



A MOBILIDADE URBANA E O DIREITO DE TRANSPORTE EM TEMPOS DE PANDEMIA: UM RECORTE DAS AÇÕES ESTATAIS EM RONDÔNIA

URBAN MOBILITY AND THE RIGHT OF TRANSPORTATION IN TIMES OF PANDEMICS: A CUTTING OF STATE ACTIONS IN RONDÔNIA

Aléxia Lorryne Mantoani 

Graduanda em Direito na Faculdade de Educação e Meio Ambiente – FAEMA, Ariquemes, RO.

E-mail: alexia_mantoani@hotmail.com

Hudson Carlos A. Persch 

Mestrando em Direito pela UNIMAR. Coordenador e Docente do Curso de Direito da Faculdade de Educação e Meio Ambiente – FAEMA, Ariquemes, RO.

E-mail: hudsonpersch@hotmail.com

Leandra de Paula Maciel 

Graduanda em Direito na Faculdade de Educação e Meio Ambiente – FAEMA, Ariquemes, RO.

E-mail: leandra.41013@faema.edu.br

Nicole Brenda A. da Silva 

Graduanda em Direito na Faculdade de Educação e Meio Ambiente – FAEMA, Ariquemes, RO.

E-mail: nicole.38320@faema.edu.br

Submetido: 15 nov. 2021.

Aprovado: 1 dez. 2021.

Publicado: 27 dez. 2021.

E-mail para correspondência:
hudsonpersch@hotmail.com

Este é um trabalho de acesso aberto e distribuído sob os Termos da *Creative Commons Attribution License*. A licença permite o uso, a distribuição e a reprodução irrestrita, em qualquer meio, desde que creditado as fontes originais.
Imagem: StockPhotos (Todos os direitos reservados).



Resumo: A presente pesquisa teve por objetivo apresentar informações sobre o tema mobilidade urbana, com base a exposição de situações de vulnerabilidade por parte dos indivíduos no que tange a garantia do direito ao transporte, a livre locomoção e a ausência de políticas-públicas mais eficazes para a sociedade. Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano. Verificou-se que no campo legal e doutrinário, que há garantias que sustentam o direito adquirido, porém, ainda existem grupos em situações mais precárias e que necessitam de respaldo político-social de maneira sustentável. Portanto, buscando adentrar mais a fundo nos seguintes temas: a multiplicidade cultural e o acesso a locomoção, contexto histórico e mobilidade urbana, análise das ações estatais em Rondônia e o direito ao transporte em tempos de pandemia. Assim, pesquisa justifica-se pela necessidade de expor para a sociedade num todo, os elementos fundamentais interpessoais que colaboram para uma conduta individual e coletiva. O método utilizado neste estudo caracterizou-se por uma pesquisa bibliográfica de caráter exploratório, com base na leitura de artigos científicos, dispositivos legais e relatos de experiências práticas. Ainda, aplicou-se uma abordagem qualitativa, por meio de revisão de literatura. Assim, por intermédio de análises bibliográficas dispostas em artigos, monografias, livros acadêmicos e fundamentos constitucionais que alicerçam o tema proposto.

Palavras-chave: Sociedade. Transporte. Vida.

Abstract: This research aimed to present information on the theme of urban mobility, based on the exposure of hypotheses of vulnerability on the part of those who are not guaranteed the right to transport, free movement and the absence of more effective public policies for society. Inefficient mobility systems worsen as socio-spatial inequalities, harming the poorest, in terms of impacts on income, employment opportunities, study, leisure and health care conditions, in addition to imposing fragile conditions of environmental balance in the urban space. It was found that in the legal and doctrinal field, that there is a guarantee that they support the acquired right, however, there are still groups in more precarious situations and that appendix supports political and social support in a sustainable way. Therefore, seeking to go deeper into the following themes: cultural multiplicity and access to locomotion, historical context and urban mobility, analysis of state actions in Rondônia and the right to transport in times of pandemic. Thus, the research is justified by the need to expose to society as a whole, the fundamental interpersonal elements that contribute to individual and collective conduct. The method used in this study was characterized by an exploratory bibliographical research, based on the reading of scientific articles, legal provisions and reports of practical experiences. Still, a qualitative approach was applied, through a literature review. Thus, through bibliographic analysis arranged in articles, monographs, academic books and constitutional foundations that support the proposed theme.

