IV CONGRESSO NACIONAL DA FEPODI

DIREITO CONSTITUCIONAL I

LIVIA GAIGHER BOSIO CAMPELLO

MARIANA RIBEIRO SANTIAGO

Copyright © 2016 Federação Nacional Dos Pós-Graduandos Em Direito

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

Diretoria – FEPODI
Presidente - Yuri Nathan da Costa Lannes (UNINOVE)
1º vice-presidente: Eudes Vitor Bezerra (PUC-SP)
2º vice-presidente: Marcelo de Mello Vieira (PUC-MG)
Secretário Executivo: Leonardo Raphael de Matos (UNINOVE)
Tesoureiro: Sérgio Braga (PUCSP)
Diretora de Comunicação: Vivian Gregori (USP)
1º Diretora de Políticas Institucionais: Cyntia Farias (PUC-SP)
Diretor de Relações Internacionais: Valter Moura do Carmo (UFSC)
Diretor de Instituições Particulares: Pedro Gomes Andrade (Dom Helder Câmara)
Diretor de Instituições Públicas: Nevitton Souza (UFES)
Diretor de Eventos Acadêmicos: Abimael Ortiz Barros (UNICURITIBA)
Diretora de Pós-Graduação Lato Sensu: Thais Estevão Saconato (UNIVEM)
Vice-Presidente Regional Sul: Glauce Cazassa de Arruda (UNICURITIBA)
Vice-Presidente Regional Sudeste: Jackson Passos (PUCSP)
Vice-Presidente Regional Norte: Almério Augusto Cabral dos Anjos de Castro e Costa (UEA)
Vice-Presidente Regional Nordeste: Osvaldo Resende Neto (UFS)
COLABORADORES:
Ana Claudia Rui Cardia
Ana Cristina Lemos Roque
Daniele de Andrade Rodrigues
Stephanie Detmer di Martin Vienna
Tiago Antunes Rezende

ET84

Ética, ciência e cultura jurídica: IV Congresso Nacional da FEPODI: [Recurso eletrônico on-line] organização FEPODI/ CONPEDI/ANPG/PUC-SP/UNINOVE;
coordenadores: Livia Gaigher Bosio Campello, Mariana Ribeiro Santiago – São Paulo: FEPODI, 2015.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-143-2
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Ética, ciência e cultura jurídica

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Congressos. 2. Ética. 3. Ciência. 4. Cultura jurídica. I. Congresso Nacional da FEPODI. (4. : 2015 : São Paulo, SP).

CDU: 34

---

www.fepodi.org

IV CONGRESSO NACIONAL DA FEPODI

DIREITO CONSTITUCIONAL I

Apresentação

Apresentamos à toda a comunidade acadêmica, com grande satisfação, os anais do IV Congresso Nacional da Federação de Pós-Graduandos em Direito – FEPODI, sediado na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo –PUC/SP, entre os dias 01 e 02 de outubro de 2015, com o tema "Ética, Ciência e Cultura Jurídica".

Na quarta edição destes anais, como resultado de um trabalho desenvolvido por toda a equipe FEPODI em torno desta quarta edição do Congresso, se tem aproximadamente 300 trabalhos aprovados e apresentados no evento, divididos em 17 Grupos de Trabalhos, nas mais variadas áreas do direito, reunindo alunos das cinco regiões do Brasil e de diversas universidades.

A participação desses alunos mostra à comunidade acadêmica que é preciso criar mais espaços para o diálogo, para a reflexão e para a trota e propagação de experiências, reafirmando o papel de responsabilidade científica e acadêmica que a FEPODI tem com o direito e com o Brasil.

O Formato para a apresentação dos trabalhos (resumos expandidos) auxilia sobremaneira este desenvolvimento acadêmico, ao passo que se apresenta ideias iniciais sobre uma determinada temática, permite com considerável flexibilidade a absorção de sugestões e nortes, tornando proveitoso aqueles momentos utilizados nos Grupos de Trabalho.

