



A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL PARA PROMOÇÃO DA DIGNIDADE HUMANA E DE DIREITOS FUNDAMENTAIS¹

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY AS PROMOTION OF
HUMAN DIGNITY AND FUNDAMENTAL RIGHTS

Daisy Rafaela da Silva²

Sérgio Luis Pacheco Machado Junior³

Resumo

Os direitos humanos têm na dignidade humana o seu fundamento, assim no contexto histórico, a cada nova violação à dignidade surgiram novas dimensões de direitos humanos, que positivados nas legislações democráticas, adentram no direito pátrio como direito fundamental a ser concretizado. A constituição federal de 1988, declara a dignidade humana como um de seus fundamentos, e positivos direitos fundamentais de diferentes dimensões, reconhecendo o direito à vida, à saúde, ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, dentre outros. No contexto da atual mobilidade urbana, o excesso de utilização do automóvel vem impedido o exercício de uma vida digna. Assim, foi editada a lei 12.587/12, criando a política nacional de mobilidade urbana, que tem como princípios e diretrizes a mobilidade urbana sustentável, e como objetivo a concretização de direitos fundamentais e da dignidade humana, em contrapartida sofre críticas por faltarem recursos capazes de torná-la eficaz.

Palavras-chave: Dignidade humana. Direitos fundamentais. Mobilidade urbana. Sustentabilidade.

Abstract

Human rights have their basis on human dignity, and as history tells, every new violation to human dignity brings on new human rights dimensions, which, standing on democratic law, take their place on civil rights as a fundamental right yet to be obtained. Brazil's 1988 federal constitution declares human dignity as a fundament, and positive fundamental rights of different dimensions, acknowledging the right to life, health, balanced environment, among others. In current urban mobility context, using vehicles excessively prevents access to a dignified life. It was then

¹ Artigo recebido em: 30/10/2015. Pareceres emitidos em 25/11/2015 e 26/11/2015 Aprovação comunicada em 30/11/2015.

² Doutora em Direito. Professora do Programa de Mestrado em Direito do UNISAL Lorena-SP. Coordenadora do Núcleo de Direitos Humanos. Líder do Grupo de Pesquisa "Direitos Humanos" cadastrado junto ao CNPq. E-mail: <daisyrafa1@hotmail.com>.

³ Mestrando em Direito pelo UNISAL Lorena-SP. Integra o Grupo de Pesquisa "Direitos humanos" do Programa de Mestrado em Direito UNISAL. E-mail: <sergiomachadojunior@gmail.com>.



edited the 12.587/12 law, creating the urban mobility national policy, having sustainable mobility as both a principle and a directive, aiming to fulfill fundamental rights and human dignity, but facing critics for the lack of resources to make it effective.

Keywords: Human dignity. Fundamental rights. Urban mobility. Sustainable.

Sumário: 1. Introdução. 2. A dignidade humana e os direitos fundamentais. 3. Mobilidade Urbana. 3.1. A problemática da mobilidade por automóvel. 3.2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 4. Conclusão. 5. Referências.

1 INTRODUÇÃO

A dignidade humana teve papel fundamental na introdução da moral ao direito, e na descoberta das diversas dimensões dos direitos fundamentais, formando assim o núcleo comum de todas as dimensões. Sendo certo que para garantir uma vida digna, devem-se efetivar os diferentes direitos fundamentais.

A Constituição Federal de 1988 concedeu ao direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, o direito à vida, à saúde o status de direitos fundamentais, ligados intimamente com o princípio fundamental da dignidade da pessoa humana.

No Estatuto da Cidade (Lei nº: 10.257/2001), em seu artigo 2º, I, está o direito à cidade sustentável, que implica na soma de diversos direitos dentre eles o direito à circulação, a partir do investimento em infraestrutura e transporte.

Contudo, sabe-se que as Cidades vêm se degenerando, vêm tornando-se um habitat inóspito, com poluição do ar, aquecimento global, acidentes de trânsito, congestionamento, estamos diante de um verdadeiro caos na mobilidade urbana, no meio ambiente, em razão da falta de Políticas Públicas por uma mobilidade urbana sustentável, trazendo ineficácia a dignidade humana, aos direitos fundamentais, e aos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

A Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana divide os modos e espécies de transporte, e as estruturas de mobilidade, e ainda estabelece as normas gerais que devem ser adotadas pela política de mobilidade dos municípios. Entre essas linhas gerais, encontram-se princípios, diretrizes da política nacional, onde se destaca a mobilidade urbana sustentável como forma de se atingir o principal objetivo da lei que é a promoção da dignidade humana e na concretização de direitos fundamentais.



Este trabalho pretende demonstrar a insustentabilidade do atual sistema de mobilidade urbana que interfere diretamente na qualidade de vida das pessoas, haja vista a adoção de políticas econômicas voltadas para o incentivo do automóvel, sendo o mercado de combustíveis e de veículos as principais empresas no mercado nacional, e com isso vê-se ano a ano o aumento de veículos nas ruas, sem observância da legislação federal.

Por meio de pesquisa das legislações em vigor, de documentos nacionais e internacionais e de políticas e planos governamentais demonstra o surgimento de um novo conceito de mobilidade urbana, diante da observância de direitos fundamentais do homem.

A pesquisa objetiva promover reflexões acerca da necessidade de políticas públicas para o controle do uso excessivo do automóvel individual no trânsito das cidades, identificando uma verdadeira afronta aos princípios e diretrizes impostas pela lei de mobilidade, que tem como principal diretriz a sustentabilidade, priorizando veículos coletivos a individuais e não motorizados aos motorizados.

2 A DIGNIDADE HUMANA E OS DIREITOS FUNDAMENTAIS

Muito embora o conceito filosófico de dignidade humana tenha surgido nos textos de direito, apenas após o final da Segunda Guerra, com a Declaração Universal dos Direitos Humanos, promulgada pelas Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948, o conceito de dignidade humana como conceito jurídico não aparece nem na declaração dos direitos humanos, nem nas codificações do século XIX. (HABERMAS, 2012)

Para Habermas, este surgimento tardio do conceito de dignidade humana nos textos de direito, apoia a ideia de que:

[...] os documentos de fundação das Nações Unidas, que estabelecem expressamente o vínculo dos direitos humanos com a dignidade humana, foram uma resposta evidente aos crimes de massa cometidos sob o regime nazista e aos massacres da Segunda Guerra Mundial. [...] (2012, p. 9).

Apesar de o conceito filosófico de dignidade humana tenha surgido tardiamente no direito das gentes, os direitos humanos remontam do século XVII, o



que fez supor que a carga moral do conceito de direitos humanos, foi atribuída retrospectivamente pela dignidade humana, porém, para Habermas, desde o início, sempre houve um vínculo conceitual entre ambos os conceitos. (2012, p. 10-11).

