



ALEANDRA RIBEIRO NASCIMENTO

**APLICAÇÃO DAS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS PARA A MELHORIA DA
MOBILIDADE URBANA NAS COMUNIDADES DO RIO DE JANEIRO**

**RIO DE JANEIRO
2024**

ALEANDRA RIBEIRO NASCIMENTO

**APLICAÇÃO DAS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS PARA A MELHORIA DA
MOBILIDADE URBANA NAS COMUNIDADES DO RIO DE JANEIRO**

**Trabalho apresentado para o curso de
DIREITO da Universidade Federal do
Rio de Janeiro**

Orientador(a): Rosalina Araújo

RIO DE JANEIRO

2024

RESUMO

A pesquisa em questão explora o conceito da mobilidade urbana eficiente e sua proteção dentro do contexto constitucional no Brasil. O tema é de grande relevância para a atualidade, dado que representa uma das principais demandas enfrentadas pelos grandes centros urbanos. Além da importância social, ambiental, econômica, jurídica e acadêmica deste assunto, especialmente na conjuntura política e econômica atual do país, destaca-se também a originalidade do estudo, considerando sua ainda incipiente abordagem e aprofundamento, particularmente na esfera jurídica.

Iniciando com uma contextualização histórica e a caracterização dos direitos fundamentais e sociais, o estudo constrói uma base teórica sólida que sustenta a categorização da mobilidade urbana eficiente como um direito fundamental social. Esta é a premissa central desta pesquisa científica. Além disso, a partir da problemática proposta, que consiste em identificar as limitações para a efetivação da mobilidade urbana no Brasil, a dissertação, de natureza exploratória bibliográfica e revisão legislativa que também visa realizar uma análise jurídica da proteção constitucional conferida a este direito social, legitimando a busca pela implementação de políticas urbanas voltadas para o desenvolvimento sustentável.

Serão analisados, portanto, os principais dispositivos constitucionais que protegem o direito à mobilidade urbana eficiente, bem como suas implicações, destacando-se a base constitucional desse direito. O objetivo é fornecer um panorama abrangente da proteção jurídica deste direito no ordenamento brasileiro. Finalmente, com base nos obstáculos identificados, a pesquisa buscará apontar os instrumentos disponíveis para superar essas barreiras e efetivar a mobilidade urbana em sua dimensão substancial.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Direitos fundamentais; Favelas; Direito Constitucional; Acessibilidade

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	.....
2. A MOBILIDADE URBANA EFICIENTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL.....	.....
2.1. DAS DIMENSÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E AMBIENTAIS.....	.....
2.2. DO DIREITO À CIDADE, À ACESSIBILIDADE, E A IGUALDADE DE OPORTUNIDADES.....	.....
3. CARACTERIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS COMUNIDADES URBANAS E SEUS DESAFIOS EM TERMOS DE MOBILIDADE.....	.....
3.1. DA NECESSIDADE HUMANA DE LOCOMOÇÃO.....	.....
3.2. DA REALIDADE URBANA NO RIO DE JANEIRO.....	.....
4. DAS VIOLAÇÕES DE DIREITOS E OBSTÁCULOS ENFRENTADOS PELOS MORADORES DESSAS COMUNIDADES.....	.....
5. PROPOSTAS DE MELHORIAS NA MOBILIDADE URBANA.....	.....
6. CONCLUSÃO.....	.....
7. REFERÊNCIAS.....	.....

1. INTRODUÇÃO

A cidade do Rio de Janeiro se destaca como um cenário onde se entrelaçam narrativas históricas, culturais e desafios urbanos. Suas comunidades, frequentemente erguidas em encostas íngremes ou às margens de rios e baías, possuem uma trajetória peculiar na formação da geografia urbana carioca. Este trabalho propõe uma reflexão sobre essa construção histórica das comunidades do Rio de Janeiro, explorando como as comunidades moldaram suas características distintas ao longo do tempo e como o poder público tem interagido com elas em questão de mobilidade.

Esse estudo tem como objetivo conduzir uma investigação sobre o papel do poder público nessas comunidades, com o intuito de compreender a mobilidade e acessibilidade ao longo dos anos, permitindo identificar não apenas as ações efetuadas pelo poder público, mas também as lacunas e desafios enfrentados na implementação e execução de políticas públicas como mobilidade, acessibilidade, direitos sociais e participação cidadã. Além disso, também será realizada uma análise aprofundada sobre a aplicação das garantias constitucionais, destacando como os direitos fundamentais são efetivamente garantidos ou negligenciados nas comunidades cariocas.

Ademais, serão examinadas tanto às mobilidade, acessibilidade, direitos sociais e participação cidadã quanto às iniciativas privadas que influenciaram a configuração atual das comunidades do Rio de Janeiro, assim como, serão investigados os eventos e acontecimentos históricos que desempenharam um papel significativo nessas mudanças, contribuindo para uma compreensão mais profunda da dinâmica urbana do Rio de Janeiro.

Por meio dessa análise abrangente, busca-se não apenas compreender o passado e o presente das comunidades do Rio de Janeiro, mas também refletir sobre o futuro desses espaços urbanos. Ao trazer à tona questões de mobilidade, acessibilidade, direitos sociais e participação cidadã, espera-se contribuir para um debate mais amplo sobre como construir cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis para todos os seus habitantes.

2. A MOBILIDADE URBANA EFICIENTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL

A mobilidade urbana refere-se ao conjunto de movimentos e sistemas de transporte dentro das cidades, que permitem que pessoas e mercadorias se desloquem de maneira eficiente e sustentável. Este conceito abrange não apenas a infraestrutura física,

como estradas e redes de transporte público, mas também a integração de tecnologias e políticas que promovem a sustentabilidade e a equidade.

Atualmente, cerca de 25% da população urbana brasileira vive em territórios vulneráveis ou condições precárias. Nesse contexto, a falta de opções de transporte e o desenho urbano desfavorável representam sérias barreiras no dia a dia dessas comunidades. O grande desafio é encontrar soluções de transporte que superem essas condições adversas e proporcionem uma mobilidade e acessibilidade melhores para essas pessoas. (MATIAS)¹

No Rio de Janeiro, as favelas abrigam uma parcela significativa da população, Conforme dados do IBGE foram contadas 6.535 634 pessoas residindo em 1.662.868 domicílios particulares permanentes em favelas e similares. Essas comunidades estabelecem uma relação ambígua dentro da malha urbana da cidade formal. São ou não são cidades? Apesar dessas complexidades, cerca de 57% dos deslocamentos nessas comunidades são realizados a pé e de bicicleta. (GOV)²

As comunidades localizadas em encostas de morro enfrentam desafios adicionais devido aos relevos naturais e ao processo de construção habitacional. Isso se agrava ainda mais pelo fato de muitas delas não possuírem limites territoriais definidos nem construções "legais". Diante desse cenário, torna-se imprescindível a realização deste estudo, a fim de propor políticas públicas capazes de garantir aos indivíduos dessas localidades a aplicação dos direitos constitucionais inerentes à mobilidade urbana e à liberdade de locomoção

A mobilidade urbana eficiente emerge como uma necessidade premente em meio ao crescimento acelerado das cidades modernas. Trata-se não apenas de um aspecto infraestrutural, mas de um direito fundamental intrinsecamente ligado à qualidade de vida e ao pleno exercício da cidadania. Nesse contexto, a mobilidade eficiente transcende o simples deslocamento de pessoas e bens, constituindo-se como um elemento vital para a

¹ MATIAS, Átila. "Mobilidade urbana no Brasil"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em 11 de junho de 2024.

² GOV. Favelas e Comunidades Urbanas: IBGE retoma termo histórico para censos e pesquisas. Disponível em <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-retoma-termo-historico-para-censos-e-pesquisas>. Acesso em 11 jun 2024

inclusão social, o desenvolvimento sustentável e a equidade urbana.