Keywords: Society. Transport. Life.



Introdução

A mobilidade urbana constitui-se em um tema fundamental, principalmente quando se discute desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população. As condições de deslocamentos das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos impactam toda a sociedade pela geração de externalidades negativas, como acidentes, poluição e congestionamentos, afetando especialmente a vida dos mais pobres, que geralmente moram em regiões mais distantes das oportunidades urbanas.

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano.

Assim, os gestores públicos são demandados cada vez mais a adotar políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental. Os problemas relacionados à mobilidade das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos afetam diretamente a qualidade de vida da população, com as externalidades geradas na produção do transporte e, também, o desempenho econômico das atividades urbanas.

Mais do que isso, sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais e pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano, o que demanda, por parte dos governantes, a adoção de políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Ademais, além do debate sobre políticas públicas, a locomoção urbana possui uma dimensão jurídica ligada ao direito fundamental da liberdade de locomoção, consistente no direito dos diferentes grupos sociais de transitarem livremente pela cidade e ter acesso aos serviços disponibilizados. Isso porque a garantia de direitos sociais constitucionalmente protegidos como educação, trabalho e lazer, passa pela necessidade de acesso a locais onde são desenvolvidas atividades para consecução de tais fins.



Metodologia

A presente pesquisa terá por base a exposição de situações de vulnerabilidade por parte dos indivíduos no que tange a garantia do direito ao transporte, a livre locomoção e a ausência de políticas-públicas mais eficazes para que se atinja a qualidade de vida almejada pela sociedade como um todo.

Portanto, o método utilizado neste estudo se caracterizará por uma pesquisa bibliográfica de caráter exploratório, com base na leitura de livros e artigos científicos, bem como dispositivos legais e relatos de experiências práticas. Ainda, aplicar-se-á uma abordagem qualitativa, por meio de revisão de literatura.

Resultados e Discussão

A multiplicidade cultural e o acesso à locomoção

O Brasil é um país vasto em território geográfico e, conseqüentemente, repleto de culturas diversificadas, as quais estão distribuídas entre as suas cinco regiões. Para tanto, é imprescindível que as atividades sócio-políticas desenvolvidas pelo Estado, alcance de maneira satisfatória a multiplicidade de grupos culturalmente diferenciados para que seja possível a sua articulação e mobilização dentro do cenário jurídico-formal constitucionalizado.

Deste modo, frisa-se que o Brasil ante a sua multiplicidade cultural, é ocupado por povos e comunidades tradicionais, presentes em todo território nacional. Assim, para a conceituação de povos, comunidades tradicionais e territórios tradicionais, o Decreto-lei nº 6040/2007, desta forma define:

- I - Povos e Comunidades Tradicionais: grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição.
- II - Territórios Tradicionais: os espaços necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária. ⁽¹⁾

Isto posto, valoriza-se a relação desses povos com o território onde habitam. Logo, a terra é o substrato material básico de grande parte das populações e comunidades tradicionais, ela sustenta todo o modo de vida, suas relações sociais, o sistema de crenças e conhecimento ali estabelecidos.

Assim, são exemplos de comunidades tradicionais as populações indígenas, os caboclos ribeirinhos, os quilombolas, os pescadores artesanais as quais apresentam um modelo de ocupação do espaço e uso dos recursos naturais voltados para a subsistência, com pouca articulação com o mercado e uso intensivo de mão de obra familiar ⁽²⁾.

Entretanto, boa parte dessas comunidades ainda se encontra na invisibilidade, silenciada por pressões econômicas, fundiárias, processos de discriminação e exclusão social. Essas condições de vulnerabilidade decorrem de fatores históricos e sociopolíticos geradas por situações de conflitos agrários, a fraca capacidade de produção da vida material de acordo com seus costumes e a ausência de saneamento básico ou qualquer infraestrutura simples.

Mesmo que, conforme afirma Ingo Wolfgang Sarlet, de certo modo, seja possível concluir que, pela primeira vez na história do constitucionalismo pátrio, os direitos fundamentais foram tratados com a merecida relevância na atual Constituição Federal de 1988, ainda existem lacunas a serem preenchidas para que esses direitos sejam devidamente certificados ⁽³⁾.