[...] O apelo aos direitos humanos alimenta-se da indignação dos humilhados pela violação de sua dignidade humana. Se esse vínculo conceitual se encontra desde o início, ele deve poder ser demonstrado também no próprio desenvolvimento do direito. [...] (HABERMAS, 2012, p. 11)

Com isso, Habermas sustenta que a dignidade humana é “[...] a “fonte” moral da qual os direitos fundamentais extraem seu conteúdo [...]” (2012, p.11), e que desempenhou importante papel catalisador na composição dos direitos humanos a partir da moral racional e da forma do direito. (2012, p. 11-12).

Por conta da universalidade abstrata dos direitos humanos, legisladores e juízes chegam a resultados muito distintos em contextos culturais diferentes, desta forma, um “[...] apelo ao conceito de dignidade humana sem dúvida facilitou a produção de um consenso sobreposto entre as partes de diferentes origens culturais. [...]” (HABERMAS, 2012, p. 12)

Contudo, para Habermas a dignidade humana já estava inscrita nos direitos humanos desde o início, porém, apenas com as condições históricas modificadas, puderam trazer seu conceito jurídico tardiamente (2012).

A dignidade humana tende a ser expandida, e a cada experiência de sua violação tem uma função de descoberta, uma vez que o apelo aos direitos humanos alimenta-se da indignação dos humilhados pela violação de sua dignidade humana (HABERMAS, 2012).

[...] À luz dos desafios históricos, em cada momento são atualizadas outras dimensões do sentido da dignidade humana. Essas características da dignidade humana, especificadas em cada ocasião, podem levar tanto a uma maior exploração do conteúdo normativo dos direitos fundamentais assegurados, como ao descobrimento e à construção de novos direitos fundamentais. [...] (HABERMAS, 2012, p. 14)

A Declaração Universal dos Direitos Humanos, no artigo 22 estabelece:

Toda pessoa, como membro da sociedade, tem direito à segurança social e à realização, pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com organização e recursos de cada Estado, dos direitos econômicos,



sociais e culturais indispensáveis à sua dignidade e ao livre desenvolvimento da sua personalidade. (ONU, 1948)

Desde a declaração da ONU, falamos em diferentes “gerações” de direitos humanos. Porém, o que deve ficar claro é que a dignidade humana é o vínculo lógico de todas as dimensões: “[...] os direitos fundamentais apenas podem resgatar politicamente a promessa moral de respeitar a dignidade humana de cada um se eles interagirem igualmente em todas as suas categorias.” (HABERMAS, 2012, p. 15).

Os chamados direitos fundamentais clássicos consistem nos direitos de liberdade, que servem para impedir a intromissão do Estado na esfera privada e econômica, e os direitos de participação democrática.

[...] Experiências de exclusão, sofrimento e discriminação ensinam que os direitos fundamentais clássicos só adquirem um “valor igual” (Rawls) para todos os cidadãos quando acrescidos de direitos sociais e culturais. [...] A dignidade humana, que é uma e a mesma em todo lugar e para cada um, fundamenta a indivisibilidade dos direitos fundamentais. (HABERMAS, 2012, p. 16).

O autor conclui afirmando que “[...] Somente a garantia desses direitos humanos cria o status de cidadãos que, como sujeitos de direitos iguais, pretendem ser respeitados em sua dignidade humana.” (HABERMAS, 2012, p. 17)

[...] A dignidade humana forma algo como o portal por meio do qual o conteúdo igualitário-universalista da moral é importado ao direito. A ideia da dignidade humana é a dobradiça conceitual que conecta a moral do respeito igual por cada um com o direito positivo e com a legislação democrática de tal modo que, na sua cooperação sob circunstâncias históricas favoráveis, pode emergir uma ordem política fundamentada nos direitos humanos. [...] (HABERMAS, 2012, p. 17-18)

Habermas enfatiza de forma esclarecedora o elo da moral com o direito, traduzindo a dignidade em direitos humanos, que mais tarde, a partir de sua positivação na realidade política, em direitos fundamentais efetivos.

[...] Portanto, os direitos humanos circunscrevem precisamente a parte de uma moral esclarecida que pode ser traduzida no medium do direito coercitivo e ter realidade política efetiva na robusta configuração de direitos fundamentais efetivos. (HABERMAS, 2012, p.18-19)



2.1 Dignidade humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988

A Constituição Federal inicia com os fundamentos da República Federativa, e em seu artigo 1º, III, consagra a dignidade da pessoa humana como um de seus fundamentos, resultando na obrigação do Estado em garantir à pessoa humana um patamar mínimo de recursos, capaz de prover-lhe a subsistência - conhecido como mínimo existencial, reconhecendo que o Estado existe em função da pessoa humana, e não o contrário. (SARLET, 2013)

Na evolução constitucional brasileira, a constituição de 1988 foi a primeira a lançar mão da expressão direitos e garantias fundamentais, abrangendo as diversas espécies de direitos humanos positivados (SARLET, 2013).

Considerando que os interesses humanos se modificam na evolução do tempo, e os analisando partindo da premissa de dignidade humana formada por Habermas, temos a necessidade de se promover um constante estudo de tais direitos.

O elenco dos direitos do homem se modificou, e continua a se modificar, com a mudança das condições históricas, ou seja, dos carecimentos e dos interesses das classes no poder, dos meios disponíveis para a realização dos mesmos, das transformações técnicas, etc. Direitos que foram declarados absolutos no final do século XVIII, como a propriedade, foram submetidos a radicais limitações nas declarações contemporâneas; direitos que as declarações do século XVIII nem sequer mencionavam, como os direitos sociais, são agora proclamados com grande ostentação nas recentes declarações. (BOBBIO, 2004, p. 18)

Os direitos fundamentais, conforme sua evolução no decorrer do tempo, foram classificados em dimensões, que são unidas com as demais dimensões, por força do núcleo comum de todos os direitos fundamentais, a dignidade da pessoa humana.

Sintetizando os conceitos ora trazidos, vale citar trecho de clássico voto proferido pelo Ministro Celso de Mello, quando do julgamento do Mandado de Segurança 22.164/SP, pelo Supremo Tribunal Federal:

Enquanto os direitos de primeira geração (direitos civis e políticos) – que compreendem as liberdades clássicas, negativas ou formais – realçam o princípio da liberdade e os direitos de segunda geração (direitos econômicos, sociais e culturais) – que se identificam com as liberdades positivas, reais ou concretas – acentuam o princípio da igualdade, os direitos de terceira geração, que materializam poderes de titularidade coletiva atribuídos



genericamente a todas as formações sociais, consagram o princípio da solidariedade e constituem um momento importante no processo de desenvolvimento, expansão e reconhecimento dos direitos humanos, caracterizados enquanto valores fundamentais indisponíveis, pela nota de uma essencial inexauribilidade. (MELLO, 1995, p. 23)

Assim, temos que a Constituição Federal brasileira positivou importantes direitos humanos em fundamentais, e adotou como um de seus fundamentos o princípio da dignidade da pessoa humana, e a sua atuação como diretriz hermenêutica, norteando a atuação do Estado, enquanto garantidor de direitos.

