

VII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

ROSÂNGELA LUNARDELLI CAVALLAZZI

VALMIR CÉSAR POZZETTI

EMERSON AFFONSO DA COSTA MOURA

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 Haydêe 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 Marcílio 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: Emerson Affonso da Costa Moura; Rosângela Lunardelli Cavallazzi; Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2024.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-998-8

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: A pesquisa jurídica na perspectiva da transdisciplinaridade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade. VII Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2024 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



VII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

APRESENTAÇÃO

É com alegria que apresentamos os trabalhos defendidos no VII Encontro Virtual do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito do VII Encontro Virtual do CONPEDI – A Pesquisa Jurídica na perspectiva da transdisciplinaridade - reunidos no Grupo de Trabalho nº 60 com o tema “Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade”. As pesquisas apresentadas, vinculadas aos programas de pós-graduação stricto sensu em Direito do país discutem questões importantes e atuais relativas aos temas: meio ambiente urbano, justiça climática, políticas urbanas, tecnologia e regularização fundiária, plano diretor das cidades, governança, participação popular e cidadania urbana, direitos humanos, propriedade e posse urbana, instrumentos jurídico-urbanísticos, direito à cidade, com abordagem interdisciplinar à luz das ciências sociais aplicadas e ciências humanas.

Neste sentido, o primeiro trabalho “MEIO AMBIENTE URBANO E TRÂNSITO: DESAFIOS NA APLICABILIDADE DE MULTAS AO PEDESTRE INFRATOR” dos autores Valmir César Pozzetti, Bruno Cordeiro Lorenzi e Elaine Bezerra de Queiroz Benayon discute, a partir da perspectiva do meio ambiente urbano e de forma comparada com outros sistemas jurídicos, a responsabilização das condutas dos pedestres no trânsito urbano, em especial, quanto ao jaywalking.

Em seguida a pesquisa “O DESAFIO DA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL DO RIO DE JANEIRO: DESENVOLVIMENTO DAS POLÍTICAS PATRIMONIAIS E DESCONSTRUÇÃO DOS VÍNCULOS DE PERTENCIMENTO DOS HABITANTES LOCAIS” das autoras Simara Aparecida Ribeiro Januário e Ana Cláudia Cardoso Lopes abordam a formação da cidade do Rio de Janeiro e suas paisagens culturais, observando os vínculos e pertencimento acerca do patrimônio histórico, bem como, o papel das políticas públicas estatais, em especial, quanto a patrimonialização da zona sul e revitalização da região portuária. O trabalho intitulado “A COMUNICAÇÃO ADEQUADA DO RISCO NO GERENCIAMENTO DE ÁREAS URBANAS DE RISCO DE DESASTRES” das autoras Camila Regina Peternelli, Silvana Terezinha Winckler e Reginaldo Pereira na perspectiva das teorias socioconstrutivistas dos

riscos, analisa a necessidade de comunicação e, portanto, governança dos riscos nas ocupações irregulares urbanas em áreas sujeitas às ações das mudanças climáticas, de modo a orientar as ações estatais de prevenção e mudança da cultura social sobre habitação.

No texto “PAPEL DO ADMINISTRADOR NO CONDOMÍNIO EM MULTIPROPRIEDADE: REPERCUSSÕES NA AQUISIÇÃO DA FRAÇÃO DE TEMPO DE UMA PROPRIEDADE IMOBILIÁRIA” de Fátima Cristina Santoro Gerstenberger, Guilherme Santoro Gerstenberger e Otto Guilherme Gerstenberger Junior, analisa-se o papel do administrador judicial na multipropriedade instituída em unidade de condomínio edilício, em especial, no papel da disciplina e especificação de obrigações do síndico definidas nas convenções.

Sara Fernanda Gama e David Elias Cardoso Camara com o o trabalho “GUARDIÕES DO TEMPO E DA MEMÓRIA: ANÁLISE JURÍDICA DO REGISTRO PÚBLICO DO PATRIMÔNIO CULTURAL IMOBILIÁRIO”, problematizam o papel do Registro de Imóveis na publicidade, autenticidade e segurança dos bens tombados e, portanto, das transações imobiliárias fortalecendo a proteção do patrimônio cultural.

A pesquisa intitulada “O DIREITO URBANÍSTICO APLICADO: TRANSFORMAÇÃO SOCIAL DAS CIDADES” dos autores Carla Izolda Fiuza Costa Marshall, Guilherme Santoro Gerstenberger e Pietra Rangel Bouças do Vale, discute o papel das políticas públicas urbanas, com foco na análise de intervenções urbanísticas realizadas nos municípios do Rio de Janeiro, Balneário Camboriú, Campos do Jordão e Gramado, na produção do ambiente urbano e na qualidade de vida dos cidadãos.

O texto “DIREITO À MORADIA E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA: UMA ANÁLISE DOS DESASTRES CLIMÁTICOS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL” das autoras Carina Lopes de Souza, Sabrina Lehnen Stoll e Elenise Felzke Schonardie visa levantar a necessidade de implementação de políticas públicas inclusivas e resilientes para efetivação do direito humano à moradia em um cenário marcado pela emergência climática a partir dos desastres vivenciados no Brasil, inclusive, no Estado do Rio Grande do Sul.

A investigação “TECNOLOGIA E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA: UMA PERSPECTIVA DO DIREITO URBANÍSTICO SOBRE INCLUSÃO, SEGURANÇA JURÍDICA E PARTICIPAÇÃO CIDADÃ” do autor Alfredo Ribeiro Da Cunha Lobo aponta a necessidade de utilização de ferramentas como Sistemas de Informação Geográfica (SIG),

blockchain e plataformas digitais como instrumentos de eficiência, transparência e participação no planejamento urbano, em especial, na regularização fundiária para a construção de cidades mais justas e inclusivas.

O trabalho “FINANCIAMENTO E ESTRATÉGIAS PARA A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA: UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS FONTES TRADICIONAIS E DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS” também do autor Alfredo Ribeiro Da Cunha Lobo discute os prós e contras da captação de recursos pelas fontes tradicionais à luz da eficácia, acessibilidade, sustentabilidade e impactos legais apontando para o financiamento com uso de políticas público-privadas com suas implicações, vantagens e limitações na regularização fundiária.

O estudo “SANEAMENTO BÁSICO NO DISTRITO FEDERAL: ANÁLISE DA EMPRESA CAESB SOB ÓTICA DO DIREITO URBANÍSTICO, NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO BÁSICO E DAS RELAÇÕES CONSUMERISTAS” dos autores Alisson Evangelista Silva e Paulo Afonso Cavichioli Carmona, discute a universalização do direito fundamental ao saneamento básico no Distrito Federal através da verificação das prioridades das respectivas políticas públicas na cidade e a judicialização das demandas relativas à empresa fornecedora do respectivo serviço público.

A pesquisa “NOVAS ESTRATÉGIAS DO PLANO DIRETOR DE SÃO PAULO” dos autores Edson Ricardo Saleme, Cleber Ferrão Corrêa e Marcio Hiroshi Ikeda investiga a finalidade de adensamento urbano assumida pela política urbana municipal e implementada com as alterações adotadas no plano diretor estratégico da cidade de São Paulo, aprovado, sem a previsão de planos setoriais de ordenação do crescimento com as respectivas dotações orçamentárias.

O texto “A DIGNIDADE DA PESSOA URBANA” do autor Eduardo Lopes Machado propõe a garantia da dignidade da pessoa urbana, individual ou coletivamente considerada, compreendida mediante implementação relativa aos direitos humano-fundamentais de moradia, mobilidade, segurança e sustentabilidade no âmbito das cidades.

Com o trabalho “MOBILIDADE É JUSTIÇA?” dos autores Luciana Silva Garcia e Alessandro Eduardo Silva de Moura parte-se da obra de Amartya Sen para discutir se o modelo de mobilidade urbana, no âmbito da teoria da justiça, na perspectiva da expansão das liberdades e, considerando, o transporte coletivo essencial para os mais desfavorecidos e para a construção de uma sustentabilidade urbana.

A investigação “ENTRE O AMOR E A CIDADE: O FIM DO FLÂNEUR DOSTOIEVSKIANO COMO ARQUÉTIPO SOCIAL” dos autores Guilherme Marques Laurini, Elenise Felzke Schonardie e Micheli Pilau de Oliveira, aponta como o arquétipo do flâneur cumpriu papel fundamental na compreensão dos centros urbanos permitindo identificar os padrões sociais que se manifestam nas cidades, especialmente em uma sociedade pragmática, onde a emoção e a capacidade de enxergar e sentir o outro são desestimuladas.

