

**XXXI CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI BRASÍLIA - DF**

**DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE**

**FREDERICO THALES DE ARAÚJO MARTOS**

**ROSÂNGELA LUNARDELLI CAVALLAZZI**

**VALMIR CÉSAR POZZETTI**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

**Diretoria - CONPEDI**

**Presidente** - Profa. Dra. Samyra Haydée Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

**Diretor Executivo** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

**Vice-presidente Sudeste** - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

**Vice-presidente Nordeste** - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

**Representante Discente:** Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

**Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

**Secretarias**

**Relações Institucionais:**

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

**Comunicação:**

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

**Relações Internacionais para o Continente Americano:**

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

**Relações Internacionais para os demais Continentes:**

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

**Eventos:**

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

**Membro Nato** - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

D597

**DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI**

Coordenadores: Frederico Thales de Araújo Martos, Rosângela Lunardelli Cavallazzi, Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2024.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-057-1

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Saúde: UM OLHAR A PARTIR DA INOVAÇÃO E DAS NOVAS TECNOLOGIAS

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade. XXX Congresso Nacional do CONPEDI Fortaleza - Ceará (3: 2024 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



# XXXI CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BRASÍLIA - DF

## DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

---

### **Apresentação**

O XXXI Congresso Nacional do CONPEDI, realizada em Brasília - DF, destacou, mais uma vez, os avanços científicos no campo do Direito Urbanístico, consolidando-o como uma área autônoma e de grande relevância na produção acadêmica dos diversos Programas de Pós-Graduação do país. Os trabalhos apresentados não apenas enriqueceram o debate, mas também trouxeram inovações tecnológicas e humanísticas voltadas para a acessibilidade e o planejamento urbano, promovendo espaços mais justos e equitativos para todos.

No Grupo de Trabalho - Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I, foram apresentadas contribuições de elevada qualidade científica, abordando temáticas fundamentais para o campo das Ciências Sociais Aplicadas. O profícuo debate entre os participantes, realizado de forma presencial, reforçou a importância de integrar perspectivas diversas na busca por soluções para os desafios contemporâneos do ambiente urbano.

O tema do congresso deste ano contou com apresentações que dialogaram com questões essenciais ao crescimento humano e ao desenvolvimento sustentável, reafirmando o compromisso do CONPEDI em promover discussões que unam teoria e prática. Dentro desse contexto, o presente relatório destaca os trabalhos apresentados no dia 29 de novembro de 2024, no GT “Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I”, coordenado pelos professores doutores Frederico Thales de Araújo Martos (FDF e UEMG), Rosângela Lunardelli Cavallazzi (UFRJ) e Valmir César Pozzetti (UEA/UFAM).

A obra que ora apresentamos reúne os artigos selecionados através de um rigoroso sistema de dupla revisão cega, conduzido por avaliadores ad hoc. Os temas abordados são instigantes e representam contribuições significativas para o avanço das reflexões acadêmicas nos Programas de Pós-Graduação em Direito, promovendo o diálogo interdisciplinar e soluções inovadoras para questões urbanísticas.

É com grande satisfação que apresentamos os trabalhos desta edição, certos de que as discussões aqui reunidas irão inspirar novas pesquisas e ações no campo do Direito Urbanístico, reafirmando seu papel estratégico na construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis:

- O trabalho intitulado “Centro do Rio, Planejamento Urbano Inclusivo e a Importância da Legibilidade e da Imageabilidade”, de autoria de Eduardo Iantorno de Moraes e Amanda Martins de Aguiar, destaca a urgência de um planejamento urbano inclusivo que considere as demandas sociais e culturais da área central do Rio de Janeiro. O estudo propõe a harmonização entre urbanismo e as necessidades da população, revitalizando o espaço para torná-lo mais inclusivo e dinâmico para todas as classes sociais;

- No mesmo sentido, o trabalho “Cidades Inteligentes e sua Correlação com o Desenvolvimento Sustentável como Garantia de uma Sociedade Fraterna e Humanamente Digna”, de Luana Machado Terto e Clara Angélica Gonçalves Cavalcanti Dias, analisa o princípio da fraternidade em relação às cidades inteligentes. O estudo demonstra como o desenvolvimento sustentável, aliado à tecnologia, promove a dignidade da pessoa humana e contribui para a construção de cidades mais equitativas;

- Em um contexto de justiça social e territorial, Pedro Bastos de Souza apresenta “Comunidades Quilombolas em Contexto Urbano: Reconhecimento de Identidade e Acesso à Terra”, abordando o direito fundamental à terra para quilombolas em áreas urbanas e periurbanas. O trabalho busca esclarecer o conceito dessas comunidades e propor caminhos que garantam sua posse e existência;

- Já o trabalho “Efetividade dos Direitos Humanos Sociais: Direito ao Transporte Público de Qualidade e à Mobilidade Humana – Contribuições para a Cidade de Manaus”, de Túlio Macedo Rosa e Silva, Viviane da Silva Ribeiro e Diana Sales Pivetta, analisa a mobilidade urbana sob a ótica dos direitos humanos. A pesquisa utiliza fundamentos constitucionais e históricos para propor melhorias no transporte público de Manaus/AM, visando equidade e qualidade;

- Pedro Gabriel Cardoso Passos e Lucas Rafael de Almeida Carvalho, em “Entre a Inundação e a Inação: A Estagnação dos Planos Diretores de Itajaí (SC) diante das Mudanças Climáticas”, analisam a resposta aos desastres ambientais na região, destacando a necessidade de um planejamento mais eficaz e robusto para lidar com inundações recorrentes;

- A importância da regularização fundiária como instrumento para garantir o direito à moradia é abordada por Maria Izabel Costa Lacerda em “Legitimação de Posse como Instrumento de Concretização do Direito à Moradia”, relacionando o tema às disposições da Lei nº 13.465/2017;

- João Victor Gomes Bezerra Alencar, no trabalho “Limitações Administrativas no Novo Plano Diretor do Município de Natal/RN”, realiza uma análise comparativa entre os planos diretores antigo e novo de Natal/RN, identificando mudanças nas limitações administrativas e seus impactos;
  
- Em “Movimento Reverso da Privatização do Setor de Água e Saneamento no Brasil e a Realização dos DHAES”, Vívian Alves de Assis e Rosângela Lunardelli Cavallazzi discutem as possibilidades de remunicipalização de serviços essenciais, analisando casos internacionais como Grenoble e Nápoles;
  
- Lucas Manito Kafer, em “Muros sem Fim: O Cercamento dos Espaços Urbanos e a Legislação Brasileira”, investiga o impacto do urbanismo contemporâneo na segregação social, traçando paralelos entre tecnologias de segurança e a evolução das cidades;
  
- “O Estádio do Flamengo e o Financiamento da Infraestrutura Urbana”, de Matheus Corrêa Lima de Aguiar Dias, avalia os desafios do financiamento urbano, especialmente em projetos como o estádio na Região Portuária do Rio de Janeiro;
  
- Juliana Santiago da Silva e coautores, em “O Ideal de Pertencimento da Agricultura Cafeeira e sua Interferência no Contexto Paisagístico da Cidade de Manhuaçu – MG”, analisam como a agricultura cafeeira molda o pertencimento e a paisagem local;
  
- Em “O Plano Diretor e Planejamento Orçamentário como Ferramentas para a Construção de Cidades Inteligentes”, Farley Soares Menezes explora como instrumentos urbanísticos podem contribuir para a implementação de cidades inteligentes;
  
- O trabalho “Planejamento Urbano e a Construção de Cidades Sustentáveis em Tempos de Mudanças Climáticas”, de Marcia Andrea Bühring e Bruna Baltazar Pedicino, aborda a interseção entre planejamento urbano e políticas públicas ambientais para mitigar as mudanças climáticas;
  
- Por fim, Patrícia Fortes Attademo Ferreira e Priscila da Silva Souza, em “Pessoas em Situações de Vulnerabilidade Urbana: Implicações para a Proteção do Meio Ambiente”, demonstram como a pobreza urbana agrava a degradação ambiental, reforçando a necessidade de justiça social e equidade ambiental.