O primeiro direito fundamental previsto na Constituição Federal, o direito à vida é o mais fundamental de todos os direitos, já que constitui em pré-requisito a existência e exercício de todos os demais direitos.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes. (BRASIL, 1988)

O *caput* do artigo 5º obriga ao Estado, então, assegurar a vida em seus dois aspectos, sendo o primeiro o direito de manter-se vivo e o segundo o direito de manter vida digna quanto à sua subsistência.

Desta maneira, o direito à vida, se liga intimamente com a dignidade, ou com a plenitude da vida. Assim, o direito à vida não é apenas o direito de manter-se vivo, mas de viver dignamente.

O direito à saúde, assim como os demais direitos fundamentais, possui seu núcleo umbilicalmente ligado a dignidade humana, com isso, deve-se abandonar a antiga conceituação de que o ser humano saudável era apenas aquele livre de doenças, sendo ampliado para um conceito influenciado pelas condições de vida e de trabalho de cada indivíduo, nos valores individuais e nas convenções da coletividade sobre o que representa o bem viver também integram o conceito (AYRES, 2007; SCLAR, 2007).

Neste sentido, vale ressaltar o conceito de saúde estabelecido na Constituição da Organização Mundial de Saúde como o estado de completo bem estar físico, mental e social, não se tratando, certamente, da mera ausência de doença.



Identificado pela doutrina como direito de segunda dimensão e incluído, pelo legislador constituinte, no rol dos direitos sociais (art. 6º, CR/88), o direito à saúde é, portanto, um corolário da garantia ao bem estar, prevista no preâmbulo de nossa Carta Política, bem como do direito à vida e do postulado da dignidade da pessoa humana, fundamento de nosso Estado, cujos principais caracteres já foram analisados, não sendo demais lembrar que se trata de verdadeiro princípio estruturante, indicativo “das ideias directivas básicas de toda a ordem constitucional” (CANOTILHO, 1999, p. 1099).

O mencionado direito reclama a atuação do Estado não só com prestações positivas relacionadas à área médica e hospitalar, mas também regulando-se a atuação dos particulares nas mais diversas áreas, cujas condutas podem, em tese, lesionar o direito ora em apreço; trata-se da assim chamada dimensão defesa do direito, relacionada à eficácia horizontal dos direitos fundamentais. (SARLET, 2002)

No âmbito da assim denominada dimensão negativa, o direito à saúde não assume a condição de algo que o Estado (ou a sociedade) deve fornecer aos cidadãos, ao menos não como uma prestação concreta, tal como acesso a hospitais, serviço médico, medicamentos etc. Na assim chamada dimensão negativa, ou seja, dos direitos fundamentais como direitos negativos (ou direitos de defesa), basicamente isto quer significar que a saúde, como bem jurídico fundamental, encontra-se protegida contra qualquer agressão de terceiros. Ou seja, o Estado (assim como os demais particulares) tem o dever jurídico de não afetar a saúde das pessoas, de nada fazer (por isto direito negativo) no sentido de prejudicar a saúde. Assim, qualquer ação do poder público (e mesmo de particulares) ofensiva ao direito à saúde é, pelo menos em princípio, inconstitucional, e poderá ser objeto de uma demanda judicial individual ou coletiva, em sede de controle concreto ou abstrato de constitucionalidade. [...] (SARLET, 2002, p. 10)

Assim, se tratando de um direito fundamental, há clara relação com o princípio da solidariedade, vez que toda a sociedade é responsável pela efetivação e proteção do direito à saúde de cada um de seus pares, cujos efeitos serão sentidos não só por esta geração, como também pelas futuras (SARLET, 2002).

Por fim, quanto ao direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, este foi expressamente estabelecido na Constituição da República de 1988, em seu artigo 225, o qual garante aos indivíduos defesas contra agressões materiais, assim como impõe ao Poder Público o dever de atuar para sua efetivação.



Tido como direito fundamental de terceira dimensão, possui como base os interesses coletivos que ultrapassam a esfera do indivíduo e, por isso, tem como titulares tanto as pessoas individualmente como a sociedade como um todo.

Desta forma dispõe o primeiro princípio da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, divulgada pelos países participantes da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992 e por isso carinhosamente apelidada de ECO-92, “Os seres humanos estão no centro das preocupações do desenvolvimento sustentável. Têm direito a uma vida saudável e produtiva, em harmonia com a natureza.” (ONU, 1992)

Ademais, deve ser considerado o homem como único ser vivo capaz de garantir o meio ambiente ecologicamente equilibrado, tendo em vista ser o único racional, capaz de preservar o meio ambiente, garantindo a preservação de todas as espécies, inclusive a sua. (FIORILLO, 2013)

Assim, para assegurar as condições para uma futura vida humana com dignidade, impõe ao Poder Público e à sociedade em geral que garantam preventivamente os recursos naturais, os ecossistemas e que não produzam riscos duradouros para a vida humana na Terra.

Com isso, percebe-se que a dignidade humana, por ser o portal pelo qual se perpassa a moral ao direito, integra o núcleo, como parte comum de todos direitos humanos positivados, e para que se tenha uma vida digna, devem-se concretizar os direitos fundamentais. Neste sentido, Habermas afirma:

[...] as próprias pretensões normativas fundamenta-se a partir de uma moral universalista cujo conteúdo há algum tempo foi introduzido, por meio da ideia de dignidade humana, nos direitos humanos e nos direitos dos cidadãos das constituições democráticas. Somente esse vínculo interno entre dignidade humana e direitos humanos produz aquela fusão explosiva da moral no medium do direito, no interior do qual deve ser efetuada a construção das ordens políticas justas. (HABERMAS, 2012, p. 35-37)

3 MOBILIDADE URBANA

O tema mobilidade urbana é antigo, afinal todo ser humano se move e por isso é dotado de mobilidade. Ainda na Roma pré imperial já se tem notícias de problemas com a mobilidade urbana, uma vez que os carros e carroças da época,



com grandes rodas de ferro, produziam muitos ruídos no centro da cidade, razão pelo qual Julio César se viu obrigado a normatizar o trânsito no centro da cidade, limitando o tráfego desses veículos “barulhentos”. (SILVA, 2014)