Além disso, uma das várias problemáticas pertinentes ao tema, além de entender a cultura e as necessidades de cada local, é fornecer às comunidades indígenas e ribeirinhas o transporte fluvial que, na maioria das vezes, é o único meio de acesso à escola para as crianças, do atendimento médico e suprimentos essenciais para a população.

Acordar nas primeiras horas do dia, caminhar até a beira de um rio agitado, entrar em um bote ou em uma lancha de pequeno porte para ir à escola em meio à chuva, é uma característica das crianças ribeirinhas da Região Norte. Dependendo da época do ano, é comum que o embarque e desembarque sejam feitos na lama, devido às mudanças causadas nas margens, pela correnteza e pelas variações entre períodos de seca e de cheia nos rios ⁽⁴⁾.

Soma-se a isso, o fato de que no trajeto do rio até a cidade mais próxima, a natureza fala mais alto: bancos de areia, fortes banzeiros (ondas que se formam nos rios), tempestades e até a própria época do ano influenciam no trajeto, já que em tempos de seca algumas partes do rio podem ficar totalmente inacessíveis por barco ⁽⁵⁾.

Nesse contexto, para que qualquer suporte seja enviado é essencial que a manutenção dos veículos utilizados nestas longas jornadas ocorra de forma eficaz e segura, haja vista que não adianta ter meios de locomoção se estes não estão em boas condições de uso. Infelizmente, dentro do amplo rol de normas, regras e princípios para regularizar as relações sociais desses indivíduos, ainda há um longo caminho a ser percorrido no que se refere ao direito de transporte.

Dessa forma, de acordo com José Afonso da Silva, a mobilidade pode ser conceituada numa:

[...] dimensão dos direitos fundamentais do homem, são prestações positivas proporcionadas pelo Estado direta ou indiretamente, enunciadas em normas constitucionais, que possibilitam melhores condições de vida aos mais fracos, direitos que tendem a realizar a regularização de situações sociais desiguais ⁽⁶⁾.

Porém, devem ser concretizados, ao menos em parcela mínima, com observância conjunta de todas as dimensões para a otimização de seus comandos. Em outras palavras, mesmo um direito qualquer de liberdade, também exige um comportamento positivo de instrumentalização do aparelho estatal a fim de combater fatos que impeçam o gozo dessa liberdade, seja em razão de particular ou do próprio Estado.

Portanto, é relevante que a gestão faça articulação com a rede de proteção social local no que se refere aos direitos de cidadania, em especial com órgãos governamentais como FUNAI e INCRA (que possuem coordenações em todos os Estados), Defensorias Públicas, Cartórios, e entidades não governamentais de defesa de direitos, Conselhos Locais, e Ministério Público Federal (conforme determina o artigo 129, inciso V, da Constituição Federal) em caso de se deparar com assuntos que requerem intervenção judicial para garantia de direitos ⁽⁷⁾.

É necessário desconstruir práticas que historicamente obscurecem diferenças, aprofundam desigualdades e ampliam assimetrias, tornando importante uma mudança de paradigma na área de proteção social no país.

Contexto histórico e mobilidade urbana

A Constituição Federal de 1988 abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira, tanto no campo do ordenamento territorial e desenvolvimento urbano, na qual o Estatuto da Cidade foi o grande marco inovador – Lei nº 10.257/2001 (Brasil, 2001) –, quanto no campo da mobilidade urbana, com a aprovação da Lei da Mobilidade (Lei nº 12.587/2012).

A doutrina jurídica entende os direitos sociais não apenas como direitos fundamentais do homem, mas também como direitos de prestação positiva, que requerem ações afirmativas do Estado, sobretudo quando se busca construir um Estado social de direito ⁽⁸⁾.

No mesmo sentido, segundo José Afonso da Silva:

[...] direito urbanístico (como de outro ramo jurídico qualquer): (a) o direito urbanístico objetivo, que consiste no conjunto de normas jurídicas reguladoras da atividade do Poder Público destinada a ordenar os espaços habitáveis — o que equivale dizer: conjunto de normas jurídicas reguladoras da atividade urbanística; (b) o direito urbanístico como ciência, que busca o conhecimento sistematizado daquelas normas e princípios reguladores da atividade urbanística ⁽⁶⁾.