O estudo “A GOVERNANÇA AMBIENTAL DAS CIDADES: O DIREITO DE MORADIA, AS INVASÕES URBANAS E OS ESPAÇOS ESPECIALMENTE PROTEGIDOS” dos autores Nilson Teixeira Dos Santos Júnior e Mário Luiz Campos Monteiro Júnior aborda a necessidade de políticas públicas para implementação da governança ambiental, permitindo a atuação de atores sociais na gestão dos recursos hídricos garantindo o acesso ao direito à moradia digna com acesso a água de qualidade.

O texto “MOBILIDADE URBANA E INCLUSÃO SOCIAL: O RACISMO URBANO COMO IMPEDITIVO DO DIREITO DE IR E VIR DOS MORADORES DA PERIFERIA DE ICOARACI NA CIDADE DE BELÉM/PA”, das autoras Bruna Melo da Silva e Daniella Maria Dos Santos Dias, analisa o papel que o sistema de transporte público nas políticas urbanas, além de instrumento da mobilidade urbana, constituindo também meio para redução da segregação urbana e exclusão social dos moradores da periferia.

A pesquisa “CORRUPÇÃO URBANA E SEUS MEANDROS SOCIAIS” dos autores Paulo Afonso Cavichioli Carmona e Wainer Augusto Melo Filemon identifica como a desregulamentação nas contratações urbanísticas, a discricionariedade ampliada, a lentidão dos processos administrativos, a falta de estruturas compatíveis com a necessidade de gestão e a quantidade de normas a serem atendidas favorecem a corrupção urbanística.

O trabalho “PARTICIPAÇÃO POPULAR E PLANEJAMENTO URBANO MUNICIPAL” dos autores Émilien Vilas Boas Reis e Stephanie Rodrigues Venâncio problematiza as potencialidades do instrumento de audiências públicas para gestão eficiente dos espaços urbanos, de forma a contribuir com a transparência das decisões políticas e direcioná-las à promoção dos direitos sociais garantindo o atendimento fins, da justiça social e da ordem constitucional.

O estudo “PLANOS DIRETORES PARTICIPATIVOS E A EFETIVIDADE DA FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE URBANA: UMA ANÁLISE DA IMPLEMENTAÇÃO DOS PLANOS 20 ANOS DEPOIS DO ESTATUTO DA CIDADE” do autor João Emilio de Assis

Reis, discute, a partir do princípio do planejamento, a análise da efetividade da obrigatoriedade da implementação do plano diretor como política de ordenação urbana fundamental para os municípios, nas hipóteses legais.

A investigação “DE TERRA DAS MANGUEIRAS A TERRA DO CALOR: COMO A DESARBORIZAÇÃO DESAFIA A CONSTITUIÇÃO E O PLANO DIRETOR” dos autores Bruno Soeiro Vieira, Asafe Lucas Correa Miranda e Jorge Adriano da Silva Borges constrói um direito à uma cidade arborizada a partir da tutela constitucional do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, de forma a comparar o disposto do Plano Diretor da cidade de Belém em relação a ação governamental de desarborização e a crescente verticalização no município.

O texto “RESILIÊNCIA EM MOVIMENTO: UMA ANÁLISE SOBRE AFETAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA FRENTE A DESASTRES E EVENTOS CLIMÁTICOS NO RIO DE JANEIRO” dos autores Ana Flávia Costa Eccard, Jordana Aparecida Teza e Salesiano Durigon problematiza a necessidade de infraestrutura de mobilidade urbana para resiliência da cidade diante de desastres naturais como inundações, apresentando políticas e estratégias que podem melhorar a mobilidade e a resposta a emergências na cidade.

A pesquisa “A PROTEÇÃO DO DIREITO HUMANO-FUNDAMENTAL À MORADIA NA FUNÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS CONTRATOS IMOBILIÁRIOS: ANÁLISE DA TUTELA DO ADQUIRENTE DA PROPRIEDADE URBANA NA POLÍTICA HABITACIONAL NO TEMA 982 DO STF” dos autores Emerson Affonso da Costa Moura, Marcos Alcino de Azevedo Torres e Takeo Contão Abe verifica a tensão entre o direito humano-fundamental à moradia e a função socioeconômica dos contratos imobiliários na política pública de habitação, à luz do tema 982 do Supremo Tribunal Federal, de forma a determinar que a função socioeconômica dos contratos imobiliários importa contudo, deve abranger a promoção na dimensão dos valores social, inclusive, a tutela do direito humano-fundamental à moradia.

O trabalho “DIREITO AO SOL: REFLEXOS DOS IMPACTOS DA VERTICALIZAÇÃO EM CIDADES COSTEIRAS, O CASO DE SANTOS/SP” dos autores Mateus Catalani Pirani, Juliette Fratelli Achiamé e Daniel Stipanich Nostre, busca verificar, com base nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável e ao próprio direito ao sol, como a urbanização excessiva em cidades costeiras aliada ao fenômeno da verticalização e construção desordenada, impacta na qualidade de vida e bem-estar da população.

Por fim, o estudo “DESAFIOS URBANÍSTICOS E FUNDIÁRIOS NA AMAZÔNIA: RELATO SOBRE SOLUÇÕES JURÍDICAS PARA A TITULAÇÃO DE AGRICULTORES URBANOS E PERIURBANOS EM MUNICÍPIOS NO ESTADO DO PARÁ” das autoras Ana Luisa Santos Rocha e Luly Rodrigues Da Cunha Fischer discute a institucionalização das iniciativas do Programa Nacional de Agricultura Urbana e Periurbana na Amazônia, diante da complexidade das questões fundiárias e em sua articulação com o processo de regularização, pelo município.

Com abordagens inovadoras sobre as questões contemporâneas que envolvem as cidades brasileiras, os trabalhos apresentados trazem luzes para os debates relativos ao direito urbanístico pátrio e o estudo da academia sobre a matéria renovando o papel do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, ao qual convidamos todas e todos os estudiosos à leitura.

Os integrantes do Grupo de Trabalho registram a solidariedade e o compromisso institucional do CONPEDI com a população do estado do Rio Grande do Sul em face do desastre ambiental ocorrido entre os meses de abril e maio do corrente ano.

Inverno de 2024.

Prof. Dr. Emerson Affonso da Costa Moura (PPGD/UERJ e PPGD/UNIRIO)

Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi (PROURB/UFRJ e PUCRio)

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

MOBILIDADE É JUSTIÇA?

MOBILITY IS JUSTICE?

Luciana Silva Garcia
Alessandro Eduardo Silva de Moura

Resumo

Este trabalho acadêmico objetiva analisar as categorias transporte público coletivo, mobilidade e direito à cidade a partir da perspectiva teórica proposta pela teoria da justiça pensada por Amartya Sen. Por meio de pesquisa bibliográfica e documental, buscou-se identificar elementos que delimitassem os institutos identificados, confrontando-os com as ideias de Sen. Além disso, buscou-se verificar a aplicabilidade dos conceitos elencados no sistema de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia. A discussão permitiu deduzir que o ordenamento jurídico brasileiro oferta adequada normatização e institucionalização do tema da mobilidade, embora com deficitária repercussão favorável na construção das cidades e na concretização do direito social ao transporte. Dentre os pontos ressaltados, a efetiva construção da justiça, além de observar o que delinea a Constituição, se relaciona com o comportamento social e requer o engajamento da sociedade contra as injustiças perceptíveis. A mobilidade, especialmente o transporte público, é vital para a expansão das liberdades, com o transporte coletivo sendo essencial para os mais pobres e para a sustentabilidade urbana. Aqui, discute-se também a interseção entre justiça, democracia e direitos fundamentais, enfatizando que promover justiça é promover liberdade e desenvolvimento. Por fim, reconhece-se a limitação do Direito para resolver injustiças e defende-se a necessidade de abordagens transdisciplinares para efetivar os direitos sociais.

