

# LA FALTA DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA RESTRINGE EL DERECHO A LA VIVIENDA ADECUADA

**Edérson Dos-Santos Alves<sup>1</sup>**

Universidad de Salamanca (USAL)

**Beatriz Duarte Correa de Brito<sup>2</sup>**

Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS)

**Josué Mastrodi<sup>3</sup>**

Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS)

**Lorenzo Bujosa Vadell<sup>4</sup>**

Universidad de Salamanca (USAL)

## RESUMEN

Hoy en día cada vez más personas viven en las grandes ciudades, una población que se está desplazando a barrios cada vez más distantes. Aumenta la distancia entre el centro y la periferia. En esta situación, la movilidad urbana es esencial para garantizar el acceso pleno a la ciudad y al disfrute de los derechos básicos. El objetivo de esta investigación es examinar si la falta de políticas de movilidad urbana restringe el acceso de los ciudadanos a una vivienda adecuada, a partir de un estudio con base en el programa “Mi Casa, Mi Vida” implementado en el barrio Jardim Bassoli, en la ciudad de Campinas, en el estado de São Paulo, Brasil, en el año 2012. Fue utilizado el método hipotético-deductivo con un análisis

1 Doctorando en Administración, Hacienda y Justicia en el Estado Social en la USAL. Máster Internacional de Estudios Latinoamericanos en la USAL y la Universidad Sorbonne Nouvelle – París 3. Grado en Derecho por la Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS). Miembro del Grupo de Investigación “Compliance em meio e no pós-pandemia” Del IDP. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6594-5537> / e-mail: [ederson@usal.es](mailto:ederson@usal.es)

2 Máster en Sostenibilidad por PUC-CAMPINAS. Graduada en Derecho por PUC-CAMPINAS. Tiene experiencia en Derecho Público. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6638-3700> / e-mail: [beatriz.brito@mail.com](mailto:beatriz.brito@mail.com)

3 Doctor en Filosofía y Teoría del Derecho por la Universidade de São Paulo (USP). Máster en Derecho por la Universidade Gama Filho (UGF). Especialidad en Derecho Comercial por la Pontificia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Graduado en Derecho por la USP. Profesor de Programas de Postgrado en Derecho y Sostenibilidad en PUC-CAMPINAS. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4834-0170> / e-mail: [mastrodi@puc-campinas.edu.br](mailto:mastrodi@puc-campinas.edu.br)

4 Doctor en Derecho por la USAL. Catedrático (Full Professor) de Derecho Procesal de la Universidad de Salamanca Coordinador del Programa de Doctorado “Administración, Hacienda y Justicia en el Estado Social en la USAL. Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Procesal. Investigador principal del Grupo de Estudios Procesales de la Universidad de Salamanca (IUDICIUM). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1660-7483> / e-mail: [lbujosa@usal.es](mailto:lbujosa@usal.es)

dogmático-jurídico, teniendo en cuenta análisis de mapas y de documentos nacionales e internacionales. La investigación concluyó que la falta de movilidad urbana en esa región ha causado la limitación del acceso a la vivienda adecuada. La creación de políticas de movilidad urbana sería la forma más viable, rápida y asequible de integrar esta “isla” llamada Jardim Bassoli en la infraestructura de la ciudad.

**Palabras-clave:** derecho a la ciudad; derecho a la vivienda adecuada; movilidad urbana; ONU-Habitat III; transporte público.

*THE LACK OF PUBLIC POLICIES ON URBAN MOBILITY RESTRICTS  
THE RIGHT TO ADEQUATE HOUSING*

*ABSTRACT*

*Nowadays a growing population lives in big cities. They are part of a group that is moving to increasingly distant neighborhoods. Consequently, the distance between the center of the city and the periphery is expanding progressively. Therefore, urban mobility is essential to guarantee full access to the city and take advantage of the basic rights. This research aims to examine whether the lack of urban mobility policies restricts citizens' access to adequate housing, based on a study about the Brazilian social program “My House, My Life” implemented in the Jardim Bassoli neighborhood of Campinas, a city in the state of São Paulo, Brazil, in 2012. The method used to do this work is a hypothetical-deductive approach with a dogmatic-legal analysis, taking into consideration national and international maps and documents. The investigation concluded that the lack of urban mobility in that region has resulted in limited access to adequate housing. The creation of urban mobility policies would be the most efficient and affordable and faster way to integrate this “island” called Jardim Bassoli into the infrastructure of the city.*

**Keywords:** public transport; the right to adequate housing; the right to the city; UN-Habitat III; urban mobility.

## INTRODUCCIÓN

En el mundo globalizado, cada día más personas viven en ciudades y dependen del transporte, especialmente en las grandes ciudades, ya que esto asegura el acceso a cualquier espacio vital. Esto se debe a que no todo el mundo puede vivir en el centro de la ciudad y muchos dependen del transporte público.