Desta forma, ao se analisar o instituto, constata-se que, mesmo antes do reconhecimento à categoria de direito fundamental, a conformação do direito ao transporte já preexistia em diversos instrumentos infraconstitucionais, como por exemplo o Estatuto da Cidade estabeleceu alguns princípios gerais da política urbana que também atingiam as políticas de mobilidade, como o direito a cidades sustentáveis, com destaque para o transporte e as infraestruturas urbana; a gestão democrática na execução das políticas; o planejamento do desenvolvimento das cidades, entre outras.

O ordenamento territorial urbano tem uma forte ligação com o desempenho do sistema de mobilidade e as condições de deslocamentos da população. Cidades espalhadas, com muitos terrenos subutilizados e pouca dispersão das atividades econômicas no espaço, tendem a apresentar transporte público e transporte não motorizado de baixa abrangência na matriz modal de deslocamentos. Isso significa sistemas de transporte que geram mais externalidades negativas à sociedade.

A nova lei inovou bastante, estabelecendo princípios e diretrizes gerais da Política Nacional da Mobilidade Urbana muito avançados do ponto de vista da equidade social, como: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços.

Não só isto, como também, a equidade no uso do espaço público de circulação, as vias e logradouros; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo; complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade) entre outros.

Os centros urbanos brasileiros tiveram um forte e acelerado crescimento populacional desde o início da segunda metade do século passado, o que significou a transformação rápida de um país com raízes rurais para um país majoritariamente urbano, impactando diretamente as condições de mobilidade da população.

Nesse contexto, urbanização no Brasil começou no século XIX, mas foi no século XX que a urbanização se fortaleceu, em decorrência de desempregos no meio rural, assim, havendo grandes migrações de pessoas da área rural para as cidades ⁽⁹⁾. Com este deslocamento em massa o Brasil gerou cidades predominantemente urbanas, com isso veio o déficit de desenvolvimento econômico e a falta de infraestrutura.

No Brasil, as cidades crescem, em geral, de forma acelerada, espontânea e de modo não planejado. Com isso passam a conviver com uma série de problemas, dentre eles a falta de infraestrutura urbana, sobretudo para a população de menor renda e a degradação

ambiental. A forma de ocupação do solo urbano, associada a políticas setoriais pouco integradas, acaba por influenciar negativamente o sistema de mobilidade das cidades ⁽¹⁰⁾.

A Mobilidade Urbana nada mais é que uma condição que permite o deslocamento de pessoas e tem como objetivo o desenvolvimento econômico e de relações pessoais, a ideia é a facilidade de locomoção. A cada ano as cidades estão enfrentando o aumento desta perda de locomoção com qualidade ou facilidade, por essas e outras a mobilidade urbana vem para melhorar a qualidade de vida das pessoas de uma forma prática e sustentável ⁽¹¹⁾.

Portanto, o poder público precisa dar a população um plano que tenha como objetivo dar maior qualidade de vida, assim, sendo conhecida como mobilidade urbana sustentável.

Em vista disso, deve-se ter em mente o princípio mais comumente conhecido do desenvolvimento sustentável definido como “uma forma de desenvolvimento que vai de encontro às necessidades da geração atual sem comprometer a possibilidade (ou capacidade) das gerações futuras em satisfazer as suas necessidades” ⁽¹²⁾.

Por conseguinte, a mobilidade urbana sustentável busca amenizar os impactos ambientais, visando o tipo de transporte utilizado para o deslocamento de pessoas, assim, facilitando trajetos e não gerando tantos combustíveis fósseis que acabam degradando o ambiente.

As necessidades sociais e econômicas das pessoas requerem seu deslocamento no espaço, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. Em economias em desenvolvimento, como o Brasil, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia (média entre as que se deslocam e as que não se deslocam), valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos ⁽¹³⁾.

Assim, em cidades grandes do Brasil com população de 3 milhões de pessoas são realizados por dia 6 milhões de deslocamentos. Esses deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e geração de Transporte e mobilidade urbana externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos.

Em razão do intenso crescimento urbano no Brasil, muitas cidades – e regiões metropolitanas – passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade.