Palavras-chave: Teoria da justiça, Direito à cidade, Amartya sen, Transporte público coletivo

Abstract/Resumen/Résumé

This academic work aims to analyze the categories of collective public transport, mobility and the right to the city from the theoretical perspective proposed by the theory of justice thought by Amartya Sen. Through bibliographic and documentary research, it was sought to identify elements that delimited the identified institutes, confronting them with the ideas of Sen. In addition, it was sought to verify the applicability of the concepts listed in the collective public transport system of the Region Metropolitan of Goiânia. The discussion allowed us to deduce that the Brazilian legal system offers adequate standardization and institutionalization of the theme of mobility, although with a deficit favorable repercussion on the construction of cities and on the realization of the social right to transport. Among the points highlighted, the effective construction of justice, in addition to observing what the Constitution outlines, is related to social behavior and requires the engagement of society against perceived injustices. Mobility, especially public transport, is vital for the expansion of

freedoms, with public transport being essential for the poorest and for urban sustainability. Here, the intersection between justice, democracy and fundamental rights is also discussed, emphasizing that to promote justice is to promote freedom and development. Finally, it recognizes the limitation of the Law to resolve injustices and defends the need for transdisciplinary approaches to make social rights effective.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Theory of justice, Right to the city, Amartya sen, Collective public transport

A ideia de justiça é uma daquelas concepções que, ao longo da evolução do pensamento humano, vem assumindo os mais variados sentidos, numa tentativa, quiçá, de ao construí-la, avançarmos algum tanto na compreensão da natureza humana.

Com sua gênese a partir do debate filosófico puro, no campo do Direito, a ideia de justiça receberia tratamento sistemático a partir da Filosofia Jurídica, cuja principal preocupação está na sua construção histórico e crítica, como proposta descritivo-analítica (MATOS, 2009).

Na vida diária, no campo dos pensamentos e sentimentos íntimos, é usual que nos defrontemos com situações comezinhas que merecerão ser qualificadas como justas ou injustas, sempre de acordo com os valores pessoais.

Hodiernamente, Amartya Sen sobre essa percepção define que a motivação da ação humana não está na busca pela justiça perfeita e estabelecida, mas, ao contrário, se encontra no enfrentamento das injustiças que se avizinha, que podemos eliminar a partir dos esforços pessoais (SEN, 2011, p. 7).

É que, segundo ele sustenta, melhor seria falar em pluralidade de justiças, todas conviventes e com pretensões de imparcialidade. Além disso, é também de Sen a proposta de que há estreita correlação entre a ideia de desenvolvimento e o exercício de liberdades por aqueles que compõem a sociedade analisada.

Conforme propõe, são grandezas diretamente proporcionais, isto é, quão mais desenvolvida é uma determinada comunidade, maior a possibilidade de que as pessoas possam gozar de liberdades reais. Portanto, não é demais assentir que promover justiça é promover liberdades ou, por decorrência lógica, justiça é desenvolvimento.

Na abordagem proposta, talvez um dos argumentos mais ricos seja o de se propor uma nova forma de olhar a justiça: a partir das injustiças. O esforço é para abandonar quaisquer construções ditas transcendentais, isto é, que desenvolvem a partir de uma concepção ideal de justiça, sem quaisquer compromissos com a vida diária.

Em seu lugar, o que propõe é a edição de um método que nasce das injustiças alcançáveis, da concretude das dores e sofrimentos sociais que podem ser verificadas pelo observador sem maior esforço analítico.

A voz de Sen, neste tema, é disruptiva. Ao propor uma teoria da justiça que busque, em última instância, medir a justiça a partir das realizações substanciais e concretas, numa relação diretamente proporcional com a expansão das liberdades – dentre elas, mas não exclusivamente, a igualdade e as capacidades humanas – o que se oferta são as ferramentas para a efetivação da justiça a partir do comportamento social.

Para que se coloque em andamento a contínua melhoria das condições sociais por meio da justiça, alguns requisitos devem ser observados. A difusão da argumentação pública é, seguramente, a primeira delas. Por argumentação pública, deve se entender o debate amplo, aberto, transparente e qualificado. Isto é, a construção dos conceitos e das escolhas sociais devem ser pautadas pela discussão entre os membros da sociedade, respeitando e admitindo argumentos de quaisquer interessados em contribuir, com o máximo de informações disponíveis, inclusive buscando experiências e opiniões que sejam externas ao grupo.

Neste ínterim, salutar é perceber a relação que guarda a ideia de justiça com a ideia de democracia: a democracia é um valor intimamente conectado à condição humana, no âmbito da vida em sociedade.

Noutro ponto, é também fato que a democracia vem sofrendo ressignificações para admitir em si modelagens mais alinhadas à ideia de governo por meio do debate, o que evidencia uma convergência direta com a proposta de justiça previamente apresentada.

Para aprofundamento da relação entre justiça e democracia, é preciso se estender na análise sobre tais institutos, tentando conferir-lhes traços que coadunem a ideia de justiça elaborada nesta tese.

A pretensão é avançar no debate sobre a justiça, mas buscando estabelecer um viés que analise qual seria a relação entre a mobilidade, sobretudo a mobilidade das pessoas nos espaços urbanos por meio do transporte público e coletivo, e a promoção da justiça. Noutras palavras, há de ser acolhido o debate sobre mobilidade e justiça, isto é, se (e como) a mobilidade pode ser uma ferramenta para a efetivação de direitos.¹

Ademais, o que se busca assentar é a conclusão de que a sociedade brasileira estabeleceu por meio da Constituição Federal e do ordenamento jurídico a ideia de que a justiça social é traduzida pela efetivação dos direitos fundamentais ali previstos. Aliás, uma hipótese argumentativa que merecerá ser aprofundada é a de que há uma direta relação entre

¹ No Supremo Tribunal Federal, o Ministro Roberto Barroso em decisão monocrática nos Embargos Declaratórios da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 1.013/DF datada de 18 de outubro de 2022, traz importantes contribuições para este propósito.

Na lide em questão, se discute o dever do Poder Público de garantir o transporte público em níveis normais, isto é, sem qualquer redução, no domingo das eleições. Ao final, embora restasse consignado que a imposição de tal medida poderia ser por demais onerosa para alguns entes federativos, foi recomendado pela corte constitucional que todos os municípios oferecessem transporte público universal e gratuito no dia das eleições. Fundamentou-se a decisão em razão da condição de pobreza de parcela relevante da população brasileira, do retorno de quase 10 milhões a esta condição ao longo da pandemia e, também, pelo fato de ser o voto obrigatório no Brasil.

É evidência de que o direito ao transporte público é direito fundamental que se insere na efetividade dos demais direitos fundamentais, à medida que serve como catalisador, ou seja, como agente de aceleração das reações que promovem a concretude destes direitos e, por consequência, da vontade constitucional.

mobilidade e desenvolvimento das cidades e, ademais, entre mobilidade e desenvolvimento das pessoas.

1. ONDE VIVE A JUSTIÇA

O título deste excerto do texto é, no mínimo, provocativo. Para além da reflexão, o que aqui se pretende, de fato, é buscar dar concretude à teoria da justiça esboçada, sobretudo no âmbito das práticas sociais impregnadas na sociedade.

Uma teoria da justiça que convive com as pessoas é, ao mesmo tempo, pragmática na busca por resultados concretos e comprometida com a eliminação das injustiças aparentes. Isto significa que, em última instância, fala-se em efetivação da justiça toda vez que se depara com instituições ou comportamentos sociais que buscam reduzir ou eliminar limitações às capacidades humanas, no caminho para a promoção das liberdades individuais e coletivas.

O modelo das repúblicas democráticas tem optado de um modo geral pela edição de constituições, como documento originário de poderes e expressão máxima da organização estatal e do sistema jurídico.

Noutras palavras, o texto constitucional é a instituição que concentra a proposta de sociedade (e, por consequência, de Estado) que as pessoas elegeram para si. Seu conteúdo passa a ser o eixo orientador do debate público, de modo que a argumentação terá por objetivo conferir significado e completude ao que ali está contido, como medida de justiça.

Tal assertiva não significa que a constituição é a única ferramenta balizadora da justiça. Sequer significa que este documento é o principal meio para atingimento dela. A ideia de justiça demanda a pluralidade de caminhos para sua efetivação. Deve ser vista através do exercício democrático, aqui entendido como o governo que opera por meio do debate, além do exercício do voto e da alternância do poder. Ou da ampla liberdade conferida às pessoas para atuarem e realizarem suas escolhas segundo suas convicções de bem-estar, em ambientes de contínuo incremento da igualdade e da capacidade.

A questão é que a Constituição, por sua posição *sui generis* e pelo valor que se confere ao seu conteúdo, merece receber uma análise própria no âmbito da estruturação de uma proposta sobre a teoria da justiça.