A mobilidade foi modificada no decorrer do tempo, em que o fluxo econômico estimulava a mobilidade, quando vieram as guerras napoleônicas, o tráfego de humanos, carros e animais aumentou consideravelmente, o que fez com que a tecnologia de mobilidade se desenvolvesse com mais celeridade, até o desenvolvimento da “civilização do automóvel” na qual ainda vivemos. (SILVA, 2014)

Ocorre que, em virtude do fascínio e dependência pelo automóvel, os grandes centros urbanos vêm sofrendo com a grande densidade de tráfego, onde os engarrafamentos estão por toda a parte, causando uma verdadeira antimobilidade, tendo como consequência, problemas sociais, econômicos, de saúde e ambientais que perturbam a vida de milhares de pessoas, tendo surgido nas grandes cidades, diversas medidas de contenção do uso de veículos. (SILVA, 2014)

3.1 A problemática da mobilidade por automóvel

A indústria automobilística e a de petróleo representam grande parte da economia mundial, e o incentivo para a produção e comercialização de novos veículos vem crescendo assustadoramente nas últimas décadas, segundo ALVES, no ano de 2010, 100 anos após a fabricação do primeiro Ford T, o mundo atingiu a marca de 1 bilhão de automóveis, e a estimativa é de que em 2036 tenhamos 2 bilhões de automóveis e em 2050 atingir a surpreendente marca de 3 bilhões de veículos automotores. (2012)

Ainda de acordo com Alves, considerando o número de veículos por pessoa, em 1960 tínhamos 24 habitantes do mundo para cada veículo automotor, já em 2010 quando atingimos a marca de 1 bilhão de automóveis, esta marca passou para 6,8 habitantes por veículo, e em 2050 deve atingir a marca de 3,2 habitantes por veículo, ou seja, se hoje os engarrafamentos já fazem parte de nosso cotidiano, em 2050 os veículos ficarão estagnados em grandes engarrafamentos. (2012)

No Brasil, não diferente do resto do mundo, o número de carros não para de crescer, e segundo pesquisa realizada no ano de 2013, já são 4,4 habitantes por carro, e 11 habitantes por moto, número superior a média mundial. (REIS, 2013) Somado



isto ao fato de que o atual modelo de mobilidade adotado pelas cidades brasileiras privilegia o transporte individual por carros ou motos, e que 64% dos quilômetros viajados são urbanos temos um enorme fluxo de veículo nos centros urbanos, ocasionando a cada ano, o aumento nos congestionamentos, no número de pessoas mortas e feridas em acidentes de trânsito, no aumento da emissão de gases de efeito estufa, no crescimento de gastos públicos ligados a construção de infraestruturas para os automóveis, além das despesas públicas ligadas aos prejuízos causados por estas infraestruturas e etc. (SILVA, 2014)

O lobby criado pela indústria automobilística e de petróleo incentivam cada vez mais a compra de automóveis, inicialmente o ideal era de um carro por família, depois passou para um ideal de um carro por pessoa. Outro mito criado pela indústria era que os impostos pagos pela indústria automobilística representam 6% do total arrecadado pelo governo federal, sendo este o motivo dos incentivos, porém, caso se descontem desses 6% o total gasto com saúde dos danos causados pelos automóveis, tanto de poluição atmosférica, quanto de acidentes, com a previdência, em razão do número de pessoas que perdem a capacidade laborativa em virtude de acidentes de trânsito, assim como o total gasto com vias para utilizar os automóveis, e a perda de produtividade do trabalhador que fica horas no congestionamento, muito provavelmente esta saldo está negativo. (SILVA, 2014)

Não pode negar o fator de que no Brasil em muitos locais a ausência do automóvel causa um transtorno muito grande para os indivíduos, em que demorariam um tempo muito superior para chegar ao local de destino, ou até mesmo nem chegariam, o que reforça a ideia do sonho do automóvel individual. Porém, considerando um mundo em com quase 9 bilhões de habitantes, com grande parte morando nas cidades, este sonho fica cada vez mais impossível, tanto pela falta de espaço, quanto pela degradação ambiental. (SILVA, 2014)

Em consequência ao aumento de veículos em circulação, imediatamente temos quatro importantes problemas, a poluição sonora, a de emissão de gases poluentes, os congestionamentos e os acidentes de trânsito.

No primeiro problema, a poluição sonora é causada pela emissão de ruídos, que é o som ou conjunto de sons indesejáveis e perturbadores ao ouvido humano, e tem natureza jurídica de agente poluente. (FIORILLO, 2013)

Os ruídos são hoje um dos principais problemas ambientais dos grandes centros urbanos, e uma grande preocupação com a saúde pública. Isso porque, os



efeitos dos ruídos são muitos, como estresse, distúrbios físicos, psicológicos, mentais, surdez, dentre outros. (FIORILLO, 2013)

Os veículos automotores representam 80% dos ruídos urbanos, figurando como principais causadores de poluição sonora, sendo por isso matéria de regulamentação do Conama 8/93 que estabelece os limites máximos de ruído do veículo, e a 237/97 do mesmo órgão, que proíbe a utilização de itens de ação indesejáveis, ou seja, que produzam mais ruídos que os desejáveis. (INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE, 2013)

De acordo com VASCONCELLOS, os limites de ruídos para o tráfego de veículos automotores é de 65 decibéis, porém em grandes cidades como Rio de Janeiro ou São Paulo, constantemente temos ruídos muito superiores a estes limites, o que seguramente ocasiona danos as pessoas submetidas a estes ruídos. (2012)

Quanto ao segundo problema, a de poluição atmosférica causada pelos gases e partículas emitidas pelos veículos automotores, esta é ainda mais grave que a poluição sonora. Podemos falar em poluição atmosférica, quando falamos em alteração e degradação do ar. (FIORILLO, 2013)

Os principais gases emitidos pelos automóveis são: monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x), chumbo (Pb), material particulado (MP) e ozônio, que causam fadiga, dor de cabeça, irritação respiratória, falta de ar, doenças crônicas de pulmão, doenças nos rins e morte. (VASCONCELLOS, 2012)

As leis nº: 10.203/2011 e 8.723/1993 adotaram critérios de prevenção a poluição de automóveis, e impõem medidas de controle de poluição do ar por veículos automotores, e obrigam aos fabricantes e importadores de automóveis a tomar providências para redução de emissão de poluentes pelos veículos automotores. (FIORILLO, 2013)