Dessa forma, o estudo das condições efetivas de mobilidade (por extrato social), dos consumos e das externalidades a elas associadas, é fundamental para avaliar a qualidade da vida urbana no país e para identificar ações de políticas públicas que possam reduzir os problemas e melhorar a qualidade geral de vida e a eficiência da movimentação de pessoas e mercadorias.

As atuais condições de mobilidade urbana e de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, na medida em que excluem significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, contribuem para a perpetuação da pobreza urbana e da exclusão social.

Não se pode esquecer que um dos maiores objetivos das políticas sociais é abrir “portas de saída” para as famílias, ampliando suas oportunidades e capacidades de superação da condição em que vivem – e as inadequadas condições de mobilidade e acessibilidade urbana também se constituem em barreiras efetivas para inclusão social.

Em arremate, aponta-se à seguinte conclusão:

Nesta seara, ele [o direito ao transporte] foi sendo introduzido paulatinamente como direito meio para o acesso aos demais direitos sociais, via instrumentos normativos próprios como os que garantiram o Vale Transporte, o Passe Livre, gratuidades e descontos à pessoas em situações especiais como forma de equalizar as desigualdades sociais e agora formalmente em âmbito constitucional. ⁽¹⁴⁾

Por fim, positivar o direito à mobilidade urbana possibilitará obter uma segunda dimensão do conceito de ir e vir, para além dos aspectos dos direitos civis de abster o Estado de impedir pela força o deslocamento, entrada e permanência do indivíduo no território nacional.

Uma análise das ações estatais em Rondônia e o direito ao transporte em tempos de pandemia

Com o objetivo de atender à população e garantir o desenvolvimento econômico e social, o princípio da dignidade da pessoa humana vem a ser o núcleo primordial das atividades estatais desenvolvidas dentro de um sistema constitucionalizado. Assim, o cidadão pode e deve ser amparado por instrumentos jurídicos que, por sua natureza, buscam reduzir as desigualdades e carências sociais através da sua força normativa.

Antes da abordagem do direito ao transporte na Constituição atualmente em vigor, deve-se primeiro entender a relação desse direito com outros conceitos, e o primeiro deles é referente a direito fundamental. José Afonso da Silva apresenta o seguinte conceito:

Os direitos fundamentais do homem constituem a expressão mais adequada a este estudo, porque, além de referir-se a princípios que resumem a concepção do mundo e informam a ideologia política de cada ordenamento jurídico, é reservada para designar, no nível do direito positivo, aquelas prerrogativas e instituições que ele concretiza em garantia de uma convivência digna, livre e igual de todas as pessoas; no qualitativo fundamental acha-se a indicação de que se trata de situações jurídicas sem as quais a pessoa humana não se realiza, não convive e, às vezes, nem mesmo sobrevive; fundamentais do homem no sentido de que a todos, por igual, devem ser, não apenas formalmente reconhecidos, mas concreta e materialmente efetivados; é a limitação imposta pela soberania popular aos poderes constituídos do Estado que dela dependem. ⁽¹⁵⁾

Dessa forma, o direito ao transporte surge mediante a necessidade de atender às demandas dos usuários conforme o crescimento das cidades e proporcionar uma convivência digna, livre e igual. Logo, no que diz respeito aos seus atributos, tem-se o transporte intermunicipal que corresponde ao deslocamento entre cidades, o transporte interestadual que ultrapassa os limites de um Estado e o transporte urbano que, por sua vez, cumpre com a circulação de pessoas e mercadorias no interior de uma cidade, podendo ser de uso individual ou coletivo ⁽¹⁶⁾. Cumpre frisar que o direito ao transporte também é classificado como direito social prestacional, sendo aquele que os serviços ou bens materiais são entregues direta ou indiretamente ao cidadão em consonância com a política pública elaborada pelo Estado. E, em caso de não efetividade, cabe ao particular judicializar o seu reclamo ⁽¹⁴⁾.

À vista disso, considerando a pandemia causada pela propagação do novo coronavírus da Covid-19 (SARS-CoV2), a prioridade em todo o país está voltada para o atendimento ao público que necessita de cuidados especiais para conter as reações provocadas por esta doença. Conseqüentemente, os direitos ao transporte juntamente à área da saúde se tornaram o foco das políticas estatais para efetuar o deslocamento de pacientes, distribuição de vacinas e oxigênio entre os estados e municípios.