Esses anais trazem uma parcela do que representa este grande evento científico, como se fosse um retrato de um momento histórico, com a capacidade de transmitir uma parcela de conhecimento, com objetivo de propiciar a consulta e auxiliar no desenvolvimento de novos trabalhos.

Assim, é com esse grande propósito, que nos orgulhamos de trazer ao público estes anais que, há alguns anos, têm contribuindo para a pesquisa no direito, nas suas várias especialidades, trazendo ao público cada vez melhores e mais qualificados debates, corroborando o nosso apostolado com a defesa da pós-graduação no Brasil. Desejamos a você uma proveitosa leitura!

São Paulo, outubro de 2015.

Yuri Nathan da Costa Lannes

DIREITO DE IR E VIR: MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO

RIGHT TO COME AND GO: URBAN MOBILITY IN SÃO PAULO

Renata Miranda Lima
Carolina de Albuquerque

Resumo

Esta pesquisa debruça-se sobre o direito de ir e vir e a dificuldade de locomoção, com foco nas questões de mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Para tanto, o conceito teórico de Mobilidade Urbana e sua intrínseca relação com os Direitos de Liberdade e de Ir e Vir são desenvolvidos, além de ser apresentado um panorama do acirramento dos problemas de mobilidade na cidade de São Paulo com o passar do tempo. Conclui-se: que o Direito de Ir e Vir, apesar de ser exemplo de Direito de Liberdade, na sua faceta de Direito à Mobilidade Urbana demanda prestações positivas do Estado; que a importância do Direito a Mobilidade Urbana é ampliada pela sua função de direito de meio; e que urgem políticas públicas desenhadas e implantadas com participação popular, para equacionamento das dificuldades impostas à mobilidade na cidade.

Palavras-chave: Direito de ir e vir, Mobilidade urbana, São paulo

Abstract/Resumen/Résumé

This paper focuses on right to come and go and movement difficulties, specifically on urban mobility issues in the city of São Paulo. Therefore, the theoretical concept of urban mobility and its relationship with Freedom is developed, in addition to a panorama of the intensification of mobility problems in the city of São Paulo over time. The conclusion: the right to come and go, despite being example of Freedom, also is urban mobility, which demands positive policies of the State; the importance of the urban mobility rights is enhanced by being a way of reaching others; and the public policies must be designed and implemented with public participation, for settling the difficulties imposed on the mobility in the city.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Right to come and go, Urban mobility, São paulo

DIREITO DE IR E VIR: MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO
RIGHT TO COME AND GO: URBAN MOBILITY IN SÃO PAULO

Resumo: Esta pesquisa debruça-se sobre o direito de ir e vir e a dificuldade de locomoção, com foco nas questões de mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Para tanto, o conceito teórico de Mobilidade Urbana e sua intrínseca relação com os Direitos de Liberdade e de Ir e Vir são desenvolvidos, além de ser apresentado um panorama do acirramento dos problemas de mobilidade na cidade de São Paulo com o passar do tempo. Conclui-se: que o Direito de Ir e Vir, apesar de ser exemplo de Direito de Liberdade, na sua faceta de Direito à Mobilidade Urbana demanda prestações positivas do Estado; que a importância do Direito a Mobilidade Urbana é ampliada pela sua função de direito de meio; e que urgem políticas públicas desenhadas e implantadas com participação popular, para equacionamento das dificuldades impostas à mobilidade na cidade.
Palavras-chave: Direito de Ir e Vir; Mobilidade Urbana; São Paulo.

Abstract: This paper focuses on right to come and go and movement difficulties, specifically on urban mobility issues in the city of São Paulo. Therefore, the theoretical concept of urban mobility and its relationship with Freedom is developed, in addition to a panorama of the intensification of mobility problems in the city of São Paulo over time. The conclusion: the right to come and go, despite being example of Freedom, also is urban mobility, which demands positive policies of the State; the importance of the urban mobility rights is enhanced by being a way of reaching others; and the public policies must be designed and implemented with public participation, for settling the difficulties imposed on the mobility in the city.
Keywords: Right to come and go; Urban Mobility; São Paulo.