Os trabalhos apresentados, sem exceção, ofereceram contribuições significativas sobre temas contemporâneos relacionados ao Direito Urbanístico, à tecnologia e ao desenvolvimento

sustentável. Cada pesquisa trouxe um olhar atento e reflexivo para as relações humanas no meio ambiente urbano, inserindo-se em um contexto construtivo que visa fomentar a formulação de políticas públicas eficazes. Essas políticas permitirão avanços seguros e responsáveis no âmbito das interações humanas, promovendo a alteridade, o diálogo e o equilíbrio entre as necessidades sociais, econômicas e ambientais.

Convidamos todos a explorarem as reflexões e análises contidas nos anais do evento, que reúnem a riqueza intelectual e a profundidade acadêmica dos debates realizados. Desejamos, portanto, uma leitura enriquecedora e inspiradora, que possa ampliar os horizontes e fortalecer o compromisso com a construção de um futuro mais justo e sustentável.

Prof. Dr. Frederico Thales de Araújo Martos (FDF e UEMG)

Profa. Dr. Rosângela Lunardelli Cavalazzi (UFRJ e PUC/RJ)

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti (UEA e UFAM)

**EFETIVIDADE DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS: DIREITO AO  
TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE E À MOBILIDADE HUMANA –  
CONTRIBUIÇÕES PARA A CIDADE DE MANAUS**

**EFFECTIVENESS OF SOCIAL HUMAN RIGHTS: RIGHT TO QUALITY PUBLIC  
TRANSPORT AND HUMAN MOBILITY – CONTRIBUTIONS TO THE CITY OF  
MANAUS**

**Túlio Macedo Rosa e Silva  
Viviane da Silva Ribeiro  
Diana Sales Pivetta**

**Resumo**

O objetivo dessa pesquisa foi analisar a mobilidade urbana no Brasil sob o aspecto dos direitos humanos, por meio de fundamentos constitucionais e internacionais, onde realizou-se, primeiramente, abordagem histórica face aos direitos humanos e relacionados ao direito de mobilidade urbana no Brasil. Nesse contexto, o direito à cidade remete às cidades justas, inclusivas, seguras, democráticas e sustentáveis. Assim, diversos direitos humanos possuem conexão com a mobilidade. A pesquisa dedicou-se em analisar a relação do direito ambiental com o direito urbanístico e o direito à mobilidade, sob qual abordou-se o conceito de meio ambiente e o fundamento contemporâneo do direito urbanístico que passou a versar sobre múltiplos fatores que envolvem a constituição de cidades e assentamentos humanos ecologicamente sustentáveis, o que inclui um adequado fluxo urbano. No que se refere sobre o direito ao transporte público como garantia de direitos humanos, desenvolveu-se uma breve análise sobre o contexto de Manaus, pois o transporte coletivo é um direito constitucional e está relacionado ao trabalho digno, descanso, educação e livre circulação. Demonstrando-se a realidade de Manaus que ainda não atende eficazmente ao modelo orientado pelos princípios de direitos humanos, ocorrendo a ineficiência no sistema de mobilidade que impacta negativamente no exercício de outros direitos humanos. A metodologia utilizada foi o método dedutivo, com abordagem qualitativa de pesquisa bibliográfica.

**Palavras-chave:** Direitos humanos, Mobilidade urbana, Direitos sociais, Direito à cidade, Sustentabilidade

**Abstract/Resumen/Résumé**

The objective of this research was to analyze urban mobility in Brazil from the aspect of human rights, through constitutional and international foundations, where, firstly, a historical approach was carried out in relation to human rights and related to the right to urban mobility in Brazil. In this context, the right to the city refers to fair, inclusive, safe, democratic and sustainable cities. Thus, several human rights are connected to mobility. The research was dedicated to analyzing the relationship between environmental law and urban planning law and the right to mobility, under which the concept of environment and the contemporary

foundation of urban planning law were addressed, which began to deal with multiple factors that involve the constitution of ecologically sustainable cities and human settlements, which includes an adequate urban flow. Regarding the right to public transport as a guarantee of human rights, a brief analysis was developed on the context of Manaus, as public transport is a constitutional right and is related to decent work, rest, education and free movement. Demonstrating the reality of Manaus, which still does not effectively meet the model guided by human rights principles, resulting in inefficiency in the mobility system that negatively impacts the exercise of other human rights. The methodology used was the deductive method, with a qualitative approach to bibliographical research.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Human rights, Urban mobility, Social rights, Right to the city, Sustainability

## 1. INTRODUÇÃO

O transporte público de qualidade, em muitas cidades brasileiras, como as grandes metrópoles, se tornou de forma significativa, um dos grandes desafios urbanos enfrentados, pois percebe-se as dificuldades daqueles que utilizam e dependem exclusivamente de tal meio de transporte, sob qual não são atendidos de forma satisfatória e digna, pelo fato de sua maioria apresentar serviços de má qualidade, com insuficiência de transporte, deterioração, acessibilidade, além de grandes congestionamentos.

Nesse aspecto, a mobilidade urbana vem se destacando como um dos temas principais para a realização dos direitos humanos, por ser uma questão que está relacionada ao desenvolvimento sustentável, além de meios que venham promover a equidade na sociedade atual.

Tendo em vista que a eficácia dos direitos humanos sociais no contexto do transporte público de qualidade e da mobilidade humana é essencial, uma vez que abrange o direito e a proteção à mobilidade, caracteriza-se como um serviço fundamental. Visto que, o transporte público não apenas garante o acesso a bens e serviços básicos, como também promove meios de inclusão social, além da igualdade. Dessa forma, tais aspectos estão em conformidade com a busca pela justiça social e se entrelaçam diretamente com o direito urbanístico, que orienta o planejamento e a organização das cidades. Assim, a integração eficiente do transporte público com políticas de mobilidade urbana, ocorre de maneira fundamental para o desenvolvimento de espaços urbanos mais acessíveis à todos.

Assim, com a crescente urbanização e ocorrendo falta de infraestrutura, a necessidade de políticas públicas que realizem práticas de melhorias face a mobilidade, com objetivo em facilitar o exercício da liberdade para acesso aos direitos individuais e coletivos, como, por exemplo, a educação, saúde, dentre outros direitos sociais, conforme previsto na Carta Magna, estão conectados por serem direitos fundamentais e mínimos para uma boa condição material digna.

Desse modo, o presente trabalho possui como objetivo analisar a mobilidade urbana no Brasil sob a perspectiva relacionada aos direitos humanos, dividindo-se em uma breve análise, correspondendo a três partes, pois, primeiramente, descreve-se a perspectiva histórica dos direitos humanos sociais relacionados a mobilidade urbana e a evolução da mobilidade urbana no Brasil, levando em consideração os fundamentos constitucionais e internacionais pertinentes que regem os direitos no sistema jurídico nacional. Além disso, analisa a legislação interna que regulamenta a mobilidade urbana no país.

Serão abordados, também, os direitos humanos aplicados à mobilidade urbana, com destaque ao conceito de direito à cidade, o qual foi reconhecido em diversos documentos internacionais e integra os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS da Agenda de 2030, sob aspecto existente da interdependência entre mobilidade e direitos humanos. Se demonstra como a decadência face a mobilidade urbana chega a restringir diversas pessoas de exercerem seus direitos básicos, o que contribui para uma manutenção de desigualdades estruturais.

