividades possíveis a pé, por exemplo; Preservação dos bens: preservar a diversidade sociocultural, os ambientes e belezas naturais da cidade; Diminuir distâncias: criar conexões entre lugares, possibilitando caminhos diretos e livres; Durabilidade: planejamento e uso de materiais de qualidade, posterior manutenção.

Sobre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, explicita o artigo 14 da mencionada lei, que:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995: I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana; III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre: I - seus direitos e responsabilidades; II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

O artigo acima assinalado, que trata dos direitos dos usuários do grande sistema de Mobilidade Urbana, não vem sendo obedecido, pois a maioria dos cidadãos/usuários do referido sistema, não sabem que possuem tais direitos. O poder público, no inciso I, por exemplo, não está fazendo sua parte, no que concerne à adequação do serviço, visto que a lei 8.987 de 1995, em seu artigo 6º, parágrafo 1º, define como serviço adequado aquele “que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade,

generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”. Sendo assim, não fica difícil, se constatar que os serviços oferecidos aos usuários não são adequados.

Diante do exposto, a respeito da legislação, é importante frisar que a lei da mobilidade urbana, é sem dúvidas um grande avanço para o deslocamento nas cidades, mas tal norma não está sendo respeitada, bem como as normas constitucionais. Assim, os cidadãos estão ficando prejudicados, pois gastam muito tempo para chegar, em seu destino, estão frequentemente expostos à poluição no ar, não possuem segurança no trânsito, além do transporte público coletivo, que não tem segurança alguma e onde o cidadão é desrespeitado com frequência.

2.3 Mobilidade X Transporte Urbano

Conforme já foi explicitado, na atualidade muito se tem falado no tema da Mobilidade Urbana, inclusive destacando a necessidade de se investir no transporte público coletivo. Sabe-se, que este é o meio de transporte que desloca um grande número de pessoas, e por isso, evita congestionamentos e poluição do ar, pois se está colocando nas ruas apenas um meio de transporte coletivo, ao invés de vários transportes individuais. Nesse sentido, se faz necessário um maior investimento nesta modalidade de transporte. Ocorre que, apesar do advento da lei 12.587 de 2012, que muito contribuiu para o entendimento e fez com que as autoridades voltassem seu olhar para o tema da Modalidade Urbana, inclusive por ter determinado a aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) às relações entre usuários de transporte público e as empresas prestadoras do referido serviço, mas, ainda falta que a lei seja efetivamente cumprida, pois, numa sociedade que se desenvolve e cresce cada dia mais, não há como não se preocupar com o deslocamento dentro dos centros urbanos.

Levando-se em conta que as pessoas precisam ir para o trabalho, hospitais, lazer, igreja, entre outros locais, que bem entenderem, o que se observa na atualidade é que ‘tempo é dinheiro’, como sempre disse a linguagem popular. Pois, as pessoas estão cheias de afazeres e não podem perder horas do seu dia no trânsito, na busca por chegar ao lugar almejado.

A Mobilidade Urbana, nada mais é do que o direito que os indivíduos possuem de circular dentro das cidades. Sendo assim, conforme já foi explanado, para que a circulação dos meios de transporte satisfaça a toda população, é preciso um investimento efetivo, nos meios de transporte público. Pois os cidadãos, são expostos a inúmeros riscos, além do desrespeito que sofrem, por isso, se realmente não houver uma infraestrutura que atenda as

peessoas de forma satisfatória e adequada, jamais, aqueles que possuem um meio de transporte individual irão deixá-lo em suas residências afim, de utilizar o transporte público.

Desta feita, o real desenvolvimento da mobilidade, ou seja, para que a lei se faça cumprir, necessário se faz a atuação do poder público. Nesse sentido, dispõe Tatyana Mayara Gurgel De Oliveira Lima, (2013):

As disposições referentes ao transporte coletivo, como a obrigatoriedade dos municípios em divulgar os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor final das tarifas (art. 8º), mudança do regime econômico e financeiro das concessões de transporte coletivo (art. 9º), são insuficientes à garantia e efetividade do princípio supracitado da equidade no uso do espaço público de circulação. É notório e manifesto o descaso das concessionárias de transporte coletivo no que tange à qualidade dos veículos em circulação, dos intervalos de saídas dos ônibus, da quantidade de linhas disponíveis em horários de pico e em trajetos de grande circulação.

A autora afirma também, que muitas vezes ocorre uma limitação ao acesso dos automóveis em locais e horários determinados, mas que ao invés de melhorar, ou ajudar a circulação nas vias, o que aconteceu foi um aumento significativo no número de usuários do transporte coletivo, sem haver qualquer medida que solucionasse a questão da quantidade de veículos em circulação e da qualidade dos mesmos. Ela ainda reitera, que o artigo 8º, parágrafo 2º da lei de mobilidade urbana, que vedava o custeio da concessão de benefícios tarifários pelos usuários, foi vetado. Isto posto considera-se que tal veto foi indubitavelmente prejudicial à população, visto, que as tarifas que são financiadas pelos próprios usuários, são sempre reajustadas, sem que haja qualquer melhoria no transporte. Não se pode deixar de ponderar, que o cidadão, na maioria das vezes precisa utilizar vários transportes coletivos para chegar ao seu destino.

O Brasil está precisando aplicar recursos para o progresso do transporte brasileiro. Tal investimento é realizado em inúmeros países ao redor do mundo. Nesse sentido, Juliana Américo Lourenço da Silva, (2015), destaca as dez cidades que possuem os melhores transportes públicos do mundo, são elas: Tóquio (Japão), Moscou (Rússia), Taipei (Taiwan), Londres (Inglaterra), Seoul (Coreia), Paris (França), Nova York (Estados Unidos), Hong Kong (China), Berlim (Alemanha) e Copenhague (Dinamarca).

Outrossim deve-se esclarecer, que há diversos tipos de transportes coletivos, sendo que conforme discorre o estudo realizado pela Câmara dos Deputados em 2015, com o título “O desafio da Mobilidade Urbana”, que tem como relator geral o Deputado Ronaldo Benedet, estes podem ser executados de formas distintas, visto que há o transporte coletivo sobre

pneus, sobre trilhos e o aquaviário. Os mesmos devem ser adotados conforme a viabilidade e adequação, com cada localidade.

Ermínia Maricato (2013) assevera que o Brasil é um país de periferia do capitalismo, onde a desigualdade social se faz presente e as cidades, em sua grande parte, são construídas pelos próprios moradores em áreas invadidas ou adquiridas de loteadores ilegais, representando uma força de trabalho barata, segregada e excluída da cidade legal.