INTRODUÇÃO

Este resumo é o primeiro trabalho decorrente de uma pesquisa mais ampla sobre mobilidade urbana realizada pelos autores junto ao Programa de Educação Tutorial (PET), de Administração e Direito da Uninove (Universidade Nove de Julho), com a colaboração do Departamento de Ciências Exatas da Esalq/USP (Escola Superior de Agricultura/ Universidade de São Paulo) para a análise estatística.

Estão aliados pesquisa teórica e estudo de caso como metodologia. Inicialmente, está descrita a pesquisa jurídica acerca da Liberdade, do Direito de ir e vir e da Mobilidade Urbana, com sua caracterização como Direito de Meio e Social e sua inevitável correlação com a Sustentabilidade.

Um panorama das dificuldades de locomoção na Cidade de São Paulo, com os gráficos iniciais, sobre números de carros e ônibus, é colacionado, para após serem apresentadas as considerações até o momento elaboradas.

LIBERDADE

Liberdade é o "Direito de fazer tudo aquilo que não prejudica a outrem, dentro dos limites previstos pela lei", é o "Direito de não ser privado, por imposição, da faculdade de ir e vir e agir conforme se deseja, nos casos expressamente previstos pela lei" (ARNAUD, 1999, p. 466).

O homem tem controle (liberdade) sobre sua vida e responsabilidade sobre o sentido que dá a ela, que é resultado de suas escolhas e decisões. Nesse sentido, "quando Jean Paul Sartre afirma que o homem está condenado à liberdade, quer evidenciar o caráter inexorável de nossa existência livre, construída por nossas ações e mesmo omissões" (BARRETTO, 2006 p. 237). Liberdade implica em escolhas, decisões e atos humanos condicionados pelo querer, mas não há como se falar em liberdade, sem considerar o homem como um ser social, logo o fator querer do exercício da liberdade é condicionado pela necessidade de segurança, portanto, eventuais limitações ao exercício da liberdade não a excluem, pelo contrário, podem garanti-la (SILVA, 1996, p. 235).

Juridicamente, liberdade é um direito fundamental de primeira geração, descrito no artigo 5º, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88), é garantia contra o poder absoluto do soberano e forma de evitar lesões por parte de particulares, limitando suas ações ao garantir liberdade ao outro.

Contudo, politicamente, liberdade é o "Poder inerente à pessoa humana de determinar a si mesma, escolhendo por iniciativa própria e sem coação, entre um objeto e outro, agindo ou não agindo" (SOUZA; GARCIA; CARVALHO, 1998). Dessa forma, a garantia de um conjunto mínimo de prestações materiais é condicionante para o seu exercício (DIMOULIS, 2007, p. 206).

A construção histórica dos Direitos Humanos confere à liberdade novos aspectos, ampliando seu conceito e sua aplicação, pois a liberdade está em "constante conquista"

(SILVA, 1996, p. 235), é desenhada pela história e ganha corpo na medida em que o homem amplia seu conhecimento, desenvolve novos modos de se relacionar, cria novas restrições e formas de garantia (SILVA, 1996, p. 235). Esse processo culmina em uma visão mais ampla de liberdade, garantidora do direito de locomoção, de circulação, de pensamento, de comunicação, de opinião, religiosa (SILVA, 1996, pp. 239-261) e neste caso, de mobilidade urbana.

MOBILIDADE URBANA

Mobilidade, no dicionário é "Movimentação; movimento. Possibilidade de movimento (...)" (BORBA, 2002, p. 1049) e, atualmente, um dos principais problemas enfrentados nas grandes cidades é a dificuldade de locomoção. Grandes congestionamentos fazem parte da rotina de milhões de pessoas que precisam se deslocar – a pé, de bicicleta, de ônibus, de táxi, de moto ou de carro – para chegar aos seus locais de estudo, de trabalho, de lazer etc.

São apontados como causadores das dificuldades de locomoção: falta ou precariedade do transporte público, das normas reguladoras de circulação de veículos, desigualdades socioespaciais, que interferem no acesso e na fruição das utilidades que a cidade oferece, entre outros. De uma forma ou de outra, um ponto de convergência dos discursos é a necessidade de melhorar a capacidade e possibilidade de locomoção, pois a falta de mobilidade frustra a função de viver na cidade, pois se vive em conjunto para usufruir o que a coletividade proporciona (RODRIGUES, 2007).