Na segunda parte, se analisará a relação do direito ambiental com o direito urbanístico e o direito à mobilidade. Será abordada a tutela do meio ambiente, o conceito do meio ambiente e sua amplitude, que envolve os assentamentos humanos e cidades urbanas. Os direitos humanos ligados à mobilidade urbana e um sistema de transporte público eficiente, se insere no contexto mais amplo do direito urbanístico. O direito urbanístico não se limita apenas a organização do espaço territorial, se referindo a concepção de cidades ecologicamente sustentáveis e equitativas, estando intimamente relacionado ao direito ambiental, e o transporte público está incluído como fator essencial no desenvolvimento das cidades.

E por fim, a terceira e última parte do artigo retrata o direito ao transporte público como uma garantia de direitos humanos, objetivando-se, analisar especificamente a cidade de Manaus – Amazonas, sob qual, a presente pesquisa propõe-se a verificar sobre o transporte coletivo, por ser um direito social resguardado, previsto na Constituição Federal/88 e ainda diretamente ligado como um meio essencial para a realização de outros direitos, como por exemplo, o trabalho digno, a educação e a livre circulação.

A metodologia utilizada nesta pesquisa foi o método dedutivo, com uma abordagem qualitativa baseada em meios sobre pesquisa bibliográfica, com uso da doutrina, da legislação e da jurisprudência sobre o assunto; quanto aos fins, a pesquisa compreende-se como qualitativa.

## **2. PERSPECTIVA HISTÓRICA DOS DIREITOS HUMANOS FUNDAMENTAIS RELACIONADOS A MOBILIDADE URBANA**

Com a crescente injustiça social decorrentes das desigualdades oriundas do desenvolvimento do capitalismo industrial no século XIX, bem como das atrocidades cometidas na segunda guerra mundial, houve o aprimoramento dos direitos humanos, sendo necessário o seu reconhecimento, sob o aspecto primordial, que garantisse um princípio da dignidade da pessoa humana de forma universal (Zisman, 2016).

Com o reconhecimento a nível mundial da proteção a vida, garantindo meios que protegessem o homem, objetivando salvaguardar a segurança e a paz, Guerra (2002, p. 1) relaciona o Direito Internacional com o Direitos Humanos:

Após a hecatombe da Segunda Guerra Mundial, durante a qual o mundo teve a oportunidade de assistir a uma série de barbaridades envolvendo milhares de pessoas, sentiu-se a necessidade de se criar mecanismos que pudessem garantir proteção aos seres humanos. A partir daí floresce uma terminologia no Direito Internacional relacionando-o aos Direitos Humanos: o Direito Internacional dos Direitos Humanos.

Assim, no dia 10 de dezembro de 1948, como uns dos grandes marcos mundiais, com a publicação da Declaração Universal dos Direitos Humanos, aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, com a finalidade em garantir “uma maquinaria adequada para assegurar o respeito aos direitos humanos e tratar os casos de sua violação”, conforme Comparato (2017, p. 237) relaciona.

Interessantes as lições de Norberto Bobbio (2004, p. 28), onde confirma o quanto foi imprescindível a criação de uma Declaração Universal de Direitos Humanos que estabelecesse valores capazes de abrigar a humanidade mundial/internacional, sobre o tema:

Somente depois da Declaração Universal é que podemos ter a certeza histórica de que a humanidade – toda a humanidade – partilha alguns valores comuns; e podemos, finalmente, crer na universalidade dos valores, no único sentido que tal crença é historicamente legítima, ou seja, (...) algo subjetivamente acolhido pelo universo dos homens.

Almeida e Júnior (2020) ressaltam que após a Declaração Universal dos Direitos Humanos, muitos tratados, convenções e Pactos, surgiram, como, por exemplo, em 1966 os dois Pactos Internacionais, sendo o primeiro de Direitos Civis e Políticos, além o de direitos econômicos, sociais e culturais.

Quanto à mobilidade, além do direito à liberdade (de ir e vir), é mister citar as mudanças face a locomoção ocorridas ao longo da história, isto é, criações de meios que facilitassem o transporte, sem depender exclusivamente de “esforços físicos”, além de possuir maiores diversidades e maiores capacidades para deslocamentos, sejam mais longos ou distantes, pois o transporte era limitado, dificultando o deslocamento da população aos centros urbanos, além do acesso aos serviços essenciais (Oliveira; Wiltgen, 2020, p. 3).

Assim, à medida em que ocorre a diversificação e o incentivo ao uso de automóveis, devido ao êxodo urbano, foi crescente a priorização do meio de transporte motorizado, o que ensejou a construções de rodovias, e o aumento considerável de indivíduos que passaram a

utilizar com frequência, sistemas modais automotivos. Essa mudança agravou os problemas de mobilidade urbana, e contribuiu gradativamente para o aumento da desigualdade no acesso ao transporte (Oliveira; Wiltgen, 2020).

Desse modo, para Oliveira e Wiltgen (2020), a partir da fase de industrialização e urbanização ocorrida de forma acelerada em meados dos anos de 1950, houve um crescimento desordenado, o que evidenciou a necessidade de planejamentos urbanos que viessem a incluir transporte público como elemento central, além de reconhecimentos que assegurassem melhorias de acessibilidade e mobilidade dos indivíduos.

Ademais, destaca-se que para Oliveira e Wiltgen (2020) a mobilidade urbana, não se limita “apenas” ao transporte público, porém, há mais questões que envolvem tal problematização, ou seja, abrangendo matérias sociais, inclusive sob o enfoque dos benefícios sociais e integralização de políticas pública sobre mobilidade.

Nesse sentido, a análise da mobilidade urbana perpassa pelo conceito de “direito à cidade” sendo este um ponto de partida para a identificação de direitos humanos que se conectam com a mobilidade urbana. Apesar de não ser um direito expressamente reconhecido no âmbito internacional, direito à cidade é um conceito que abrange uma série de outros direitos humanos (Martínez; Maldonado; Schönsteiner, 2022, p. 32).

A noção de direito de cidade se destaca na Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III). O Documento HABITAT III (ONU, 2016) fornece a estrutura da Nova Agenda Urbana, e registra que:

O Direito à Cidade baseia-se em 50 anos de experiência e debate, e se estabelece em tratados e instrumentos internacionais e regionais de direitos humanos. Ele é construído sobre os compromissos do resultado da Habitat II de 1996, a Agenda Habitat que enfatizou conexões rurais/urbanas e a necessidade de aplicar padrões de direitos humanos em assentamentos humanos. O Direito à Cidade também tem sido operacionalizado em acordos globais, legislação nacional, e estatutos de cidades ao redor do mundo, sendo exemplos disso o Brasil e o Equador[...]

Cita-se também a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, que embora não seja um tratado internacional, é um documento relevante que reúne princípios e direitos relacionados a este direito, elaborada por movimentos sociais e organizações da sociedade civil e que se tornou um documento referencial (PGDC, 2005).

A Organização das Nações Unidas (ONU-Habitat, 2016, p. 5) define o direito à cidade como:

“o direito de todos os habitantes presentes e futuros, de ocupar, usar e produzir cidades justas, inclusivas e sustentáveis, definidas como um bem comum essencial à qualidade de vida. O direito à cidade também implica responsabilidades sobre os governos e às pessoas de reivindicarem, defenderem e promoverem esse direito”.

Nota-se que é imprescindível um adequado sistema de conectividade que assegure a circulação livre nas cidades e a acessibilidade aos direitos e oportunidades disponíveis, de maneira inclusiva e igualitária. (Martínez; Maldonado; Schönsteiner, 2022, p. 32).