Afirma ainda, que no tocante ao transporte público, são os moradores os mais prejudicados em especial os de baixa renda, pois são eles que vão sofrer pela falta de mobilidade. Ela explicita que em São Paulo, o tempo médio de viagens era de 2 horas e 42 minutos, no ano de 2007. E para um terço da população, esse tempo passa de 3 horas, o que significa que uma parte da vida, as pessoas passam no transporte, seja ele qual for.

Assim, ela considera que a ruína do transporte público coletivo contribui para o aumento do número de carros nas cidades, gerando congestionamentos. Estes que em São Paulo, chegam a atingir 295 quilômetros, pois diariamente, circulam cerca de 5,2 milhões de automóveis.

Conforme foi mencionado, o investimento no transporte público coletivo evita congestionamentos, poluição do ar e acidentes, além de possibilitar o desenvolvimento do Sistema de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, conforme consigna a autora, o transporte individual é priorizado, pois as obras públicas de construção de viadutos, pontes e túneis, bem como, a ampliação de avenidas não objetivam o desenvolvimento da Mobilidade Urbana, mas a expansão do mercado imobiliário e do financiamento de campanhas.

Por conseguinte, percebe-se que há muitas irregularidades no que concerne ao transporte público coletivo, gerando muitos transtornos para a população. Ocorre que, este deve ser prioridade, tendo em vista, que o mesmo é o caminho para o progresso da mobilidade urbana no nosso país. Assim, a mobilidade, conforme salienta a lei 12. 587/2012 engloba o acesso imparcial dos cidadãos ao transporte público coletivo. Sendo importante frisar, que deve ser garantido não só o acesso ao transporte, mas, também a qualidade na prestação do referido serviço.

3 DIREITO À CIDADE

3.1 Conceito

O direito à cidade está regulamentado pela lei 10.257 de 2001, também conhecida como Estatuto das Cidades. Conforme preceitua seu art. 1º, tal legislação será aplicada na execução da política urbana abordada nos artigos 182 e 183 da Norma Constitucional, que assim dispõem:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

Desta feita, conforme explicita o artigo 182 da Constituição Federal (CF), cabe ao Poder Público Municipal, seguindo o que dispõe o Estatuto das Cidades, garantir o desenvolvimento das funções sociais das cidades, bem como, assegurar o bem-estar de seus habitantes.

Neste sentido, o artigo 2º do Estatuto das Cidades, traz diretrizes gerais para o pleno desenvolvimento urbano, merecendo destaque, os incisos I e V do aludido artigo:

I- garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra- estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;[...] V-oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

Ao analisar os incisos apontados acima, verifica-se que as funções sociais das cidades e o bem- estar dos cidadãos, não estão sendo preservados, pois muitos indivíduos sofrem por falta de moradia, saneamento básico, trabalho, lazer, cidades sustentáveis, transporte e serviços públicos.

Importante ressaltar, que há casos em que estes serviços são prestados, mas, sem qualquer qualidade, como acontece com o transporte público, que coloca a vida dos cidadãos-usuários em risco por não se adequar aos interesses e necessidades da população, que se torna cada dia maior. A infra- estrutura urbana, que se torna cada dia mais caótica, precisa de atitude por parte do Poder Público, posto que, a precariedade na prestação dos diversos serviços públicos, estão distantes de alcançar a qualidade de vida e a satisfação de uma multidão populacional dos centros urbanos. Estes, que deveriam visar o bem coletivo da população das cidades.

O autor Henri Lefebvre (2011), evidencia a impossibilidade da reconstituição da cidade antiga, não devendo haver o retorno para a cidade tradicional, nem a retirada para frente (para o futuro), pois para ele é possível que seja construída uma nova cidade, desde que observe- se novas bases, tendo em vista que a sociedade é outra e que há a necessidade de providências. Afirmar ainda, que o urbano, jamais estará completamente atual.

Destarte, importante frisar que conforme consigna o autor apontado acima, o urbano jamais estará completamente atual, ou seja, as cidades não conseguem acompanhar o desenvolvimento populacional e conseqüentemente as cidades não proporcionam salubridade e satisfação para os indivíduos que a habitam, por estarem de certa forma, ultrapassadas e necessitarem de investimentos para torná-las lugares mais agradáveis para viver.

À respeito da urbanização discorre Tatianny Pinheiro Aguiar (2014), que:

Fica claro que a hiperurbanização tem contribuído para a deterioração da qualidade de vida, portanto, é essencial um modelo de desenvolvimento que busque harmonizar o homem ao meio ambiente. A gestão do uso e a ocupação do solo é uma condição para se alcançar o desenvolvimento que seja capaz de satisfazer as necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade de satisfazer as futuras gerações.

Isto posto constata-se que não há tal harmonia entre o homem e o meio ambiente, pois como já falado, a população urbana cresce cada vez mais e as cidades não estão acompanhando tal evolução habitacional. Dessa forma, percebe-se que o Poder Público, não está preocupado em satisfazer as carências das presentes e futuras gerações. É o que ocorre no trânsito, pois não há investimentos no sistema de mobilidade, fazendo com que os indivíduos sofram a cada dia, quando saem de suas casas e gastam horas para chegar ao lugar almejado. Isso acontece, por falta de planejamento urbano nas cidades brasileiras.

Valéria Corrêa Silva Ferreira (2012) salienta que o Estatuto das Cidades é uma lei democrática, de grande importância para a superação das desigualdades por reconhecer o valor dos direitos fundamentais e buscar o cumprimento do princípio da dignidade da pessoa humana através do direito à cidade.

Maria Elda Fernandes Melo (2014) enfatiza que, ocorreu uma mudança na condição jurídica das cidades, pois estas são obrigadas a realizar o planejamento urbano de forma a viabilizar seu desenvolvimento. A autora afirma também, que as cidades foram caracterizadas como espaços onde o Estado detém o comando e por isso é local onde os direitos fundamentais devem ser objetivados.

Para ela, a nova ordem constitucional deixou de lado o traço puramente físico e administrativo, para então, ocupar um espaço político. Pois, segundo a autora, com o advento do Estatuto das Cidades, o direito à cidade se tornou um direito fundamental, principalmente por assegurar aos indivíduos, condições dignas de vida e realização absoluta da cidadania.

Afirma ainda que, tendo em vista que a Constituição Federal admite a ampliação da relação de direitos e garantias, se estas estiverem de acordo com os princípios constitucionais, e que o direito à cidade visa assegurar o cumprimento do princípio da dignidade da pessoa humana, especialmente por ser norma de ordem pública e de interesse social, merece tal direito ser caracterizado, como fundamental por sua superioridade.

