

## O TRANSPORTE E O DESLOCAMENTO DE PESSOAS ENQUANTO DIREITOS FUNDAMENTAIS

**Fausto Amador Alves Neto**

Doutor em Geografia. Professor de Direito na Universidade do Estado de Minas Gerais, Unidade Ituiutaba, Ituiutaba-MG, Brasil<sup>1</sup>

[fausto.neto@uemg.br](mailto:fausto.neto@uemg.br)

**William Rodrigues Ferreira**

Doutor em Geografia. Professor do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG, Brasil<sup>2</sup>

[wferreira@ufu.br](mailto:wferreira@ufu.br)

**RESUMO:** No contexto das sociedades contemporâneas, que tem valorizado a velocidade e a eficiência nas interações pessoais, profissionais e de lazer, surgem discussões sobre o uso do espaço, sustentabilidade, mobilidade, deslocamentos e transporte. Esses temas são alvo de debates cruciais devido aos diversos obstáculos encontrados na prestação de serviços públicos desta natureza. O objetivo central desta pesquisa foi discorrer sobre o transporte e o deslocamento de pessoas enquanto direitos constitucionalmente reconhecidos, dada sua importância para a consecução dos demais direitos fundamentais. Na metodologia, tratou-se de pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa, de forma que a investigação deu mais atenção aos processos do que aos resultados e produtos em si mesmos. Ao final, verificou-se que o transporte e o deslocamento de pessoas devem ser tratados como direitos fundamentais, especialmente porque garantem continuidade do acesso aos demais equipamentos urbanos, públicos ou não, resguardando-se, assim, a dignidade humana, tão cara para a sociedade.

**Palavras-chave:** Transporte. Deslocamento de Pessoas. Direitos Fundamentais.

### TRANSPORT AND MOVEMENT OF PEOPLE AS FUNDAMENTAL RIGHTS

**ABSTRACT:** In the context of contemporary societies, which increasingly value speed and efficiency in personal, professional and leisure interactions, relevant discussions arise about the use of space, sustainability, mobility, displacements and transport. These themes are the subject of crucial debates due to the various obstacles encountered in the provision of public services of this nature. Thus, the main objective of this research was to discuss the transportation and displacement of people as constitutionally recognized rights, given their notorious importance for the achievement of other fundamental rights. To this end, a bibliographic review was carried out on the subject, structuring the article into three parts, indicating a brief historical evolution of transport, an indication of the influence of technology and communication in this sector, as well as, in the axis central to the debate, its consolidation as a fundamental right, inherent to the dignity of the human person.

**Keywords:** Transport. Displacement of People. Fundamental rights.

### TRANSPORTE Y MOVIMIENTO DE PERSONAS COMO DERECHOS FUNDAMENTALES

**RESUMEN:** En el contexto de las sociedades contemporâneas, que valoran cada vez más la velocidad y la eficiencia en las interacciones personales, profesionales y de ocio, surgen discusiones relevantes sobre el uso del espacio, la sostenibilidad, la movilidad, los desplazamientos y el transporte. Estos temas son objeto de debates cruciales debido a los diversos obstáculos encontrados en la prestación de servicios públicos de esta naturaleza. Así, el objetivo principal de esta investigación fue discutir el transporte y desplazamiento de personas como derechos constitucionalmente reconocidos, dada su notoria importancia para la consecución de otros derechos fundamentales. Para ello, se realizó una revisión bibliográfica sobre el tema, estructurando el artículo en tres partes, indicando una breve evolución histórica del transporte, un indicio de la influencia de la tecnología y la comunicación en este sector, así como, en el eje central al debate, su consolidación como derecho fundamental, inherente a la dignidad de la persona humana.

**Palabras clave:** Transporte. Desplazamiento de Personas. Derechos fundamentales.

<sup>1</sup> Endereço para correspondência: Rua Ver. Geraldo Moisés da Silva, s/n., B. Universitário, CEP: 38302-192, Ituiutaba-MG.

<sup>2</sup> Endereço para correspondência: Av. João Naves de Ávila, 2121, B. Santa Mônica, B. 1H, CEP: 38400-902, Uberlândia-MG.

## INTRODUÇÃO

Embora os transportes realizados por humanos existam há muito tempo, foi através da consolidação do mundo capitalista e globalizado que os investimentos em infraestrutura baseada nos transportes tiveram um salto. No entanto, embora os transportes estejam indistintamente associados à vida em sociedade, mister se faz uma compreensão ampla da atividade/serviço, fazendo-se necessário trazer à tona seu conceito e significados.

Vasconcellos (2007, p. 11) aponta que “o transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas”. Assim, os transportes são extremamente importantes para a sociedade, tendo importantes funções em várias esferas do cotidiano, sejam elas no âmbito social, na logística, na economia, na estratégia militar e até mesmo na sanitária.

Atualmente, pensando-se na situação econômica e social vivenciada pelas modernas civilizações, cuja rapidez e agilidade são fatores predominantes nas relações interpessoais, de trabalho e até mesmo no lazer, preocupações como a ocupação espacial, desenvolvimento sustentável, mobilidade urbana e transporte emergem em importantes debates, já que encontram inúmeras barreiras no contexto da prestação de serviços públicos dessa natureza (BISPO, 2015).