Aliás, no caso da experiência brasileira, o texto constitucional tem se mostrado um excelente substrato para desenvolvimento da justiça. Também é este documento a fonte primária de reconhecimento dos direitos e garantias fundamentais que são conferidos às pessoas. Tal condição leva a algumas conclusões.

A primeira delas é de que o conteúdo da justiça enquanto promoção de liberdades é ratificado (e direcionado) pela Constituição Federal, sobretudo, como dissemos, pela previsão dos direitos e garantias fundamentais, bem como dos direitos econômicos, sociais e culturais.

A segunda constatação é a de que se admite-se uma teoria da justiça que confirma a promoção da justiça como enfrentamento das injustiças percebidas, seria adequando afirmar que a abordagem da justiça pede, em última análise, é que se exercite o texto constitucional como medida de promoção social da justiça.

Conclusivamente, é relevante para o discurso da justiça que se identifiquem as normas constitucionais não como normas programáticas, isto é, aquelas que não possuem caráter cogente, mas meramente para indicação ou direcionamento de programas ou políticas públicas. Ao contrário, o conteúdo materialmente constitucional deve ter natureza jurídica, isto é, possuem natureza vinculante e impõem a imediata aderência ao que dispõem.

2. CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

O que aqui se propõe é que direitos sociais são direitos fundamentais de observância obrigatória em um Estado Democrático, Constitucional e Social de Direito, cuja finalidade é tutelar liberdades positivas, isto é, que visam a melhoria de condições de vida das pessoas humanas (em especial, os hipossuficientes), a igualdade social e os fundamentos estabelecidos nos artigos 1º e 3º da Constituição Federal (MORAES, 2008, p. 193), dentre outros constantes da Carta de 1988. Atualmente, constam primordialmente no segundo capítulo do título ‘II – Dos Direitos e Garantias Fundamentais’ da Constituição.²

Possuem conteúdo social e econômico, convertendo-se em prestações positivas do Estado em prol, como dito alhures, da promoção da vida digna e da tutela dos menos favorecidos ou expostos às tragédias sociais, como a fome, a ausência de moradia ou de assistência aos desamparados.

Embora passassem a constar da ordem jurídica brasileira a partir da Constituição de 1934, os direitos fundamentais ganham relevância, mormente, ao mesmo tempo em que surgiram (ou se agravaram) os conflitos sociais entre aqueles que detinham o capital e o

² A Constituição de 1988 estabeleceu os direitos fundamentais antes mesmo dos itens dedicados à organização do Estado, demonstrando sua verve inovadora, bem como a relevância que o assunto tomara na nova ordem constitucional.

restante detentor da força de trabalho.³ Com as Revoluções Americana e Francesa, passam a ser incorporados por parcela considerável das constituições ocidentais, sendo que as primeiras a incorporarem direitos sociais ao seu texto serão a Constituição mexicana de 1917 e a constituição da República Alemã de Weimar, em 1919.

Ainda no âmbito internacional, cumpre-nos ressaltar que será a Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Declaração Universal dos Direitos do Homem, em 10 de dezembro de 1948, quem traria conceito orientador dos direitos sociais, ao afirmar que

Toda a pessoa, como membro da sociedade, tem direito à segurança social; e pode legitimamente exigir a satisfação dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis, graças ao esforço nacional e à cooperação internacional, de harmonia com a organização e os recursos de cada país (ONU, 1948, art. 22).

São, portanto, imperativos autoaplicáveis, inalienáveis, imprescritíveis, universais, cogentes, irrenunciáveis e invioláveis, constituindo, em razão de sua ordem pública e fundamental, parte integrante dos indivíduos que se encontrem em território nacional.

Para Fábio Quintas, os direitos sociais

(...) compreendidos como aqueles que visam a promover o bem-estar social e a igualdade real entre os indivíduos, destacando-se o direito à educação, à saúde, à moradia e à previdência social. Os direitos sociais são direitos constitucionalmente protegidos (*ex vi* dos arts. 6º, 23, 30, 196, 198, 200, 201, 205 da Constituição de 1988) e merecem ser considerados direitos fundamentais, que impõem deveres de respeito, proteção e promoção pelo Estado (QUINTAS, 2016, p. 32).

Ademais, por constarem do rol de direitos fundamentais, os direitos sociais são reconhecidos como indispensáveis à existência digna, livre e igual das pessoas humanas, não sendo suficiente que o Estado os reconheça, mas, também, que tome medidas para sua concretização:

A efetivação dos direitos sociais constitucionalmente consagrados exige prestações positivas, por meio de políticas públicas que ofereçam serviços públicos em sentido amplo (CANOTILHO; MOREIRA, 2007, p. 815).

Diferem entre si direitos (liberdades) civis e direitos sociais não no objeto de tutela/regulação, mas no modo de fazê-lo. Enquanto no paradigma privatista, o direito à saúde se limitaria a impor ao Estado o dever de não privar o cidadão de sua saúde, no paradigma do direito social, esse mesmo direito impõe ao Estado a obrigação de prestar assistência.

Igualmente, pondera Jorge Reis Novais no sentido de que os direitos sociais são assim definidos menos em função da natureza do bem tutelado pela norma e mais pelo tipo de deveres que essa norma fundamenta, que são deveres prestacionais fáticos (e normativos) impostos ao Estado (e à sociedade) (NOVAIS, 2010).

³ Daí, a íntima relação comumente estabelecida entre os direitos sociais e os temas de direito deste trabalho: é que os direitos sociais surgem como resposta jurídico-normativa aos clamores de uma nova classe que nascia juntamente com a Revolução Industrial: a classe operária.

Nas palavras de Menelick de Carvalho Netto, superada a Primeira Guerra Mundial, o que se observa nas Constituições é o movimento para a construção de novo paradigma, doravante denominado constitucionalismo social. É uma resposta, à melhor forma dialética, para o modelo de máxima liberdade formal e abstrata ao indivíduo, que privilegia o direito privado reduzindo o público, e o Estado, ao mínimo necessário para tutela dos interesses individuais.

Contudo, o movimento histórico impõe a construção de novo constitucionalismo, desta vez relativizando a dicotomia público versus privado, em prol da construção (ou revisão) do rol de direitos fundamentais:

Para esse último paradigma, a questão do público e do privado é questão central, até porque esses direitos, denominados de última geração, são direitos que vão apontar exatamente para essa problemática: o público não mais pode ser visto como estatal ou exclusivamente como estatal e o privado não mais pode ser visto como egoísmo. A complexidade social chegou a um ponto tal que vai ser preciso que organizações da sociedade civil defendam interesses públicos contra o Estado privatizado, o Estado tornado empresário, o Estado inadimplente e omissivo (CARVALHO NETTO, 2001, p. 14).

Nesta nova modalidade, a sociedade civil adquire relevância como instância que luta por esses direitos e zela pela sua efetividade. Ademais, as dimensões pública e privada assumem extensões equiprimordiais, interdependentes e que, em algum grau, guardam certa tensão mútua.

3. POR QUE A JUSTIÇA PRECISA DA MOBILIDADE?

A questão que inicia este momento da discussão guarda uma pergunta oculta, igualmente importante: por que a mobilidade – nela inserido o direito ao transporte – merece ser envolvida na discussão sobre justiça?

Há aqui mais de uma resposta para as perguntas propostas. A resposta fácil, por evidente que é, está na constatação de que o tema faz parte dos direitos sociais constitucionalmente previstos:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015) (BRASIL, 1988).

Como defendido anteriormente neste esforço acadêmico, a simples previsão constitucional torna a norma exigível, como medida de justiça.

Outro caminho para compreender a relação entre a mobilidade e justiça está na correlação entre o papel que a mobilidade exerce para permitir que as pessoas acessem outros bens e serviços de seu interesse.

Nesta versão mais elaborada da resposta, a mobilidade exerce um papel instrumental, permitindo aos membros da sociedade buscarem seus interesses, tais como, a busca por trabalho, educação, lazer ou quaisquer outros interesses que considera relevante para o seu bem-estar. É dizer: a mobilidade ou, como quer a constituição, o direito social ao transporte, guarda relação direta com a concretude da justiça.

Quando se delimita um pouco mais o espectro de análise, dedicando-se à observação das condições de vida da parcela da população economicamente desfavorecida, a constatação é ainda mais evidente.