Dessa forma, verifica-se que o direito à cidade, pode ser compreendido como um direito fundamental, por assegurar aos habitantes dos centros urbanos, condições dignas de vida, ou seja, por proporcionar aos indivíduos o direito à cidade sustentável, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra- estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, além de diversos outros direitos também elencados no artigo 2º do Estatuto das Cidades.

Por conseguinte, não se pode deixar de explicar que, o surgimento do Estatuto das cidades foi um avanço, para os habitantes dos centros urbanos. Mas, apesar de ter sido criado em 2001, até hoje, quinze anos depois, não há sua plena implantação. Posto que, não fica difícil perceber a violação constante a tal garantia que deve ser considerada fundamental, devido à sua essencialidade.

Nesse sentido, a autora supramencionada, Maria Elda Fernandes Melo (2014), aponta que:

Além disso, cumpre asseverar que o direito à cidade, além de ser uma garantia contra indevidas intervenções do poder público, exige do Estado o fornecimento de prestações positivas hábeis a viabilizar o efetivo exercício da cidadania e de direitos constitucionalmente consagrados. Reconhecido o direito à cidade como direito fundamental, seu exercício não mais poderá ser afastado, seja pela aplicação do princípio da proibição de retrocesso, seja pela sua classificação como cláusula pétrea.

O caderno de formação criado pela Prefeitura Municipal de São Paulo em conjunto com o Instituto Paulo Freire (2015) enfatiza que, apenas no final do século XX, é que o direito à cidade começou a ser reconhecido como direito humano. Referido caderno, ainda admite que a urbanização no Brasil foi tardia, deixando vestígios, como o distanciamento territorial e danos ambientais, que futuramente iriam originar as periferias, aumentar a pobreza e o bloqueio no acesso aos serviços públicos.

Henri Lefebvre citado por David Harvey (2013), afirma que o direito a cidade “não pode ser concebido como um simples direito de visita a ou um retorno às cidades tradicionais”. Mas sim, que “ele pode apenas ser formulada como um renovado e transformado direito à vida urbana”.

Harvey (2013) assevera que “o direito à cidade não pode ser concebido simplesmente como um direito individual. Ele demanda um esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedades sociais”.

Sendo assim, cabe ao Poder Público investir de forma a proporcionar aos cidadãos o direito à cidade, visto que este, por sua amplitude, engloba diversos outros, que circundam o princípio basilar constitucional, que é o da dignidade da pessoa humana, e que certamente irá viabilizar o acesso de todos aos serviços públicos, essenciais à vida nos centros urbanos, o que significa a garantia do direito à vida urbana, ou seja, a proteção de um direito coletivo que deve ser assegurado à sociedade.

3.2 Direito de Locomoção

O Direito de Locomoção está presente na Constituição Federal, em seu artigo 5º, inciso XV, que assim estabelece:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XV- é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

O autor Pedro Lenza (2012), dispõe que o Direito de Locomoção somente poderá ser restringido na vigência de estado de defesa e estado de sítio. Nesse sentido, Rodrigo César Rebello Pinho (2008), expõe que a liberdade de locomoção traduz-se no direito de ir e vir, mas há quem entenda que, no direito de ir, vir e ficar. Ele ainda declara que apenas em tempos de guerra a liberdade de locomoção pode ser restringida.

Ocorre que, nos dias atuais o Direito de Locomoção está sendo amplamente desrespeitado, posto que, os cidadãos não têm o direito de ir e vir, ou seja, não possuem a liberdade de irem aonde bem entenderem. Tal direito é cerceado, principalmente no que tange ao transporte público e todo o sistema de Mobilidade Urbana, pois muitas vezes, o indivíduo não consegue chegar ao seu destino no horário almejado, ou então, precisa sair horas antes. O que acontece também, é a ausência de oferecimento de transportes públicos adequados, para a utilização da população, ou quando estes existem, são minoria e circulam superlotados prejudicando a qualidade do transporte e consequentemente a qualidade de vida dos usuários.

Desta feita, é certo que a Locomoção, apesar do que dispõe o texto constitucional, não é livre dentro do território brasileiro, pois não são oferecidos aos cidadãos, meios necessários para se deslocarem.

Para José Afonso da Silva (2005, p. 239), a liberdade de locomoção, quando manifestada, caracteriza o Direito à Circulação. A esse respeito ele dispõe, que “o direito de circular (ou liberdade de circulação) consiste na faculdade de deslocar-se de um ponto à outro através de uma via pública ou afetada ao uso público”.

O direito de locomoção, é um direito fundamental de primeira geração, por limitar os poderes do Estado. Assim, tal direito visa proporcionar aos cidadãos a faculdade de ir e vir, o que significa que todos podem se deslocar livremente pelas cidades, sem qualquer limitação. Ocorre que, o transporte público limita este direito inerente a cada pessoa.

Outrossim, a Constituição Federal merece respeito, pois, todos possuem o direito de ir, vir e ficar, ou seja, de se locomover dentro dos centros urbanos de forma livre. Isto significa, conforme entendimento do consagrado autor constitucionalista citado acima, o Direito de Circulação, que deve ser viabilizado pelo Poder Público. Ele ainda assevera que a União deve determinar princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, além de legislar sobre trânsito e transportes, já os Municípios e Estados devem regular a circulação nas vias públicas.

Maria Cristina Eloy (2013) explicita que, são reservados aos pedestres e ciclistas pequenos espaços, estes que não são acatados pelos veículos e condutores. Isso ocorre, devido ao crescimento intenso dos centros urbanos.

Destarte, percebe-se a norma constitucional que é norma suprema, prevê diversos direitos que devem ser assegurados aos cidadãos brasileiros. Ocorre, que o Poder Público, pouco realiza a fim de torná-los efetivos.

Por conseguinte, necessário se faz, que os habitantes das cidades sejam tratados de forma digna e igualitária, para que possam se locomover (circular) dentro das cidades livremente. Para isso, a Lei Maior precisa ser cumprida, bem como, o Estatuto das Cidades, posto que, as cidades devem estar em constante desenvolvimento, para buscar acompanhar seu crescimento populacional, que é cada vez maior, atender à sua função social, assegurar o respeito aos direitos fundamentais e finalmente proporcionar bem-estar e qualidade de vida a seus habitantes.

3.3 Direitos e Garantias Fundamentais

Francisco Gilney Bezerra de Carvalho Ferreira (2014), assevera que direitos e garantias não possuem o mesmo significado, pois enquanto os direitos apenas declaram, as garantias asseguram o cumprimento do direito declarado.