Ocorre que segundo estudos realizados pelo Instituto Saúde e Sustentabilidade, mais de 17 mil mortes no ano de 2011 no estado de São Paulo são atribuídos à poluição, são quase 100 mil mortes em 6 anos. Além das mortes, no ano de 2011 foram quase 69 mil internações atribuídas à poluição, e isto representou 32 % das internações no estado. Com um custo anual total de 246 milhões de reais entre a saúde pública e a privada. (2013)

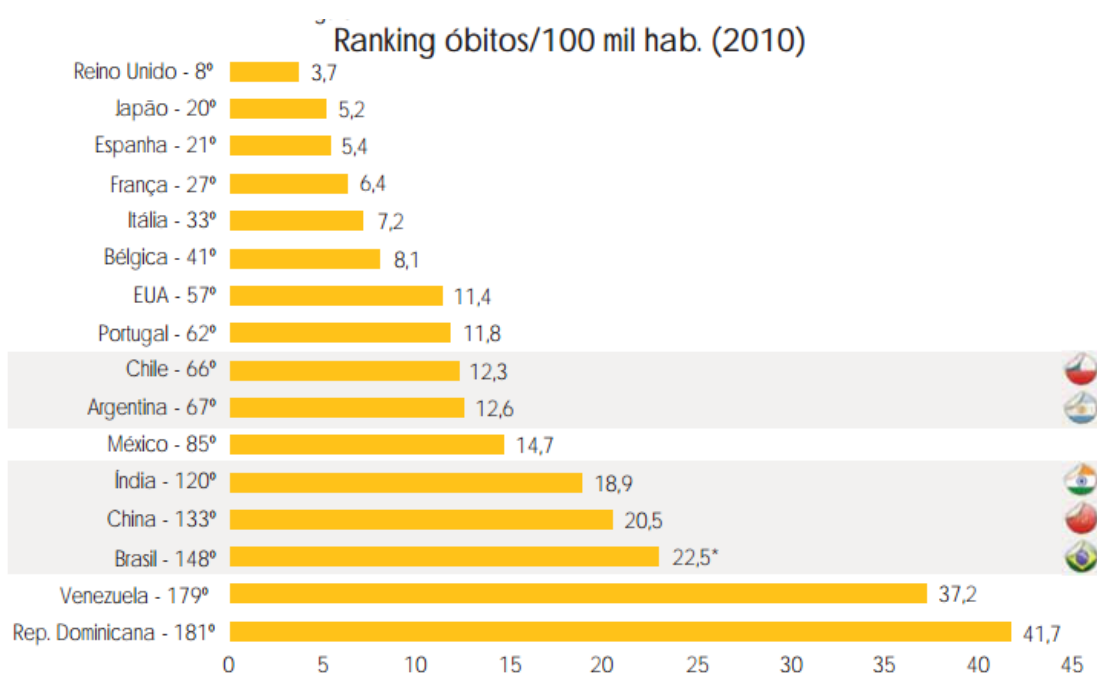
No terceiro problema imediato, o problema dos congestionamentos causados pelo excesso de veículos nas cidades, pois além do tempo de produção dos

trabalhadores perdido no trânsito, em situações muito congestionadas, quando os veículos trafegam na faixa de 20 a 30km/h, a emissão de gases poluentes pelos veículos aumentam em até 50%, o que aumenta ainda mais a poluição atmosférica. (VASCONCELLOS, 2012)

O último problema, e que ocorre não somente nos grandes centros, refere-se aos acidentes causados por veículos automotores, em que o Brasil apresenta altos índices, se comparados a países desenvolvidos, devendo ficar claro que infelizmente a qualidade dos dados é baixa, porém já nos permite avaliar os péssimos números no país. (VASCONCELLOS, 2012)

De acordo com levantamento realizado pela Organização Mundial da Saúde o Brasil é 4º país no mundo com mais mortes no trânsito, ficando atrás apenas da China, Índia e Nigéria (INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE, 2013), e com base nos dados levantados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, no ano de 2012 mais de 44 mil pessoas perderam a vida no trânsito brasileiro, ocasionando uma proporção de 5,96 mortes pra cada 10 mil veículos, enquanto no Reino Unido a proporção é de 0,5 mortes por 10 mil veículos. (2014a)

O Observatório Nacional de Segurança Viária utilizando-se de dados obtidos em relatório da OMS em 2013, realizou um ranking de mortes a cada 100 mil habitantes por países, conforme a figura abaixo (2014b):





Além dos índices de óbitos, é surpreendente o número de feridos em acidentes de trânsito no país, que apenas no ano de 2012 foram mais de 177 mil pessoas, infelizmente ultrapassando a marca de 90 feridos a cada 100 mil habitantes. (ONSV, 2014b)

Em dados obtidos nos dados estatísticos do seguro DPVAT, referentes ao ano de 2014, mostraram que o número de indenizações por morte em acidente de trânsito foram de 52.226, de invalidez permanente 595.693 e de despesas médicas 115.446 indenizações. (BRASIL, 2014)

Além das perdas sentimentais e psicológicas causadas pelos acidentes de trânsito, um relatório do Observatório Nacional de Segurança Viária de 2015, estima que o custo financeiro com esses acidentes somam mais de 50 bilhões de reais por ano. (2015)

Após a análise destes dados, podemos perceber que o uso excessivo de veículos automotores, e a veneração pelo automóvel, tem sido uma das maiores causas de morte, de doenças e dano ao meio ambiente, desta forma impossibilitando que o ser humano viva com dignidade, sendo titular de direitos fundamentais básicos.

3.2 Da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988)

A Constituição Federal estabeleceu em seu artigo 182 a competência dos municípios para executar a política de desenvolvimento urbano, com base nas diretrizes gerais fixadas por lei federal. Com isso, em 2001 foi editado o Estatuto das cidades (Lei 10.257/01), que estabeleceu diretrizes gerais da política urbana, e adotou como diretriz geral o direito à cidade sustentável, “entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;” (BRASIL, 2001, Art. 2º, inciso I).

O professor José dos Santos Carvalho Filho definiu o direito as cidades sustentáveis como “[...] o direito fundamental das populações urbanas. Daí podermos



assegurar que é esse direito que deve configurar-se como alvo prevalente de toda política urbana. [...]” (2013, p. 46), podendo entender como o equilíbrio entre o desenvolvimento urbano das cidades e o bem estar da população.