Vários são os motivos, ligados inclusive ao exercício de Direitos Fundamentais, para se viver em uma grande cidade: localização de escolas e universidades (Direito à Educação); de grandes empresas e oportunidades de emprego (Direito ao Trabalho); de parques e museus (Direito à Cultura e ao Lazer); de clínicas e hospitais de referência (Direito à Saúde), os quais podem ser fruídos pelo cidadão se garantido o Direito a Mobilidade Urbana.

DIREITO A MOBILIDADE URBANA

Em 1930, o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna reconheceu "quatro funções básicas a serem oferecidas pela cidade à sua população – trabalho, habitação, lazer e circulação", desses, três estão expressos na CRFB/88, contudo, apesar de materialmente reconhecida como Direito Social, a mobilidade formalmente não está no rol do artigo 6º, da

CRFB/88[1] (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p. 65), apesar de se tratar de instrumento para a inclusão social (ASSUNÇÃO; ARAÚJO, 2008, p. 50) e estar fortemente relacionado com qualidade de vida, com saúde mental e física, com acesso a outros direitos.

"A liberdade de locomoção, assim impropriamente chamada, pois é o direito de ir e, vir e também ficar (...) é primeira de todas as liberdades, sendo condição de quase todas as demais." (FERREIRA FILHO, 1996, p. 255). Assim, a mobilidade se trata de Direito de Meio, pois possui a função essencial de permitir a fruição de outros direitos, garantindo a igualdade no exercício do Direito à Cidade (ASSUNÇÃO; ARAÚJO, 2008).

Por conseguinte, a mobilidade não pode ser restringida à formulação teórica das Liberdades Públicas, pois nítido seu caráter social, o que implica na sua formulação teórica como Direito de Segunda Geração. Há justa aderência do direito à mobilidade urbana aos direitos sociais, reconhecido o caráter essencial do transporte no art. 30, inc. V, da CRFB/88 e na Lei 12.587/12, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Ora, os direitos e garantias fundamentais não estão dispostos exclusivamente no Título II da CRFB/88, além de a própria CRFB/88 afirmar em seu art. 5º, §2º que não são excluídos direitos e garantias decorrentes do regime ou dos princípios por ela adotados.

Mobilidade é direito fundamental, pois decorre do regime e dos princípios adotados pela CRFB/88, que, na pós-modernidade, deve ser reinterpretada para a proteção de situações novas, como avanços tecnológicos, crescimento das cidades e eventos extremos. Assim, mobilidade encontra base inicial nos direitos de liberdade, mas deve ser efetivada na forma de direitos sociais.

Apesar dessa proteção, o reconhecimento expresso do Direito à Mobilidade Urbana como Direito Social Fundamental no art. 6º CRFB/88 é importante, pois se criaria "mecanismo de equidade social, garantia de cidadania, diminuição de desigualdades sociais e instrumento de mobilidade social". (OLIVEIRA JÚNIOR, 2011, p. 63)

De fato, a inscrição de um direito na Constituição de um país implica em sua imperatividade e aumento de força jurídica, do que deve decorrer cumprimento, pois "o direito constitucional – e o conjunto de valores, bens e direitos que ele tutela – tanto como os demais ramos da ciência jurídica, existe para realizar-se" (BARROSO, 2009, p. 83). Além disso, expressar direitos na Constituição implica em torna-los direitos subjetivos exigíveis,

[1] A PEC n° 90/2011, arquivada em 31de janeiro de 2015, inseria transporte entre os direitos sociais e apresentava como justificativa: a importância do transporte, em especial o público, a sua relevância na vida em sociedade como elemento central para concretização de outros direitos, funcionando como vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, à mobilidade das pessoas, ao acesso a bens e serviços e à sua função social vital na cidade.

por meio de prestações positivas ou negativas, e “não cumprido espontaneamente o dever jurídico, o titular do direito lesado tem reconhecido constitucionalmente o direito de exigir do Estado que intervenha para assegurar o cumprimento da norma” (BARROSO, 2009, p. 84).