Em cidades médias, especialmente no setor de transporte público, verifica-se a falta de efetiva operacionalização desse, fazendo com que as pessoas optem, muitas vezes, por buscar meios de transportes individuais em detrimento dos coletivos, o que, por si só, sugestionam aumento no fluxo de veículos e também contrariedade com as premissas de sustentabilidade.

Atreladas a essa realidade, as tecnologias são importantes aliadas na facilitação do acesso a serviços diários, e, dentre as tecnologias, o acesso à rede mundial de computadores, através das redes sociais, tem atuado como importante ferramenta para interação entre pessoas, inclusive, com relação à organização espacial, trazendo novas perspectivas e configurações também no fluxo de pessoas.

Além disso, é sabido que o transporte se apresenta, legal e constitucionalmente, como um direito fundamental, já que aos brasileiros e aos estrangeiros são garantidos o direito de transitar, entrar e sair do território nacional, em tempos de paz, inclusive com seus bens, se apresentando como um verdadeiro corolário do Direito dos Transportes, na medida em que é essa liberdade de trânsito que faz movimentar toda a estrutura de deslocamentos.

Diante do exposto, este trabalho teve como objetivo central discorrer sobre a evolução histórica dos transportes, além do papel da internet e da comunicação nestes, sobretudo visto o transporte como um direito fundamental resguardado na Constituição Federal de 1988.

No que tange à metodologia, tratou-se de uma pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa, de forma que a investigação pautasse mais atenção aos processos do que aos resultados e produtos em si mesmos.

Inicialmente, fez-se um levantamento bibliográfico, em que foram observadas questões objetivas/subjetivas acerca da temática, levantando-se variadas linhas de pensamento para a consolidação do entendimento dos problemas da investigação. A pesquisa bibliográfica foi pautada especificamente nos debates sobre o transporte e deslocamento de pessoas sob a ótica dos direitos fundamentais. Na pesquisa documental, verificou-se a legislação de que trata o tema, trazendo debates sobre a sua (des)regulamentação.

Para tal, este artigo encontra-se estruturado em três partes que desenvolveram a temática proposta, além da introdução, das considerações finais e das referências.

## BREVE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS TRANSPORTES

Em relação ao estudo da história do transporte em si, no trecho destacado a seguir, elucidada-se a importância de se estudar a evolução temporal dos transportes, principalmente para a ciência geográfica, isso de acordo com Aragão et al (2001, p. 93) que apontaram que,

Em se tratando de um sistema que tem por missão realizar iterações espaciais da sociedade e sua economia, o estudo da evolução dos transportes não pode deixar de lado sua natureza intrinsecamente geográfica. A Geografia é tida por muitos autores como a “ciência-irmã” da História, e isso fica patente no uso da história dos transportes. Assim, entender história dos transportes é, antes de qualquer coisa, entender uma evolução das geografias de transporte e das subjacentes geografias econômicas e políticas.

Partindo dessa premissa, buscou-se, inicialmente, apontar sobre o surgimento dos principais meios de transporte utilizados pela humanidade, e tomando como ponto de partida, de acordo com Robertson (2021, s/p) a primeira forma de se transportar foi a pé, como o autor diz em “before every other form of transportation, humans traveled on foot”.

Nesse sentido, tem-se que as primeiras concepções sobre o trânsito e transporte se apresentaram a partir do próprio caminhar humano que usava de sua força motora para promover deslocamento, sucedido pelo uso da força animal, usada também para transportar cargas, como registrou Franz e Seberino (2012, p. 10),

[...] o meio de locomoção mais antigo é o próprio ato de caminhar, o homem com sua força matriz se deslocava por longas distâncias carregando seus bens sobre os ombros ou arrastando-os, até que perceberam que poderiam domesticar os animais e utilizar sua força para o transporte de carga.

Embora essa teoria – de que andar a pé tenha sido o primeiro meio de transporte utilizado pelo ser humano – não seja muito disseminada, é uma proposta plausível, visto que vários autores como IDEC (2019), Malatesta (2007) dentre outros, consideram a atividade “andar a pé” como sendo realmente um meio de transporte.

Até a invenção da roda, considerada um marco na consolidação do sistema de trânsito e de transporte, a sociedade utilizou-se da força animal para transportar cargas em substituição à força humana, como leciona Robertson (2021, s/p) que diz que, “human beings learned to use animals such as donkeys, horses and camels for transportation from 4000 BC to 3000 BC”, ou seja, após certo tempo, os seres humanos começaram a aprender a usar animais como cavalos, jumentos e camelos para as atividades de transporte a partir dos anos 4000 a.C. a 3000 a.C. (tradução livre).

Sem dúvidas, a criação e implementação da roda não apenas implicou no surgimento direto de meios de transporte, mas também causou um grande impacto na civilização, proporcionando um longo processo de transformação que é melhor descrita por Salgado (2015, p. 21) a seguir em,

A invenção da roda alterou completamente as relações entre as civilizações e a natureza. O encurtamento de distâncias, a exigência percebida por novos terrenos compatíveis com o feito, fez surgir estradas, pontes, passarelas. A intensificação das viagens e a conquista por maiores distâncias com economia de suprimentos e energia colocou o mundo em um movimento jamais visto, influenciando diretamente a história da hospedagem e de tudo mais que se a sociedade foi capaz de desenvolver desde então, narrativas, relatos, escritos, arte, arquitetura, pintura, escultura, filosofia, ciência, religião, política e comunicação.