A Nova Agenda Urbana da Conferência das Nações Unidas (Habitat III) traz a seguinte visão (ONU-Habitat, 2016, p. 5): “13. Vislumbramos cidades e assentamentos humanos que: (a) cumpram sua função social, inclusive a função social e ecológica da terra, com vistas a alcançar, progressivamente, [...], infraestrutura, **mobilidade e transporte.**”

Martínez; Maldonado; Schönsteiner, (2022) apresentam, portanto, um quadro de importantes direitos humanos intimamente relacionados à mobilidade urbana de modo interdependente, que inclui os direitos de livre circulação/livre movimento, integridade física e dignidade humana; vida livre de violência (violência de gênero), educação, cultura e direito ao descanso, saúde, integridade pessoal, meio ambiente saudável e água, direito à participação e associação, acesso à informação e transparência, trabalho decente, direitos trabalhistas e sindicais dentro das empresas de transporte.

O direito à liberdade de circulação é reconhecido no art. 13 da Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, no art. 12 do Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos de 1966, no art. 22 da Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1969, e se refere ao direito essencial de todos, de se deslocar dentro de um Estado e escolher livremente sua residência (Martínez; Maldonado e Schönsteiner, 2022).

Outros direitos relacionados à mobilidade urbana são o direito à segurança, integridade física, dignidade humana e vida livre de violência nos espaços e sistemas de mobilidade públicos, tais consagrados no art. 3 da Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, art. 9 do Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos de 1966, art. 7 da Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1969, art. I da Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem de 1948, e art. 1 da Convenção Interamericana sobre Nacionalidade da Mulher de 1993, dentre outros (Martínez; Maldonado; Schönsteiner, 2022, p. 33).

Prosseguindo, Martínez, Maldonado e Schönsteiner (2022, p. 34-38) destacam também, o direito ao descanso, ao meio ambiente saudável e à saúde, todos ligados a mobilidade nas cidades.

Ainda, o Comitê de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais estipula que *“Los Estados deben abstenerse asimismo de contaminar ilegalmente la atmósfera, el agua y la tierra, por ejemplo mediante los desechos industriales de las instalaciones propiedad del Estado”*<sup>1</sup> (Comitê DESC, 2000, p.14).

Martínez, Maldonado e Schönsteiner (2022, p. 32) enfatizam que a contaminação do meio ambiente também abrange os ruídos e gases tóxicos emitidos por veículos em congestionamentos ou terminais de ônibus. E prosseguem registrando que a poluição se intensifica em regiões com alto fluxo de veículos e próximas a eixos viários (Martínez; Maldonado; Schönsteiner, 2022, p. 38).

Por conseguinte, a Carta Maior de 1988 incorporou em diversos dispositivos (art. 21, inciso XX, art. 182, caput), a mobilidade urbana como um direito social (Brasil, 1988). A Emenda Constitucional n.º 90/2015 foi responsável pela inserção do transporte público como direito social fundamental, previsto no art. 6º da Constituição Federal/88. Inclusive, tal reconhecimento foi fruto de várias manifestações em diversas cidades brasileiras, sob qual a população se encontrava insatisfeitas com as dificuldades em seus respectivos direitos de ir e vir (Severo, 2019).

Ademais, a Lei n. 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade rege alguns ditames legais sobre as questões que envolvem o assunto de transporte, infraestrutura urbana, planejamento das cidades, ou seja, o que esteja também relacionada a mobilidade urbana (Brasil, 2001). O Estatuto da Cidade define a importância de uma mobilidade urbana mais efetiva e sustentável, estabelecendo princípios e instrumentos que integrem, por exemplo o uso do solo, como a infraestrutura urbana existente, principalmente o que diz respeito no caso do transporte (Carvalho, 2016).

Outrossim, mais direitos foram reconhecidos para melhorias de acessibilidade e mobilidade dos indivíduos, como, por exemplo, a aprovação da Lei Federal n. 12.587/12 - Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, que prevê a importância da integração de diferentes tipos de transporte, como sua forma eficiente, e melhoria na acessibilidade (Brasil, 2012).

De acordo com o art. 2º da Lei Federal n. 12.587/12, a PNMU visa “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.” A

---

<sup>1</sup> Tradução Livre: “Os Estados devem abster-se, igualmente, de contaminar ilegalmente a atmosfera, a água e o solo, por exemplo, através de resíduos industriais provenientes de instalações de propriedade do Estado.”

PNMU estabelece ainda, em seu artigo 5º, nove parâmetros e princípios que devem ser observados pelos Estados brasileiros, cada um com suas respectivas competências.

Portanto, o direito à livre circulação e movimento gera imposições negativas e positivas aos Estados, como explicam Martínez; Maldonado e Schönsteiner (2022, p. 32), ao afirmarem que os Estados “devem adotar as medidas necessárias para que as pessoas como indivíduos ou como parte de um coletivo vulnerável tenham acesso real a sistemas de mobilidade urbanos para um adequado desfrute do direito à cidade.”

O princípio *pro homine* ou *pro persona* orienta que os direitos humanos sejam aplicados e interpretados de forma a garantir a máxima proteção da dignidade humana, prevalecendo as normas e a interpretação mais efetiva ou que tenham menor restrição aos direitos humanos, em cada caso concreto (Conci, 2015, p. 151).

Destarte, Severo (2019) remete que através do avanço histórico foram estabelecidos princípios que retratam a igualdade, a dignidade da pessoa humana, além dos direitos humanos sociais e da mobilidade urbana, sendo um reflexo das complexas dinâmicas sociais e econômicas que moldam um país, sob qual a necessidade das políticas públicas que possam buscar soluções para integrar e efetivar tais direitos assegurados, conquistados e reconhecidos no ordenamento jurídico brasileiro.

Não obstante, observa-se que as implementações dessas políticas ainda ocorrem de forma limitada, pois mesmo com os avanços, como, por exemplo a acessibilidade, ainda vem enfrentando desafios contínuos.

### **3. O DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO E SUA RELAÇÃO COM O DIREITO URBANÍSTICO E À MOBILIDADE**

Diante das consequências da exploração excessiva de recursos naturais na industrialização e globalização, emerge a preocupação internacional com o meio ambiente. Nesse contexto, a Conferência e Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano em 1972 da Organização das Nações Unidas - ONU, foi um marco importante na mudança de paradigmas quanto à importância do meio ambiente nas questões de desenvolvimento social. Seus princípios influenciaram as políticas ambientais em vários países, para a defesa do equilíbrio do meio ambiente (Bodnar; Berndsen, 2020, p. 202).

No Brasil, a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA. Recepcionada pela CRFB/88, estabelece diretrizes e instrumentos

para regular as relações sociais com o meio ambiente, notadamente quanto aos processos socioeconômicos envolvendo os recursos naturais (Milarè, 2007, p. 286).

A CRFB/88, em seguida, concedeu *status* constitucional ao meio ambiente, no seu art. 225, em um capítulo próprio, o que representou “uma ‘virada ecológica’ de índole constitucional, ou seja, o pilar central da nossa estrutura normativa passou a contemplar os valores e direitos ecológicos no seu núcleo normativo-protetivo” (Sarlet; Fensterseifer, 2019, p. 50), e influenciou todos os ramos jurídicos (Sarlet; Fensterseifer, 2019, p. 50).

Relevante citar a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992 - Eco 92, realizada no Rio de Janeiro, que reforçou o conceito de produção e consumo sustentável (Milarè, 2007, p.81).

Para compreensão do que seja o meio ambiente a ser tutelado, observa-se que a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA (Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981) apresenta um caráter holístico de seu conceito, ao estabelecer em seu art. 3º, inciso I que, para as finalidades da Lei estabelecidas no art. 2º, meio ambiente é o “conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (Brasil, 1981).

Milarè (2007, p. 115) enfatiza, portanto, que o “legislador adotou um conceito amplo e relacional de meio ambiente”. E observa que, atualmente, há uma “visão holística do meio ambiente, querendo-se com isso significar o caráter abrangente e multidisciplinar que a problemática ambiental necessariamente requer” (Milarè, 2007, p.112).