Se para qualquer pessoa a limitação à liberdade de deslocamento tem efeito deletério, para os mais pobres, esta restrição pode ter efeitos ainda mais nefastos. Como, em regra, são os principais clientes do transporte público, há uma estreita relação entre a promoção da mobilidade e o uso que essas pessoas fazem das cidades e o acesso que têm dos demais serviços públicos.

Em termos conceituais e para os fins a que este trabalho se destina, considera-se mobilidade urbana a capacidade conferida às pessoas de se locomoverem nas cidades, através dos diferentes modais oferecidos. A mobilidade urbana é ideia intimamente conectada ao direito fundamental ao transporte, ambos em sintonia com o direito fundamental à livre locomoção em todo o território nacional em tempos de paz – nos termos do que prevê o artigo 5º, XV, da Constituição Federal.

A mobilidade é um componente da qualidade de vida aspirada pelos habitantes de uma cidade. Não há como considerar determinada região habitacional como de alto nível se a mobilidade não estiver presente. (ARAÚJO et al, 2011, p. 575).

A mobilidade urbana é, portanto, um direito fundamental que se confunde com os instrumentos necessários para o acesso aos bens da vida, dentre eles, o exercício de outros direitos fundamentais.

Para ser efetiva, a mobilidade exige a orquestração sistêmica de ações que visem integrar saberes e responsabilidades administrativas, que vão desde o uso do solo, o trânsito, os meios de transporte, ambiente e infraestrutura (SACRINGELLA, 2001).

Para as pessoas economicamente desfavorecidas, o gênero mobilidade urbana, para que atinja o mesmo fim (instrumento para acesso à cidade e persecução dos interesses individuais), deve ser contemplado mormente por meio de uma de suas espécies: o transporte público coletivo e urbano.

A mobilidade cresce acentuadamente com a renda, repercutindo numa maior diversidade de atividades feitas pelas pessoas. Quando se consideram apenas as viagens motorizadas, a variação da mobilidade é bem maior, o que reflete o grande impacto da posse do automóvel pelos segmentos de renda mais alta. As distâncias

percorridas aumentam uma vez que as pessoas de renda mais alta dispõem de modos de transporte mais rápidos e percorrem mais espaço no mesmo tempo disponível (VASCONCELOS, 2001) (ARAÚJO et al., 2011, p. 576).

Não é demais reforçar que, considerando a precária distribuição de renda e a considerável quantidade de pessoas com dificuldades econômicas no Brasil e no mundo, os modais que buscam atender o direito ao transporte desse grupo são os que mais representam em termos de avaliação da mobilidade urbana praticada.

Noutro ponto, merece também ligeiro aparte a observação, já que foge ao escopo ora debatido, se seria o transporte público o agente de mobilidade que mais adere às discussões de sustentabilidade:

A mobilidade sustentável no contexto sócio-econômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura. (CAMPOS, 2006, p. 4).

Se o acesso ao transporte não se dá de forma adequada, portanto, a conclusão é de que as pessoas não têm suas capacidades contempladas em plenitude, o que evidencia uma clara violação da justiça.

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos (ARAÚJO et al., 2011, p. 580).

Noutro ponto, se o espaço urbano é a arena escolhida pela maioria das pessoas para busca da qualidade de vida, essa escolha somente se traduzirá em oportunidades igualitárias se a maior quantidade possível de pessoas tiver acesso às diferentes localidades e àquilo que a cidade oferece. Neste universo, o tema da mobilidade urbana é dos assuntos de maior relevância para o planejamento e gestão das cidades de médio e grande porte.

É mote constante na agenda política brasileira, especialmente quando motivado pelos movimentos sociais que demandam acesso ao transporte público coletivo, impedidos em razão da qualidade do serviço proposto ou pela incapacidade financeira das pessoas de pagarem a tarifa estipulada (GOMIDE, 2013).

Por sua vez, o trabalho promovido por Amartya Sen logrou alcançar compreensões sobre a condição humana com potencial para contribuir em vários campos do conhecimento. A singela distinção entre crescimento, que guarda em si natureza eminentemente econômica, e desenvolvimento, que deve ultrapassar o compromisso com a geração de riquezas para assumir a proposta de maximização das liberdades e capacidades das pessoas, tem embasado estudos os mais variados.

Suas reflexões se espraiam, por exemplo, para a compreensão de como as cidades podem se tornar ambientes de promoção da dignidade humana ou, no outro extremo, em obstáculo para o exercício das liberdades pelas pessoas.

Amartya Sen's contention is that the development process is inextricably bound up with a process of ever expanding freedoms that need to be granted to the individuals of a community. In enhancing the capabilities and potentials of the citizens of an urban society, or for that matter any society, policy makers need to focus on areas that will give the greatest impact. Not only is there a need for the greatest impact, there is also the need to intervene in those areas where the multiplier effect of the consequent benefits will be the greatest. The impact of urban development initiatives will spread the significant benefits to all un-free communities.

Sen's view of development being the enhancement of freedom for individuals to live the life they want to live is valid for society as a whole including rural and urban settlements. I have argued elsewhere in this paper that, currently in many countries, the fragility of social, political and economic conditions in the urban areas needs urgent support because of the type of urban migration that is taking place. One - 6 - needs therefore to consider the potentials and capabilities for self-improvements in the livelihoods of urban citizens, and to make them the special subject of our concern. Such a concern would link higher levels of development to freedom rather than income levels (KHOSLA, 2002, p. 5-6).⁴

Em alinhamento, contudo tratando do direito à cidade, Nelson Saule Júnior tem visão assemelhada, ao defender que

O direito à cidade é aplicável a todas as cidades e assentamentos humanos, dentro dos sistemas jurídicos nacionais. Com base nessa definição acima, o direito à cidade é um direito coletivo/difuso que vê a cidade como um espaço coletivo que pertence a todos os habitantes, que contém três elementos essenciais: proteção legal das cidades como um bem comum; direito coletivo/difuso; e a titularidade coletiva exercida por grupos representativos de moradores, associações de moradores, organizações não governamentais (ONGs), Defensoria Pública e Ministério Público, por exemplo.

O direito à cidade deve ser adotado e compreendido na nova agenda urbana como o direito de todos os habitantes, da presente e das futuras gerações, de ocupar, usar e produzir cidades justas, inclusivas e sustentáveis, definido como um bem essencial comum para a qualidade de vida. O direito à cidade implica ainda responsabilidades sobre os governos e as pessoas a reclamar, defender e promover este direito. A cidade como um bem comum contém os seguintes componentes: a cidade livre de qualquer forma de discriminação; a cidade com cidadania inclusiva; a cidade com maior participação política; a cidade que cumpre as suas funções sociais; a cidade com espaços públicos de qualidade; a cidade com igualdade de gênero; a cidade com diversidade cultural; a cidade com economias inclusivas; a cidade com um ecossistema comum que respeite os vínculos rural-urbanos.

⁴ Numa tradução livre: A alegação de Amartya Sen é que o processo de desenvolvimento está inextricavelmente ligado a um processo de liberdades cada vez maiores que precisam ser concedidas aos indivíduos de uma comunidade. Ao potencializar a capacidades e potenciais dos cidadãos de uma sociedade urbana, ou de qualquer sociedade, os legisladores precisam se concentrar nas áreas que darão o maior impacto. Não só há necessidade de maior impacto, há também a necessidade de intervir naquelas áreas onde o efeito multiplicador da os benefícios consequentes serão os maiores. O impacto das iniciativas de desenvolvimento urbano espalhará a benefícios significativos para todas as comunidades não-livres (que ainda enfrentam limitações em suas liberdades). A visão de Sen do desenvolvimento é o aumento da liberdade para os indivíduos viverem a vida que desejam viver é válido para a sociedade como um todo, incluindo os assentamentos rurais e urbanos. Já argumentei em outro lugar este trabalho que, atualmente em muitos países, a fragilidade das condições sociais, políticas e econômicas as áreas urbanas precisam de apoio urgente devido ao tipo de migração urbana que está ocorrendo. É preciso, portanto, considerar os potenciais e capacidades para autoaperfeiçoamento nos meios de subsistência de cidadãos urbanos, e torná-los o objeto especial de nossa preocupação. Tal preocupação vincularia maior níveis de desenvolvimento para a liberdade ao invés de níveis de renda.

O direito à cidade como um direito coletivo/difuso pode ser exercido em cada metrópole, vila ou cidade que está institucionalmente organizada como unidade local administrativa distrital, municipal ou de caráter metropolitano. Ele inclui o espaço urbano, bem como os arredores rurais ou semirurais que fazem parte do seu território (SUALE JÚNIOR, 2016, p. 75).