O presente Estatuto da Cidade estabeleceu ainda, no artigo 3º, inciso IV a competência da União em editar norma específica da mobilidade urbana (BRASIL, 2001). Com isso, em 03 de janeiro de 2012 foi promulgada a lei 12.587, estabelecendo um plano nacional da mobilidade urbana, dando seguimento às diretrizes de política urbana, especificadamente em relação aos transportes, em obediência a norma constitucional. (GUIMARÃES, 2012)

O plano de mobilidade trouxe princípios, diretrizes, políticas e ações com vistas a garantir a convivência sustentável da sociedade, a lei possui vinte e sete artigos e é dividido em sete capítulos, trata-se de um grande marco normativo do tema, e oferece os instrumentos que a lei prevê para adotar uma mobilidade urbana sustentável. (GUIMARÃES, 2012)

O artigo 3º da Lei do plano nacional de mobilidade urbana estabelece o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com o conjunto organizado e coordenado de modos e serviços de transporte e das infraestruturas de mobilidade, que são:

Art. 3o O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1o São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2o Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.

§ 3o São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (BRASIL, 2012)



O objetivo deste sistema nacional é garantir os deslocamentos de pessoas e cargas nos municípios, todos estes instrumentos disponibilizados, deverão ser implantados observando os princípios, diretrizes e objetivos da lei nacional.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012)

Dentre os princípios estabelecidos na lei, destaca-se para o estudo deste artigo, o da acessibilidade universal, que estabelece uma generalidade de acesso aos diferentes modais, democratizando as oportunidades de transporte dos cidadãos. (GUIMARÃES, 2012)

O princípio do desenvolvimento sustentável das cidades, já mencionado anteriormente, que neste contexto determina ao Estado à escolha com consciência da priorização da vida comunitária, com ações eficientes do desestímulo do uso do veículo particular nas cidades, e para isso apenas uma política de transporte eficiente pode resultar na mudança de hábitos, em um sistema que tenha sustentabilidade ambiental, mas também socioeconômica. (GUIMARÃES, 2012)

Quanto ao princípio da equidade no transporte público coletivo, destaca-se a afirmação de Geraldo Spagno Guimarães que estabelece o que segue:

[...] termo que denota ao mesmo tempo *equivalência e integridade*. A equivalência é estabelecida quando todos, ou ao menos a grande maioria das pessoas converge para uma consciência de compartilhamento do espaço urbano, quando as cidades oferecem uma infraestrutura tal, que mesmo quem possua carro possa escolher com integridade não sacar essa opção. É quando o proprietário de um SUV (*Sport Utility Vehicle*), ao deslocar-se sozinho, prefere valer-se do ônibus ou do metrô que passa a trezentos metros de sua casa para ir a um ponto que o deixa a trezentos metros do trabalho. Essa é a opção da integridade pessoal que, em conjunto com equivalência social evidente na hipótese, representa a equidade no acesso por escolhas de reta razão, uma razão social em respeito aos direitos alheios. É um



princípio de primeiro mundo, que tem ligação umbilical com o princípio da boa-fé. (GUIMARÃES, 2012, p.131)

Por último, temos o princípio da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, que muito embora trate de equidade, neste caso é mais amplo que o princípio anterior, admitindo a presença de desigualdade quanto ao modo ou característica do transporte, preferindo o coletivo ao individual e o não motorizado ao motorizado. (GUIMARÃES, 2012)

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (BRASIL, 2012)

Nas sete diretrizes fixadas pela política nacional de mobilidade urbana, devem-se destacar três delas, as quais tratam de benefícios gerais não integradores, em busca da sustentabilidade.

A diretriz da prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II), que visa claramente orientar uma redução do incentivo ao uso do automóvel nas cidades, privilegiando sempre o transporte coletivo e o não motorizado; a diretriz da mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos (art. 6º, IV), que estabelece um dever do administrador público em observar os princípios ambientais da prevenção e precaução, na exploração sustentável da mobilidade urbana; e a de incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, que visa claramente a previsão legal para incentivos para estudos em implantação de estruturas e de meios



de transporte que utilizem do espaço urbano de forma sustentável. (GUIMARÃES, 2012)

A constituição federal atribuiu competência comum à União, Estados, Distrito Federal e aos Municípios proteger o meio ambiente e combater a poluição em quaisquer de suas formas (art. 23, inciso VI), competindo a União estabelecer normas gerais. E o seu artigo 225, caput, tornou compulsória a atuação em busca de um meio ambiente sadio para atual, e futuras gerações, referindo não só ao ambiente em sim, mas a qualidade dele, sendo esta qualidade um bem jurídico. (GUIMARÃES, 2012)

Em recente decisão, o ministro do STF Celso de Melo, deixou claro a imposição do bem-estar ambiental sob as demais atividades, ainda que de interesse público, social ou econômico. Ainda observou que a atividade econômica deverá observar os princípios destinados a efetiva proteção ao meio ambiente, sendo este um direito irrenunciável.

E M E N T A: MEIO AMBIENTE - DIREITO À PRESERVAÇÃO DE SUA INTEGRIDADE (CF, ART. 225) - PRERROGATIVA QUALIFICADA POR SEU CARÁTER DE METAINDIVIDUALIDADE - DIREITO DE TERCEIRA GERAÇÃO (OU DE NOVÍSSIMA DIMENSÃO) QUE CONSAGRA O POSTULADO DA SOLIDARIEDADE - NECESSIDADE DE IMPEDIR QUE A TRANSGRESSÃO A ESSE DIREITO FAÇA IRROMPER, NO SEIO DA COLETIVIDADE, CONFLITOS INTERGERACIONAIS - ESPAÇOS TERRITORIAIS ESPECIALMENTE PROTEGIDOS (CF, ART. 225, § 1º, III) - ALTERAÇÃO E SUPRESSÃO DO REGIME JURÍDICO A ELES PERTINENTE - MEDIDAS SUJEITAS AO PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA RESERVA DE LEI - SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - POSSIBILIDADE DE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, CUMPRIDAS AS EXIGÊNCIAS LEGAIS, AUTORIZAR, LICENCIAR OU PERMITIR OBRAS E/OU ATIVIDADES NOS ESPAÇOS TERRITORIAIS PROTEGIDOS, DESDE QUE RESPEITADA, QUANTO A ESTES, A INTEGRIDADE DOS ATRIBUTOS JUSTIFICADORES DO REGIME DE PROTEÇÃO ESPECIAL - RELAÇÕES ENTRE ECONOMIA (CF, ART. 3º, II, C/C O ART. 170, VI) E ECOLOGIA (CF, ART. 225) - COLISÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS - CRITÉRIOS DE SUPERAÇÃO DESSE ESTADO DE TENSÃO ENTRE VALORES CONSTITUCIONAIS RELEVANTES - OS DIREITOS BÁSICOS DA PESSOA HUMANA E AS SUCESSIVAS GERAÇÕES (FASES OU DIMENSÕES) DE DIREITOS (RTJ 164/158, 160-161) - A QUESTÃO DA PRECEDÊNCIA DO DIREITO À PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE: UMA LIMITAÇÃO CONSTITUCIONAL EXPLÍCITA À ATIVIDADE ECONÔMICA (CF, ART. 170, VI) - DECISÃO NÃO REFERENDADA - CONSEQÜENTE INDEFERIMENTO DO PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR. A PRESERVAÇÃO DA INTEGRIDADE DO MEIO AMBIENTE: EXPRESSÃO CONSTITUCIONAL DE UM DIREITO FUNDAMENTAL QUE ASSISTE À GENERALIDADE DAS PESSOAS. - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Trata-se de um típico direito de terceira geração (ou de novíssima dimensão), que assiste a todo o gênero humano (RTJ 158/205-206). Incumbe, ao Estado e à própria coletividade, a especial obrigação de defender e preservar, em