Desta feita, no que concerne ao Sistema de Mobilidade Urbana, é certo que os cidadãos, na sua grande maioria, não tem, tais direitos assegurados. O Transporte Público Coletivo, que é a modalidade de transporte mais utilizada pela população considerada de baixa renda, não possui, qualidade e conforto, o que não gera comodidade e segurança para a população.

José Eliaci Nogueira Diógenes Júnior (2012) destaca que o surgimento dos direitos e garantias fundamentais se deu, para restringir e fiscalizar a atuação estatal, que se tornava cada vez mais abusiva. A fim de proporcionar mais liberdade às pessoas, exigia-se uma renúncia por parte do Estado, que ficou conhecida como liberdade negativa.

O autor afirma que, há divergências a respeito de quando a limitação estatal começou a ser escrita em uma Constituição.

Ele destaca que, para os tradicionalistas o primeiro documento foi a *Magna Carta Libertatum*, assinada pelo rei João Sem-Terra, na Inglaterra. Já para Carl Schmitt, citado pelo autor, a primeira Constituição seria a *Bill of Rights*, que foi aprovada na Inglaterra em 1688. Outro doutrinador, também citado pelo autor foi Karl Loewenstein, que afirma que a primeira Constituição teria surgido em Hebraico, sendo chamada de Torah, esta que se deu no Estado Teocrático e visava a limitação do poder do Estado.

O autor ainda dispõe que para a corrente positivista, a primeira Constituição seria a Americana, de 1787. Mas, que os direitos fundamentais ganharam força, apenas no século XX, onde para alguns doutrinadores, os direitos humanos estariam unidos ao positivismo e ao *jus naturalismo*. Ele ainda explicita que, os três grandes marcos para a conquista dos direitos humanos são: o Iluminismo, a Revolução Francesa e a II guerra Mundial.

A partir da limitação do poder estatal, percebe-se que iniciou-se uma maior liberdade para os indivíduos, pois, o Estado já não pode fazer o que bem entender, posto que deve respeitar os direitos inerentes aos cidadãos. Sendo assim, o surgimento dos direitos fundamentais foi um grande avanço, pois as pessoas ficaram mais livres e seguras, contra arbitrariedades do Estado.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988, que está em vigor hoje, assegura a democracia e traz logo em seu início os direitos fundamentais, para lhes atribuir grande importância. Quem consigna, neste sentido é Paulo Vargas Grof (2008), que afirma também, que a Constituição atual, trouxe uma grande evolução no que concerne aos direitos fundamentais.

Alexandre de Moraes (2016, p.30) destaca a classificação dos direitos fundamentais, apresentada pela doutrina moderna. Para ele, os direitos de primeira geração são os direitos e garantias individuais e políticos clássicos, já os de segunda geração, são os direitos sociais, econômicos e culturais, surgidos no início do século. Como direitos de terceira geração o autor aponta “[...] os chamados direitos à solidariedade ou fraternidade, que englobam o direito a um meio ambiente equilibrado, uma saudável qualidade de vida, ao progresso, à paz, à autodeterminação dos povos e a outros direitos difusos [...]”.

Neste sentido, Rodrigo César Rebello Pinho (2008), consigna que o termo ‘gerações’, é utilizado, pois os direitos foram surgindo ao longo do tempo, ou seja, em épocas diferentes. Ele destaca, como direitos de primeira geração, os direitos individuais, posto que, limitam a atuação estatal a fim de assegurar os direitos inerentes a cada pessoa. Ele traz como exemplos, a liberdade de locomoção e a inviolabilidade de domicílio ou correspondência.

Como direitos de segunda geração, mencionado autor expõe que, são os direitos sociais, e assim, buscam melhores condições de vida e de trabalho para a população. Como exemplos, ele aponta o salário mínimo, décimo terceiro salário, entre outros.

Já, quanto aos direitos de terceira geração, ele afirma serem os direitos de fraternidade, ou seja, são os que tratam da proteção aos interesses difusos e coletivos.

A partir da classificação apresentada acima, percebe-se que o transporte público e o sistema de Mobilidade Urbana como um todo, é muito mais abrangente do que parece, pois envolve inúmeros direitos inerentes aos cidadãos, e que muitas vezes, não são observados, deixando os indivíduos desprotegidos.

O direito à locomoção (direito de ir e vir), que está explicitado no artigo 5º, inciso XV, dispõe que, “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;” e conforme já foi explanado no decorrer de nosso trabalho, deve assegurar aos cidadãos o tratamento igualitário, e a livre circulação dentro do território brasileiro.

Consoante o que dispõe Pinho (2008), o direito de locomoção é um exemplo de direitos de primeira geração, sendo assim, visa a limitação da atuação estatal, a fim de

assegurar a cada pessoa os direitos que lhes são inerentes, o que significa que este é um direito individual.

O direito ao transporte está elencado na Constituição Federal, em seu artigo 6º, no Capítulo que trata dos direitos sociais. Este, que foi acrescentado ao artigo em comento, pela Emenda Constitucional número 90 de 15 de setembro de 2015.

3.4 Direitos Sociais

Elisa Maria Rudge Ramos (2012) salienta que “os Direitos Sociais são conquistas dos movimentos sociais ao longo dos séculos”. Nesse sentido, assevera Bertramello [2013 ?], que as classes operárias, apesar de, no decorrer da história terem sido grandes produtoras de riqueza, jamais desfrutavam de tais privilégios. Além, de serem submetidas a condições precárias de trabalho. Segundo o autor, isso fez com que a classe em comento, começasse a se organizar em movimentos pela luta de classes. A partir de então, foram conquistadas algumas liberdades, que com a contribuição da Igreja, e de Tomás de Aquino, fez avançar a concepção de vida humana digna e consequentemente contribuíram para o surgimento dos direitos sociais.

Sobre os direitos sociais, Jorge Luiz Souto Maior (2013) dispõe que:

A função do direito social é distribuir a riqueza, para fins não apenas de eliminar, por benevolência, a pobreza, mas para compor o projeto de uma sociedade na qual todos possam, efetivamente, adquirir, em sua significação máxima, o sentido da cidadania, experimentando a beleza da condição humana, sendo certo que um dos maiores problemas que agredem a humanidade é a injustiça.

Destarte, importante destacar o que dispõe o artigo 6º da Carta Magna, com a nova redação dada pela referida Emenda Constitucional, para então compreender a importância do direito ao transporte. “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”.

Como pode-se perceber a conquista dos direitos sociais, que são direitos fundamentais, se deu no decorrer da história a partir de movimentos sociais que ocorreram.