Para tanto, o Estado de Rondônia providenciou uma série de atividades para suprir as diligências que se sucedem no atual cenário. Uma dessas ações é o Barco Hospital, responsável por levar atendimento cerca de cinco mil ribeirinhos que vivem em regiões ao longo do rio Guaporé, nas quais as comunidades são beneficiadas com a oferta de atendimentos clínicos gerais, odontológicos, atendimentos de enfermagem, exames laboratoriais, dispensação de medicamentos, entre outros serviços ⁽¹⁷⁾.

Além disso, por meio da Secretaria de Estado da Segurança, Defesa e Cidadania (Sesdec), sob a coordenação do Grupo de Operações Aéreas (GOA) do Corpo de Bombeiros Militar (CBM) vem apoiando ações de vacinação em locais de difícil acesso em Rondônia e Sul do Amazonas, incluindo terras indígenas da região. As solicitações são feitas pelo Distrito de Saúde Indígena (Dsei) para a Secretaria de Estado da Saúde de Rondônia (Sesau) e a Agência Estadual de Vigilância em Saúde (Agevisa) ⁽¹⁸⁾.

Destarte, verifica-se nestas e outras tentativas a função de cumprir com a legislação vigente, voltada a possibilitar aos usuários usufruírem do transporte assegurado pelo governo na forma de benefícios. Contudo, é necessário que os cidadãos tenham conhecimento para requerer os seus direitos aos órgãos responsáveis, afinal, ainda há uma grande vulnerabilidade por parte dos indivíduos que dependem do transporte público para a realização de tratamentos continuados de saúde.

Nesse sentido, de acordo com Alexandre Gomide ⁽¹⁹⁾:

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social.



Por fim, é garantido pela Constituição Federal o transporte coletivo de qualidade, para que todo cidadão possa aproveitá-lo de forma a sanar as suas necessidades cotidianas. Deste modo, deve-se proporcionar satisfação, acesso à saúde e garantir a integração entre as pessoas, para que haja a redução da discriminação, das desigualdades, dos níveis de dependência bem como redução da vulnerabilidade, possibilita o aumento da qualidade de vida da sociedade.

Conflitos principiológicos presentes na atualidade

Com o intuito de diminuir a circulação de pessoas, medidas restritivas foram adotadas pelos Poderes Executivo Federal, Estadual e Municipal, a fim de evitar a propagação do vírus, como a suspensão de aulas, eventos com aglomerações, vedação ao público em jogos de futebol, entre outros. Restrições como estas, antes impensáveis e agora assumidas em prol do bem-estar social. Assim, devido ao momento excepcional, alguns direitos fundamentais foram atingidos, como os de livre locomoção em tempos de paz e o de reunião, tudo isso por recomendação das autoridades médicas nacionais (Ministério da Saúde) e internacionais (Organização Mundial da Saúde).

Entretanto, cabe questionar se as medidas de isolamento foram aplicadas de forma adequada para sanar o objetivo sanitário almejado, uma vez que envolve diretamente o conflito aparente entre os princípios da liberdade de locomoção e direito à saúde. Nessa conjuntura, em função da pandemia, foram editadas algumas normas infraconstitucionais prevendo severas restrições ao direito de locomoção como, por exemplo, o isolamento e a quarentena. De acordo com a Lei Federal n. 13.979/20, regulamentada pelo decreto 10.282/20 e portaria 356/20 do Ministério da Saúde, previu que o isolamento consiste na "separação de pessoas sintomáticas ou assintomáticas, em investigação clínica e laboratorial, de maneira a evitar a propagação da infecção e transmissão local" ⁽²⁰⁾.

Esta lei, ao prever as medidas de isolamento e quarentena, fornece critérios para a salvaguarda do direito à saúde de cada indivíduo e, inclusive, meios para que o poder público possa exercer a sua obrigação como prevê as disposições presentes no artigo 196 da Constituição Federal de 1988 ⁽²¹⁾.

O descumprimento destas medidas pode levar à prisão do infrator pelo crime do artigo 268 do Código Penal de 1940, que pune criminalmente a conduta de "infringir determinação do poder público, destinada a impedir introdução ou propagação de doença contagiosa", pelo que se nota a gravidade na restrição do direito de ir e vir ⁽²²⁾.