Somado a isso há o fato de a mobilidade ser titularizada por uma pluralidade indeterminada de sujeitos, “de forma tal que a satisfação de um de seus titulares implica na satisfação de todos, do mesmo passo que a lesão de um só constitui a lesão de toda a coletividade” (BARROSO, 2009, p. 82), portanto, deve ser entendida como direito difuso, “justamente pelo fato de serem os interesses ou direitos transindividuais e individuais, estando as pessoas ligadas por circunstâncias de fato” (KASSMAYER; ZUGMAN, 2012, p. 64-65).

Contudo, a inscrição de um direito na legislação de um país, não implica necessariamente na sua eficácia social, por isso é imprescindível que o Estado reconheça a Mobilidade como Direito Social Difuso imprimindo-lhe materialidade, com a criação de políticas públicas adequadas e sustentáveis.

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A mobilidade sustentável busca a harmonização entre os Direitos de Locomoção na Cidade com o Meio Ambiente ecologicamente equilibrado, previsto no art. 225 da CRFB/88, preservando a cidade para as presentes e futuras gerações, considerando que o ambiente é afetado pela ação humana (OLIVEIRA JÚNIOR, 2011, p. 65). Portanto, o planejamento para a sustentabilidade visa prevenção do meio ambiente e diminuição de acidentes.

“Vivemos num mundo partilhado e emprestado, todos os nossos atos tem consequências. Associar consumo à liberdade, sem equacionar as noções de limites e consequências, poderá selar o nosso destino e impedir futuras gerações de decidir o seu” (ALVES, 2012, p. 14).

Dessa forma, é tão importante analisar as soluções, com suas consequências a curto, médio e longo prazo, e não se deixar seduzir pelo imediatismo que direciona para respostas como alargamento de estradas e pistas, construção de pontes e túneis, que podem solucionar problemas atuais e pontuais, mas podem também afastar-se da sustentabilidade e comprometer políticas públicas futuras (ALVES, 2012, p. 14).

É nesse intuito que o PNMU estabelece diretrizes para o acesso universal à cidade e a integração dos diferentes modos de transporte, por intermédio do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, concretizando o art. 182, §1º da CRFB/88, que busca o pleno desenvolvimento social da cidade e a garantia do bem-estar dos seus habitantes, impondo a

Municípios com mais de 20 mil habitantes a formulação de Plano Diretor, para nortear a política de desenvolvimento e expansão urbana.

Assim, PNMU e Planos Diretores Municipais são meios para alcançar-se a função social das cidades, atendendo a sustentabilidade e qualidade de vida urbana. Para tanto, as atividades econômicas, industriais, entre outras, devem ser planejadas com uma perspectiva urbana sustentável quanto a: ocupação, limpeza, expansão territorial, transporte e, de forma geral, mobilidade. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2011, p. 63-66; ALVES, 2012, p. 14).

MOBILIDADE NA CIDADE DE SÃO PAULO

Na cidade de São Paulo a mobilidade urbana está em debate, pois a dificuldade de locomoção é sentida rotineiramente, em meio a um trânsito caótico, e vários índices dão conta de demonstrar a relevância do problema.

Com base em dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), pode-se afirmar que, diariamente, 33% da população gasta em média até 30 minutos no trajeto de casa ao trabalho; 35% gasta mais de 30 minutos até uma hora; 25%, mais de uma hora até duas horas e 6% mais de duas horas. (IBOPE, 2013)

Considerando dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) de 2012, dos que ganham até ¼ do salário mínimo (s.m.) por pessoa no domicílio, 58% gasta menos de 30 minutos no deslocamento para o trabalho, em contrapartida, 56% dos que auferem mais de 5 s.m por pessoa também gasta cerca de 30 minutos no deslocamento, isso ocorreria porque os hipossuficientes realizam o trajeto a pé ou de bicicleta, pois estão limitados a vagas com salários baixos, próximas ao bairro de sua residência, indicando “sinal de imobilidade”, enquanto os mais ricos podem morar mais perto do trabalho. (AMORA, 2013).