Segundo o que foi levantado, até este período da história, a invenção da roda parece ter desencadeado a primeira grande mudança nos sistemas de transporte desde o uso de animais e, a partir de então, também começaram a ser implementados e expandidos os transportes aquaviários pelo mundo, e com isso, boa parte das mercadorias começaram a serem movimentadas por barcos, principalmente, depois das grandes navegações com a presença de “caravelas” e “carracas” construídas na Europa por volta de 1500 d.C. (RIVERA; ZARAGOZA, 2007).

Depois desse momento, embora vários processos de modernização dos transportes tenham ocorrido, somente com a Revolução Industrial ocorreram mudanças significativas, e de acordo com isso, Cavalcante; Silva (2011, s/p) apontam que,

Segundo alguns historiadores foram essa combinação das invenções no campo da indústria têxtil e a máquina a vapor, principalmente na indústria de mineração, dos transportes ferroviários e marítimos, que, num período de 100 anos (1770 a 1870), caracterizaram e promoveram a grande Revolução Industrial.

Vê-se que, com o advento da Revolução Industrial, ocorrida no século XVIII, quando o capitalismo se sobressaiu na sociedade, várias mudanças foram observadas, especialmente a busca por tecnologias que permitissem a substituição do trabalho manual e artesanal pelo trabalho de maquinários (COTRIM, 2002).

Com todas as modificações ocorridas, Andrade (1998) explicou que uma revolução também no setor de transportes se mostrava necessária, justamente para que as relações comerciais pudessem ser ampliadas. Assim, o automóvel, ainda no século XIX (Figura 02), passou a integrar os meios de transporte, sendo produzido em grande escala, como também diz Cucci Neto (1996, p. 18),

Com a Revolução Industrial no final do século XVIII, iniciou-se o processo de desenvolvimento acelerado da economia mundial e a produção de bens de consumo em larga escala, que exigiram um sistema de transportes capaz de suportar esse crescimento.

Segundo Oliva; Giansanti (1995, p. 111), mostra-se um erro igualar conceitos de Revolução Industrial e de industrialização, justificando-se que são terminologias distintas, de modo que, essa confusão permitiu uma “simplificação inadequada” das concepções do fenômeno urbano moderno, descrevendo que,

[...] a Revolução Industrial refere-se ao conjunto de modificações socioeconômicas ocorridas a partir dos séculos XVIII e XIX, que inclui a industrialização e a urbanização como dois dos seus principais elementos. Trata-se de um passo importante na consolidação das sociedades modernas capitalistas. Há dados históricos suficientes para afirmar-se que nesse período não só a indústria provocou a urbanização, como as cidades preexistentes possibilitaram a industrialização.

No que diz respeito ao processo de industrialização e ao processo de urbanização que se seguiu, no Brasil, os primeiros carros começaram a circular no final do século XIX. Veio por intermédio de Henrique Santos Dumont, irmão do Pai da Aviação, que atravessou a Rua Direita em um carro a vapor em São Paulo em 1893. Em 1904, a cidade de São Paulo tinha 83 carros registrados em circulação (CUCCI NETO, 1996).

Logo, percebe-se que a máquina a vapor em si trouxe mudanças significativas para os transportes terrestres e marítimos através da locomotiva e dos navios movidos a vapor respectivamente. E não obstante disso, com a segunda revolução industrial, que ocorreu entre 1870 e 1914, trens elétricos, carros e caminhões (estes com motores de combustão interna),

juntos das aeronaves trouxeram um grande e importante impulso para o transporte em todo o mundo (MOKYR, 1999).

Com isso os transportes foram se atualizando, modernizando e se expandindo pelo mundo, inclusive para Brasil cuja chegada do primeiro sistema de transporte se deu em meados do século XIX com a implantação da primeira ferrovia no país (IPHAN, 2014).

No entanto, com a falta de políticas objetivas para a expansão das linhas férreas, o sistema acabou por dar prejuízos em algumas das redes, enquanto que por outro lado, após a Segunda Guerra Mundial, numa tentativa de expandir o sistema capitalista e ampliar o mercado consumidor, grandes grupos automobilísticos instalaram complexos industriais em vários países periféricos, gerando grande influência por este tipo de modal de transporte, desencadeando então, na década de 1950, políticas de incentivo à infraestrutura rodoviária no Brasil em detrimento das demais (PEREIRA; LESSA, 2011).

As consequências dessas medidas podem ser visualizadas na atualidade, pois de acordo com os dados recentes disponibilizados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL (2015), o Plano Nacional de Logística (PNL) apontou que o modal rodoviário corresponde por cerca de 65% do total de cargas transportadas no Brasil (cargas diversas), bem à frente do segundo colocado, o modal ferroviário que é responsável por apenas 15% das cargas deslocadas pelo país.

O transporte de pessoas também foi prejudicado pelo incentivo ao modal rodoviário, tendo sido, inclusive, um ponto levantado pelo IPEA que em 2011 alertou para os problemas de se incentivar muito os transportes rodoviários individuais, mais especificamente carros e motos, que eram vendidos com IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) reduzido, que segundo o instituto, acarretou na diminuição do uso do transporte público motorizado (68% para 51%) e aumento no uso de automóveis (32% para 49%) nas grandes cidades do Brasil (Figura 03) durante o período de 1977 a 2005 (MANO, 2011).