Tais movimentos deram origem a inúmeros direitos, principalmente no tocante a melhores condições de trabalho.

No Brasil, conforme será visto adiante, diversas manifestações populares eclodiram em junho de 2013, reivindicando melhorias no transporte público e redução de tarifas. Esses movimentos, certamente contribuíram para o advento da Emenda Constitucional que acrescentou o transporte, no rol de direitos sociais, ou seja, fez com que tal direito começasse a ser visto como um direito difuso.

Nesse sentido, Jacques Távora Alfonsin (2015) destaca, que segundo uma notícia veiculada pelo site do Senado, a proposta de Emenda Constitucional foi apresentada em 2011, mas apenas avançou após as manifestações que aconteceram em 2013, reivindicando melhorias no transporte público.

Desta feita, percebe-se que os direitos fundamentais não estão sendo assegurados à população das cidades, e as manifestações populares de uma maneira geral, trouxeram contribuições para a efetivação do direito à cidade. Mas ainda falta muito para que os direitos sociais sejam plenamente efetivados, pois ainda existe muita desigualdade social e injustiça, visto que quem mais se prejudica com as falhas no serviço de transporte público são as pessoas de baixo poder aquisitivo.

4 AS FALHAS NO TRANSPORTE PÚBLICO COMO LIMITADORES DA MOBILIDADE URBANA

4.1 O Serviço de Transporte Público Coletivo no âmbito do Direito Administrativo

O serviço de transporte público coletivo tem, na maioria das vezes, sua execução delegada à iniciativa privada através de contratos de concessão.

À esse respeito, Cíntia Camargo Kuczmarski (2006), dispõe que “O contrato de concessão de serviço público tem como objeto a transferência da gestão e execução de um Serviço do Poder Público ao particular, por sua conta e risco.” Sendo assim, a autora afirma, que incumbe ao Estado verificar se o contrato está sendo cumprido de forma adequada, a fim de atender ao interesse público.

Como serviço público que é, deve se basear nos Princípios inerentes aos Serviços Públicos, que conforme aponta Rosa (2007, p.174), são: Princípio da Continuidade, da Generalidade, da Eficiência, da Modicidade e da Cortesia.

Nesse sentido, o artigo 6º da Lei 8987 de 1995, consigna que:

Art. 6º 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. § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. § 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço. [...]

A partir de tais princípios, os serviços públicos, no caso, o serviço de transporte público coletivo, devido à sua essencialidade, disposta no artigo 10º, inciso V, da lei 7.783 de 1989, conhecida como Lei de Greve, não pode ser interrompido. Dessa forma, se houver greve, conforme preceitua o artigo 13 da aludida lei, [...] “ficam as entidades sindicais ou os trabalhadores, conforme o caso, obrigados a comunicar a decisão aos empregadores e aos usuários com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas da paralisação”. Isto posto é o que descreve o princípio da continuidade do serviço público.

A autora Cíntia Camargo Kuczmarski (2006), descreve que o serviço público deve ser prestado, “[...] indiscriminadamente para todos os usuários (generalidade), constantemente (permanência/continuidade), satisfatoriamente, qualitativa e quantitativamente (eficiência), com preços razoáveis (modicidade) e com bom tratamento ao público (cortesia)”.

Destarte, percebe-se que os serviços públicos, sejam eles prestados diretamente pelo Estado ou indiretamente, através dos contratos de permissão ou concessão, devem ter como base os princípios inerentes aos serviços públicos.

Ocorre que, no caso do transporte público coletivo, tais princípios são frequentemente deixados de lado, posto que, não é disponibilizado de forma indiscriminada, até por que os transportes que são oferecidos, não comportam o número elevado de usuários que deles necessitam para se locomoverem. Não são contínuos, pois a interrupção de tal serviço acontece conforme a vontade dos motoristas, que, na maioria das vezes, sequer pensam na essencialidade do serviço que é por eles prestado.

Quanto à eficiência, é de fácil percepção que está longe de ser efetivada, uma vez que, os meios de transporte não são satisfatórios, ou seja, não possuem qualidade e muito menos a quantidade necessária, para o seu bom funcionamento.

À respeito da modicidade das tarifas, ressalta-se que também não é observada, pois os preços das tarifas, não são nada razoáveis, ou seja, não proporcionam o fácil acesso dos usuários ao serviço, visto que, muitos indivíduos para se deslocarem dentro dos centros urbanos, precisam de vários meios de transportes públicos coletivos, o que faz com que o valor pago por eles diariamente, fique ainda mais elevado.

Cortesia no transporte público coletivo é algo difícil de ser presenciado, o que deixa o serviço que já necessita de investimentos, ainda pior, pois os usuários/cidadãos merecem ser tratados com educação e gentileza, já que passam grande parte do seu dia na dependência de tal serviço.

Os direitos assegurados pelos princípios dos serviços públicos, também são garantidos aos usuários no Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078 de 1990), em seu artigo 22, *caput*, que assim dispõe: “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”.

A já mencionada lei 8.987 de 1995, em seu artigo 7º, evidencia os direitos dos usuários, que nas palavras de Rosa (2007, p.175), são: “a) receber serviço adequado; b) receber do concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos; c) direito de escolha, quando possível, do prestador do serviço”.

Da mesma forma que os princípios, os direitos dos usuários previstos na aludida lei, também não são observados. Os usuários não recebem um serviço adequado, não tem informações necessárias à defesa de seus interesses, e muito menos direito de escolha, quanto ao prestador do serviço. É oferecida ao usuário apenas a ‘opção’ de se utilizar ou não do transporte público, o que na verdade não é uma escolha, posto que o cidadão/usuário tem a necessidade de se locomover e para a grande maioria este é o único meio acessível.

4.2 Violação aos Direitos e Garantias Fundamentais dos cidadãos

O princípio da dignidade da pessoa humana, que é apontado por Pinho (2008, p.65), como um dos fundamentos da organização do estado brasileiro, está previsto no artigo 1º da Constituição Federal, inciso III, que assim dispõe: “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: [...] III - a dignidade da pessoa humana; [...]”. Para o aludido autor, “o valor da dignidade da pessoa humana deve ser entendido como o absoluto respeito aos seus direitos fundamentais, assegurando-se condições dignas de existência para todos”.

Ocorre que, tal princípio, basilar de todo o ordenamento brasileiro, está sendo ultrajado constantemente, pois os seres humanos estão sendo tratados como objetos, ou seja, sem qualquer dignidade. Os transportes públicos encontram-se, na sua grande maioria, em péssimas condições, o que fere esse princípio, que é de suma importância para todos, visto que é a partir do mesmo que se assegura a efetivação dos direitos fundamentais.