A doutrina, ao analisar o conceito de meio ambiente, adota uma perspectiva amplamente consensual, a quadridimensional, que engloba os aspectos natural, artificial, cultural e do trabalho (Araujo; Farias, 2022, p. 292).

Araújo e Farias (2022, p. 293) abordam ainda, a conceituação indeterminada segundo a qual o meio ambiente possui um conceito jurídico indeterminado, por uma técnica legislativa de tratamento genérico com conceito aberto, abrindo espaço para o Judiciário, ao analisar casos concretos, definir e adequar esse conceito às distintas conjunturas.

Compreende-se, portanto, que se encontra superada a ideia de que meio ambiente se refere apenas aos bens naturais, pois, verifica-se que o conceito de meio ambiente se desenvolveu para uma perspectiva mais ampla, em face da complexidade das relações entre os seres humanos e o meio habitável. A partir dessa visão abrangente, a cidade é compreendida não mais como um espaço separado do meio ambiente natural, mas em uma relação necessária com os ecossistemas e os recursos naturais.

Internacionalmente, os temas tratados pelo Direito Ambiental passam a incluir as questões relativas às cidades, sob o viés da sustentabilidade. A Agenda 21 originada pela Eco 92, é um instrumento ambiental em que “a promoção de assentamentos humanos sustentáveis surge como objetivos sociais de transcendental importância” (Milarè, 2007, p. 90).

No tratamento do direito das cidades, a Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos - Habitat de 1976 surge com a preocupação com os problemas relativos ao crescimento demográfico e urbanização em escala global (IPEA, 2016).

A segunda Conferência Habitat (Habitat II) ocorrida em Istambul, 1996 gerou a Agenda Habitat de 1996, “que definiu a orientação de **integração das agendas urbana e ambiental**”. (Pires, 2001, p. 209). A Conferência Habitat II influenciou marcos importantes no Brasil, como a promulgação do Estatuto da Cidade (IPEA, 2016).

Na Nova Agenda Urbana (Habitat III) de 2016 passa-se ao entendimento de que as cidades são ameaçadas com a produção e consumo insustentáveis, perda de biodiversidade, pressão sobre os ecossistemas, poluição e catástrofes (ONU-Brasil). A Agenda dispõe ainda, que deve haver:

a gestão sustentável dos recursos naturais nas cidades e nos aglomerados urbanos de forma a proteger e a melhorar o ecossistema urbano e os serviços ambientais, reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a poluição do ar e promover a gestão e redução do risco de catástrofes. (ONU-Brasil).

Nesta seara, para a compreensão do Direito Urbanístico parte-se do entendimento do que vem a ser urbanismo. Carmona (2015, p.31) explica que o urbanismo contemporâneo foi desenvolvido diante dos inúmeros problemas gerados pela Revolução Industrial, com o crescimento intenso e desordenado das cidades “acarretando o desenvolvimento de espaços precários, sem qualidade de vida.” (Carmona, 2015, p. 31).

Nesse contexto Carmona (2015, p. 31) menciona:

“[...] o direito urbanístico, tal como é conhecido atualmente, começa efetivamente a ter vez diante do avanço da legislação urbanística, com o surgimento da desapropriação, com a introdução de um sistema de planejamento, ou, ainda, por questões sanitárias das grandes cidades.

Destaca-se também que, na ocasião do 4º Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM) que gerou as *Cartas de Atenas*, foram atribuídas ao urbanismo quatro funções básicas, quais sejam: a habitação, o trabalho, a circulação no espaço urbano e a recreação do corpo e do espírito (Carmona, 2015, p. 88).

Percebe-se que, o planejamento urbano precisa considerar “a circulação de pessoas e semoventes em condições adequadas, ou seja, o sistema viário deve ser ordenado de modo a dar cumprimento às funções urbanas” (Carmona, 2015, p. 94).

Nesse sentido, nota-se que a mobilidade urbana está inserida como uma das funções urbanísticas e assim, elemento do Direito Urbanístico. Assinala-se por conseguinte, a correlação entre a mobilidade e o meio ambiente na medida em que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) se fundamenta nos princípios do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (Carmona, 2015, p. 96-99).

Ao promover a integração entre os diferentes modos de transporte, redução de emissões de poluentes e melhorar a qualidade do ar, a PNMU contribui para cidades mais saudáveis e habitáveis (Carmona, 2015, p. 96-99).

Como Carmona (2015, p. 137) sustenta, o direito à cidade passou a ser o fundamento do Direito Urbanístico, o que inclui, por derradeiro, a mobilidade urbana. Nota-se, assim, que a PNMU possui uma intrínseca relação com diversos dispositivos da Lei nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade (Brasil, 2001). No art. 2º, XII do Estatuto da Cidade se estabelece “o princípio que impõe que seja a política urbana efetivada de modo a proteger, a preservar e a recuperar o meio ambiente natural e construído e o patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico” (Levin, 2016, p. 33).

Como se percebe, apenas com a composição entre o direito à cidade e o direito ao meio ambiente, as cidades poderão atender ao padrão de qualidade e sustentabilidade, abrangendo as dimensões econômica, social, ambiental, espacial e tecnológica (Bodnar, 2020, p. 204).

É relevante mencionar que o desenvolvimento do Direito Urbanístico realizou-se também com a ODS 11 (Rosa, 2021). Previsto na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, em 2015, ODS 11 trata de “cidades e comunidades sustentáveis” e com a finalidade de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, prevendo sobre a melhoria a segurança “viária”, além de ampliar o acesso à cidade, com sistema de mobilidade justo, eficiente, de modo a atender as pessoas em situação de vulnerabilidade (ONU BR, 2015).

A partir desse entendimento, o Direito Urbanístico não se limita mais apenas à ordenação territorial, mas compreende as normas necessárias para a construção de cidades e comunidades ecologicamente sustentáveis (Rosa, 2021). Percebe-se, assim, que o direito à cidades sustentáveis e a mobilidade passam estar diretamente relacionados com a garantia ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, para as presentes e futuras gerações.

#### 4. O DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO COMO GARANTIA DE DIREITOS HUMANOS: UMA ANÁLISE DA CONJUNTURA NA CIDADE DE MANAUS

A Constituição da República Federativa Brasileira – CRFB/88 dispõe no art. 182 que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, deverá ordenar o integral desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Brasil, 1988).

Nesse sentido, a Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, prevê a garantia do direito ao transporte público, como um dos meios previstos para a ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (Brasil, 2001).

Foi instituída, assim, a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, fundamentada nos princípios, dentre outros, da acessibilidade universal, da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, da segurança nos deslocamentos das pessoas, da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e da eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (Brasil, 2012).

Conforme o art. 6º da PNMU, a PNMU é orientada, dentre outras diretrizes, pela prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Brasil, 2012).

Paiva (2015, p. 16) destaca que a falta de planejamento, a priorização do transporte individual, a ausência de investimentos adequados e políticas sustentáveis têm transformado a mobilidade urbana em um grande desafio para as cidades brasileiras. Continua registrando que “[a]s consequências mais importantes desta crise é a queda da demanda e perda de eficiência do transporte público” (Paiva, 2015, p. 16).

Paiva (2015, p. 19) avulta ainda que a falta de igualdade nas condições de transporte é um problema social que causa principalmente as seguintes violações:

[...] a) a da acessibilidade, uma vez que a maioria das pessoas não tem a mesma acessibilidade desfrutada, comparando-se aos proprietários de automóvel. Esta iniquidade pode ser dividida em quatro componentes: **tempo de acesso ao transporte, tempo de espera, tempo dentro do veículo e tempo até o destino final após deixar o veículo**. [...] as condições internas dos veículos de transporte público **são geralmente inadequadas**, sendo a densidade de passageiros suficientemente alta para causar desconforto e tensão.

b) a das atividades das pessoas e famílias de baixa renda, que **dedicarem a maior parte de seu tempo para viagens de trabalho**, ficam com pouco tempo e dinheiro para realizar outras atividades; as pessoas e famílias de renda mais elevada apresentam, ao contrário, uma rede de atividades muito mais diversificada. (destaque nosso)

Segundo o IPEA (2016, p. 351), no quadro geral atual, “o país deixou de ter sistemas de transporte urbano que privilegiavam os deslocamentos coletivos, públicos, eletrificados e sobre trilhos para sistemas que privilegiam os deslocamentos privados, individuais, rodoviários e totalmente carbonizados.”