No entanto, percebe-se que esse cenário vem sendo alterado ao longo do tempo com o aumento do uso do transporte público em algumas cidades nos anos mais recentes, mas ainda existem muitas etapas no que concerne a mobilidade (GALINDO; LIMA NETO, 2019).

## O PAPEL DA INTERNET E DA COMUNICAÇÃO NOS TRANSPORTES

O mundo tem passado, nas últimas décadas, por diversas modificações estruturais por meio de processo multidimensional associado à intervenção das tecnologias, fazendo com que a comunicação e a informação fossem difundidas desigualmente em diversos países, mesmo sabendo que é a sociedade quem dita a forma de sua utilização a depender da necessidade. Por certo que a tecnologia é extremamente necessária para o novo formato de ordenamento espacial baseado em redes, especialmente por meio da comunicação digital, porém, não pode ser considerada autossuficiente (CASTELLS, 2005).

A comunicação ao redor do planeta é o que faz propagar capital, bens, serviços, informações e a própria tecnologia, interligando-se os conceitos de globalização e sociedade em rede, como leciona Castells (2005, p. 18),

[...] a comunicação em rede transcende fronteiras, a sociedade em rede é global, é baseada em redes globais. Então, a sua lógica chega a países de todo o planeta e difunde-se através do poder integrado nas redes globais de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia. Aquilo a que chamamos globalização é outra maneira de nos referirmos à sociedade em rede, ainda que de forma mais descritiva e menos analítica do que o conceito de sociedade em rede implica.

É sabido que, com a globalização – ou sociedade em rede –, várias transformações foram vivenciadas também pelas pessoas, especialmente em relação ao comportamento

consumerista, de modo que a tecnologia fez com que o mercado se reinventasse para atender os consumidores cada dia mais exigentes com preço, agilidade, comodidade e facilidade.

É interessante notar o papel que essas tecnologias tiveram no final do século XX, e também as mudanças que trouxeram para a sociedade em vários aspectos, se tornando algo indispensável no atual século XXI, interconectando pessoas, trocando informações, alterando as prestações de serviços e interferindo no mercado de trabalho, bem como diz Kohn; Moraes (2007).

Com a disseminação dessas novas tecnologias e novas formas de comunicação, com o surgimento de redes sociais e semelhantes, modificou-se a forma como a sociedade se organiza (Figura 01), afetando, inclusive, nos dias atuais, as demandas por transporte, no qual a utilização de recursos tecnológicos tem sido crucial para garantir o deslocamento de pessoas e mercadorias observando-se essa nova demanda advinda da agilidade das relações comerciais e interpessoais.

No campo da ciência geográfica, vê-se que o uso das tecnologias se dá em favor da proposição de melhorias à população em geral, de modo que, mais próxima dos aparatos tecnológicos, a Geografia, assim como outras ciências, se apresenta como importante instrumental para extração e análise de dados acerca do espaço geográfico (AZEVEDO, 2008).

Nesta linha, a Geografia, seguindo as novas tendências advindas com a citada globalização, atrelando-se ciência, tecnologia e informação em favor do espaço geográfico, logra êxito em polemizar questões antes incompreensíveis. É como leciona Santos (2006, p. 159) que, ao apresentar o conceito do chamado meio técnico científico informacional, afirma que “já hoje, quando nos referimos às manifestações geográficas decorrentes dos novos progressos, não é mais de meio técnico que se trata. Estamos diante da produção de algo novo, a que estamos chamando de meio técnico-científico-informacional”.

Para Santos; Alves (2014), a técnica é eixo fundamental de promoção de mudanças no espaço, trazendo a inteligência de Milton Santos que apresentou a história do espaço geográfico fracionadas em três etapas, considerando-se a relação homem/natureza e a evolução produtiva com utilização das técnicas, a saber, meio natural, meio técnico e meio técnico-científico-informacional, tendo este último ganhado holofotes em 1970.

Com esse raciocínio de Santos (2008), mostra-se nítida a concepção do uso da tecnologia como mecanismo de busca pelo progresso social, justamente para garantir um meio de adaptação para perpetuação da espécie humana, aprimorando-se técnicas e garantindo-se a proposição de métodos eficazes que garantam o aperfeiçoamento do processo produtivo.

Nesse diapasão, Bauman (2008, p. 71), reflete que o capitalismo faz o consumo ser visto como vocação, e dessa forma leciona que,

A “sociedade de consumidores”, em outras palavras, representa o tipo de sociedade que promove, encoraja ou reforça a escolha de um estilo de vida e uma estratégia existencial consumistas, e rejeita todas as opções culturais alternativas. Uma sociedade em que se adaptar aos preceitos da cultura de consumo e segui-los estritamente é, para todos os fins e propósitos práticos, a única escolha aprovada de maneira incondicional. Uma escolha viável e, portanto, plausível – e uma condição de afiliação.

Para o citado autor, há o entendimento de que para a “sociedade de consumidores” a noção do “consumir” está ligada à ideia de afiliação social de si mesmo, traduzida no sentido adequar demanda, investimento e atratividade.