Quando a análise se debruça sobre os espaços urbanos nacionais, o que se tem, de modo geral, é uma desorganizada urbanização, arrastada em grande parte pela necessidade brasileira de promover alguma atualização das estratégias econômicas do país, sobretudo a partir dos movimentos de industrialização que já haviam se disseminado pelas nações economicamente mais prósperas – quase todas europeias ou norte-americanas.

A estratégia de industrialização nacional para substituição de importações, não foi capaz de propor caminhos que refletissem a necessária distribuição dos espaços para que as cidades se tornassem espaços para promoção do bem-estar dos cidadãos, relegando ao segundo plano as necessidades humanas que não afetassem diretamente a lógica produtiva.

Nos casos dos deslocamentos urbanos, o mapa permanece praticamente inalterado até a segunda metade do século XX, quando o inchaço das grandes aglomerações urbanas traz o tema à agenda das insatisfações sociais da população, considerando que a maior parcela dela era altamente dependente do transporte coletivo para se deslocar pelas cidades.

Este momento é bastante representativo para o tema da mobilidade, considerando uma série variáveis sociais: o acelerado crescimento das cidades, impulsionado pela estratégia industrial adotada, o espraiamento territorial das cidades, obrigando que parcelas relevantes das famílias fossem obrigadas a morar em locais distantes dos polos de serviços urbanos e de trabalho, a crescente insatisfação com a ideia de transporte público instalada na maioria das grandes cidades brasileiras ou, ainda, o preço cobrado para deslocamento pelas cidades.

Pressionada pelos movimentos populares, a União passa a se dedicar ao assunto, com a edição de um subsistema jurídico dedicado ao transporte, com estímulos para o desenvolvimento do setor. Como se verá em item específico dedicado ao tema, tal subsistema normativo, além de objetivar o incentivo ao desenvolvimento da atividade, gradativamente, estabelece os meios institucionais para que as decisões e a implementação das políticas fossem compartilhadas – deixando de ser centralizadas para, aos poucos, passarem a ser regionalizadas.

Medidas como a instituição do Vale Transporte surgem no âmbito do poder legislativo como resposta à insatisfação popular que, salvo por períodos de inércia – periodicamente relembra sua insatisfação com a precariedade da mobilidade urbana. A proposta era reduzir o impacto negativo que o pagamento pela tarifa deslocamento urbano

gerava para a população que dependia do transporte público, arrefecendo ânimos e mitigando a força dos movimentos sociais ligados ao tema.

Com a chegada da década de 1980, a redemocratização do país representa outro fato histórico bastante relevante para a compreensão da constituição das cidades brasileiras.

Além do aprofundamento do movimento de regionalização das decisões e escolhas em temas de políticas urbanas, a mudança no eixo de poder instituído provocada pela recém-nascida Constituição Federal de 1988. No caso do transporte público, a título meramente ilustrativo, é possível ressaltar que o legislador constitucional expressamente escolheu que é papel das municipalidades decidir sobre o serviço público de transporte coletivo:

Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (BRASIL, 1988).

Contudo, com a deterioração das condições econômicas, a instabilidade financeira, a crise fiscal e a conseqüente inflação que assolou o país, traz de volta a dificuldade da maioria das pessoas de promoverem a própria vida com alguma dignidade e bem-estar, sendo que parcela considerável das reclamações se deu sobre as condições de vida nas cidades.

Já na década de 1990, a edição de um novo plano econômico – o Plano Real – alcança a estabilidade econômica e o controle da inflação, o que viria a reduzir consideravelmente a pressão sobre a renda dos brasileiros.

Se, por um lado, as variáveis econômicas amenizam, a deterioração dos serviços públicos, dentre eles o serviço de transporte coletivo, aliada à correção dos valores tarifários fortemente influenciado pelo incremento nos custos de produção (como, por exemplo, o espraiamento das cidades que reduzem a produtividade ou, ainda, os congestionamentos que diminuem a velocidade média do ônibus) reacendem a insatisfação popular e indicam que o serviço está longe de atingir o *status* de satisfatório.

A privatização dos serviços de transporte coletivo passa a ser observado, sobretudo após a promulgação da Constituição Federal de 1988. O subsistema jurídico dedicado ao assunto ganha em complexidade e robustez, com instrumentos que vão desde emendas constitucionais que reconheceriam o direito fundamental ao transporte até normas dedicadas ao planejamento das cidades e da mobilidade, centrando os esforços na promoção do bem-estar humano.

Também do ponto de vista econômico, a atividade do transporte coletivo se mostra impactante não somente para as cidades para o país pensado em sua integralidade. Para que se tenha compreensão das dimensões do setor, segundo relatório produzido pelo Sistema de

Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos, em pesquisa concluída em janeiro de 2020 que compreende os períodos de 2014 a 2017, os brasileiros residentes nos 533 municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes – correspondente a 66% da população nacional, escolhem entre três modais distintos para realizarem seus deslocamentos urbanos: das 66,1 bilhões de viagens realizadas em 2017, 43% são por meio de transporte não motorizado (a pé e bicicleta), 29% via transporte individual motorizado (motocicletas e automóveis) e os restantes 28% através do transporte coletivo (ônibus e trilhos) (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2020, p. 4-5).

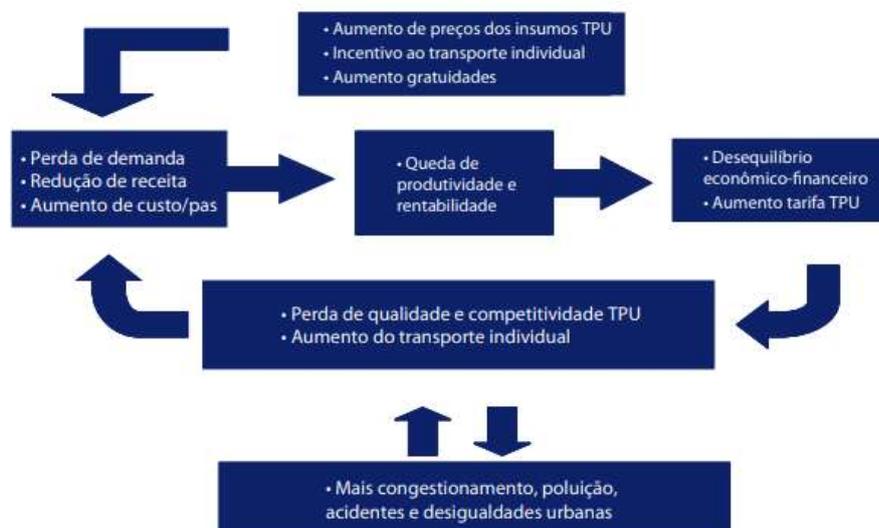
Ademais, veículos do transporte público coletivo percorrem o equivalente a 212 bilhões de quilômetros anualmente, sendo que o setor empregava 724 mil profissionais em 2017 (entre empregos diretos e profissionais de gestão do trânsito), o que significa quase 7% dos contratos de trabalho firmados e ativos no último dia daquele ano. (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2020).

A expressividade dos dados objetivos apresentados demonstra que também do ponto de vista das receitas públicas e da consequente repercussão no crescimento econômico nacional, o direito ao transporte e ao uso pleno das cidades guardam entre si correlações relevantes, seja para a discussão do plano diretor e da legislação dedicada à organização das municipalidades, seja para o estabelecimento de estratégias e políticas públicas voltadas para todo o território nacional, nelas compreendidas as correlações e integrações intermunicipais (além das regiões metropolitanas e das não conurbadas).

Mais recentemente, o transporte urbano, como atividade econômica e como fenômeno de construção da justiça, vem sofrendo profundas transformações, todas elas exigindo que dediquem novas reflexões sobre o tema da mobilidade.

Para as entidades organizadas de representação o que se tem, em verdade, não seria uma transformação, mas a configuração de uma crise que demonstra sintomas de que já se tornou crônica, fato é que, ao longo dos últimos 25 anos, a presença de passageiros tem se reduzido:

Organograma 1: Ciclo vicioso da perda de competitividade do transporte urbano



Fonte: VASCONCELLOS, 2001, p. 25

As causas para tanto são múltiplas. Surge a figura do transporte informal (ou dito clandestino), normalmente realizado por meio de veículos de porte menor e, dada a sua natureza, sem qualquer regulação estatal.