Segundo a teoria de Robert Alexy sobre direitos fundamentais, o objetivo não é exatamente uniformizar cada ordem jurídica fundamental. Em vez disso, o mesmo busca descobrir as estruturas dogmáticas e revelar os princípios e valores subjacentes às codificações e à jurisprudência. Isso se deve ao fato de que, onde quer que existam direitos fundamentais, surgem problemas semelhantes, como as diferenças estruturais entre direitos sociais e políticos.³

Essa teoria pretende responder a essas perguntas com rigor científico. Ele argumenta que os direitos fundamentais têm a natureza de princípios, que frequentemente entram em conflito, exigindo uma solução ponderada para determinar qual deles deve prevalecer. Alexy considera os princípios como parte de um mundo ideal de “dever ser”, que não descreve como as coisas são, mas como deveriam ser pensadas para evitar contradições, sendo crucial para sua teoria, já que ele define os princípios como "mandados de otimização".

Diante disso, podemos entender que tanto regras quanto princípios são tipos de normas, pois ambos indicam o que deve ser feito. Embora ambos sirvam de base para decisões em casos concretos, eles são aplicados de maneiras diferentes.

A qualidade do transporte público e a mobilidade urbana são fundamentais para a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos, impactando diretamente o direito constitucional de ir e vir. Eva Vider, engenheira civil e mestre em Engenharia de Transportes pela COPPE/UFRJ, destaca que um sistema de transporte público acessível, eficiente e abrangente é crucial para que as pessoas possam atender às suas necessidades diárias, como trabalho, educação, saúde e lazer.⁴

Segundo Eva Vider:

O direito de ir e vir está intimamente ligado à capacidade das pessoas de se deslocarem livremente para atender às suas necessidades diárias, como trabalho, educação, saúde e lazer. Um sistema de transporte público acessível, eficiente e abrangente garante que esse direito seja respeitado e exercido por todos os membros da comunidade. “Tanto é que no Brasil foi criada a Lei Federal da Mobilidade Urbana (nº 12.587/2012), segundo a qual aos municípios com

³ PIMENTA, Monica. Robert Alexy e a sua teoria sobre os princípios e regras. Disponível em > https://www.conjur.com.br/2007-mar-02/robert_alexey_teorias_principios_regras/.

⁴ RIBEIRO, Nathalia. Ir e vir, direito básico do ser humano, desafio complexo de mobilidade das cidades. Disponível em > <https://habitability.com.br/mobilidade-direito-basico-de-ir-e-vir/>.

população acima de 20 mil habitantes devem elaborar e apresentar um Plano de Mobilidade Urbana, com a intenção de planejar o seu crescimento de forma ordenada”

Entretanto, a mobilidade urbana é uma questão complexa. É essencial garantir um sistema de transporte público eficiente para assegurar a mobilidade de todos, facilitando o acesso a empregos, serviços de saúde, educação e lazer, além de promover a inclusão social de grupos marginalizados, como pessoas com deficiência e idosos. E, conforme exposto, apesar de sua importância, muitos bairros no Rio de Janeiro enfrentam desafios significativos para implementar uma mobilidade urbana eficiente, como crescimento desordenado, falta de investimentos em infraestrutura, congestionamento e desigualdade socioespacial.

O artigo 6º da Constituição Federal dispõe que:

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 .

Havendo assim, uma urgente necessidade do esforço conjunto de governos, da sociedade civil e do setor privado para superar esses obstáculos e promover uma mobilidade urbana mais inclusiva, independente de sua condição socioeconômica. Portanto a mobilidade urbana vai além dos aspectos técnicos ou infra estruturais, sendo um direito fundamental crucial para a construção de cidades mais justas e inclusivas. Garantir o acesso equitativo ao transporte público, promover a inclusão social e enfrentar os desafios para tal são passos essenciais para evolução.

2.1. DAS DIMENSÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E AMBIENTAIS

Nos últimos anos, discussões e olhares se direcionaram para as comunidades da cidade do Rio de Janeiro, a respeito de temas importantes como segurança pública, educação, moradia e alguns outros também relevantes para a vida de quem reside nesses locais. O presente capítulo tem como objetivo trazer uma visão panorâmica do cenário atual das favelas cariocas no tocante mobilidade, e a aplicação dos direitos constitucionais em forma de políticas públicas e seus impactos positivos nesses ambientes, assim como, os desafios enfrentados pelos moradores destas regiões com a ausência da aplicação dos direitos garantidos em lei.

Entre 2010 e 2015, houve um aumento nas iniciativas de pacificação das favelas,

como as Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs). E, essas ações, apesar de focarem principalmente na segurança pública, também visavam melhorar a infraestrutura e os serviços nas favelas, incluindo a mobilidade urbana. Assim como entre 2016 e 2019, projetos específicos voltados para a mobilidade urbana, como a instalação de teleféricos em algumas favelas (por exemplo, no Complexo do Alemão e na Rocinha), foram implementados para facilitar o transporte dos moradores e integrá-los melhor ao resto da cidade.⁵

As condições de transporte nas favelas brasileiras, particularmente no Rio de Janeiro, refletem um quadro complexo de desafios sociais, urbanos e históricos que marcam a evolução dessas comunidades. As favelas surgiram como resultado de processos históricos ligados à urbanização acelerada e à exclusão social, sendo o reflexo da falta de planejamento urbano e da segregação socioeconômica que permeia as grandes cidades brasileiras.⁶

Diante da ausência de transporte público adequado e integrado, os moradores das favelas desenvolveram soluções informais para atender às suas necessidades de mobilidade. O transporte informal, incluindo vans, kombis e mototáxis, emergiu como uma resposta direta à falta de alternativas oferecidas pelo Estado. Esses serviços, operados por moradores locais ou por pequenos empresários, começaram a se popularizar a partir das décadas de 1980 e 1990, quando o crescimento populacional das favelas e a demanda por transporte aumentaram significativamente.

Esses modos de transporte informal preenchiam as lacunas deixadas pelo sistema formal, oferecendo serviços em áreas onde os ônibus e trens não chegavam, ou onde a frequência e a qualidade do serviço eram insuficientes para atender à demanda. As vans, por exemplo, se tornaram extremamente populares, pois podiam acessar as ruas estreitas e sinuosas das favelas, onde os ônibus tradicionais não conseguiam operar. Já os mototáxis surgiram como uma solução para a topografia difícil das favelas cariocas, permitindo que os moradores chegassem rapidamente aos pontos mais elevados das comunidades.

⁵ LITSEK, Felipe. After Three Years of Review, Rio de Janeiro Approves its New Master Plan: Explore Two Innovations with Impacts for the Favelas. Disponível em > <https://rioonwatch.org/?p=77097>. Acesso em 22 jun 2024.

⁶ Machado, Raquel Rangel. "A Mobilidade Urbana nas Favelas Cariocas: Entre a Exclusão e a Resiliência." Cadernos MetrÓpole, vol. 21, n. 44, 2019, pp. 281-302.

A expansão das favelas ao longo do século XX esteve intimamente ligada ao crescimento desordenado das cidades e à migração de populações rurais em busca de melhores condições de vida. Essa migração intensificou-se a partir das décadas de 1940 e 1950, quando o Brasil começou a se industrializar de maneira mais acelerada, atraindo um grande número de pessoas para as regiões urbanas, especialmente no Rio de Janeiro.

No contexto das favelas, o transporte público enfrenta uma série de obstáculos. A infraestrutura nas favelas é geralmente precária, com ruas estreitas e mal pavimentadas, quando pavimentadas, o que limita o acesso de veículos maiores, como ônibus. Isso cria uma dependência significativa do transporte informal, como vans e mototáxis, que muitas vezes operam sem regulamentação adequada e com altos riscos de segurança.