Não se pode esquecer que o tempo é elemento fundamental na questão da vertente da globalização, ainda mais se analisada sob a perspectiva da sociedade do consumo, que abarca a tecnologia compressora do tempo, na qual a instantaneidade se mostra demasiadamente importante na determinação da satisfação (BAUMAN, 1999).

Partindo-se da premissa dos transportes associados à tecnologia, tem se visto alguns investimentos para favorecer atividades de logística de pessoas e bens, como serviços de

sistema de rastreamento, geolocalização, drones e também as comunicações em redes sociais (Figura 1).

Figura 1: Representação das redes de comunicação e transportes



Fonte: Universidade Online de Viçosa, s/d.

Com isso, vê-se a importância da internet e da comunicação na proposição de políticas de transporte, vez que por meio dessas ferramentas tecnológicas permitem maior interação de consumo de produtos e serviços de modo geral. Ademais, o transporte, visto a partir de uma perspectiva constitucional, por ser direito de todos, tem que se amparar em soluções eficazes para que seja disponibilizado a toda sociedade, que será melhor debatido no item a seguir.

## O TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL

Os transportes no Brasil são regulamentados por diversas normas que estão esparsas no ordenamento pátrio. A partir do conceito de transporte apresentado por Ferraz e Torres (2004) como sendo o deslocamento de pessoas e produtos, imperioso se faz trazer à tona os dizeres da Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988), senão vejamos:

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:

(...)

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

(...)

A partir desse imperativo, vê-se que aos brasileiros e aos estrangeiros são garantidos o direito de transitar, entrar e sair do território nacional, em tempos de paz, inclusive com seus bens, se apresentando como um verdadeiro corolário do Direito dos Transportes, na medida em que é essa liberdade de trânsito que faz movimentar toda a estrutura de deslocamentos. E nesse sentido, Bueno (1958) apud Moraes (2008, p. 127) esclarece que:

Posto que o homem seja membro de uma nacionalidade, ele não renuncia por isso suas condições de liberdade, nem os meios racionais de satisfazer suas

necessidades e gozos. Não se obriga ou reduz à vida vegetativa, não tem raízes, nem se prende à terra como escravo ao solo. A faculdade de levar consigo os seus bens é um respeito devido ao direito de propriedade.

Além disso, a Constituição Federal (CF) ainda faz menção ao transporte enquanto direito social, incluído em seu art. 6º pela Emenda Constitucional 90/2015, afirmando ter de ser o salário-mínimo, nacionalmente unificado, capaz de suprir as necessidades a ele relativas, juntamente com as questões de educação, saúde, vestuário, higiene, lazer etc.

Por certo, o transporte tem como importante missão proporcionar a garantia de acesso aos demais direitos constitucionalmente garantidos, sendo muitas vezes indagado se o direito dos transportes seria direito meio ou direito fim, pois, é por meio dele que se estabelece a efetivação de acesso ao local de trabalho, de estudo, de lazer e também de saúde. É como pensa Sarlet (2015, s.p):

Que a inserção de um direito ao transporte guarda sintonia com o objetivo de assegurar a todos uma efetiva fruição de direitos (fundamentais ou não), mediante a garantia do acesso ao local de trabalho, bem como aos estabelecimentos de ensino (ainda mais no contexto da proteção das crianças e adolescentes e formação dos jovens), serviços de saúde e outros serviços essenciais, assim como ao lazer e mesmo ao exercício dos direitos políticos, sem falar na especial consideração das pessoas com deficiência (objeto de previsão específica no artigo 227, § 2º, CF) e dos idosos, resulta evidente e insere o transporte no rol dos direitos e deveres associados ao mínimo existencial, no sentido das condições materiais indispensáveis à fruição de uma vida com dignidade. Quanto à sua fundamentalidade substancial, portanto, poucos provavelmente levantarão suas vozes contra a inclusão no texto da Constituição desse “novo” direito.

Com isso, o transporte foi elevado ao status de direito fundamental, já que ao ser incluído no rol de direitos sociais da Constituição Federal, por ser entendida sua vasta importância para a sociedade, tem como objetivo a promoção da dignidade da pessoa humana, como explica Masson (2015, p. 189):

Perceber que os valores mais caros à humanidade merecem ser organizados em um documento jurídico dotado de força normativa hierarquicamente superior às demais normas do ordenamento, bem como reconhecer a Constituição enquanto documento supremo do ordenamento jurídico, justifica a estrutura constitucional de proteção aos direitos fundamentais arquitetada nos moldes atuais. A inconteste evolução que o Direito Constitucional alcançou é fruto, em grande medida, da aceitação dos direitos fundamentais como cerne da proteção da dignidade da pessoa e da certeza de que inexistia outro documento mais adequado para consagrar os dispositivos assecuratórios dessas pretensões do que a Constituição.

Durante a história das Constituições, os direitos e garantias fundamentais passaram por diversas mudanças em relação ao seu conteúdo, titularidade, eficácia e efetividade. Hoje, as espécies de direitos fundamentais são os direitos individuais, direitos coletivos, direitos sociais, nacionalidade e direitos políticos.

Vários constitucionalistas classificam os direitos fundamentais em cinco gerações de direitos, que, partindo de acontecimentos históricos passaram a ser reconhecidos no campo constitucional e influenciaram nas citadas mudanças, buscando melhores condições de sobrevivência.