Estudo do IPEA aponta que a qualidade do transporte público na região sudeste foi considerada “muito ruim” por 24,1% dos entrevistados; “ruim”, por 21,8%; “muito bom”, por 1,8% e “bom” e “regular” por 52%. Apesar desse resultado, quando esses dados são cruzados com a escolaridade dos entrevistados, percebe-se que quanto maior a escolaridade, maior a crítica ao sistema de transporte (2011, p.13).

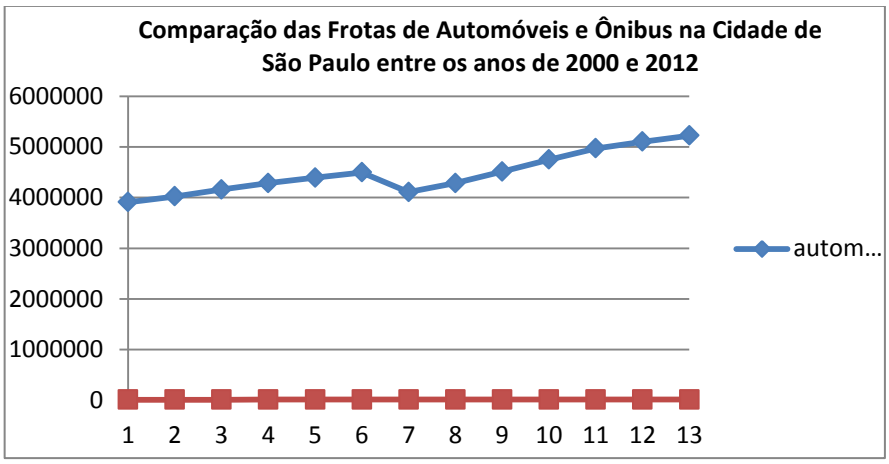
Analisando os motivos de deslocamento na cidade, por grau de escolaridade, o IPEA aponta que os principais são trabalho (mais de 50% das respostas em todos os graus de escolaridade), educação, saúde e lazer (2011, p. 8). Além disso, no sudeste (com médias muito próximas às nacionais) 28,57% dos entrevistados, por falta de dinheiro para pagar,

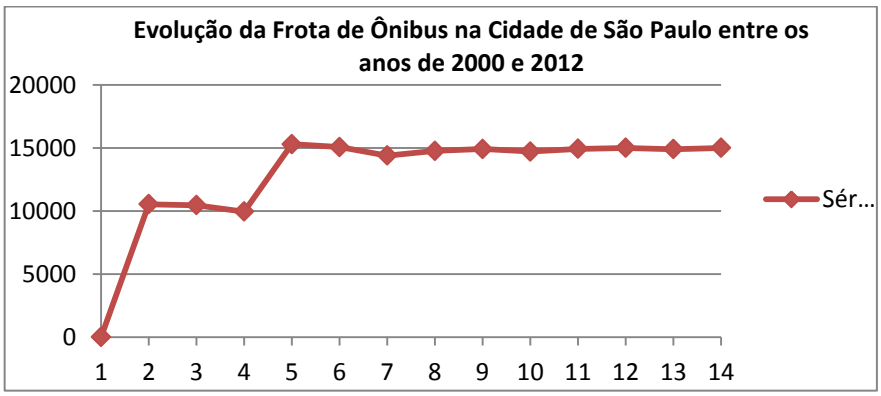
desistem de ir ou precisam encontrar um transporte alternativo ao transporte público; 39,47% por ausência de transporte e 36,28% por falta de linha no horário (2011, p. 10).

Vale apontar que no cruzamento desses dados com a faixa salarial, 38,5% dos que ganham até 2 s.m. (salários mínimos) respondeu que desistiu de ir a algum lugar por falta de dinheiro; 24,7%, dos que ganham mais de 2 até 5 s.m.; 17,1%, dos que ganham mais de 5 até 10 s.m.; 16,4%, dos que ganham mais de 10 até 20 s.m. e 0% dos que ganham acima de 20 s.m. (IPEA, 2011, p.10). Portanto, está claro o prejuízo dos hipossuficientes no acesso a mobilidade via transporte público pago.