Durante os anos de 2020, 2022 e 2023, a nova versão do Plano Diretor do Rio de Janeiro, aprovada em 2023, marcou um ponto crucial ao dedicar um capítulo específico às favelas, reconhecendo a necessidade de integração dessas áreas na cidade e propondo políticas para melhorar a infraestrutura e os serviços básicos. Além disso, a inclusão do modelo de Community Land Trust (CLT) no plano visa melhorar a segurança de posse e promover a participação comunitária no desenvolvimento urbano⁷

A mobilidade urbana é um tema que transcende a simples movimentação de pessoas e mercadorias nas cidades, assim como as dimensões sociais da mobilidade urbana que referem-se à forma como o acesso aos sistemas de transporte afeta a vida das pessoas e a dinâmica das comunidades. A complexidade do sistema de transporte e a distribuição geográfica desigual dos serviços essenciais mostram cada vez mais um cenário desafiador que influencia diversos aspectos sociais, econômicos e ambientais da cidade, destacando principalmente os impactos sociais, a desigualdade de acesso, à exclusão social e os efeitos na saúde pública.

Uma das principais consequências da escassez da mobilidade urbana no Rio de Janeiro é a desigualdade de acesso aos serviços e oportunidades. A infraestrutura de transporte é mais desenvolvida em áreas centrais e de maior renda, como as zonas Sul e Centro, enquanto as periferias e favelas, que abrigam a maior parte da população de baixa renda, sofrem com a precariedade dos serviços de transporte, influenciando diretamente a

⁷ PREFEITURA, RIO. Planos de mobilidade. Disponível em > https://transportes.prefeitura.rio/planos_de_mobilidade/. Acesso em 02 set 2024

qualidade de vida das pessoas, afetando aspectos como o tempo gasto em deslocamentos, o acesso a serviços básicos e a interação social

Sendo assim também há que se expor a dura realidade da segregação, um mal que se enraíza nas sociedades e as divide em compartimentos desiguais, onde o acesso a oportunidades e serviços básicos se torna um privilégio para poucos. A segregação se manifesta não apenas na separação física entre grupos populacionais, como também na divisão social, onde barreiras invisíveis impedem o acesso à educação de qualidade, saúde adequada, empregos dignos e lazer, se traduzindo na negação de direitos básicos e na construção de abismos entre diferentes classes sociais.

As consequências da segregação impactam diretamente na qualidade de vida da população segregada. As periferias e favelas, como já apontado, tornam-se guetos da pobreza, onde a precariedade dos serviços públicos, como transporte precário, falta de saneamento básico e escolas com infraestrutura deficiente, se torna a norma. Essa realidade limita as oportunidades de desenvolvimento, perpetua a exclusão social e alimenta um ciclo de marginalização e violência.

De modo geral, observa-se no país um padrão urbano em que nos centros concentram-se atividades comerciais, além de polos empresariais, industriais e comerciais, enquanto nas áreas residenciais estão localizadas nas periferias. Essa lógica de ordenamento urbano, frequentemente resultante de um planejamento inadequado, caracteriza-se por uma distribuição dispersa que prejudica a mobilidade urbana e intensifica os congestionamentos, já que a população precisa realizar mais deslocamentos para cumprir suas atividades diárias.

Essa estruturação urbana também é frequentemente influenciada pela dinâmica imobiliária, onde o valor da terra nas regiões centrais é mais elevado, impossibilitando que grande parte da população, especialmente a de menor poder aquisitivo, resida nessas áreas. Além disso, muitas pessoas se deslocam para regiões mais afastadas do centro em busca de proximidade com a natureza, o que resulta em uma morfologia urbana dominada por condomínios fechados. Nestes casos, embora a infraestrutura viária seja geralmente mais bem desenvolvida, ela tende a ser mais voltada para o uso do automóvel individual.

Da mesma forma que a dificuldade de acesso aos serviços prejudica a educação e

o lazer, também afeta negativamente a saúde pública. Com uma considerável distância entre a residência do indivíduo e o posto de saúde, frequentes congestionamentos e com a superlotação dos transportes públicos, o estresse e a fadiga entre os trabalhadores só aumenta cada vez mais. Além disso, a maioria dos transportes públicos no Rio de Janeiro não causam segurança ao usuário, tendo em vista que em sua maior parte são marcados por altos índices de acidentes e violência, colocando em risco a integridade física dos usuários.

Em 2018, por meio da Lei nº 13.614, foi criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) que destaca o seguinte:

Pensar o trânsito representa, no fim das contas, a elaboração de ações e medidas que permitam, de forma segura, a movimentação diária dos milhões de brasileiros que utilizam as vias seja na condição de pedestre, motociclista ou ciclista, seja na condução de veículo de passeio ou na condução profissional de veículos automotores (Pnatrans, 2021, p. 3).⁸

Portanto entende-se que, para mitigar os impactos negativos da mobilidade urbana, existe uma necessidade de investimento em políticas públicas que promovam a inclusão social e a abrangência de transportes em determinadas áreas. A ampliação e melhoria da rede de transporte público, especialmente nas áreas mais carentes, são primordiais. Além disso, a implementação de corredores exclusivos para ônibus, a expansão do metrô e a criação de ciclovias podem contribuir para um sistema de transporte mais eficiente e menos poluente.

As mudanças climáticas representam um dos maiores desafios da sociedade contemporânea, afetando globalmente e tendo a mobilidade urbana um papel crucial nesse contexto. De acordo com o Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento, os transportes são os maiores responsáveis pela emissão de gases de efeito estufa no setor energético do Brasil, correspondendo a cerca de 46,9% do total. Deste percentual, 92,8% são provenientes dos transportes rodoviários. É evidente que a dependência de transportes individuais e o crescimento desordenado das cidades intensificam as emissões de gases poluentes, isso se dá à falta de planejamento e infraestrutura adequada para um crescimento sustentável.

O artigo 104 do CTB, estabelece obrigatoriedade de inspeção de segurança

⁸ GOV. Lei nº 13.614. Disponível em >
https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf.

veicular:

Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

No Brasil, com a maioria dos veículos sendo movidos à combustível, os combustíveis fósseis se tornam os principais culpados pela emissão de gases poluentes, afetando negativamente a qualidade do ar e, seus impactos na natureza, são sentidos de forma intensa. O alto nível de emissão desses gases intensifica o efeito estufa, causando um desequilíbrio nas temperaturas globais e, conseqüentemente, resultando em desastres naturais de grande escala e maior frequência.

Do ponto de vista econômico, os efeitos de uma mobilidade urbana ineficiente refletem a soma dos impactos sociais e ambientais, avaliados em termos monetários. No entanto, como exposto anteriormente, o cenário urbano contemporâneo é frequentemente marcado por congestionamentos, tempos de viagem excessivos, falta de opções de transporte acessíveis e infraestrutura precária. Essa ineficiência na mobilidade urbana gera impactos sociais e ambientais significativos, que se traduzem em custos econômicos consideráveis.

Os atrasos e congestionamentos são um dos fatores que causam grandes prejuízos na cidade do Rio de Janeiro, tendo em vista que afeta diretamente a produtividade da mão de obra, reduzindo a produção e aumentando os custos operacionais das empresas. Assim como gera o aumento no consumo de combustíveis fósseis, impactando negativamente o meio ambiente e elevando os custos com transporte para a população. Não obstante, os infortúnios acidentes de trânsito também acabam por gerar custos com despesas médicas, perda de vidas e danos materiais.

Conforme analisado, há de se expor que a utilização de tecnologias de informação e comunicação pode otimizar o gerenciamento do trânsito, reduzir congestionamentos e oferecer soluções de transporte mais eficientes, assim como mencionado anteriormente, aumentar a promoção de políticas públicas sustentáveis como o incentivos ao uso de transporte público, bicicleta e outros meios de transporte alternativos, além de medidas de controle do uso de veículos automotores, são essenciais para promover uma mobilidade urbana mais sustentável.

2.2. DO DIREITO À CIDADE, À ACESSIBILIDADE, E A IGUALDADE DE OPORTUNIDADES

O direito de ir e vir, consagrado no artigo 5º, XV, da Constituição Federal Brasileira, garante a todo cidadão a liberdade de locomoção em todo o território nacional. No entanto, a concretização desse direito fundamental se encontra desafiada pela realidade da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. A ineficiência dos sistemas de transporte público em determinadas áreas, a precária infraestrutura urbana e a falta de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida são alguns dos principais obstáculos que impedem o pleno exercício do direito de ir e vir. Essa situação configura uma grave violação dos direitos humanos, limitando o acesso a oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer, além de comprometer a qualidade de vida da população.