Os ditames jurídicos modernos têm compreendido e aceitado a substituição do termo “gerações” de direitos por “dimensões”, vez que a primeira dá a ideia de uma falsa substituição gradativa de uma geração pela outra, o que não é de fato o que ocorre.

Os direitos fundamentais de primeira dimensão têm como cerne a liberdade individual, sendo que possuem suas raízes na doutrina iluminista e jusnaturalista dos séculos XVII e XVIII, bem como nas revoluções políticas do final deste último século, difundidos principalmente pelos pensadores Thomas Hobbes, John Locke, Rousseau e Kant. Estes direitos de primeira dimensão são considerados direitos negativos, pois limita o poder do Estado frente o indivíduo por si mesmo, impedindo interferências (NOVELINO, 2015).

Já os direitos de segunda dimensão, decorrentes da revolução Industrial, surgiram como forma de reparação aos excessos provocados na vida dos trabalhadores, que reivindicavam direitos de cunho trabalhista e normas de assistência social. Mas, apenas com o pós-guerra (Primeira Guerra Mundial – 1914 a 1918), é que foram fixados os tão esperados direitos sociais, baseados nos moldes da igualdade. Neste momento, ao Estado eram exigidas prestações positivas, pois era convocado para prestar efetivamente os direitos educacionais, habitacionais, trabalhistas, além do direito à saúde e à alimentação (SARLET, 2006).

Aqueles tidos como direitos de terceira dimensão, também chamados de direitos de fraternidade ou de solidariedade, aparecem como resultado de novas reivindicações do homem. São decorrentes de mudanças no cenário internacional, principalmente após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando ocorria violação dos direitos humanos, com várias nações destruídas. Fatos estes, que inseriram na comunidade novas preocupações, tais como o meio ambiente, as relações de consumo, etc. E, nesse sentido, Masson (2015, p. 192) explica que:

Em síntese, são direitos que não se ocupam da proteção a interesses individuais, ao contrário, são direitos atribuídos genericamente a todas as formações sociais, pois buscam tutelar interesses de titularidade coletiva ou difusa, que dizem respeito ao gênero humano. É, pois, a terceira geração dos direitos fundamentais que estabelece os direitos “transindividuais”, também denominado coletivos – nos quais a titularidade não pertence ao homem individualmente considerado, mas a coletividade como um todo.

Existem ainda os direitos de quarta dimensão, depreendidos da globalização do Estado neoliberal, incluindo-se entre eles os direitos relacionados à informação, ao pluralismo, à democracia direta, ou melhor, oportunidade de votar e ser votado, questões ligadas ao direito à vida, à biotecnologia, ou seja, do futuro da cidadania, bem como a esperada liberdade de todos os povos, possibilitando a globalização política. Assim pensa Bonavides (1997, p. 46):

(...) os direitos da segunda, da terceira e da quarta gerações não se interpretam, concretizam-se. É na esteira dessa concretização que reside o futuro da globalização política, o seu princípio de legitimidade, a força incorporadora de seus valores de libertação.

Por fim, há ainda os que defendem os chamados direitos de quinta geração, que representam o direito de paz, como elucida Masson (2015).

O direito dos transportes encontra respaldo tanto nos tidos direitos de segunda geração, porquanto se estabeleça como objeto de políticas públicas positivas pelo Estado na guisa de promover o bem-estar social; mas também, se encontra nos direitos de terceira dimensão, pois seu eminentemente social, deve buscar atender ao desenvolvimento, ao progresso, ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, à qualidade de vida, aos direitos do consumidor, dentre outros (MASSON, 2015).

Elevar o transporte ao patamar de direito fundamental garante-lhe características que o colocam em posição superior aos demais direitos e princípios jurídicos não fundamentais. Elementos como a universalidade, relativa à titularidade do direito oponível a todas as pessoas; a imprescritibilidade, relativa à sua subsistência no tempo independentemente do uso; a inalienabilidade, referente à impossibilidade de alienação, sob qualquer justificativa; a inviolabilidade, indivisibilidade, interdependência, dentre outras, garantem a sua efetividade.

O direito ao transporte trata de matéria que preocupa demasiadamente a sociedade, vez que não há políticas públicas eficientes que garantam a efetiva mobilidade urbana, justamente pela ausência de planejamento e investimento urbanístico. A única forma de garantir a continuidade do acesso aos demais equipamentos urbanos foi inserir, aos poucos, o transporte por meio de benefícios concedidos a alguns usuários, visando minimizar as desigualdades ocasionadas pela falha do próprio Poder Público. Assim explica Cidade; Leão Junior (2016, p. 213):

(...) o direito ao transporte versa sobre matéria que traz preocupação à sociedade de longa data. Na sociedade moderna os conflitos viários merecem atenção das autoridades públicas para elaboração de execução políticas públicas atinentes a propiciar a efetiva mobilidade urbana. As dificuldades e conflitos são fruto da ausência de planejamento e investimento urbanístico, tendo em vista que a sociedade civil após a revolução industrial deixou de ser predominantemente rural para majoritariamente urbana, e até hoje os reflexos desse êxodo rural são percebidos nas sociedades modernas. Nesta seara, 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 e agora formalmente em âmbito constitucional, garantindo a sua força vinculatória a todos os órgãos estatais, dando-lhe maior carga de efetividade jurídica.