En este sentido, la Constitución Federal Brasileña garantiza que cada uno es libre de moverse por todo el país. Sin embargo, no garantiza la realización de este derecho, ya que el Estado tiene el deber de actuar para garantizar que las personas sean capaces de ejercerlo, pues la movilidad urbana es difícil y costosa.

El objetivo del presente trabajo es examinar si la falta de políticas de movilidad urbana restringe el acceso de los ciudadanos a una vivienda adecuada, a partir de un estudio con base en el programa “Mi Casa, Mi Vida” implementado en el barrio Jardim Bassoli en la ciudad de Campinas, en el estado de São Paulo, Brasil, en el año 2012.

La Constitución Federal de 1988 establece que actuar para garantizar los derechos sociales, como el derecho a la vivienda, es deber del Estado, incluida en el artículo 6 por fuerza de la Enmienda Constitucional 26/2000. Además de los derechos fundamentales, esto es un derecho humano previsto en diversos tratados internacionales de los cuales Brasil es signatario. Cabe destacar, entre ellos: el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), que establece en su artículo 11 el derecho a una vivienda adecuada; la Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II) y la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III), que abordan el derecho a la vivienda como mínimo esencial para que podamos tener una vida digna; y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que debe orientar el desarrollo de los países, entre ellos Brasil, en los próximos 10 años y que tiene como uno de sus metas del ODS 11.1 garantizar, en 2030, el acceso a una vivienda segura, adecuada (que incluye buena ubicación) y asequible.

Dado este deber constitucional, el gobierno brasileño ha introducido en 2009, por la Ley n. 11.977, el Programa “Mi Casa, Mi Vida” (PMC-MV), cuyo “propósito de crear mecanismos para estimular la producción y adquisición de nuevas unidades de viviendas o remodelación de la propiedad urbana y la producción o rehabilitación de la vivienda rural a las familias con renta mensual de hasta R\$ 4.650,00” (BRASIL, 2009).

Con respecto a la ciudad de Campinas, es la tercera ciudad más grande del estado de São Paulo y un polo tecnológico y educativo, fue uno de los primeros municipios en implementar el Programa, con la entrega de las primeras casas en abril de 2011, en el barrio Jardim Bassoli.

Jardim Bassoli, ubicado en la Región Noroeste de Campinas, fue el primer proyecto a ser desarrollado del PMCMV en Campinas y cuenta con más de 10.000 habitantes distribuidos en 19 condominios. Alrededor de 2.380 familias que vivían en las áreas de riesgo y de preservación ambiental fueron contempladas por el Programa “Mi Casa, Mi Vida” y por ello fueron a vivir en el referido programa. Entretanto, en la zona no había infraestructura suficiente, tampoco servicios suficientes, pues contaban con electricidad, agua, y una parada de autobús.

En teoría este programa debería cumplir los aspectos de realización del derecho a la vivienda, bajo la Observación General n. 4 del Comité de las Naciones Unidas para los Derechos Sociales, Económicos y Culturales (1991).

Han sido desarrolladas pocas investigaciones en esta región. Los trabajos existentes están enfocados en analizar si se puede considerar una vivienda adecuada desde el punto de vista de la ubicación e infraestructura (ALVES; BRITO, 2016; ALVES, 2018). Los autores han optado por hacer un estudio completo de este Residencial, analizando todas las condiciones de vivienda adecuada, de conformidad con la Observación General n. 4 (CG4), como se explicará más adelante. En el presente estudio se apuntan algunos problemas, como la falta de infraestructura adecuada en la región para recibir a las familias que han sido reubicadas en aquella zona. A pesar de que han pasado más de nueve años desde su apertura, todavía hay muchos problemas en las construcciones como, por ejemplo, grietas en las casas y caída de paredes, entre otros.

En los documentos de ONU-Hábitat III se aclaró que la importancia de los “Servicios urbanos de [...] transporte es vital para el desarrollo económico y social y, por tanto, la clave para lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio – ODS” (ONU, 2016, p. 4) Asimismo, afirma que las ciudades, con apoyo del Estado Brasileño, deben promover espacios públicos y la integración a través de la movilidad urbana y de los sistemas de transporte público.

Para una mayor comprensión del tema es importante establecer el concepto de movilidad urbana:

[...] es un atributo de las ciudades y se refiere a la facilidad de desplazamiento de personas y mercancías la ciudad. Tales cambios se hacen por los vehículos, las carreteras y toda la infraestructura (carreteras, aceras, etc.) que permiten a este ir y venir todos los días. Esto significa que la movilidad urbana es más de lo que llamamos el transporte urbano, que es más que el conjunto de servicios y medios de traslado de personas y mercancías (INSTITUTO PÓLIS, 2005, p. 4, traducción propia).