De acordo com Lefebvre:

[...] Certos direitos abrem caminho [...] Esses direitos mal reconhecidos tornam-se costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos da vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses locais etc.)⁹

A cidade do Rio de Janeiro, como muitos outros centros urbanos brasileiros, é marcada por uma profunda divisão socioespacial. Essa disparidade se manifesta, entre outros aspectos, na segregação espacial das favelas, geralmente localizadas em áreas de encostas e morros distantes dos centros urbanos e com infraestrutura precária. Essa realidade impõe diversos desafios à vida dos moradores, especialmente no que diz respeito à mobilidade urbana.

Segundo os autores Dischinger, Padaratz, e Ely:

“[...] acessibilidade significa poder chegar a algum lugar de forma independente, segura e com um mínimo de conforto, utilizando os equipamentos disponíveis nessas organizações”

Entende-se, portanto, que a ausência de planejamento urbano nas favelas contribui para a desorganização das construções, com casas invadindo o espaço umas das outras e ruas estreitas e tortuosas, dificultando a circulação de pessoas e veículos. Essa situação

⁹ MARQUES, Mateus. Direito à cidade: Reflexões sobre o direito de ir e vir e a acessibilidade. Disponível em > <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/direito-a-cidade-reflexoes-sobre-o-direito-de-ir-e-vir-e-a-acessibilidade/1514172208>.

gera diversos problemas como a dificuldade de acesso a serviços essenciais, tendo em vista que a precariedade das vias dificulta o acesso a serviços essenciais como transporte público, coleta de lixo, ambulâncias e carros de bombeiros.

Em ato contínuo, tal ausência de planejamento também contribui para o isolamento social, onde em muitas favelas do Rio de Janeiro, acaba por limitar as oportunidades de acesso ao trabalho, lazer e outros serviços, isolando os moradores das favelas do restante da cidade. Manifestamente é importante considerar os fatores históricos que contribuíram para a atual situação das favelas. A falta de políticas públicas adequadas para a habitação popular, a expulsão de comunidades de áreas centrais da cidade e a ocupação irregular de terrenos íngremes são alguns dos fatores que explicam a localização precária das favelas e a consequente dificuldade de acesso.¹⁰

Outro fator importante a ser destacado são os valores das passagens de transporte público que desempenham um papel crucial na configuração da mobilidade urbana, impactando diretamente a acessibilidade dos cidadãos aos diversos serviços e oportunidades disponíveis nas cidades. No Brasil, especialmente em grandes centros urbanos como o Rio de Janeiro, o custo das tarifas tem se tornado uma barreira significativa para a população, especialmente para os segmentos de baixa renda, que dependem do transporte público para suas atividades diárias.

Historicamente, o transporte público no Brasil tem sido marcado por desafios relacionados à qualidade dos serviços oferecidos e à capacidade das tarifas de cobrir os custos operacionais. O aumento constante dos valores das passagens, sem uma melhoria proporcional na qualidade do serviço, gera um duplo impacto negativo: por um lado, onera as famílias, especialmente as de baixa renda, e, por outro, desincentiva o uso do transporte público, contribuindo para um ciclo de exclusão social e ineficiência urbana.

A política de preços das passagens, portanto, está diretamente relacionada à mobilidade urbana. Quando as tarifas são elevadas, muitas pessoas são forçadas a buscar alternativas de deslocamento, como o uso de veículos particulares, bicicletas ou mesmo o deslocamento a pé, o que, em muitos casos, não é viável ou seguro.

¹⁰ PENA, Rodolfo F. Alves. "Problemas no transporte público"; *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/problemas-no-transporte-publico.htm>. Acesso em 02 de setembro de 2024.

Além disso, a questão dos valores das passagens está intimamente ligada à qualidade do transporte oferecido. Não é raro observar que, mesmo com tarifas elevadas, os serviços de transporte público continuam a apresentar problemas, como superlotação, falta de segurança e atrasos. Para que o transporte público seja uma opção atraente e viável, é essencial que haja uma correspondência entre o valor cobrado e a qualidade do serviço oferecido.

Portanto, tendo em vista os fatos apresentados, entende-se que é necessário buscar soluções inovadoras e eficazes para garantir o direito à mobilidade urbana nas favelas. Sendo elas a ampliação e pavimentação de ruas, construção de calçadas e ciclovias, implementação de sinalização adequada e investimento em soluções de mobilidade alternativa, como teleféricos e bondes, assim como o aumento da oferta de linhas de ônibus e integração com outros meios de transporte, como metrô e trem, além de implementação de tarifas acessíveis. Sendo assim, a garantia da mobilidade urbana é, no geral, um desafio complexo que exige ações conjuntas do poder público, da sociedade civil e das empresas.

3. CARACTERIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS COMUNIDADES URBANAS E SEUS DESAFIOS EM TERMOS DE MOBILIDADE

As comunidades em encostas, muitas vezes conhecidas como favelas, surgiram principalmente em decorrência de processos de urbanização rápida e desordenada. Durante o século XX, especialmente nas décadas de 1950 e 1960, o Brasil passou por um intenso processo de industrialização que atraiu um grande número de migrantes do campo para as cidades. Essas pessoas, em busca de melhores condições de vida, enfrentaram a escassez de habitação e a falta de políticas públicas de moradia, levando-as a ocupar terrenos marginais e de difícil acesso, como encostas e áreas de risco. (MUSEU DE FAVELA)¹¹

Os processos sociais e econômicos que levaram à formação dessas comunidades são complexos. A falta de planejamento urbano e de políticas habitacionais adequadas resultou na ocupação desordenada de áreas impróprias para construção. Além disso, a desigualdade social e a concentração de renda agravaram a situação, uma vez que os mais pobres foram empurrados para essas regiões periféricas, onde a terra era mais barata ou

¹¹ MUSEU DE FAVELA. Primeiro Jornal Informativo do Museu de Favela. Rio de Janeiro, 2009

disponível de forma irregular.

Urbanisticamente, essas comunidades se caracterizam por uma infraestrutura precária, com ruas estreitas, ausência de pavimentação, falta de saneamento básico e sistemas de drenagem inadequados. A precariedade das moradias e a falta de acesso a serviços essenciais são marcas registradas dessas áreas, resultando em condições de vida difíceis para seus moradores e aumentando significativamente os desafios da mobilidade.

A escassez de transporte público é um problema crônico, com poucas linhas de ônibus, integração precária com outros modais e tarifas elevadas, que oneram os moradores de baixa renda. E, assim como as comunidades enfrentam desafios de mobilidade, os bairros de interesse social também enfrentam seus próprios obstáculos, mesmo se tratando de áreas planejadas para habitação popular, geralmente com infraestrutura básica adequada, sua localização afastada dos centros urbanos dificulta o acesso a serviços e oportunidades.

O transporte público é insuficiente, com poucas linhas de ônibus, integração deficiente com outros modais e longos tempos de espera. A desarticulação urbana é evidente, com falta de infraestrutura para pedestres, ciclistas e áreas de lazer, limitando as opções de mobilidade ativa. A estigmatização social também é um desafio significativo, com preconceito e discriminação dificultando o acesso dos moradores a diversas oportunidades.

A Emenda Constitucional nº 90, de 11 de setembro de 2015, é um marco importante na legislação brasileira, pois promulga o direito ao transporte como um direito social. Este avanço legislativo reconhece a mobilidade urbana como essencial para o exercício da cidadania e para a garantia de outros direitos fundamentais, como saúde, educação e trabalho, porém apesar deste reconhecimento constitucional, há lacunas significativas na implementação de políticas públicas que assegurem a efetividade desse direito nas comunidades em encostas.¹²

Nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

¹² BRASIL. EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 90, DE 15 DE SETEMBRO DE 2015. Disponível em > https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm .

Artigo único. O art. 6º da Constituição Federal de 1988 passa a vigorar com a seguinte redação: "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."

A legislação, embora avançada no papel, frequentemente não se traduz em melhorias concretas devido a falhas na execução e na alocação de recursos. Há uma necessidade urgente de identificar e preencher essas lacunas para promover uma mobilidade urbana inclusiva e eficiente e, para abordar os desafios de mobilidade urbana nas comunidades em encostas, é essencial desenvolver soluções eficazes e viáveis que considerem a legislação vigente, a participação comunitária e a sustentabilidade ambiental.

Compreender a história e a formação das comunidades em encostas é fundamental para abordar os desafios de mobilidade urbana que essas áreas enfrentam. A Emenda Constitucional nº 90, de 2015, estabelece o direito ao transporte como um direito social, mas ainda existem muitas lacunas a serem preenchidas para garantir sua implementação efetiva. Propostas como a melhoria da infraestrutura viária, o aprimoramento do transporte público, a participação comunitária e a sustentabilidade ambiental são essenciais para transformar a realidade dessas comunidades.

3.1. DA NECESSIDADE HUMANA DE LOCOMOÇÃO

A locomoção é uma necessidade humana fundamental, seja em busca de alimentos, abrigo, segurança, ou por motivos sociais e culturais, a capacidade de se deslocar influencia significativamente a evolução humana. No contexto contemporâneo, a locomoção transcende a mera sobrevivência, configurando-se como um direito fundamental que permeia diversos aspectos da vida cotidiana e do exercício da cidadania. Nas cidades, essa necessidade se traduz na mobilidade urbana, um conceito que engloba os meios e as condições que permitem às pessoas se deslocarem nos espaços urbanos.

No entanto, a realidade da mobilidade urbana em muitas cidades, especialmente no Rio de Janeiro, está longe de ser ideal. Congestionamentos, falta de opções de transporte público adequadas, infraestrutura precária para pedestres e ciclistas, além da segregação espacial e social, são apenas alguns dos desafios que impedem que as pessoas se locomovam de forma livre, segura e eficiente.

Como exposto anteriormente, a locomoção é essencial para acessar uma série de

serviços e oportunidades. A educação, o trabalho, a saúde e o lazer são apenas alguns dos campos que dependem diretamente da capacidade das pessoas de se deslocarem de maneira eficiente e segura. O acesso a escolas, universidades, hospitais, centros de trabalho e áreas de lazer está diretamente ligado à mobilidade urbana. Sem uma infraestrutura de transporte adequada, o exercício desses direitos fica comprometido, resultando em desigualdades sociais e econômicas acentuadas.

Além disso, a locomoção tem um papel fundamental na inclusão social. Comunidades isoladas ou mal servidas por sistemas de transporte eficazes tendem a enfrentar maiores desafios em termos de acesso a oportunidades e serviços básicos. Essa exclusão espacial pode perpetuar ciclos de pobreza e marginalização, dificultando o desenvolvimento social e econômico dessas áreas. Portanto, garantir a mobilidade adequada é também uma questão de justiça social

Por conseguinte, esse direito fundamental permeia diversos aspectos da vida e do exercício da cidadania, sendo assim, garantir a mobilidade adequada é essencial para o acesso a serviços, oportunidades e para a promoção da inclusão social. Porém, como exposto anteriormente, essa necessidade enfrenta inúmeros desafios, desde a infraestrutura inadequada até a falta de acessibilidade e sustentabilidade ambiental.

Portanto com essas dificuldades, surge a necessidade de adotar uma abordagem integrada que inclua melhorias na infraestrutura de transporte, participação comunitária, e inovação tecnológica. Ao promover a mobilidade urbana de maneira eficiente, inclusiva e sustentável, a contribuição para a construção de cidades mais justas e habitáveis irá garantir o pleno exercício dos direitos fundamentais de todos os cidadãos.

3.2. DA REALIDADE URBANA NO RIO DE JANEIRO

A mobilidade urbana no Rio de Janeiro reflete a diversidade socioeconômica da cidade, sua geografia única e os desafios do planejamento urbano. Conhecida por suas belezas naturais e importância histórica e econômica, o Rio de Janeiro enfrenta diversos problemas de mobilidade que impactam a qualidade de vida dos habitantes. A combinação de fatores como crescimento populacional desordenado, topografia acidentada, infraestrutura precária, priorização do automóvel individual e falta de integração entre os modais de transporte resulta em um sistema ineficiente, exclusivista e poluente.

Segundo Hélio Suêvo:

Obras para melhoria e expansão do sistema do transporte metro-ferroviário visando o incremento da mobilidade urbana ou não são iniciadas ou quando iniciadas não são concluídas como, por exemplo, no modo ferroviário as duplicações dos trechos Santa Cruz a Itaguaí, Gramacho a Saracuruna e o alargamento de bitola no ramal de Vila Inhomirim.

A mesma situação acontece com o sistema metropolitano onde podemos citar a conclusão da linha 2 (entre Estácio/ Largo da Carioca/ Praça XV e o Túnel Praça XV/ Niterói/ Barcas), a linha 4 em direção à Gávea e a linha 3 entre Niterói/ Barcas, Barreto e Guaxindiba aproveitando a faixa da estrada de ferro que atendia ao ramal de Niterói desativada há pelo menos 15 anos.¹³

A geografia do Rio de Janeiro, com suas montanhas, morros e a Baía de Guanabara, apresenta desafios significativos para a mobilidade. As comunidades em encostas e áreas de difícil acesso, como as favelas, sofrem com a falta de infraestrutura viária adequada. Ruas estreitas e mal pavimentadas, aliadas a um transporte público insuficiente, dificultam a circulação de veículos e pedestres. Assim como o crescimento urbano desordenado, a ocupação irregular de terrenos também agrava esses problemas. Muitas áreas, especialmente na periferia, carecem de planejamento urbano eficiente, resultando em congestionamentos frequentes e sistemas de transporte público sobrecarregados.

O sistema de transporte público do Rio de Janeiro inclui ônibus, trens, metrô, barcas, VLT e BRT. No entanto, esse sistema enfrenta inúmeros problemas. Os ônibus, que são o principal meio de transporte para a maioria dos cariocas, sofrem com a superlotação, atrasos frequentes e condições precárias de manutenção. As linhas de ônibus não são bem integradas, e a falta de faixas exclusivas contribui para os congestionamentos.

Assim como o metrô, embora seja uma alternativa mais rápida e eficiente, não cobre toda a cidade, deixando muitas áreas, especialmente as periféricas, sem acesso. As barcas, que conectam a cidade ao outro lado da baía, são uma opção limitada em termos de frequência e capacidade. Além disso, a infraestrutura de ciclovias e calçadas é insuficiente e mal conservada, desencorajando a mobilidade ativa, como caminhadas e uso de bicicletas. A falta de segurança nas vias e o elevado número de acidentes também são fatores que dificultam a mobilidade urbana.

¹³ SUEVO, Hélio. Mobilidade Urbana no Rio de Janeiro: Deficiências e Possíveis Soluções. Disponível em > <https://angulos.crea-rj.org.br/mobilidade-rio-de-janeiro/> .

Um dos principais desafios jurídicos relacionados à integração de serviços como bicicletas e patinetes compartilhados é a regulamentação do uso do espaço público. A legislação precisa estabelecer normas claras sobre onde e como esses veículos podem ser estacionados e utilizados. Por exemplo, o uso indiscriminado de calçadas e vias públicas para o estacionamento de bicicletas e patinetes pode gerar conflitos com pedestres e outros usuários da via.

Porém, há que se falar que nos últimos anos, várias iniciativas foram lançadas para melhorar a mobilidade urbana no Rio de Janeiro. Projetos como o BRT foram implementados para oferecer uma alternativa rápida e eficiente de transporte público. No entanto, esses sistemas enfrentam desafios de manutenção, segurança e integração com outros meios de transporte. Em sua maioria, as linhas não se conectam, fazendo com que um cidadão que reside em um local mais distante tenha como única opção utilizar três ou mais transportes para chegar a seu destino.