Não obstante isso, há alguns impedimentos quanto à concretização do direito dos transportes, alegando-se o Poder Público a chamada teoria da reserva do possível, que vincula a falta de proposição e de cumprimento de políticas à dotação orçamentária, levando-se para o Judiciário os conflitos dessa natureza que precisam ser resolvidos, como indica Silva Júnior; Rangel (2017, s.p.):

No entanto, existem alguns impedimentos que limitam a concretização de fato desse direito. Um dos entendimentos que vem sendo aplicado no tribunal brasileiro é a teoria da reserva do possível, que dar margem a administração pública de deixar de assistir com alguma política pública por falta de disponibilidade financeira, o que legitima o Estado a não prestação de algum serviço ligado à mobilidade urbana, que seria um direito fundamental. Torna-se evidente do conflito de direitos, sabendo da importância de ambos, cabe ao juiz analisar e definir, em um caso concreto de algum requerimento de aplicação desse direito, a melhor escolha a ser feita.

Lado outro, ainda merece destaque os dizeres constitucionais relativos à limitação do poder de tributar contida no art. 150, inciso V, apresentando-se como uma vedação ao Estado de estabelecer tributos interestaduais e intermunicipais que possam mitigar o direito de deslocamento das pessoas, excluindo-se aqui, a questão de cobranças de pedágios pela utilização de vias.

A questão dos pedágios tem levantado algumas discussões e polêmicas, questões estas ainda pendentes de decisão de julgamento pelo Supremo Tribunal Federal, por entender alguns autores ser inconstitucional a cobrança de pedágios sem que seja disponibilizada uma via alternativa gratuita aos usuários, apresentando-se como uma afronta ao direito de liberdade e locomoção (NOVELINO, 2015).

Note-se que o Constituinte demonstrou notória preocupação com as liberdades individuais e coletivas, notadamente com o direito de livre locomoção, inclusive, com o subsídio, previsto na carta magna, no art. 177, no tocante ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo, bem

como ainda ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes. Além disso, os transportes foram ainda defendidos como objeto de inclusão para os idosos, para deficientes e estudantes, ou seja, um setor de grande importância para a sociedade como um todo.

Logo, atualmente, em que pese ainda carente de inúmeras políticas que fomentem um transporte eficiente e, portanto, digno, tem-se dado maior notoriedade, especialmente, por conta das ações de mobilidade urbana, cuja cobrança social está cada vez mais ativa. Assim, no próximo capítulo, serão apresentados justamente as novas formas de mobilidade urbana do Século XXI, tratando-se das reconfigurações do transporte a partir do estilo de vida do próprio usuário que veio se modificando ao longo do tempo, desde a ideia de transportes não regulamentados, que é o objeto do nosso estudo, ofertados nas décadas de 1980/1990, fruto da resistência à regulamentação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da história, o Transporte, no Brasil, tem passado por inúmeras mudanças, especialmente pelo fato de não ter políticas públicas eficazes que fomentam a utilização de transporte público, fazendo com que as pessoas acabem optando por meios de transporte individuais em detrimento dos coletivos. Com isto, vê-se maior procura por veículos irregulares ou mesmo alternativos, além de propiciar aumento de problemas, como congestionamento, por exemplo.

Partindo-se da ideia de que o trânsito e o transporte sempre estiveram presentes na existência da humanidade, mister se faz constatar que ganhou novas interações e funcionalidades diante dos processos de urbanização/industrialização promovidos pela expansão do capital e sua correlação com os sistemas tecnológicos de comunicação, promovendo maior “democratização” dos deslocamentos, na medida em que se tornou oferta de serviço para além das competências estatais, mas, ao mesmo tempo, gerou uma série de situações que se configuram com precarização do trabalho.

Neste sentido, reconhecer o transporte e o deslocamento de pessoas como direito fundamental é enaltecê-lo sua importância e chamar ao debate questões da realidade diária da sociedade que se apresentam na rotina de mobilidade urbana. Assim, discutir transporte e deslocamento é também fomentar os debates sobre mobilidade urbana, imprescindível para garantir continuidade do acesso aos demais equipamentos urbanos, públicos ou não, resguardando-se, assim, a dignidade da pessoa humana no ambiente em que vive, garantindo-se, inclusive, o cumprimento dos demais direitos constitucionais, como saúde, educação, lazer, dentre outros.

## REFERÊNCIAS

ARAGÃO, J. J. G. et. al. Transportes no Brasil: que história contar?. Revista Transportes, v. 9, n. 2, p. 87 – 107, 2001. Disponível em: <<https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/172/154>>. Acesso em: 04 jan. 2023.

BAUMAN, Z. Vida para consumo: a transformação das pessoas em mercadoria. Tradução: Carlos Aberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2008. Disponível em: <[https://vk.com/doc259715455\\_314885750?hash=a66539ba9611c849c4&dl=7c1c1b1e631653c3bb](https://vk.com/doc259715455_314885750?hash=a66539ba9611c849c4&dl=7c1c1b1e631653c3bb)>. Acesso em: 06 jan. 2023.

BISPO, S. B. Uber e a Mobilidade Urbana. Migalhas. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221416,71043-Uber+e+a+Mobilidade+Urbana>>. Acesso em: 01 nov. 2022.