benefício das presentes e futuras gerações, esse direito de titularidade coletiva e de caráter transindividual (RTJ 164/158-161). O adimplemento desse encargo, que é irrenunciável, representa a garantia de que não se instaurarão, no seio da coletividade, os graves conflitos intergeracionais marcados pelo desrespeito ao dever de solidariedade, que a todos se impõe, na proteção desse bem essencial de uso comum das pessoas em geral. Doutrina. A ATIVIDADE ECONÔMICA NÃO PODE SER EXERCIDA EM DESARMONIA COM OS PRINCÍPIOS DESTINADOS A TORNAR EFETIVA A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE. - A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, ainda mais se se tiver presente que a atividade econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, dentre outros princípios gerais, àquele que privilegia a "defesa do meio ambiente" (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral. Doutrina. Os instrumentos jurídicos de caráter legal e de natureza constitucional objetivam viabilizar a tutela efetiva do meio ambiente, para que não se alterem as propriedades e os atributos que lhe são inerentes, o que provocaria inaceitável comprometimento da saúde, segurança, cultura, trabalho e bem-estar da população, além de causar graves danos ecológicos ao patrimônio ambiental, considerado este em seu aspecto físico ou natural. A QUESTÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL (CF, ART. 3º, II) E A NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO DA INTEGRIDADE DO MEIO AMBIENTE (CF, ART. 225): O PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL COMO FATOR DE OBTENÇÃO DO JUSTO EQUILÍBRIO ENTRE AS EXIGÊNCIAS DA ECONOMIA E AS DA ECOLOGIA. - O princípio do desenvolvimento sustentável, além de impregnado de caráter eminentemente constitucional, encontra suporte legitimador em compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro e representa fator de obtenção do justo equilíbrio entre as exigências da economia e as da ecologia, subordinada, no entanto, a invocação desse postulado, quando ocorrente situação de conflito entre valores constitucionais relevantes, a uma condição inafastável, cuja observância não comprometa nem esvazie o conteúdo essencial de um dos mais significativos direitos fundamentais: o direito à preservação do meio ambiente, que traduz bem de uso comum da generalidade das pessoas, a ser resguardado em favor das presentes e futuras gerações. [...].(ADI 3540 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 01/09/2005, DJ 03-02-2006 PP-00014 EMENT VOL-02219-03 PP-00528)

Na seara da mobilidade urbana, a degradação do meio ambiente vai além da poluição sonora e atmosférica, mas inclui também os congestionamentos como uma poluição espacial e os acidentes de trânsito, que nesse caso também configura sustentabilidade, neste caso da mobilidade urbana. E por isso, o poder público, deverá adotar medidas de precaução e prevenção com vistas a preservar os direitos fundamentais. (GUIMARÃES, 2012)

A mobilidade urbana não pode ser entendida somente como o número de viagens que uma pessoa consegue realizar durante determinado período, mas a capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização dos seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e



menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável. É necessário efetivamente tratar da necessidade de deslocamentos das pessoas a partir do conceito de mobilidade urbana, acrescido da preocupação de sua sustentabilidade ecológica. Assim, a mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos. (BOARETO, 2003, p.49)

Assim, temos que compete aos governos municipais em suas políticas públicas de transportes, seguir as diretrizes propostas pela lei federal, de forma a conduzir uma mudança cultural, com a finalidade de se obter uma mobilidade sustentável.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2012)

Por fim, temos os objetivos da política nacional da mobilidade urbana, previstos no artigo 7º da lei federal, como forma de concretizar os princípios e diretrizes tratadas nos artigos anteriores. São metas que surgem, sobretudo, a partir de direitos fundamentais visando claramente a promoção da dignidade humana no âmbito da mobilidade urbana, garantindo o bem-estar da população em seus deslocamentos diários. (GUIMARÃES, 2012)

A lei federal buscou como foco a concretização de direitos fundamentais e a promoção da dignidade humana, utilizando-se de princípios e diretrizes sustentáveis, estabelecendo linhas gerais para a mobilidade urbana nos municípios, porém sofreu sérias críticas a respeito de sua aplicabilidade, uma vez que ela permite, mas não garante a mobilidade sustentável, pois segundo SILVA “deixou de estabelecer incentivos e punições para induzir comportamentos no sentido almejado.” (SILVA, 2014, p. 274)



4 CONCLUSÃO

A história dos direitos humanos nos remetem ao século XVII, que apesar de reconhecidos, possuíam uma universalidade abstrata, e com isso dificultava-se um consenso e sua concretização. No início do século XX, surge nos textos de direito, o reconhecimento filosófico da dignidade humana, o que tornou possível a reconciliação da moral com o direito, que havia se desprendido no tempo.

Para Habermas, este conhecimento só foi possível, em razão de condições históricas favoráveis, porém que a dignidade humana, teve importante papel na formação dos direitos humanos, e que a cada experiência de violação da dignidade humana, tem um papel de novos direitos humanos, de dimensões distintas.

Por ser o núcleo moral dos diferentes direitos humanos, o reconhecimento jurídico da dignidade da pessoa humana, possibilitou a positivação dos direitos humanos em direitos fundamentais das diferentes dimensões nas constituições federais e no direito das gentes.

Após se falar em diferentes dimensões, ou gerações de direitos fundamentais, Habermas reconhece a necessidade de efetivação de todos eles para que possa resgatar a promessa moral de promoção da dignidade humana.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 foi a primeira a reconhecer os direitos fundamentais abrangendo as diversas dimensões. A positivação dos direitos humanos teve grande relevância jurídica, não bastando, contudo, o reconhecimento desses direitos, sendo necessária a adoção de políticas com vistas a concretizá-los.

Assim, positivados o direito à vida, à saúde e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado para a presente e as futuras gerações, está a constituição tutelando o princípio fundamental da dignidade da pessoa humana, contribuindo para a garantia de que os membros de nossa sociedade possuam qualidade de vida digna.