Em uma situação como esta, o principal ponto é o princípio da proporcionalidade, que tenta encontrar um ponto de equilíbrio entre duas questões que estão em choque. Avalia-se se estas restrições realmente garantem a proteção pretendida e sob essa perspectiva, os decretos não são inconstitucionais. Segundo Gonçalves um decreto pode ser considerado inconstitucional de maneira imediata se propuser uma restrição absoluta do direito fundamental de ir e vir:

Toda restrição de direito fundamental tem que ser limitada no tempo, tem que estar em choque com um bem ou direito igual ou de maior valor e, sempre, para evitar o abuso do Estado, sempre deve ser de caráter amplo e genérico, isto é, que não valha somente para um grupo específico de pessoas, explica.
⁽²²⁾

Dessa forma, uma vez que existem situações como o deslocamento de trabalhadores que necessitam do transporte público ou que não tenham condições de custear a sua mobilidade de forma privada por longo prazo, é indispensável ponderar acerca dos limites da interferência do Estado nas liberdades individuais.

Destarte, Gomide resume esse desequilíbrio:

O principal efeito disso tudo é que, enquanto uma minoria detentora de meios individuais de transporte conta com melhores condições de deslocamentos nas cidades, a maioria que depende do transporte coletivo se vê sem alternativas, diante de um transporte público caro e de baixa qualidade. ⁽¹⁹⁾

A Constituição Federal de 1988 no artigo 5º, inciso XV, prevê a liberdade de locomoção no território brasileiro e consagra o direito fundamental de ir e vir, sendo um direito de primeira dimensão e, apresenta obrigações negativas ao Estado, ou seja, obrigação de não intervir para proteger a autonomia da pessoa perante ato autoritarista estatal ⁽²¹⁾.

Em arremate, tendo em vista que nem um direito fundamental deve ser considerado absoluto, uma vez que pode ser objeto de limitação, pois, quando não for possível, diante de

um caso concreto, a coexistência de dois direitos fundamentais, aplica-se a teoria da ponderação dos princípios de Robert Alexy, acolhida no direito brasileiro ⁽²³⁾.

Em tempos de pandemia, as atividades desempenhadas pela população, bem como as obrigações do Estado no que compete a garantir a aplicação e defesa da lei, devem ser conciliadas de forma harmônica até mesmo em momentos excepcionais em nome da paz social.

Conclusões

Portanto, conclui-se que o transporte em tempos de pandemia provocou grandes mudanças, logo, diversos hábitos tiveram que mudar. A pandemia mostrou ainda mais as desigualdades que existem na educação, para aqueles que não têm acesso à rede de internet e que, em decorrência disso, não tiveram aulas. Ademais, aumentou-se a precariedade na área da saúde para aqueles que não têm acesso aos serviços públicos de qualidade; a crise na economia como um todo; desigualdade nos meios de transportes, visto que a maior parte da população necessita do transporte coletivo para seus afazeres diários.

Esse reconhecimento importa na aplicabilidade imediata do direito ao transporte, com a inevitável vinculação direta dos Poderes do Estado para com o compromisso de assegurar eficácia e efetividade em grau máximo ao direito ao transporte. Cabe a eles atuar para evitar que o direito ao transporte se torne a última de várias promessas da CRFB/88 que até hoje carecem de efetividade. A mobilidade urbana exerce um papel de grande contribuição para a cidade, intervindo em todos os fatores ligados às dificuldades de locomoção. Ela instiga a ampliação de inclusões de pessoas com dificuldades de locomoção, institui conexões por meio de metodologias compatíveis com cada pessoa que se encontra debilitadas para se auto conduzir nos grandes centros urbanos.

Dentro deste contexto, produziu-se neste trabalho um ponto para reflexão, de que a locomoção bem estruturada, apresenta contribuições significativas para a qualificação e formação como objeto de estudo para a mobilidade urbana. Espera-se com isto, poder contribuir com a multiplicidade cultural e o acesso à locomoção, contexto histórico e mobilidade urbana com base nas ações estatais em Rondônia e o direito ao transporte em tempos de pandemia.