BUENO, P. Direito Público Brasileiro e Análise da Constituição do Império. Rio de Janeiro: Nova Edição, 1958 *apud* MORAES, A. Direito Constitucional. 23 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

CASTELLS, M.; CARDOSO, G. A sociedade em rede: do conhecimento à acção política. Conferência. Belém (Por): Imprensa Nacional, 2005.

CAVALCANTE, Z. V.; SILVA, M. L. S. da. A Importância da Revolução Industrial no Mundo da Tecnologia. Disponível em: <[https://www.unicesumar.edu.br/epcc-2011/wp-content/uploads/sites/86/2016/07/zedequias\\_vieira\\_cavalcante2.pdf](https://www.unicesumar.edu.br/epcc-2011/wp-content/uploads/sites/86/2016/07/zedequias_vieira_cavalcante2.pdf)>. Acesso em: 08 jan. 2021.

CIDADE, R. B.; LEÃO JUNIOR, T. M. A. O Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. v. 2. n. 1. Brasília, 2016. Disponível em: <<https://www.indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509>>. Acesso em: 07 jan. 2021.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. A história do trânsito e sua evolução. Joinville, 2012. (Monografia de Pós Graduação Lato Sensu em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/a\\_historia\\_do\\_transito\\_e\\_sua\\_evolucao.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf)>. Acesso em: 19 dez. 2022.

GALINDO, E. P.; LIMANETO, V. C. A Mobilidade Urbana no Brasil: Percepções de sua população. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2019.

IDEC. A pé também é transporte: desafios e dicas para andar na cidade. Disponível em: <<https://idec.org.br/dicas-e-direitos/a-pe-tambem-e-transporte-desafios-e-dicas>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

IPHAN. História das Ferrovias no Brasil. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20das%20ferrovias%20no,com%2014%20km%20de%20extens%C3%A3o.&text=As%20dificuldades%20e%20desafios%20para,ferro%20no%20Brasil%20eram%20muitos>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

KOHN, K.; MORAES, C. H. de. O Impacto das Novas Tecnologias na Sociedade: conceitos e características da Sociedade da Informação e da Sociedade Digital. Disponível em: <<https://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2007/resumos/R1533-1.pdf>>. Acesso em: 06 jan. 2021.

MALATESTA, M. E. B. Andar a Pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo. 2007. 254 f. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MANO, M. K. Mobilidade Urbana - O automóvel ainda é prioridade. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2578:cati](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2578:cati)>. Acesso em: 04 jan. 2021.

MASSON, N. Manual de Direito Constitucional. 3 ed. Salvador: Editora Juspodvm, 2015.

MOKYR, J. The Second Industrial Revolution, 1870-1914. IN. CASTRONOVO, V. Storia dell'economia Mondiale. Rome: Laterza publishing, 1999, p. 219-245.

NOVELINO, M. Curso de Direito Constitucional. 10 ed. rev., ampl. e atual. Salvador: Editora Juspodivm, 2015.

OLIVA, J.; GIANANTI, R. Espaço e Modernidade: Temas da Geografia mundial. São Paulo: Atual Editora Ltda, 1995.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. *Caminhos da Geografia*, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 26-46, 2011.

RIVERA, V. M. I.; ZARAGOZA, M. L. Análisis de los Sistemas de Transporte. 1 ed. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila (México), 2007.

ROBERTSON, M. The History of Transportation: Planes, trains and automobiles. Disponível em: <<https://www.lelandwest.com/planes-trains-automobiles-the-history-of-transportation.cfm>>. Acesso em: 06 jan. 2023.

SALGADO, H. C. Meios de Transporte e Roteiros. 1 ed. Montes Claros: Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, 2015.

SANTOS, H. F.; ALVES, F. D. O meio técnico-científico-informacional nos estudos de geografia agrária: levantamento bibliográfico de trabalhos publicados em revistas eletrônicas brasileiras. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. Associação dos Geógrafos Brasileiros. Vitória/ES, 2014. Disponível em: <[http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1403534355\\_ARQUIVO\\_O\\_MEIOTECNICO-CIENTIFICO-INFORMACIONAL\\_NOS\\_ESTUDOSDEGEOGRAFIAAGRARIA.pdf](http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1403534355_ARQUIVO_O_MEIOTECNICO-CIENTIFICO-INFORMACIONAL_NOS_ESTUDOSDEGEOGRAFIAAGRARIA.pdf)>. Acesso em 21 jan. 2021.

SANTOS, M. Por uma geografia nova. São Paulo: HUCITEC, 1996.

\_\_\_\_\_. A natureza do espaço: técnica e tempo / razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_. Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Edusp. 2008.

SARLET, I. W. A eficácia dos direitos fundamentais. 6. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

UNIVERSIDADE ONLINE DE VIÇOSA. Principais tipos de rede de computadores: Os tipos de rede variam de acordo com a abrangência das conexões. Disponível em: <<https://uov.com.br/cursos-online-redes-de-computadores/artigos/principais-tipos-de-rede-de-computadores>>. Acesso em 07 jul. 2023.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte e Meio Ambiente. *In: Transporte e Meio Ambiente*. São Paulo: ANTP/BNDES, 2007, p. 10-25.

**Recebido em:** 19/09/2022.

**Aprovado para publicação em:** 20/12/2022.