O BRT localizado na Avenida Brasil ainda se encontra sem finalização das obras. A falta de recursos e problemas na licitação atrasam a conclusão do projeto, privando os moradores de algumas áreas da Zona Oeste dos benefícios do BRT. As estações, por sua vez, são alvos frequentes de vandalismo, com depredação de equipamentos, pichações e furtos, causando transtornos aos usuários e transmitindo uma sensação de insegurança.

A implementação do VLT no centro da cidade foi um passo importante para revitalizar a área central e promover uma mobilidade mais sustentável. No entanto, a expansão desse sistema é necessária para que tenha um impacto mais significativo em toda a cidade. Deslocando-se por boa parte do centro da cidade, o VLT facilitou a vida de muitos cidadãos, porém tal benefício ainda tem muito a ser melhorado.

O VLT Carioca, inaugurado em 2016, trouxe um alívio para a mobilidade urbana no centro do Rio de Janeiro. A primeira linha, ligando a rodoviária ao Aeroporto Santos Dumont, foi um presente para os turistas que desembarcavam na cidade para os Jogos Olímpicos e Paralímpicos. Mas e os trabalhadores? Será que esse transporte realmente facilitou a vida daqueles que dependem do transporte público para chegar ao trabalho? A resposta é um misto de sim e não.

É certo que o VLT se destaca por sua velocidade e eficiência, proporcionando aos usuários uma viagem mais rápida e tranquila do que os ônibus lotados e barulhentos. O trajeto se torna um momento de relaxamento, em vez de um estresse adicional na rotina diária. Assim como a conexão com o metrô e com os ônibus também facilita o acesso a outras regiões da cidade, ampliando as opções de deslocamento e permitindo que os trabalhadores planejem suas rotas de forma mais eficiente.

Porém a rede ainda é pequena, com apenas três linhas em operação, o que limita o alcance do benefício para a população. Muitos trabalhadores que residem em áreas mais distantes do centro da cidade ainda não podem usufruir das vantagens do sistema. E, sua tarifa é muitas vezes considerada alta por seus usuários, podendo ser um obstáculo para o uso regular do serviço. Para trabalhadores com renda baixa, o custo do transporte pode representar um peso significativo no orçamento familiar.

A pista Tim Maia, por exemplo, mal construída, já causou mortes e está interdita, demonstrando a necessidade de um investimento constante na manutenção da infraestrutura. A segurança dos usuários deve ser prioridade absoluta e, com um histórico não muito favorável sobre a estrutura dos transportes públicos no Rio de Janeiro, uma dúvida surge: O Terminal Gentileza, apesar de parecer uma boa obra para a mobilidade, levanta a questão de quanto tempo se manterá bem estruturado, sem sofrer com a deterioração.¹⁴

Portanto, as políticas públicas devem focar na integração dos diferentes modos de transporte, na expansão e manutenção da infraestrutura, e na implementação de tarifas acessíveis para garantir que todos os cidadãos possam usufruir do direito à mobilidade e, principalmente na abrangência da localidade desses transportes, evitando que os cidadãos do Rio de Janeiro tenham que se desdobrar para conseguir chegar em um local mais distante e sem ter que pagar valores absurdos para tal locomoção.

¹⁴ LISBOA, Vinícius. Ciclovía Tim Maia teve quatro desabamentos em pouco mais de três anos. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-04/ciclovía-tim-maia-teve-quatro-desabamentos-em-pouco-mais-de-tres-anos>. Acesso em 23 jun 2024.

4. DAS VIOLAÇÕES DE DIREITOS E OBSTÁCULOS ENFRENTADOS PELOS MORADORES DESSAS COMUNIDADES

As comunidades do Rio de Janeiro, muitas vezes romantizadas como espaços de cultura vibrante e resistência popular, escondem uma realidade dura e marcada por violações de direitos e obstáculos que impedem seus moradores de exercerem sua cidadania plena, incluindo o direito à mobilidade urbana. A segregação espacial, a falta de infraestrutura adequada, a precariedade dos serviços públicos e a violência policial são apenas alguns dos desafios que dificultam o acesso à cidade para os moradores das comunidades.¹⁵

As comunidades, geralmente localizadas em áreas periféricas ou encostas de morros, são relegadas a uma espécie de "não lugar" na geografia urbana. Essa segregação espacial as torna invisíveis para o poder público e para a sociedade em geral, dificultando o acesso a políticas públicas e oportunidades.

A localização periférica das comunidades, muitas vezes em áreas de difícil acesso, limita as opções de transporte público disponíveis aos moradores. A falta de linhas de ônibus, horários limitados e longos tempos de espera são fatores que dificultam o deslocamento, fazendo com que as oportunidades de estudo, emprego e de uma vida social fora dessas comunidades se tornem difíceis para a maioria dos habitantes.

A ausência de ciclovias e a precariedade do transporte público que passa em localidades próximas às comunidades obrigam os moradores a, muitas vezes, dependerem do transporte individual, em sua maioria precário e inseguro. Além do mais, a violência urbana, presente em muitas comunidades, também gera medo e insegurança, não somente por parte dos moradores mas também pelos condutores dos transportes públicos, limitando ainda mais a mobilidade das pessoas.

Há também de se falar que, em sua maioria das vezes, moradores das comunidades frequentemente enfrentam discriminação e estigmatização no acesso ao transporte público. A criminalização da pobreza e o estereótipo de que "quem mora em comunidade é bandido" geram constrangimento e dificultam o acesso a serviços como táxis e aplicativos de transporte. Portanto, se não há transportes públicos acessíveis e existe a evidente

¹⁵ PNDU. Relatório do desenvolvimento humano 2019. Disponível em > <https://hdr.undp.org/system/files/documents/hdr2019pt.pdf>. Acesso em 23 jun 2024.

dificuldade de acesso a táxis e aplicativos de transporte, a questão que prevalece é: Como esses moradores conseguem se locomover para seus trabalhos, estudos e lazer?

Deste modo, a falta de acesso a transporte público adequado, a infraestrutura precária e a discriminação violam o direito à mobilidade urbana garantido pela Constituição Federal e por diversos instrumentos internacionais. Os moradores das comunidades são privados da possibilidade de exercer plenamente seus direitos e participar da vida social da cidade. Tal dificuldade impacta negativamente na vida dos moradores das comunidades. A perda de tempo nos deslocamentos, a falta de acesso a oportunidades de trabalho e educação, a dificuldade de participação em atividades sociais e culturais, o alto preço do metrô Rio - tendo em vista que é o mais caro do Brasil - e o sentimento de exclusão social são apenas alguns obstáculos dessa realidade.

5. PROPOSTAS DE MELHORIAS NA MOBILIDADE URBANA

A crise nos sistemas de transporte, apresenta uma série de desafios para a nova gestão municipal do Rio de Janeiro. O transporte público, que já expunha grande parte da população a condições precárias, tornou-se ainda mais ineficiente. A infraestrutura é mal distribuída pelo território, a frota circulante é insuficiente e os tempos de espera nos pontos de embarque são altos. Enfrentar essa realidade complexa exige medidas urgentes para melhorar o acesso às oportunidades oferecidas pela cidade, como escolas, hospitais, empregos e opções de cultura e lazer.

Para reverter esse quadro, são necessárias medidas urgentes e abrangentes. Investimentos em infraestrutura são essenciais para ampliar a rede de transporte, modernizar estações e veículos, integrar os diferentes modais e implementar novas tecnologias. A melhoria do planejamento urbano, com um foco em um plano de mobilidade sustentável, é crucial para a expansão do sistema de transporte para áreas periféricas e para a integração dos diversos modais. Reduzir as tarifas por meio de políticas públicas adequadas tornaria o transporte mais acessível à população.