No caso do município de Manaus, capital do Estado do Amazonas, o Plano de Mobilidade Urbana foi instituído pela Lei nº 2.075 de 29 de dezembro de 2015 (IMMU, 2015). A cidade possui uma área de 1.401,092 km<sup>2</sup>, com 181,01hab/km<sup>2</sup>, IDHM 0,737, estimada em 2.063.689 de habitantes, e representa 53% da população do Estado. (IBGE, 2022).

O crescimento populacional, aliado à falta de planejamento urbano, intensifica a crise da mobilidade na cidade de Manaus, impactando a qualidade de vida dos cidadãos, Oliveira *et al* (2022, p. 46) explicam ainda que:

Ao observar o tempo que se dispensa dentro de um coletivo nos horários de pico, em meio a engarrafamentos nas vias por excesso de veículos individuais, pode-se inferir os fatores que levam à baixa qualidade de vida do cidadão. Diante desses problemas é preciso buscar soluções para reduzir esse tempo com eficiência com medidas mais viáveis e eficazes.

Paiva (2015, p. 47) aponta que “Manaus está apoiada nos modelos rodoviários: ou usa-se automóvel, ônibus ou, mais recentemente, a motocicleta. Mas é tudo motorizado, visto que a cidade cresceu muito horizontalmente”.

Em Manaus não há transporte público sobre trilhos, tais como metrô e VLT (Veículos Leves sobre trilhos), embora seja a sétima cidade mais populosa do Brasil, de acordo com último Censo Demográfico realizado pelo IBGE, em 2022 (National Geographic Brasil, 2023)

Ademais, Ribeiro (2012, p. 17-18) menciona que em razão da Copa do Mundo de 2014 no Brasil, Manaus como uma cidade-sede, assumiu a Matriz de Responsabilidades da FIFA, que previa a execução de um Monotrilho no sentido Norte-Centro e o BRT *Bus Rapid Transit*, este sentido Leste-Centro.

Com efeito, a principal melhoria para Manaus seria a da mobilidade urbana, um dos maiores desafios da cidade. A Prefeitura de Manaus planejava corredores exclusivos para BRT com mais de 80 km, que reduziria em 30% o tempo de viagem em linhas como Centro/Grande Circular. Esse trajeto levava cerca em torno 1h30, e com o BRT a previsão era de 45 minutos. O Sinetram estimava resultados semelhantes para outras vias (Mobilize Brasil, 2013).

Porém, os projetos não chegaram a ser implementados, pois em 2013, a Justiça Federal acatou pedido do Ministério Público Federal no Amazonas (MPF/AM) em ação civil pública, e

suspendeu projeto por indícios de irregularidades no projeto básico e no procedimento licitatório (MPF, 2013).

Os estudos técnicos indicavam que o projeto não cumpriria sua finalidade, seja pela falta de funcionalidade, seja por não atender à capacidade de passageiros que justificasse o alto custo. A decisão classificou as intervenções no Centro Histórico de Manaus como flagrante desrespeito à ordem urbanística e ao patrimônio paisagístico e histórico da cidade. O Estado do Amazonas argumentou que a preservação do patrimônio histórico não tinha fundamento técnico (MPF, 2013).

Outrossim, Quintella (2023) defende que há uma gama de estudos científicos que demonstram a viabilidade dos sistemas metroferroviários, demonstrando que os benefícios socioeconômicos e ambientais superam os investimentos aplicados. Dentre os benefícios, destacam-se a redução de acidentes, redução significativa de congestionamentos, redução da poluição, além de menores custos de manutenção e operação.

Quintella (2023) observa ainda as vantagens sobre a qualidade do ar atmosférico, pois, os sistemas metroferroviários se utilizam de energia elétrica que é considerada uma fonte limpa e renovável se comparada aos combustíveis fósseis.

Em série comparativa, estudos do IPEA despontam que “um usuário de carro emite cerca de 36 vezes mais dióxido de carbono equivalente (CO<sub>2</sub> eq) do que um usuário de metrô, e cerca de 7 vezes mais do que um usuário de ônibus” (Carvalho, *et al*, 2023, p. 166).

Para mais, o transporte metroferroviário otimiza o uso do espaço urbano, por comportar um número bem maior de passageiros em comparação ao ônibus. Uma via de metrô transmove cerca de 60.000 passageiros por hora, enquanto uma faixa de ônibus e três faixas de automóveis transportam, simultaneamente, 6.700 e 5.450 passageiros por hora. Um trem de metrô pode transportar até 1.200 pessoas, o corresponderia a 25 ônibus ou 830 carros (Quintella, 2023).

Na pesquisa de Paiva (2015, p. 38) de acordo com dados coletados da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, o tempo médio das viagens de circulação das linhas existentes em 2015, era de 54 minutos. Com dados da Oficina Consultores que prestou consultoria para o Plano de Mobilidade de Manaus, foi possível constatar que a “Avenida Djalma Batista possui uma das menores velocidades de fluxo de todo o mapa. Aproximadamente 8 a 15 km/h.” (Paiva, 2015, p. 41).

Paiva (2015, p. 41) argumenta que “as frotas de ônibus não conseguem andar a mais de 12 quilômetros por hora porque as ruas não têm estrutura para comportar a frota de carros particulares e do transporte público. Em Curitiba, a velocidade média é de 40 quilômetros por hora”.

Portanto, compreende-se que um sistema de transporte público sobre trilhos na capital amazonense, seria uma alternativa viável, que incentivaria a redução de carros e ônibus e contribuiria, assim, para uma relevante melhoria da mobilidade na cidade.

Oliveira, *et al* (2022, p. 44-45) enfatizam que os problemas na capital “demandam soluções inteligentes e com medidas ambientais que causem o mínimo de impacto”. (Oliveira, *et al*, 2022, p. 73) e ainda, que há estudos fundamentados que podem trazer soluções práticas para Manaus e avanços significativos com poucos investimentos.

Martínez, Maldonado e Schönsteiner (2022, p. 35) advertem que:

[...] é preciso estabelecer rotas de ônibus ou habilitar rotas subterrâneas ou trens de espaços abertos de acordo com o contexto social e cultural dos movimentos urbanos [...], e que o transporte não atue como um impedimento para contar com espaços de descanso e recreação cultural, mas permita o gozo de ambos os direitos.

Recentemente Manaus começou a dar pequenos passos, mas válidos, na busca por um transporte público mais sustentável, com a aquisição de 2 ônibus elétricos em setembro de 2023. A Prefeitura informou o investimento em mais 12, totalizando 14 novos veículos elétricos. Cada ônibus desse tipo evita a emissão de 55 toneladas de CO2 por ano (IMMU, 2023).

Há, portanto, a necessidade de que a política municipal priorize o transporte público coletivo em associação aos modos não motorizados de transporte (Ipea, 2016, p. 347), de modo que seja altamente eficiente e de qualidade, e se torne uma opção predominante para a população de Manaus, com vistas a diminuição dos engarrafamentos e do tempo de viagens, para atendimento da qualidade de vida na cidade.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O objetivo deste trabalho foi analisar e identificar os fundamentos dos direitos humanos no Brasil relacionados à mobilidade urbana, com uma breve análise da realidade no País e da cidade de Manaus, no sentido de compreender a importância e relação do sistema de mobilidade urbana para o exercício de direitos humanos.