O número de veículos motorizados nas ruas da cidade de São Paulo aumentou muito, principalmente os utilizados para transporte individual. Conforme o Detran (Departamento Estadual de Trânsito), em 2014 mais de 186 mil carros foram emplacados, o que significaria um aumento de 509 carros/dia. Além disso, a quantidade de automóveis que começaram a circular no ano passado cresceu 3,4% e a de motocicletas, 4,5%. (VALLE, 2015).

Os gráficos abaixo corroboram o crescimento da frota em São Paulo:





Fonte: Autor[2].

[2] Análise estatística e elaboração de gráficos realizada com a colaboração de WIENDL, Jorge. Técnico de informática do departamento de Ciências Exatas, Esalq, USP.

O gráfico comparativo de frotas de automóveis e ônibus aponta uma tendência de crescimento do número de carros, normalmente utilizados por uma única pessoa, na cidade, ao passo que a frota de ônibus tem se mantido estável desde 2004 até 2012, apesar de sua utilização por número maior de pessoas.

Vale apontar que, no gráfico comparativo, o número de ônibus é tão inferior ao de automóveis, que os dados de seu crescimento não aparecem de forma significativa; por exemplo, no ano de 2012 tem-se 348 carros para cada ônibus (5.223.640 automóveis/ 15.006 ônibus).

Os indicadores apontam para o contínuo crescimento da frota de carros, portanto, inequívoco ser necessário repensar as formas de mobilidade e de transporte na cidade, reconstruir suas políticas públicas e resgatar sua importância social.

O resgate do significado da mobilidade urbana é imprescindível e complexo. Os problemas são multifatoriais, sendo necessário planejamento e estrutura. Necessárias soluções criativas pensadas nos espaços democráticos, pois devem ser consideradas: a história de cada cidade, as formas de uso do espaço público, a dinâmica social e as necessidades da população para a elaboração das políticas de mobilidade.

CONCLUSÃO

A Mobilidade Urbana permite o exercício dos Direitos ao Trabalho, à Saúde, à Educação, ao Lazer, como Direito de Meio; é garantidora do Acesso ao Direito à Cidade; é Direito Social e demanda prestações positivas do Estado; é Direito Difuso, portanto, a omissão e/ou ineficácia das políticas públicas afetam a todos.

Para a consecução da função social das cidades, políticas públicas direcionadas à Mobilidade devem ser planejadas dentro de uma perspectiva urbana sustentável, de forma a afastar soluções imediatistas, que desconsideram efeitos a médio e longo prazo. Faz-se necessário resgatar significado e função da mobilidade na Cidade para a busca de soluções, inclusive com novas formas e modos de exercício de mobilidade urbana, que devem ser garantidos, considerando: diversidade, sustentabilidade, opções de transporte, etc.

Essa problemática se agrava nas grandes cidades como São Paulo, onde as frotas de automóveis tem tendência crescente, a maioria das pessoas passa tempo significativo no deslocamento de casa para o trabalho e o transporte público aparece com números estagnados até o ano de 2012.

Dessa forma, pode-se concluir que urgem políticas públicas, em especial em São Paulo, desenhadas e implantadas com participação popular, para equacionamento das dificuldades impostas à mobilidade na cidade.

REFERÊNCIAS

ALVES, Mário. Mobilidade e Acessibilidade: conceito e novas práticas. *In* **Indústria e meio ambiente.** n° 55, 2006, P. 12–14. Disponível na internet no site: <http://pascal.iseg.utl.pt/~ppereira/DobrarEsquina/main/Artigos/Tertulia_Janeiro/JSeixas_e_MAlves/8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf>. Acesso em: 15/08/2015.