O exponencial incremento da motorização individual, mormente observado a partir dos anos 2000, em razão do incremento da renda média, acesso a crédito ao consumidor, política de subsídios ao setor automobilístico e a permanente insatisfação do passageiro com a qualidade e o preço do serviço.

Outra tendência observada na mobilidade urbana é o ciclo vicioso de perda de competitividade do transporte público urbano rodoviário. Estímulos ao transporte privado associados a aumentos de custos e ausência de políticas de priorização do transporte coletivo acabam gerando perdas de demanda e receitas para os sistemas públicos, impactando a tarifa cobrada, que, por sua vez, gera mais perda de demanda, retroalimentando o ciclo vicioso. O organograma 1 retrata a dinâmica de perda de produtividade e atratividade do transporte público urbano (VASCONCELLOS, 2011, p. 24).

O avanço tecnológico e o surgimento de aplicativos para o transporte responsivo à demanda, isto é, o transporte que abandona o itinerário fixo e utiliza da tecnologia (principalmente via do telefone celular) para conectar fornecedor e consumidor, por sua vez, também representou relevante decréscimo na produtividade das operadoras de transporte coletivo.

A pandemia da COVID-19 e as respectivas medidas para seu enfrentamento (principalmente o isolamento social) importaram, em média, na redução de 71% na demanda de passageiros, gerando um prejuízo de mais de R\$ 2 bilhões de reais apenas nos primeiros 60 dias de acometimento da doença em território nacional (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS, 2020, p. 1-7).

Noutro ponto, a crise instalada no tema do transporte público urbano de passageiros indica que, ao menos para as populações menos favorecidas, há um direito social que ainda não foi plenamente efetivado, na forma como determina a Constituição Federal.

Essa consequência é, em parte, produto do modelo de justiça adotado, orientado para as instituições e na forma de alcançar a justiça ideal, e menos conectada à proposta de concretude das realizações resultantes das escolhas sociais. Tais institutos, de forte influência contratualista, lograram êxito na edição de soluções jurídicas que, talvez, atendam à ideia de justiça ideal, com comportamentos pré-ajustados e resultados perfeitos. No âmbito do mundo que se vê, contudo, estão longe de entregar os resultados para os quais foram propostos.

4. CONCLUSÕES

Abaixo, utilizou-se de tópicos para consolidar o debate provocado e indicar as conclusões a que chegamos e consideremos centrais para o tema:

- a. A justiça é percebida e direcionada por meio do texto constitucional.
- b. A justiça está conectada com o comportamento social, isto é, reconhece o papel das instituições, mas devolve à sociedade o compromisso por encaminhar os meios para enfrentamento das injustiças.
- c. Medir a justiça indica medir realizações concretas e a efetiva expansão das liberdades.
- d. Mobilidade é uma ferramenta de efetivação de direitos. Além de um direito por si só, a mobilidade (especificamente, o acesso ao transporte público) é também meio para atingimento do que a cidade (e a sociedade) pode oferecer.
- e. Mobilidade é gênero do qual o transporte público é espécie. E, dentre suas espécies, o transporte público coletivo (TPC) é o modal mais propenso ao atendimento às necessidades de acesso à cidade das camadas mais pobres da população, bem como é o modal que mais adere às preocupações com sustentabilidade das cidades.
- f. Assim como não é possível discutir mobilidade e justiça apenas no âmbito do Direito, não é possível se pensar a cidade sem considerar os múltiplos aspectos envolvidos no seu desenvolvimento.
- g. Os institutos jurídicos propostos para a efetivação da mobilidade e do direito social ao transporte são incapazes de dar solução definitiva ao problema do deslocamento nas cidades.

Por fim, é fundamental a percepção da relação estabelecida entre justiça (ou justiça, todas conviventes e com pretensões de imparcialidade), democracia e direitos fundamentais. Como visto, os direitos fundamentais e sua efetivação são requisitos necessários a manutenção e ao pleno exercício democrático, independente do modelo democrático que se está observando.

O novo olhar que se propôs, isto é, realizar a análise a partir das injustiças diárias, permitiu compreender justiça também segundo vários matizes, como, por exemplo, uma escolha individual, instituição ou desdobramento dos direitos fundamentais. O fato é que todos esses olhares encaminham é que quanto mais desenvolvida é uma determinada comunidade, maior a possibilidade de que as pessoas possam gozar de liberdades reais. Portanto, promover justiça é promover liberdades e capacidades ou, por decorrência lógica, justiça é também desenvolvimento.

Um axioma cuja incorporação nos parece ser mandatória é o de que se deve deixar os cidadãos viverem a vida de sua escolha. Isto significa que o objetivo da ideia de justiça, e do próprio Estado, deve ir além de reduzir a pobreza ou de tornar a pessoa um produtor de riquezas mais eficiente. Deve permitir aos seres humanos escolherem e conduzirem as suas vidas a partir dos seus valores individuais (KHOSLI, 2002).

Este enunciado impõe a necessidade de se revisar os objetivos políticos, incorporando novas avaliações à eleição das políticas públicas que deverão ser formuladas e implementadas.

A superação que ele (Amartya Sen) propõe a partir da obra de John Rawls, estabelecida no equilíbrio entre justiça e equidade, em nosso sentir, foi capaz de gerar frutos até mesmo na percepção da limitação do direito administrativo para dar cabo das injustiças decorrentes da ideia de serviço público comumente admitida.

Qualquer modelo de atuação estatal, se se pretende efetivar direitos sociais e ser um catalisador da justiça, deve partir da premissa de que tal objetivo é alcançável à medida que incrementa o exercício de liberdades e capacidades por todos aqueles que compõem a sociedade analisada.

O Direito, dentro de seu espectro de possibilidades de atuação, oferece ferramentas para que o direito ao transporte seja efetivado. Isto equivale a dizer que o avanço do pensamento jurídico já encontra condição suficiente para oferecer um arcabouço estruturante para a prestação do serviço público de transporte.

Entretanto, atuando sozinho, é incapaz de dar plena cognição à vontade constitucional e, via de consequência, concretude aos direitos sociais. Para fazê-lo, a transdisciplinaridade é

necessária ao debate e à efetivação dos direitos fundamentais, pois oferece o complemento necessário para que o ordenamento jurídico-constitucional seja efetivado.

Não é demais reforçar que as cidades (por surgirem da iniciativa humana) não são espaços pensados e edificados a partir da Carta Republicana de 1988 ou do Direito: a efetivação urbana não se dá na forma como prevê o Estatuto da Cidade, mas, substituindo-se o planejamento urbano, dá-se lugar à luta pelo reconhecimento do mínimo existencial e da dignidade dos grupos economicamente desvalidos de itens basilares como moradia, asfalto, saneamento ou mobilidade.

Tal premissa nos traz novamente a duas conclusões inseparáveis: em primeiro lugar, o fenômeno humano atuando sobre sua realidade não pode ser plenamente compreendido pelo conhecimento jurídico e, por via reversa, torna impossível o pleno atingimento das necessidades coletivas utilizando-se somente desta ciência.

Logo, afirmar que o direito administrativo, e as ferramentas que entrega, não tem carga axiológica suficiente para compatibilizar o direito ao transporte com a Constituição Federal, em busca da efetivação plena do direito fundamental, passa a ser uma constatação evidente.

É preciso ir além do Direito para se compreender, e se aplicar, a proposta de justiça que a Constituição nos impõe, sobretudo que se tem em mente que os serviços prestados pelo Estado, isto é, os serviços públicos trazem consigo a característica da essencialidade, tornando ainda mais dramática e urgente a ampliação do espectro de saberes necessários ao atendimento do texto constitucional – em especial, dos direitos fundamentais.

Se o quadro jurídico utilizado está ultrapassado e o direito administrativo é especialidade incapaz de dar respostas a todos os ditames da justiça, é preciso buscar também novos meios de identificar, formular, implementar e medir o sucesso das políticas públicas propostas pelo Estado, abandonando de imediato aquelas que se mostrarem incapazes de mitigar as injustiças diárias.

Em seguida, é forço reconhecer que da realidade surge o Direito e não o contrário. Por essa razão é que não há sentido em se desenhar arranjos institucionais a partir de uma proposta ideal, mas, como relembra Amartya Sen, olhando-se para as incompletudes que a vida escancara.

Se a alcunha de serviços públicos, de acordo com o modelo de estado que estamos adotando, só merece ser utilizada em hipóteses em que a essencialidade do serviço é bastante evidente, a ideia de Sen, isto é, de se firmar compromisso com a realidade para a partir de então se propor a atuação estatal, não encontraria melhor momento para florescer.