Como demonstrado no presente artigo, o atual estado da mobilidade urbana (ou imobilidade urbana) é caótico, o uso excessivo do automóvel nos centros urbanos, vem causando um estado de poluição do ar, poluição sonora e poluição espacial, que vem gerando diversos problemas de saúde, destruição do meio ambiente, e perda da vida, em números alarmantes.



E o automóvel é uma das principais causas de morte ou de problemas de saúde no Brasil, seja por acidentes ou pela poluição causada, sendo ainda uma das principais fontes poluidoras do efeito estufa, sendo certo ainda, que com a política econômica adotada, e o *lobby* das indústrias automotivas e do petróleo o número de carro só aumenta, o retrospecto do atual modelo é catastrófico.

No ano 2012, em cumprimento ao determinado na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) foi editada a Lei 12.587/12 que cria a política nacional da mobilidade urbana, onde estabelece princípios e diretrizes gerais de mobilidade para serem seguidos pelos municípios.

Claramente pautada na mobilidade urbana sustentável, a lei, privilegia o uso dos transportes coletivos aos individuais, e dos não motorizados aos motorizados, e tem como objetivo a eficácia de direitos fundamentais, e a promoção da dignidade humana.

Apesar de princípios, diretrizes e objetivos dignos de nota, estando em total sintonia com a Constituição Federal, a lei *pecou* ao não atribuir sanções ou privilégios para que o gestor público municipal possa cumpri-la, apenas sugerindo o seu cumprimento.

Com isso, deve se reconhecer que a concretização de direitos fundamentais, e, com isso, à promoção da dignidade da pessoa humana, ocorrerá apenas com a adoção pelos municípios de políticas públicas de mobilidade sustentável.

5 REFERÊNCIAS

ALVES, José Eustáquio Diniz. Automóveis: transporte de multidões, desejo individual e ameaça ambiental. **Ecodebate**, 10 de fev. de 2012. Disponível em: <<http://www.ecodebate.com.br/2012/02/10/automoveis-transporte-de-multidoes-desejo-individual-e-ameaca-ambiental-artigo-de-jose-eustaquio-diniz-alves/>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

AYRES, José Ricardo Carvalho Mesquita. Uma Concepção Hermenêutica de Saúde. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 1, p. 43-62, 2007.

BOARETO, Renato. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos transportes públicos - ANTP**, São Paulo, n. 100, ano 25, p. 45-56, 2003.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Trad. Carlos Nelson Coutinho. Nova ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.



BRASIL. **Constituição Federal**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 out. 1988.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 jan. 2012.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Conselho Nacional de Seguros Privados. Seguradora Líder - DPVAT. **BOLETIM ESTATÍSTICO DO SEGURO DE DANOS PESSOAIS COM VEÍCULOS AUTOMOTORES (DPVAT)**. Ano 04, vol. 04, jan. a dez. de 2014. Disponível em: <<http://www.seguradoralider.com.br/SiteAssets/sitepages/boletim-estatistico/Boletim-Estatistico-Ano-04-Volume-04.pdf>> acesso em: 12 ago. 2015.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Mandado de Segurança 22164/SP**. Impetrante: Antonio de Andrade Ribeiro Junqueira. Impetrado: Presidente da República. Relator Ministro Celso de Mello. Brasília, 17 de novembro de 1995. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=85691>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI 3540-MC/DF**. Requerente: Procurador-Geral da República. Requerido: Presidente da República. Relator Ministro Celso de Mello. Brasília, 01 de setembro de 2005. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28ADI%24%2ESCLA%2E+E+3540%2ENUME%2E%29+OU+%28ADI%2EACMS%2E+ADJ2+3540%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/cx8uowy>>. Acesso em: 14 ago. 2015.

BRITO, Sílvia Valadares Avelar. **O novo conceito de mobilidade urbana, diante dos limites do planeta e sua relação com as políticas de mudanças climáticas**. 2013. Dissertação (Mestrado em Direito). Escola Superior Dom Helder Câmara, Belo Horizonte.

CANEPA, Carla. **Cidades Sustentáveis: o município como lócus da sustentabilidade**. 1ª Ed. São Paulo: RCS, 2007.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 3. ed. Coimbra: Almedina, 1999.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Comentários ao Estatuto da Cidade**. 5ªed. São Paulo: Atlas, 2013.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HABERMAS, Jürgen. **Sobre a constituição da Europa**: um ensaio. Tradução de Denilson Luis Werle, Luiz Repa e Rúrion Melo. São Paulo: UNESP, 2012.

INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE. **Avaliação do Impacto da Poluição Atmosférica no Estado de São Paulo Sob a Visão da Saúde**. São Paulo, set. 2013. Disponível em: <<http://www.saudeesustentabilidade.org.br/site/wp->



content/uploads/2013/09/Documentofinaldapesquisapadrao_2409-FINAL-sitev1.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana dí Cesare Marques. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. 1ª Ed. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LUNELLI, Carlos Alberto (coord). **Direito, Ambiente e Políticas Públicas**. Curitiba: Juruá, 2011.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2010.

ONSV. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Segurança viária no Brasil (2000-2012): Estatísticas, tendências, e desafios**. 14 out. de 2014a. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/#/articles>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

ONSV. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014**. 17 dez. de 2014b. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/#/articles>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

ONSV. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Atualização do custo total dos acidentes de trânsito no Brasil**. 16 abr. de 2015. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/#/articles>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de direitos humanos**. 10 de dez. de 1948. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001394/139423por.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o direito constitucional internacional**. 12. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2011.

RAMPAZZO, Lino. **Metodologia Científica**: para alunos dos cursos de graduação e pós-graduação. 7. ed. São Paulo: Loyola, 2013.

REIS, Thiago. Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes. **G1**, Rio de Janeiro, 10 de mar. de 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/comaumentodafrotapaistem1automovelparacada4habitantes.html>>. Acesso em: 10 ago. 2015.

SARLET, Ingo Wolfgang. Algumas considerações em torno do conteúdo, eficácia e efetividade do direito à saúde na Constituição de 1988. **Revista Diálogo Jurídico**, Salvador: CAJ – Centro de Atualização Jurídica, n. 10, jan. 2002. Disponível em: <http://www.direitopublico.com.br/pdf_10/DIALOGO-JURIDICO-10-JANEIRO-2002-INGO-WOLFGANG-SARLET.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2015.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dos direitos e garantias fundamentais**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo Wolfgang; STRECK, Lenio L. (Coords.). **Comentários à Constituição do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.



SCLIAR, Moacyr. História do conceito de saúde. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 1, p. 29-41, 2007.

SILVA, Eduardo Fernandez. **Meio Ambiente & Mobilidade Urbana**. São Paulo: Senac São Paulo, 2014

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.