Nas palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello, citado por Pinho (2008, p. 61):

Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma qualquer. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório mas todo o sistema de comandos. É a mais grave forma de ilegalidade ou institucionalidade... representa insurgência contra todo o sistema, subversão de valores fundamentais...

Destarte, de acordo com o que menciona o autor, pode-se perceber que o transporte público, ao violar referido princípio está indo de encontro aos direitos fundamentais, principalmente por não proporcionar um tratamento digno aos usuários.

Sobre o direito à segurança, José Afonso da Silva (2005), afirma que pode ser considerado como um conjunto de garantias, pois, pode significar proibições ou limitações, que visam assegurar o respeito a algum direito individual fundamental.

Tal direito encontra previsão legal no artigo 5º, caput, da Constituição Federal, que assim dispõe: “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]”. O artigo 6º, da Carta Magna, também assegura o respeito ao direito à segurança, quando o enumera como um direito social: “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”.

Pinho (2008) explicita o conceito de direito à segurança:

Segurança é a tranquilidade do exercício dos direitos fundamentais. Não basta ao Estado criar e reconhecer direitos ao indivíduo; tem o dever de zelar por eles, assegurando a todos o exercício, com a devida tranquilidade, do direito a vida, integridade física, liberdade, propriedade etc.

A partir do exposto, pode-se perceber que o serviço público de transporte coletivo, não respeita o princípio em comento, pois não oferece aos cidadãos/ usuários a efetivação dos direitos fundamentais, além de não oferecerem meios seguros para a locomoção das pessoas que habitam nas cidades. Segurança é um termo amplo, pois envolve a garantia do respeito aos demais direitos fundamentais e a proteção contra perigos. Desta feita, não resta dúvidas que tal direito de tão grande relevância, não está sendo concretizado no tocante ao transporte público coletivo, visto que, os direitos fundamentais estão sendo esquecidos e as pessoas, transportadas de qualquer maneira, sem qualquer padrão de segurança. Há transportes circulando pelas cidades, que estão quebrados, sujos, velhos, e há também aqueles transportes novos, bonitos, mas que por falta de um número adequado, também colocam a vida das pessoas em risco, pois circulam superlotados. Como exemplo de falta de segurança, pode-se mencionar também, o fato das crianças serem transportadas no colo, dentro dos transportes

coletivos. O que representa algo bastante contraditório, pois a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) número 277 de 28 de maio de 2008, em seu artigo 1º, caput, dispõe que “Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução”.

Por conseguinte, conforme dispõe o parágrafo 3º, do artigo 1º da Resolução em comento, “as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo [...]”. Sendo assim, constata-se que a segurança dos usuários, principalmente das crianças estão em risco.

Quanto ao direito de locomoção, está explicitado no artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal, que assim dispõe:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XV- é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

Dessa forma, a liberdade de locomoção não é assegurada aos cidadãos, que precisam do transporte público para se deslocar dentro das cidades, o que dificulta cada vez mais o desenvolvimento do Sistema de Mobilidade Urbana. Assim, uma pessoa que precisa utilizar diversos transportes para se locomover, diariamente, não tem liberdade de locomoção, ou seja, não possui o direito de ir e vir, posto que gasta várias horas no transporte público.

Outrossim, importante ressaltar que o transporte público da maneira em que se encontra, está limitando a evolução da mobilidade nas cidades, bem como, reduzindo o direito de locomoção dos cidadãos, pois os transportes disponibilizados para a utilização da população, estão, na sua grande maioria, em péssimas condições, e ainda, circulando superlotados. O que também acontece, é o desrespeito por parte dos funcionários dos transportes, que não cumprem seus horários, correm demasiadamente, e até ficam horas no ponto final, enquanto os usuários estão esperando nos pontos. Todos estes fatores prejudicam a liberdade de locomoção, que como pode- se perceber, se quer é considerada para o aludido meio de transporte.

O direito ao transporte está previsto no artigo 6º da Constituição, que assim dispõe: “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”. Destarte, importante ressaltar que o transporte é considerado direito fundamental de segunda geração, ou seja, é um direito social que foi conquistado através de movimentos que ocorreram no decorrer da história.

Aludido direito, também não é assegurado aos indivíduos, posto que, como já foi mencionado, os transportes públicos coletivos circulam em péssimas condições e superlotados, o que fere, mais uma vez, um direito fundamental.

Jacques Távora Alfonsin (2015) assevera que a Emenda Constitucional número 90 de 2015, foi resultado do Projeto de Emenda Constitucional (PEC) 74 de 2013 e incluiu o transporte no rol de direitos sociais, o que ocorreu principalmente devido às manifestações ocorridas em 2013, por insatisfação da população com o serviço de transporte público. O autor destaca que o Projeto de Emenda Constitucional é de autoria da deputada Luiza Erundina, e aponta também que a mesma utilizou-se do argumento, de que os percentuais previstos para investimento na saúde e educação podem ser aproveitados pelo direito ao transporte, pois o doente precisa do transporte, para ir ao hospital, o estudante precisa deste para ir até a escola e os trabalhadores precisam do mesmo, para chegar ao trabalho, para voltar para casa, e também para seu lazer.

Isto posto importante evidenciar que inúmeros direitos fundamentais não são respeitados, no que concerne ao transporte público, o que limita o desenvolvimento do Sistema de Mobilidade Urbana. Os usuários são tratados sem qualquer dignidade, ou seja, sem uma base para o cumprimento dos direitos que são indispensáveis à existência humana, sem segurança, pois não possuem a garantia da efetivação dos direitos fundamentais e muito menos de não exposição a perigos, e ainda, sem liberdade de locomoção, uma vez que, os transportes públicos coletivos, da maneira em que se encontram, limitam o direito de ir e vir.

A respeito do direito ao transporte, como já foi abordado, apesar de ser um direito social, ou seja, um direito coletivo, este não tem sido garantido à população, especialmente àqueles indivíduos mais carentes.

Dessa forma, o serviço de transporte público coletivo necessita de urgente mudança na sua formulação, para proporcionar qualidade de vida e satisfação para a população. Tendo em vista, que aludido meio de transporte é fundamental para evitar congestionamentos, acidentes e poluição do meio ambiente, além de favorecer o desenvolvimento da Mobilidade nas cidades e promover o bem-estar para seus habitantes.

4.3 Reivindicações Populares

Conforme mencionado, o serviço público de transporte coletivo não está sendo prestado de forma satisfatória, visto que, não há qualquer segurança nos veículos, além do preço das tarifas serem abusivos, o que fere o princípio da modicidade das tarifas.