No caso do transporte público coletivo, fica evidente, tem-se uma daquelas hipóteses em que, reconhecendo e efetivando sua essencialidade, espraia-se os efeitos da proposta de justiça estruturada por Sen por toda a sociedade e as cidades em que essa convive, afetando, sobretudo, os grupos que sobre vários aspectos distintos (tais como gênero, renda ou cor) encontram-se mais vulneráveis.

REFERÊNCIAS

ABRAMOVICH, Victor; COURTIS, Christian. *Los derechos sociales como derechos exigibles*. Madrid: Editorial Trotta, 2004.

ARAÚJO, Marley. R. M. et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, p. 574–582, set. 2011. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/?lang=pt#>>. Acesso em: 10 mai. 2023.

ARAÚJO, João Paulo Santos. **Constituições são sempre para alguém e para algum propósito: uma análise da assembleia constituinte de 1987-88**. 2022. 245f Tese (Doutorado em Direito). Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **COVID-19 e o transporte público por ônibus: impactos no setor e ações realizadas**. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637280058369726793.pdf>>. Acesso em :15 jul. 2020.

_____. **Sistema de Informações da Mobilidade da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos: Relatório 2017**. Brasília: ANTP: 2020, p. 4 e 5.

BERCOVICI, Gilberto. A Problemática da Constituição Dirigente: Algumas Considerações sobre o Caso Brasileiro. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, v. 142, p. 35-51, 1999.

BRASIL. Ministério da Economia. **Programa de disseminação das estatísticas do trabalho**. Brasília: ME, 2020.

_____. Proposta de Emenda à Constituição ° 74, de 2013. **Dá nova redação ao art.º 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social**. Senado Federal, 29 de setembro de 2011. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3867406&ts=1630414571068&disposition=inline>>. Acesso 14 mar 2023.

_____. **Constituição Federal**. 1988 Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 14 jun. 2018.

BRITO, Lauro Gurgel de. **Cidade e democracia: agenda das novas arenas de luta urbana a partir do Movimento Pau de Arara**. 2018. 250 f., il. Tese (Doutorado em Direito – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2018).

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 2, n. 99-106, p. 4, 2006.

CANOTILHO, J. J. Gomes. **Constituição Dirigente e Vinculação do Legislador: Contributo para a Compreensão das Normas Constitucionais Programáticas**. 2. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2001.

_____. **Direito Constitucional**. 6 ed. rev. Coimbra: Libreria Almedina Coimbra, 1993.

CANOTILHO, J. J. Gomes; MOREIRA, Vital. **Constituição da República portuguesa anotada**. 4. ed. Coimbra: Coimbra Ed., 2007. v. 1.

CARVALHO NETTO, Menelick de. **A contribuição do Direito Administrativo enfocado da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de Teoria da Constituição**. Fórum Administrativo, Belo Horizonte, v. 1, n.1, p. 11-20, 2001.

DAVIS, Dennis. M. **Social Rights**. In: ROSENFELD, Michel. SAJÓ, András (Ed.). *The Oxford Handbook of Comparative Constitutional Law*. Oxford, U.K.: Oxford University Press, 2012.

GALANTER, Marc. Acesso à justiça em um mundo de capacidade social em expansão. Tradução: João Eberhardt Francisco, Maria Cecília de Araújo Asperti e Susana Henriques da Costa. **Revista Brasileira de Sociologia do Direito**, Porto Alegre, ABraSD, v. 2, n. 1, p. 37-49, jan./jun., 2015.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estud. Av.**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013. Disponível: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 23 jul. 2020.

GUTIÉRREZ BELTRÁN, Andrés Mauricio. *El amparo estructural de los derechos*. Tesis doctoral inédita leída en la Universidad Autónoma de Madrid (14/7/2016).

HILGARTNER, Stephen; BOSK, Charles. *The Rise and Fall of Social Problems: A Public Arena Model*. **American Journal of Sociology**, vol. 94, n.º 1, 1988, pp. 53-78.

KHOSLA, Romi. *Removing unfreedoms: citizens as agents of change. Sharing New Policy frameworks for Urban Development*. Londres, 2002. Disponível em: <https://www.ucl.ac.uk/~ucftwww/freedom/Removing_Unfreedoms.pdf>.

KING, Jeff. *Judging Social Rights*. New York: Cambridge University Press, 2012.

KLEIMAN, Mauro. **Apontamentos sobre mudanças em mobilidade e transporte na metrópole do Rio de Janeiro**. Chão Urbano, v. 1, p. 19-40, 2011.

MATOS, Andityas Soares de Moura Costa. O estoicismo imperial como momento da ideia de justiça: universalismo, liberdade e igualdade no discurso da Stoá em Roma. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais, 2009. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1843/BUOS-967NC9>>. Acesso em: 17 mar. 2022.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 23 ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

NOVAIS, Jorge Reis. **Direitos fundamentais: trunfos contra a maioria**. Portugal: Coimbra editora, 2006.

_____. **Direitos sociais: teoria jurídica dos direitos sociais enquanto direitos fundamentais**. Coimbra: Coimbra Editora, 2010.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Disponível em: <<https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=por>>, Acesso em 12 de out de 2022, às 12h29min.

_____. **Síntese do Relatório do Desenvolvimento Humano 2021/2022. Tempos incertos, vidas instáveis: construir o futuro num mundo em transformação**. Disponível em: <<https://www.undp.org/pt/angola/publications/relatorio-do-desenvolvimento-humano-2021/2022>>.

PRZEWORSKI, Adam; STOKES, Susan; MANIN, Bernard. **Democracy, accountability, and representation**. Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

QUEIROZ, Cristina. **Direitos fundamentais sociais: funções, âmbito, conteúdo, questões interpretativas e problemas de justiciabilidade**. Portugal: Coimbra Editora, 2006.

QUINTAS, Fábio Lima. **Juízes-administradores: a intervenção judicial na efetivação dos direitos sociais**. Revista de informação legislativa, v. 53, n. 209, p. 31-51, jan./mar. 2016.

RAWLS, John. **Uma teoria da Justiça**. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2016.

ROCHA, Carmem Lúcia Antunes. O princípio da dignidade da pessoa humana e a exclusão social. **Revista Interesse Público**, n. 4, 1999, p. 23-49.

_____. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de Reforma Urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 11, n. 2, p. 31, 2009. DOI: 10.22296/2317-1529.2009v11n2p31. Disponível em: <https://rbeur.emnuvens.com.br/rbeur/article/view/219>. Acesso: 10 de maio de 2023.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89–108, jan. 2011.

SAULE JÚNIOR, Nelson. **O Direito à cidade como centro da nova agenda urbana**. IPEA, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7114>>. Acesso em: 10 mai. 2023.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 15, n. 1, p. 55–59, jan. 2001. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/spp/a/Ld57ZY865v3jsmXDTPd3BVG/abstract/?lang=pt#>>. Acesso em: 10 mai. 2023.

SEN, Amartya. **A ideia de Justiça**. 1 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário Jurídico**. Atualizadores: Nagib Slaibi Filho e Gláucia Carvalho. 27 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SILVA, Janaína Lima Penalva da. **A igualdade sem mínimos: direitos sociais, dignidade e assistência social em um estado democrático de direito – um estudo de caso sobre o benefício de prestação continuada no Supremo Tribunal Federal**. 2011. 203 f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

SILVA, José Afonso da. **Aplicabilidade das normas constitucionais**. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2000.

SILVA, Ricardo Perlingeiro Mendes da. **Teoria da Justiça de Jonh Rawls**. Brasília a. 35 n. 138 abr./jun. 1998. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/377/r138-16.pdf?sequence=4>>. Acesso em: 22 out. 2022.

TAVOLARI, Bianca. **Direito à cidade: uma trajetória conceitual**. Novos estudos CEBRAP, v. 35, n. 1, p. 93–109, mar. 2016.

THORNHILL, Christopher. *Challenges to the democratic constitutionalism in global society*. *Workshop* presencial ministrado nos dias 17 e 18 de março de 2023, na sede do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). Brasília, 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA).

YOUNG, Katharine G. *Constituting Economic and Social Rights*. Oxford: Oxford University Press, 2012.

ZAGREBELSKY, Gustavo. *El derecho dúctil: ley, derechos, justicia*. 8. ed. Tradução de Marina Gascón. Madrid: Editorial Trotta, 2008.