No primeiro tópico, verificou-se que a história dos direitos humanos no que se refere à mobilidade urbana retrata as mudanças políticas, econômicas e sociais ao longo do tempo, em que se observa a evolução desses direitos ligados aos movimentos e lutas por igualdade e justiça social.

O Estatuto da Cidade reforçou a concepção de direito à cidades sustentáveis. A legislação interna sobre mobilidade e transporte se desenvolveu e se aprimorou voltada a

atender a diversos princípios fundamentais de direitos humanos. Verificou-se, também, que a mobilidade urbana está inserida no direito à cidades e assentamento humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, integrando a Agenda 2030 da ONU (ODS 11), e se traduz em um instrumento do direito à liberdade de locomoção e meio de efetivação de diversos direitos humanos.

No segundo capítulo, foi abordada a relação entre o direito ambiental e o direito urbanístico, o direito à cidades sustentáveis e a mobilidade. Concluiu-se que o direito urbanístico passou a ter influência direta do direito ambiental, pelo amplo conceito contemporâneo de meio ambiente e sua visão holística que considera a cidade não mais isolada do meio ambiente natural. É necessária harmonização entre cidades e os ecossistemas e os recursos naturais, para efetiva qualidade de vida nas cidades.

Desse modo, o Direito Urbanístico compreende hoje, as diretrizes para a constituição de cidades ecologicamente sustentáveis. Essa nova visão demonstra a interdependência entre a preservação do meio ambiente natural e os direitos relativos à cidades sustentáveis e à mobilidade.

Por fim, no terceiro capítulo, fez-se uma abordagem do transporte coletivo como importante ferramenta de mobilidade urbana. Os princípios e diretrizes visam um sistema de locomoção pública sustentável, com ênfase na qualidade do serviço público, na prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Em suma, o serviço de transporte público propicia a garantia de direitos humanos, e, portanto, deve ser altamente eficiente e de qualidade, de modo que configure uma opção predominante para a população, diminuindo o tráfego de automóveis particulares e o tempo de locomoção e espera, bem como atendendo ao bem-estar das pessoas.

Múltiplos direitos estão interligados ao transporte coletivo, tais como, o direito ao descanso e acesso ao lazer e à cultura, e, por essa razão, sua disfuncionalidade tem sido objeto de preocupação pelos atores internacionais quanto aos objetivos de sustentabilidade e dignidade relativos à vida nas cidades.

Há pouco avanço no aprimoramento da mobilidade urbana nas cidades do Brasil, prevalecendo sistemas escassos. Se torna imprescindível dar a devida importância a esse pilar essencial que se insere no contexto das cidades urbanas e que por muitos anos tem tolerado descaso pelo poder público.

A cidade de Manaus apresenta um padrão característico da maioria das grandes metrópoles brasileiras, que apresenta uma realidade com predominância de veículos

motorizados e individuais, sendo o transporte público pouco aprimorado e valorizado, apesar de ter ocorrido melhorias nos últimos anos. Tal conjuntura leva a engarrafamentos e muito tempo despendido nos trajetos das linhas de ônibus.

A cidade mesmo sendo o sétimo município mais populoso do Brasil não possui transporte público sobre trilhos. As promessas da Copa do Mundo de 2014 não se concretizaram. Porém, estudos demonstram que há viabilidade de se implantar melhorias na mobilidade urbana e que os benefícios dos trilhos superam o alto investimento, porém, há a necessidade de planejamentos bem elaborados e a efetivação dos planos.

É imprescindível que a política municipal dê a devida importância ao transporte público coletivo e os modos não motorizados. Essa medida é basilar para isonomia nas oportunidades e na vida de modo digno da cidade manauara.

Portanto, a mobilidade urbana é um instrumento essencial para o exercício de direitos, uma vez que integra a sistemática urbana e o direito à cidades ecologicamente sustentáveis.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, W. C., & Almeida Júnior, W. C. (2020). **A evolução histórica e a positivação dos direitos humanos**. Revista Direito UFMS. Campo Grande. V. 6. n. 2, 2020, p. 39-54. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/revdir/article/view/11984>. Acesso em: 15 jul. 2024.

ARAÚJO, Alana Ramos. FARIAS, Talden Queiroz. **Conceito de Meio Ambiente do Direito Brasileiro: Possibilidades Normativas e Parâmetros Hermenêuticos de Interpretação**. In: DEMOCRACIA E FUTURO. Florianópolis: Revista de Direito Brasileira. v. 32, n. 12, 2022. p.288-303. Disponível em: v. 32, n. 12 (2022) (indexlaw.org) Acesso: 12 ago. 2024.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. São Paulo: Elsevier, 2004.

BODNAR, Zenildo. BERNDSEN, Guilherme. **A Efetividade da Tutela do Meio Ambiente Urbano e o Direito à Cidade Sustentável**. Revista Direito & Paz. v. 1 n. 42. São Paulo, 2020. p. 197-211. Disponível em: A EFETIVIDADE DA TUTELA DO MEIO AMBIENTE URBANO E O DIREITO À CIDADE SUSTENTÁVEL | Revista Direito & Paz (unisal.br) Acesso em: 14 ago. 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 07 jul. 2024.

BRASIL. **Presidência da República. Emenda constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm). Acesso em: 08 de jul. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. EC, Estatuto da Cidade. Presidência da República. Disponível em: L10257 (planalto.gov.br) Acesso em: 13 jul. 2024.

BRASIL – Lei. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: L6938 (planalto.gov.br) Acesso em: 16 ag. 2024.

BRASIL - PNMU, **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Presidência da República. Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Disponível em: L12587 (planalto.gov.br) Acesso em: 13 jul. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. BALBIM, Renato. PEREIRA, Rafael. CORREIA NETO, Vicente. **Mobilidade urbana no Brasil: principais estudos produzidos pelo IPEA nos últimos quinze anos**. IPEA: boletim regional, urbano e ambiental, 2023. Disponível em: BRUA\_30\_Artigo\_15\_mobilidade\_urbana.pdf (ipea.gov.br) Acesso em: 20 ago. 2024.

CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli. **Curso de Direito Urbanístico**. Salvador: Editora JusPODIVM, 2015.

COMPARATO, Fabio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. São Paulo: Saraiva, 2017.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES. **Observación general N° 14 (2000): El derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud (artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales)**. ONU: Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CESCR), E/C.12/2000/4, 11 ago. 2000. Disponível em: <https://www.refworld.org/es/leg/coment/cescr/2000/es/36991>. Acesso em: 1 ago. 2024.

CONCI, Luiz Guilherme Arcaro. **O controle de convencionalidade como parte de um constitucionalismo transnacional fundado na pessoa humana**. In: Revista Trimestral de Direito Público. Belo Horizonte: Malheiros, n. 60, 2015, p. 145-170.

GUERRA, Sidney (Org.). **Direitos humanos: uma abordagem interdisciplinar**. Rio de Janeiro: América Jurídica, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama de Manaus, AM**. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/panorama>. Acesso em: 1 ago. 2024.

IMMU - Instituto Municipal de Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus- PlanMob Manaus**. Lei nº 2.075, de 29 de dezembro de 2015. Disponível em: PlanMob - IMMU (manaus.am.gov.br) Acesso: 26 jul. 2024.