Em decorrência das falhas no referido transporte, em 2013, eclodiram diversas manifestações pelo Brasil, reivindicando a baixa na tarifa do transporte público, e até mesmo a tarifa zero. Ocorre que, conforme mencionado pelo Movimento Passe Livre- São Paulo (2013), a existência das catracas, que se fortalecem cada vez mais, restringe a mobilidade nas cidades, originando resistência por parte da população, que se sentindo excluída, iniciou o movimento chamado Passe Livre.

Importante ressaltar, que segundo o movimento, as revoltas de 2013, não foram as primeiras a girar em torno do transporte público. Estas se desenvolveram no decorrer da história, da seguinte forma:

2003- Revolta do Buzu em Salvador (agosto-setembro).
 2004- Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho) e aprova lei do passe livre estudantil (26 de outubro); surge o comitê do Passe Livre em São Paulo.
 2005- Plenária de fundação do MPL- Brasil no V Fórum Social Mundial em Porto Alegre (janeiro); luta contra o aumento em São Paulo (fevereiro); II Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho); mobilizações revogam o aumento em Vitória (julho).
 2006- Encontro Nacional do Movimento Passe Livre (junho); luta contra o aumento em São Paulo (novembro- dezembro).
 2008- Grande luta contra o aumento no Distrito Federal (outubro).
 2009- Aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal (julho); ocupação da Secretaria de Transportes em São Paulo (novembro).
 2010- Luta contra o aumento em São Paulo (janeiro).
 2011- Luta contra o aumento em São Paulo e em várias capitais (janeiro- março); mobilizações revogam aumento em Teresina (agosto).
 2013- Lutas na região metropolitana de São Paulo conquistam revogação do aumento no Taboão da Serra (janeiro); mobilização derruba aumento em Porto Alegre (abril); Jornadas de Junho conquistam revogação do aumento em mais de cem cidades.

Como pode- se perceber, tais movimentos trouxeram alguns benefícios para a população, mas o verdadeiro objetivo das manifestações não foi alcançado, pois, as tarifas do transporte público, em grande parte do Brasil, continuam elevadas e o serviço não é prestado de forma adequada.

Essas manifestações, segundo Jorge Luiz Souto Maior (2013), significam que a população deseja um maior número de serviços públicos e que estes sejam de qualidade, ou seja, espera que o Estado acabe com a desigualdade social.

Mencionado autor aponta que os cidadãos que foram às ruas, desejam resgatar a dignidade humana que, na maioria das vezes, é violada pelo próprio Estado. Afirma ainda, que estes movimentos, que visam lutar por direitos, não são contrários à lei. Mas, representando a porção inferiorizada da população, lutam para que esta lei não seja instrumento que os impeça de lutar. Assevera também, que a população que vai às ruas reivindicar seus direitos, está amparada pela Constituição Federal, não sendo cabível criminalizar aqueles que desejam a efetivação dos pressupostos constitucionais.

Destaca ainda, que o direito social depende da verdadeira vivência da democracia política, para que os indivíduos se organizem e manifestem seu inconformismo diante das injustiças.

Dessa forma, pode-se perceber que as pessoas que foram às ruas, apenas almejavam a efetivação de direitos assegurados a elas, por nossa Constituição e que são suprimidos pelo Estado.

Destarte conforme foi mencionado o serviço público de transporte coletivo, da forma em que se encontra, limita o desenvolvimento do Sistema de Mobilidade Urbana, além de violar inúmeros direitos fundamentais.

Isto posto, os cidadãos devem, da mesma forma que ocorreu em 2013, reivindicar seus direitos, pois a Norma Suprema deve ser respeitada, e como verificado, os movimentos sociais, que ocorreram no decorrer da história, incluindo o que aconteceu em 2013, trouxeram inúmeros benefícios para a população, mas infelizmente não foram suficientes para que o serviço público de transporte coletivo se tornasse adequado. Estando, este, longe de ser considerado um serviço satisfatório e de trazer comodidade para seus usuários.

5 CONCLUSÃO

Dessa forma, conforme pode- se perceber, a Mobilidade Urbana deve garantir o acesso de cada cidadão ao local em que o mesmo deseja chegar, seja no trabalho, lazer, médico, escola, ou qualquer outro lugar.

Ocorre que a infra- estrutura de Mobilidade Urbana não consegue acompanhar o desenvolvimento das cidades, o que faz com que inúmeras pessoas tenham seu deslocamento prejudicado, principalmente aquelas que moram em locais mais afastados dos centros urbanos e são na maioria das vezes, de baixa renda.

A lei de Mobilidade Urbana (12.587/12), trouxe mais visibilidade para o assunto, mas esta não vem sendo observada, pois aos cidadãos, não é assegurado um deslocamento seguro dentro das cidades, e muito menos, se tem investido no transporte público coletivo, este que conforme a lei supramencionada, é de suma importância para o deslocamento das pessoas dentro dos centros urbanos, principalmente por evitar congestionamentos, acidentes de trânsito e poluição do ar, dentre outros benefícios, que podem surgir a partir desta modalidade de transporte.

O que infelizmente acontece, é que a prestação do referido transporte, na maioria das vezes, não possui qualquer qualidade, prejudicando o bem estar da população.

Assim, os habitantes dos centros urbanos, estão sendo privados do direito à cidade, que é um direito fundamental que assegura aos cidadãos, condições dignas de vida, além de garantir o acesso de todos aos serviços públicos e à liberdade de locomoção.

Como pode -se constatar, o direito ao transporte é um direito social, que por sua vez, é um direito fundamental, este que juntamente com o princípio da dignidade da pessoa humana, o direito à segurança e a liberdade de locomoção (que também são direitos fundamentais), não estão sendo respeitados, no tocante ao transporte público. Tendo em vista, que os usuários são tratados sem qualquer dignidade, sem segurança e sem liberdade de locomoção, visto que o transporte público coletivo, do jeito em que se encontra, limita o direito de ir e vir e apesar de ser considerado um direito social, ou seja, um direito coletivo, este não é oferecido a toda população, excluindo os mais carentes.

No decorrer da história, aconteceram diversas manifestações populares reivindicando melhorias nos transportes e baixa nas tarifas. Mas, as manifestações que obtiveram maior visibilidade, ocorreram por todo o Brasil, em 2013, alcançando a revogação do aumento das tarifas em mais de cem cidades.

Desta feita, nota-se a violação de diversos princípios inerentes ao serviço público, em especial o da modicidade das tarifas, que assegura preços acessíveis aos usuários.