A efetivação dos direitos sociais pelo Estado, estaria limitado à existência ou disponibilidade de condições de ordem econômica, financeira e infraestrutural. O ex-Presidente do STF, Gilmar Mendes aborda sobre o tema:

“A dependência de recursos econômicos para efetivação dos direitos de caráter

social leva parte da doutrina a defender que as normas que consagram tais direitos assumem a feição de normas programáticas, dependentes, portanto, da formulação de políticas públicas para se tornar exigíveis. Nessa perspectiva, também se defende que a intervenção do Poder Judiciário, ante a missão estatal quanto à construção satisfatória dessas políticas, violaria o princípio da separação dos poderes e o princípio da reserva do financeiramente possível” (MENDES, Gilmar Ferreira. op. cit., p. 678)¹⁶

O uso da bicicleta é amplamente reconhecido como uma forma de mobilidade inteligente, segura e sustentável. Recomendado pela ONU, o ciclismo tem sido adotado com sucesso em várias cidades ao redor do mundo. Em 2020, a Prefeitura do Rio de Janeiro, em parceria com a sociedade civil e a academia, discutiu iniciativas para expandir a infraestrutura cicloviária como resposta à pandemia. Para definir as novas rotas, foram considerados critérios como o acesso a serviços essenciais de saúde, educação e emprego, além do aproveitamento da rede de bicicletas compartilhadas existente. Com base nesses parâmetros, ciclorrotas experimentais foram estabelecidas, conectando o Largo do Machado e a Tijuca ao Centro, beneficiando potencialmente mais de 80 mil pessoas.¹⁷

O sistema de bicicletas compartilhadas, patrocinado pelo Itaú, foi um dos pioneiros no Brasil e tem desempenhado um papel significativo na integração modal das grandes cidades. No Rio de Janeiro, o sistema foi implementado em 2011 e rapidamente se tornou popular entre os moradores e turistas. As bicicletas do Itaú são distribuídas em várias estações ao longo da cidade, estrategicamente localizadas próximas a estações de metrô, pontos de ônibus e áreas de grande circulação, permitindo que os usuários integrem facilmente a bicicleta com outros meios de transporte.

Os patinetes elétricos também surgiram como outra opção de transporte compartilhado nas grandes cidades brasileiras a partir de 2018. Empresas como Lime, Grin, e Yellow introduziram esses veículos como uma solução para deslocamentos curtos, oferecendo uma alternativa prática e ecológica que apresenta diversas vantagens como a praticidade, flexibilidade, redução de trânsito, além da inovação e tecnologia.

A implementação de ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte são medidas importantes para promover a mobilidade urbana sustentável e saudável. No entanto, para que todo o potencial dessa iniciativa seja alcançado, é

¹⁶ MENDES, Gilmar Ferreira; Branco, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito Constitucional. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

¹⁷ ITDP. 4 passos urgentes para melhorar a mobilidade carioca. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/4-passos-urgentes-para-melhorar-a-mobilidade-carioca/>.

fundamental investir em um programa abrangente de educação no trânsito. A educação deve ser direcionada para todos os usuários das vias públicas, incluindo ciclistas, motoristas e pedestres. É necessário conscientizar os ciclistas sobre as regras de circulação, os cuidados com a segurança e a importância do respeito aos demais usuários.

A integração desses novos modos de transporte com o sistema público de mobilidade deve ser vista como parte de uma política pública mais ampla de planejamento urbano. A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, enfatiza a necessidade de promover a integração dos diferentes modos de transporte, priorizando os modos de transporte não motorizados e coletivos.

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Além dessas ciclorrotas, é essencial implementar o plano Ciclo Rotas Centro, desenvolvido em 2012, que prevê 33 quilômetros de novas rotas cicláveis no centro da cidade. Esse projeto faz parte do Distrito Neutro Centro, uma iniciativa municipal destinada a criar uma zona de baixa emissão de carbono na região central. Cidades ao redor do mundo que adotaram medidas semelhantes observaram melhorias significativas na qualidade do ar e na saúde pública..

A segurança também precisa ser reforçada, aumentando o policiamento nos transportes, instalando câmeras de segurança e promovendo campanhas de conscientização contra a violência e o vandalismo. A ampliação da acessibilidade, adaptando estações e veículos para atender às necessidades de pessoas com deficiência, idosos e pessoas com mobilidade reduzida, é fundamental para garantir um sistema inclusivo.

Paralelamente, é crucial expandir as vias prioritárias para ônibus. A priorização do transporte público nas vias é fundamental para melhorar a qualidade das viagens longas e garantir o distanciamento social necessário. A pandemia agravou a já decrescente confiabilidade e atratividade do sistema de ônibus, e sem intervenções, a tendência é o aumento do uso de carros particulares, resultando em mais congestionamentos. A expansão das faixas exclusivas para ônibus pode aumentar a agilidade das viagens, melhorar a frequência dos serviços e garantir a segurança sanitária. Dados de GPS e GTFS coletados antes da pandemia sugerem a implantação de 107 quilômetros de faixas exclusivas na

cidade, destacando-se o corredor TransBrasil, que pode ajudar a reduzir desigualdades socioterritoriais tanto na cidade quanto na região metropolitana.

Para garantir a eficácia dessas medidas, a gestão municipal deve adotar uma abordagem baseada em evidências. O monitoramento constante e a transparência dos dados sobre bilhetagem, GPS da frota e GTFS, combinados com a participação popular, são essenciais para orientar decisões que atendam às necessidades locais. Em um cenário de recursos limitados, especialmente no contexto pandêmico e pós-pandêmico, é vital que a gestão utilize todas as ferramentas e informações disponíveis para implementar ações precisas e eficazes.

O artigo 14 da Lei Federal nº 12.587/2012 dispõe que:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 :

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 ;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Portanto, a melhoria da mobilidade no Rio de Janeiro requer uma abordagem inovadora e integrada. A expansão da infraestrutura cicloviária, a implementação de novas rotas cicláveis no centro, a priorização do transporte público e uma gestão baseada em dados são fundamentais para garantir um sistema de transporte eficiente, seguro e acessível. Essas medidas contribuirão para atender às necessidades da população e promover o desenvolvimento sustentável da cidade.

6. CONCLUSÃO

Em conclusão, a crise nos sistemas de transporte do Rio de Janeiro apresenta um desafio complexo que exige uma abordagem mista urgente por parte da nova gestão municipal. A melhoria do transporte público e da mobilidade urbana é essencial para garantir o acesso da população às oportunidades oferecidas pela cidade, como educação, saúde, emprego e lazer. Investimentos em infraestrutura, modernização de veículos e estações, integração de modais e implementação de novas tecnologias são passos

fundamentais para alcançar esses objetivos.

A promoção do uso da bicicleta, através da expansão da infraestrutura cicloviária e a implementação do plano Ciclo Rotas Centro, é uma estratégia inteligente e sustentável que já mostrou resultados positivos em outras cidades ao redor do mundo. Além disso, garantir a segurança nos transportes, expandir a acessibilidade para todos e priorizar o transporte público nas vias são ações imprescindíveis para a criação de um sistema de transporte inclusivo e eficiente.

Para que essas medidas sejam eficazes, a gestão municipal deve adotar uma abordagem baseada em evidências, utilizando dados de bilhetagem, GPS da frota e GTFS para monitorar e orientar as decisões. A participação popular e a transparência no processo de gestão também são cruciais para garantir que as ações tomadas atendam às necessidades reais da população.

Por fim, através de uma combinação de inovação, planejamento urbano sustentável e uma gestão comprometida com a eficácia e a transparência, o Rio de Janeiro pode superar os desafios atuais e construir um sistema de transporte que promova o desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida de seus cidadãos. Essas ações não só melhorarão a mobilidade na cidade, mas também contribuirão para a redução das desigualdades sociais e territoriais, promovendo um Rio de Janeiro mais justo e acessível para todos.