AMORA, Dimmi. Nova classe média gasta mais tempo para ir de casa ao trabalho, diz Ipea. *In* **Folha de S. Paulo**. Brasília: [S.I]. P.4. 24/10/2013. Disponível na internet no site: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1361412-nova-classe-media-gasta-mais-tempo-para-ir-de-casa-ao-trabalho-diz-ipea.shtml>. Acesso em: 09/07/2015.

ARNAUD, André-Jean *et al.* **Dicionário enciclopédico de teoria e de sociologia do direito**. 2 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

ARAÚJO, Mara Cristina Cavalcanti; ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas. Pelo direito de ir e vir na cidade: Mobilidade Urbana e inclusão social em cidade Praia – Natal/ RN. **Holos.** [S.I], v.1, n°24, p.48-74, 2008. Disponível na internet no site: <http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/118/137>. Acesso em 01/08/2015.

BARROSO, Luiz Roberto. **Temas de direito constitucional**. 2 ed. tomo II. Rio de Janeiro: Renovar, 2009.

BARRETTO, Vicente de Paulo (coordenador). **Dicionário de filosofia do Direito**. Brasil: Renovar, 2006.

BORBA, Francisco da Silva. **Dicionário de usos do português do Brasil**. São Paulo: Ática, 2002.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988**. DF: Senado Federal, 1988. Disponível na internet no site: <(http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm)>. Acesso em 01/08/2015.

BRASIL. **Lei n° 12. 587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF 04 de janeiro de 2012. 8 p. Disponível na internet no site: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm#art28. Acesso em: 01/08/2015.

BRASIL. **Proposta de emenda à Constituição da República Federativa do Brasil n° 90/2011**. Disponível na internet no site:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>. Acesso em: 03/08/2015.

DIMOULIS, Dimitri. **Dicionário brasileiro de direito constitucional**. São Paulo: Saraiva 2007.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves da Silva. **Curso de direito constitucional I**. 23 ed. São Paulo: Saraiva 1996.

IBOPE. **68% dos paulistanos levam até uma hora para ir de casa ao trabalho**. 07 jun. 2013. Disponível na internet no site: <http://www.ibope.com.br/pt-br/noticias/Paginas/68-dos-paulistanos-levam-ate-uma-hora-para-ir-de-casa-ao-trabalho.aspx>. Acesso em: 09/07/2015.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Secretária de Assuntos Estratégicos da Presidência da Republica. **Sistema de indicadores de percepção social SIPS 2010**. Mobilidade Urbana. 24 jan. 2011. Disponível na internet no site: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf>. Acesso em 28/07/2015.

OLIVEIRA JUNIOR, João Alencar de. Direito a mobilidade urbana: a construção de um direito social. **Revista dos transportes públicos**. ANTP. [S.I]. N° 33. P 63-75. 1° quadrimestre/2011. Disponível na internet no site: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/F7434509-1AFA-478A-9ECD-9D0C9224E3A3.pdf>. Acesso em 01/08/2015.

KASSMAYER, Karin; ZUGMAN, Moises. O direito a mobilidade urbana e o desestímulo ao uso de modos de transporte pela aplicação de tributos: breve análise do artigo 23, inciso III da lei n° 12.587 de 2012. **Revista bimestral de direito público.** Interesses públicos IP. [S.I] Belo Horizonte: Editora Fórum, n° 73, mai./jun. 2012.

SOUZA, José Pedro Galvão de *et al.* **Dicionário de politica.** São Paulo: T.A Queiroz. 1998.

RODRIGUES, Arlete Moysés, Desigualdades socioespaciais: A luta pelo direito à cidade. Revista científica **Cidades.** [S.I] v.4. n.6. São Paulo 2007. pp. 73-88. Disponível na internet no site: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/571/602>. Acesso em 01/08/2015.

SILVA, Jose Afonso. **Curso de direito constitucional positivo**. 15. Ed. Brasil: Editora 1996.

VALLE, Caio do. Frota de São Paulo ganha 509 carros por dia. **Estadão**. São Paulo. [S.I]. 02 fev. 2015. Disponível na internet no site: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,frota-de-sp-ganha-509-carros-por-dia,1628077>. Acesso em: 03/08/2015.