Por conseguinte, o serviço de transporte público coletivo necessita de urgente mudança na sua formulação, pois da forma que se encontra, viola diversos direitos previstos na Norma Constitucional, além de outros diplomas legais. Dessa forma, o Poder Público, deve voltar seu olhar para o Sistema de Mobilidade Urbana, e mais especificadamente para o serviço público de transporte coletivo, a fim de proporcionar qualidade de vida e satisfação para a população, favorecendo o desenvolvimento da Mobilidade nas cidades e promovendo o bem-estar de seus habitantes.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Tatianny Pinheiro. O Direito Ambiental e o Estatuto das Cidades como direito à qualidade de vida, 2014. Disponível em:

<<http://www.portaleducacao.com.br/direito/artigos/55806/o-direito-ambiental-e-o-estatuto-das-cidades-como-direito-a-qualidade-de-vida>>. Acesso em: 09 de set. de 2016.

ALFONSIN, Jacques Távora. O transporte passa a ser direito humano fundamental social, 2015. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Movimentos-Sociais/O-transporte-passa-a-ser-direito-humano-fundamental-social/2/34513>> Acesso em 12 de out. de 2016.

BENEDET, Ronaldo. O desafio da Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em:<http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/25220/desafio_mobilidade_conle.pdf?sequence=1>. Acesso em: 10 de ago. de 2016.

BERTRAMELLO, Rafael. Os direitos sociais: conceito, finalidade e teorias. (2013?). Disponível em: < <https://rafaelbertramello.jusbrasil.com.br/artigos/121943093/os-direitos-sociais-conceito-finalidade-e-teorias>> Acesso em: 04 de out. de 2016.

BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito**. Resolução nº 277 de 28 de maio de 2008. Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_277.pdf Acesso em: 07 de out. de 2016.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 11 de ago. de 2016.

_____. **Lei 7.783 de 28 de junho de 1989**. Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7783.htm> Acesso em: 28 de set. de 2016.

_____. **Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078compilado.htm> Acesso em: 29 de set. de 2016.

Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm> Acesso em: 29 de set. de 2016.

Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 09 de set. de 2016.

Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 10 de ago. de 2016.

DIÓGENES Jr., José Eliaci Nogueira. Considerações gerais dos direitos fundamentais, 2012. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11769> Acesso em: 28 de set. de 2016.

ELOY, Maria Cristina. Liberdade de ir e vir, 2013. Disponível em:

<<http://www.webartigos.com/artigos/liberdade-de-ir-e-vir/110693/>>. Acesso em 14 de set. de 2016.

FERREIRA, Francisco Gilney Bezerra de Carvalho. Direitos e garantias fundamentais: já podemos falar em quarta e quinta dimensões?, 2014. Disponível em: <http://ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=14263&revista_caderno=9> Acesso em 28 de set. de 2016.

FERREIRA, Valéria Corrêa Silva. Cidade e democracia: o espaço urbano, os direitos fundamentais e um novo conceito de cidadania, 2012. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12143>. Acesso em 09 de set. de 2016.

GOULART, Henrique Gouveia de Melo. Apontamentos sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana com o advento da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, 2012. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,apontamentos-sobre-a-politica-nacional-de-mobilidade-urbana-com-o-advento-da-lei-no-12587-de-03-de-janeiro-de-38229.html>>. Acesso em: 11 de ago. de 2016.

GROFF, Paulo Vargas. Direitos Fundamentais nas Constituições brasileiras. 2008. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/176526/000842780.pdf?sequence=3>> Acesso em: 03 de out. de 2016.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In _____ (coord.). **Cidades Rebeldes Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. (Saraiva edição digital).

KUCZMARSKI, Cíntia. Contrato de concessão de serviços públicos. 2006. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/3070/Contrato-de-concessao-de-servicos-publicos>> Acesso em: 29 de set. de 2016.

LEFEBRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 16.ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

LIMA, Tatyana Mayara Gurgel De Oliveira. Nova lei de mobilidade urbana e a necessária reconstrução do espaço social transporte coletivo, 2013. Disponível em: <http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=11593>. Acesso em: 11 de ago. de 2016.

LOBO, Diego. Dez princípios básicos para a mobilidade urbana sustentável, 2010. Disponível em: <<http://esetalmioambiente.com/dez-principios-basicos-para-a-mobilidade-urbana-sustentavel/>>. Acesso em: 11 de ago. de 2016.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. A vez do direito social e da descriminalização dos movimentos sociais. In: HARVEY; David (coord.). **Cidades Rebeldes Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. (Saraiva edição digital).

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido!. In: HARVEY; David (coord.). **Cidades Rebeldes Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. (Saraiva edição digital).

MELO, Maria Elda Fernandes. Direito à Cidade e Democracia como Direitos Fundamentais, 2014. Disponível em: <http://www.lex.com.br/doutrina_26601022_DIREITO_A_CIDADE_E_DEMOCRACIA_COMO_DIREITOS_FUNDAMENTAIS.aspx>. Acesso em 11 de set. de 2016.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 32. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

MOTTA, Artur Francisco Mori Rodrigues. A dignidade da pessoa humana e sua definição, 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=14054>. Acesso em: 11 de ago. de 2016.

MOVIMENTO, Passe Livre- São Paulo. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: HARVEY; David (coord.). **Cidades Rebeldes Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013. (Saraiva edição digital).

PINHO, Rodrigo César Rebello . **Teoria Geral da Constituição e Direitos Fundamentais**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

PREFEITURA, Municipal de São Paulo e Instituto Paulo Freire. **Caderno de Formação Direito à Cidade**, 2015. Disponível em: <https://www.paulofreire.org/images/pdfs/livros/Cadernos_Formacao_Direito_Cidade.pdf>. Acesso em 12 de set. de 2016.

RAMOS, Elisa Maria Rudge. Os direitos sociais: direitos humanos e fundamentais. 2012. Disponível em: <<https://direitosociais.org.br/article/os-direitos-sociais-direitos-humanos-e-fundamentais/>> Acesso em: 04 de out. de 2016.

ROSA, Márcio Fernando Elias. **Direito Administrativo**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

SANCHES, Bruno. Mobilidade Urbana: Definições e Problemas atuais, 2014. Disponível em: <<http://eugestor.com/editoriais/2014/05/mobilidade-urbana-definicoes-e-problemas-atuais/>>. Acesso em: 07 de jul. de 2016.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 25. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.

SILVA, Juliana Américo Lourenço da. As 10 cidades com os melhores transportes públicos do mundo, 2015. Disponível em: <<http://www.infomoney.com.br/minhas-financas/turismo/noticia/3926369/cidades-com-melhores-transportes-publicos-mundo>> Acesso em: 12 de ago. de 2016.