REFERÊNCIAS

Alexy, Robert. Teoria dos Direitos Fundamentais. 2. ed. 2. tiragem. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2012, p. 524-525. 3

Barros, Suzana de Toledo. O princípio da proporcionalidade e o Controle de Constitucionalidade das leis restritivas de Direitos Fundamentais. 3. ed. Brasília: Brasília Jurídica, 2003, p. 132-134. 11

Bezerra, Juliana. Mobilidade urbana no Brasil. Disponível em > <https://www.todamateria.com.br/mobilidade-urbana/#:~:text=Rio%20de%20Janeiro,-Mapa%20que%20demonstra&text=Um%20deles%20foi%20a%20constru%C3%A7%C3%A3o,d o%20chamado%20%22Grande%20Rio%22>. Acesso em 22 mai 2024

Brasil. EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 90, DE 15 DE SETEMBRO DE 2015.

Disponível em >
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm . Acesso em 15 mai 2024.

Diário carioca. Desafios e inovações na mobilidade urbana do Rio de Janeiro. Disponível em >
<https://www.diariocarioca.com/rio-de-janeiro/desafios-e-inovacoes-na-mobilidade-urbana-do-rio-de-janeiro/#:~:text=A%20mobilidade%20urbana%20no%20Rio,inoa%C3%A7%C3%A3o%20para%20solucionar%20os%20problemas>. Acesso 26 mai 2024.

Dischinger, Marta; Padaratz, Rejane; Ely, Vera Helena M.B. Acessibilidade e inclusão no ensino para melhoria da qualidade de vida urbana. Florianópolis, 2005.

GOV. Favelas e Comunidades Urbanas: IBGE retoma termo histórico para censos e pesquisas. Disponível em >
<https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-retoma-termo-historico-para-censos-e-pesquisas>. Acesso em 11 jun 2024

GOV. Lei nº 13.614. Disponível em >
https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf . Acesso em 15 mai 2024.

Hesse, Konrad. Elementos de Direito Constitucional da República Federal da Alemanha. Porto Alegre: Fabris, 1998, p. 235. 10

ITDP. 4 passos urgentes para melhorar a mobilidade carioca. Disponível em:
<https://itdpbrasil.org/4-passos-urgentes-para-melhorar-a-mobilidade-carioca/>. Acesso em 11 jun 2024

Lefebvre, Henri. O direito à cidade . Tradução Rubens Eduardo frias. São Paulo: Centauro, 2001

Lisboa, Vinícius. Ciclovía Tim Maia teve quatro desabamentos em pouco mais de três anos. Disponível em:
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-04/ciclovía-tim-maia-teve-quatro-desabamentos-em-pouco-mais-de-tres-anos> . Acesso em 23 jun 2024

Litsek, Felipe. After Three Years of Review, Rio de Janeiro Approves its New Master Plan: Explore Two Innovations with Impacts for the Favelas. Disponível em > <https://rioonwatch.org/?p=77097>. Acesso em 22 jun 2024.

Machado, Raquel Rangel. "A Mobilidade Urbana nas Favelas Cariocas: Entre a Exclusão e a Resiliência." Cadernos Metrópole, vol. 21, n. 44, 2019, pp. 281-302.

Marques, Mateus. Direito   cidade: Reflexões sobre o direito de ir e vir e a acessibilidade. Disponível em > <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/direito-a-cidade-reflexoes-sobre-o-direito-de-ir-e-vir-e-a-acessibilidade/1514172208>. Acesso em 16 mai 2024

Matias,  tula. "Mobilidade urbana no Brasil"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm> . Acesso em 11 de junho de 2024.

Mendes, Gilmar Ferreira; Branco, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito Constitucional. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

Mobilidade urbana e justiça climática: entenda como se relacionam. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2022. Disponível em > <https://itdpbrasil.org/mobilidade-urbana-e-justica-climatica-entenda-como-serelacionam/#> . Acesso em: 20 de dezembro de 2022.

Multirio. H storia do brasil. Disponível em > <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/2451-o-espaco-urbano-no-do-rio-de-janeiro> . Acesso em 15 mai 2025

Museu de favela. Primeiro Jornal Informativo do Museu de Favela. Rio de Janeiro, 2009

Nery, Carmem; Britto, Vinícius. Favelas e Comunidades Urbanas: IBGE muda denomina o dos aglomerados subnormais. Disponível em > [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38962-favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-muda-denominacao-dos-aglomerados-subnormais#:~:text=Foram%20contadas%206.535%20634%20pessoas,Subnormais%20\(favelas%20e%20similares\)](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38962-favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-muda-denominacao-dos-aglomerados-subnormais#:~:text=Foram%20contadas%206.535%20634%20pessoas,Subnormais%20(favelas%20e%20similares)). Acesso em 15 mai 2024

OLERJ. Favelas cariocas. Disponível em >
<https://olerj.camara.leg.br/retratos-da-intervencao/favelas-cariocas#:~:text=O%20que%20faz%20da%20capital,4%25%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20da%20regi%C3%A3o.> 24 mai 2024

Pena, Rodolfo F. Alves. "Problemas no transporte público"; *Brasil Escola*. Disponível em:
<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/problemas-no-transporte-publico.htm>. Acesso em 02 de setembro de 2024.

Pimenta, Gisele; Veloso, Serena; Vieira, Vanessa. Dificuldades e desafios no cotidiano dos brasileiros. Disponível em >
<https://noticias.unb.br/112-extensao-e-comunidade/6191-dificuldades-e-desafios-no-cotidiano-no-dos-brasileiros> . Acesso em 16 mai 2024.

Pimenta, Monica. Robert Alexy e a sua teoria sobre os princípios e regras. Disponível em >
https://www.conjur.com.br/2007-mar-02/robert_alexys_teoria_principios_regras/. Acesso em 11 jun 2024

PNUD. Relatório do desenvolvimento humano 2019. Disponível em >
<https://hdr.undp.org/system/files/documents/hdr2019pt.pdf>. Acesso em 23 jun 2024.

Prefeitura, RIO. Planos de mobilidade. Disponível em >
https://transportes.prefeitura.rio/planos_de_mobilidade/ . Acesso em 02 set 2024

Revista Bibliográfica de geografia y ciencias sociales (Serie documental de *Geo Crítica*)
Universidad de Barcelona Vol. XIV, nº 828, 25 de junio de 2009

Ribeiro, Nathalia. Ir e vir, direito básico do ser humano, desafio complexo de mobilidade das cidades. Disponível em >
<https://habitability.com.br/mobilidade-direito-basico-de-ir-e-vir/> . Acesso 16 mai 2024

Silva, José Afonso da. Curso de Direito Constitucional positivo. São Paulo: Malheiros, 2018, p. 182.

Silva Neto, Manoel Jorge e. Acerca do processo de incorporação das normas internacionais ao sistema nacional. Curso de Direito Constitucional. 9. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2018, p. 778 et seq.

SIPlan. Mobilidade e transportes. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/documents/91237/3d032e64-3d44-4215-99b8-33538fc747b4> .

Acesso em: 11 jun 2024

SMPU. Conceito do Programa Rio Conecta. Disponível em > <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=7301546#:~:text=A%20mobilidade%20urbana%20na%20Cidade,1%25%20de%20bicicleta%20e%202%25> . Acesso em 16 mai

2024.

Souza, Victor; Medeiros, Leonardo; Silva, Marcelo. Desigualdade e segregação urbana: Uma realidade sociocultural na cidade do Rio de Janeiro. Disponível em > <https://publicacoes.unigranrio.edu.br/index.php/amp/article/view/4614/0>. Acesso em 26 mai 2024

Suevo, Hélio. Mobilidade Urbana no Rio de Janeiro: Deficiências e Possíveis Soluções. Disponível em > <https://angulos.crea-rj.org.br/mobilidade-rio-de-janeiro/> . Acesso em 12 mai 2024

Vaz, Paulo. Vítima virtual e mídia. Paper apresentado ao simpósio “Vigilância, segurança e controle na América Latina, Curitiba, PUC-PR, março de 2009

World Bank Group. Promoting Livable Cities by Investing in Urban Mobility. Disponível em > <https://www.worldbank.org/en/results/2024/03/13/promoting-livable-cities-by-investing-in-urban-mobility> . Acesso em 10 mai 2024