Referências

- 1 Brasil. Decreto-lei nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm. Acesso em: 24 jun. 2021.
- 2 Antunes, PB. Diversidade biológica e conhecimento tradicional associado. Rio de Janeiro. Lumen Iuris, 2002.
- 3 Sarlet IW. A eficácia dos direitos fundamentais. 2.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010.
- 4 Peduzzi P. Para chegar à escola, muitas crianças enfrentam embarcações. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-04/para-chegar-escola-criancas-enfrentam-embarcacoes-precarias-e-rios>. Acesso em: 24 jun. 2021.
- 5 Marimon A. As ambulâncias fluviais da Amazônia e os ribeirinhos que correm contra o tempo para salvar vidas. Disponível em: https://fas-amazonia.org/reportagem/as-ambulancias-fluviais-da-amazonia-e-os-ribeirinhos-que-correm-contra-o-tempo-para-salvarvidas/?gclid=cj0kcqjw2tcgbhclarisabjgmz6_0x3zpzdfppfqipcegwyhwqdz9wtr9mehxcdb euplqj5d4hiuqfcaar1vealw_wcb. acesso em: 24 jun. 2021.
- 6 Silva JA. Curso de Direito Constitucional Positivo. 25 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.
- 7 Brasil. Ministério do Desenvolvimento Social. Trabalho social com famílias indígenas na proteção social básica. Brasília, DF: MDS, Secretaria Nacional de Assistência Social, 2017. Disponível em: http://www.mds.gov.br/webarquivos/publicacao/assistencia_social/cartilhas/OrientacoesTecnicas_TrabalhoSocialcomFamiliasIndigenas.pdf. Acesso em: 24 jun. 2021.
- 8 Júnior JAO. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social¹. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, v. 33, p. 1º, 2011.
- 9 Campos VBG. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. Revista dos transportes públicos, v. 2, n. 99-106, p. 4, 2006.
- 10 Brasil. A mobilidade urbana no planejamento da cidade. Ministério das Cidades e Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM. Brasília – DF, 2005. Disponível em: http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade_urbana.pdf. Acesso em: 20 jun. 2021.
- 11 Meira LH. No Brasil: Políticas públicas de mobilidade sustentável Barreiras e desafios. 2013.
- 12 Plume (2003) – Synthesis Report on Urban Sustainability and its Appraisal, PLUME-Planning for Urban Mobility in Europe.



- 13 Vasconcellos EA. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. 2016.
- 14 Cidade, RB; Júnior, TMAL. O direito ao transporte como direito fundamental social. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, v. 2, n. 1, p. 196-216, 2016. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>. Acesso em: 19 jun. 2021.
- 15 Silva JA. Curso de Direito Constitucional Positivo. 30ª ed. São Paulo: Malheiros, 2008. p. 178.
- 16 Silva MN. O transporte público coletivo na produção do espaço: experiências cotidianas de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife. 2018. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco.
- 17 Celina, A. Barco Hospital leva atendimento para mais de 5 mil ribeirinhos ao longo do rio Guaporé. Disponível em: <http://www.rondonia.ro.gov.br/sesau-leva-atendimento-para-mais-de-5-mil-familias-ribeirinhas-ao-longo-do-rio-guapore/>. Acesso em: 10 jun. 2021.
- 18 Fortini A. Grupo de Operações Aéreas atua no transporte de vacinas para locais de difícil acesso em Rondônia e no Amazonas. Disponível em: <http://www.rondonia.ro.gov.br/grupo-de-operacoes-aereas-atua-no-transporte-de-vacinas-para-locais-de-dificil-acesso-em-rondonia-e-no-amazonas/>. Acesso em: 10 jun. 2021.
- 19 Gomide A. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Brasília: IPEA, 2003. p. 8.
- 20 Ferreira A; Moribe CM. Tempos de pandemia e o direito constitucional de ir e vir. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/325170/tempos-de-pandemia-e-o-direito-constitucional-de-ir-e-vir>. Acesso em 15 jun. 2021.
- 21 Brasil. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 15 jun. 2021.
- 22 Desideri L. Decretos sanitários: o Estado pode cercear o direito de ir e vir?. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/decretos-sanitarios-direito-de-ir-e-vir/>. Acesso em: 15 jun. 2021.
- 23 Cardoso, DB. Colisão de direitos fundamentais, ponderação e proporcionalidade na visão de Robert Alexy. 2018.
- 24 Brasil. Lei Federal nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 19 jun. 2021.