IMMU - Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (Manaus-AM). **Com ônibus elétrico, Prefeitura chega à marca de 253 veículos novos em 1.000 dias de gestão**. 2023. Disponível em: Com ônibus elétrico, Prefeitura chega à marca de 253 veículos novos em 1.000 dias de gestão (manaus.am.gov.br)

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, 11**. Cidades e Comunidades Sustentáveis - Tornar as cidades e

os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, Meta 11.1. Nações Unidas. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods11>. Acesso em: 20 jul. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**. Organizador: Marco Aurélio Costa. Brasília: Ipea, 2016. 361 p. Disponível em: O Estatuto da Cidade e a Habitat III.pdf (ipea.gov.br) Acesso em: 23 jul. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Relatório brasileiro para o Habitat III**. Brasília: ConCidades, IPEA, 2016. 139 p. Disponível em: Relatório brasileiro para a Habitat III.pdf (ipea.gov.br) Acesso em: 20 ago. 2024.

LEVIN, A. Autonomia do Direito Urbanístico e seus princípios fundamentais. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, Belo Horizonte: Fórum. v. 2, n. 2, p. 9–38, 2016. DOI: 10.55663/rbdu.v2i2.440. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/440>. Acesso em: 20 ago. 2024.

MARTÍNEZ, Rodrigo. MALDONADO, Carlos. SCHÖNSTEINE, Judith (eds.). **Inclusão e mobilidade urbana com um enfoque de direitos humanos e igualdade de gênero: marco de análise e identificação de instrumentos de política para o desenvolvimento de sistemas sustentáveis de mobilidade urbana na América Latina**. Documentos de Projetos (LC/TS.2022/74), Santiago, Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), 2022. Disponível em: Inclusão e mobilidade urbana com um enfoque de direitos humanos e igualdade de gênero: marco de análise e identificação de instrumentos de política para o desenvolvimento de sistemas sustentáveis de mobilidade urbana na América Latina | CEPAL Acesso em: 16 jul. 2024.

MILARÈ, Édis. **Direito do Ambiente: A gestão ambiental em foco**. 5ª ed. ref. at. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

MOBILIZE BRASIL. **Manaus: BRS vai reduzir o tempo da espera de ônibus em 30%**. 2013. Disponível em: Manaus: BRS vai reduzir o tempo da espera de ônibus em 30% (mobilize.org.br) Acesso em: 19 ago. 2024

MPF – Ministério Público Federal. **MPF/AM consegue liminar na Justiça para suspender construção do monotrilho de Manaus**. JusBrasil, 2013. Disponível em: MPF/AM consegue liminar na Justiça para suspender construção do monotrilho de Manaus | Jusbrasil Acesso em: 17 ago. 2024

OLIVEIRA, Betuel Pereira de. REPOLHO, Ederson Bruno de Azevedo. SILVA, Jessica Carla Nascimento da. NEGREIROS NETO, Otacílio. CÓVAS, Renata Nascimento. **Marketing e mercado: um modelo que desenvolva e promova a melhoria do desempenho do segmento de transporte urbano de passageiros de Manaus, 2022**. 111 f. Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em Gestão do Negócio - Fundação Dom Cabral; Instituto de Transporte e Logística, Manaus, 2022. Disponível em: <http://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/661> Acesso em: 24 jul. 2024.

OLIVEIRA, G. C., & WILTGEN, F. (2020). **Uma visão da mobilidade urbana: passado, presente e futuro**. Revista Tecnologia, 41(1). Disponível em: <http://doi.org/10.5020/23180730.2020.10043>. Acesso em: 24 jul. 2024.

ONU. **Habitat (2016) Documento de Políticas da Habitat III: 1 – Direito à cidade e cidades para todos. Reunião Regional da Habitat III**. Praga, República Tcheca, 17 de março de 2016. Disponível em: Policy Units - Habitat III ([habitat3.org](http://habitat3.org)) Acesso em: 20 jul. 2024

ONU-Habitat (2016) **Nova Agenda Urbana: Declaração de Quito sobre cidades e assentamentos urbanos para todos**. Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), Quito (Equador), 20 de outubro de 2016. Disponível em: ONU-Habitat lança Nova Agenda Urbana Ilustrada em português | As Nações Unidas no Brasil Acesso em: 23 jul. 2024.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Disponível em: <https://www.ct.ufpb.br/lacesse/contents/documentos/legislacao-internacional/declaracao-universal-dos-direitos-humanos-1948.pdf/view>. Acesso em 29 jul. 2024.

ONU – Brasil, Nações Unidas Brasil. **Os objetivos do Desenvolvimento Sustentável no Brasil - Cidades e comunidades sustentáveis**. Disponível em: Sustainable Development Goal 11: Cidades e comunidades sustentáveis | As Nações Unidas no Brasil Acesso em: 22 ago. 2024.

PAIVA, Cristiano da Silva. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana: Os desafios de sua elaboração para a cidade de Manaus, AM**. Relatório Final ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Federal do Amazonas, Núcleo de Estudo e Pesquisa das Cidades da Amazônia, 2015. Disponível em: Repositório UFAM: Plano Diretor de Mobilidade Urbana: os desafios de sua elaboração para a cidade de Manaus, AM Acesso em: 19 jul. 2024.

PGDC - Global Platform for the Right to the City. **Carta Mundial do Direito à Cidade - V Fórum Social Mundial** – Porto Alegre – Janeiro 2005. Disponível em: Carta Mundial do Direito à Cidade - Right to the city ([right2city.org](http://right2city.org)) Acesso em: 25 jul. 2024.

PIRES, Maria Coeli Simões. **Direito Urbanístico, meio ambiente e patrimônio cultural**. Brasília: Revista de Informação Legislativa. v. 38, n. 151, 2001. p. 207-230. Disponível em: BDJur - Direito Urbanístico, meio ambiente e patrimônio cultural ([stj.jus.br](http://stj.jus.br)) Acesso em: 23 ago 2024.

QUINTELLA, Marcus. **Os benefícios da mobilidade urbana baseada em trens e metrô**s. FGV, 2023. Disponível em: Os benefícios da mobilidade urbana baseada em trens e metrô | Portal FGV Acesso em: 18 ago. 2024

RIBEIRO, José Sandro da Mota. **Investimentos públicos previstos pela Copa de 2014 em Manaus: efeitos na economia amazonense**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012. 72 f. Disponível em: <http://tede.ufam.edu.br/handle/tede/2473> Acesso em 03 ago. 2024.

ROSA, Belisa Bettega da. **A ressignificação do conceito de Direito Urbanístico a partir da noção de Cidades e Comunidades Sustentáveis veiculada no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n. 11.** Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-graduação em Direito, Florianópolis, 2021. Disponível em: [https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFSC\\_ee75462b7206149ac82286542507c8e8](https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFSC_ee75462b7206149ac82286542507c8e8) Acesso em 22 ago. 2024.

SARLET, Ingo Wolfgang. FENSTERSEIFER, Tiago. **O Direito Constitucional Ambiental Brasileiro e a Governança Judicial Ecológica: estudo à luz da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal.** Revista da Academia Brasileira de Direito Constitucional. vol. 11, n. 20. Curitiba, 2019. p. 42-110. Disponível em: Repositório PUCRS: O DIREITO CONSTITUCIONAL-AMBIENTAL BRASILEIRO E A GOVERNANÇA JUDICIAL ECOLÓGICA: ESTUDO À LUZ DA JURISPRUDÊNCIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA E DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL Acesso em: 14 ago. 2024.

SEVERO, Thelmo Henrique de Sousa. **Mobilidade urbana e direitos humanos: a mobilidade como meio para alcance e efetivação de direitos humanos.** 2019. 27 f. Monografia (Graduação Bacharel em Direito) – Universidade Federal Rural do Semi-árido, Mossoró (RN), 2019.

ZISMAN, Célia Rosenthal. **A dignidade da pessoa humana como princípio universal.** Revista de Direito Constitucional e Internacional, v. 96, p. 2-6, jul./ago. 2016. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/biblioteca/conteudo-revistas-juridicas/revista-de-direito-constitucional-e-internacional/2016-v-24-n-96-jul-ago>. Acesso em: 28 jul. 2024.