La movilidad tiene como objetivo satisfacer las necesidades de desplazamiento para llevar a cabo las actividades cotidianas. Hay que tener en cuenta que la movilidad urbana también está íntimamente vinculada con el acceso a una vivienda adecuada, como parte de los aspectos de los derechos de vivienda adecuada específicamente dentro del elemento de ubicación. En otras palabras, para pensar en una vivienda adecuada, debe tener un transporte de calidad a un costo asequible para todos. Para garantizar el acceso a una vivienda adecuada para incluir todos los ámbitos de la vida en la ciudad por medio de la movilidad, de acuerdo con la Política Nacional de Movilidad Urbana (Ley n. 12.587/12), que en su artículo 2 afirma:

La Política Nacional de Movilidad Urbana tiene por objeto contribuir al acceso universal a la ciudad, la difusión y el cumplimiento de las condiciones que contribuyan a la materialización de los principios, objetivos y directrices de la política de desarrollo urbano, mediante la planeación y la gestión democrática del Sistema Nacional de Movilidad Urbana (BRASIL, 2012, traducción propia).

En el mismo sentido afirma Cunha (2011, p. 93) que “la movilidad urbana configuraría una estrategia para combatir el problema de la vivienda, o incluso hacer que la vivienda sea más adecuada”. El transporte público es esencial para garantizar una vivienda adecuada, y en caso de que el transporte no exista o sea demasiado caro, es muy difícil tener acceso a otros derechos fundamentales.

El crecimiento desordenado de las ciudades brasileñas y la omisión por parte del Estado, como señala Reis (2013), crea problemas reales desde los puntos de vista social y jurídico, y gran parte de la población urbana acaba por vivir en las zonas marginales donde se forman asentamientos informales sin acceso a los servicios esenciales. Para estas personas es más que necesario la movilidad, que es algo que los ciudadanos hacen constantemente para llevar a cabo sus actividades básicas en sus espacios de vida<sup>5</sup>. Sin embargo, en las ciudades grandes, la infraestructura no es capaz de atender la demanda, como, por ejemplo, la saturación del transporte público, asociados a falta de integración del transporte en las

5 Sobre Espacio de vida véase al efecto a Cunha (2005).

ciudades metropolitanas, incluso la distancia de transporte a la casa de la persona, o incluso los costes. Todo esto genera problemas en la vida de los habitantes de las ciudades, una serie de desgaste físicos y psicosociales, que aún no ha sido posible mensurar.

Esta investigación se basa en el concepto de vivienda adecuada de la ONU, que estableció los ocho elementos que son fundamentales para definir que una vivienda sea adecuada. Pero este trabajo se centra en estudiar solamente el elemento de ubicación que es “la vivienda no es adecuada si no ofrece acceso a oportunidades de empleo, servicios de salud, escuelas, guarderías y otros servicios e instalaciones sociales, o si está ubicada en zonas contaminadas o peligrosas” (ONU, 1991), que este es el elemento que debe ser observado para analizar las políticas de movilidad urbana, o sea donde la movilidad urbana más influye más en el acceso a la vida, pues hace parte del concepto de vivienda.

La metodología utilizada es el método hipotético-deductivo con un análisis dogmático-jurídico.<sup>6</sup> Para esta investigación se hizo una extensa revisión de la literatura, esencialmente dogmática, basada en la doctrina, la legislación y con la técnica de revisión de documentos nacionales e internacionales. Asimismo, se usaron artículos científicos y estudios oficiales, los métodos de observación, y la análisis geoespacial referenciada del local del programa. La hipótesis propuesta es que la falta de movilidad urbana restringe el acceso de los ciudadanos a una vivienda adecuada. El artículo hace una descripción sobre la movilidad urbana y sus fundamentos legales y sus aspectos en la nueva agenda urbana. También se abordó los requisitos para una vivienda adecuada y, posteriormente, se hizo un análisis del caso de Jardim Bassoli y de las políticas públicas<sup>7</sup> que deberían ser aplicadas.

## **1 EL DERECHO A LA VIVIENDA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL**

La preocupación por los derechos sociales cobró impulso a nivel internacional tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, en particular con la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH), que estableció en 1948 en su artículo XXV: “Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica

6 Sobre análisis dogmático-jurídico véase al efecto a Quiroz (1998, p. 54).

7 Sobre políticas públicas Véase a Mastrodi y Ifanger (2020) y a García (2017).

y los servicios sociales necesarios [...]” (ONU, 1948).

Sin embargo, la DUDH no tiene fuerza vinculante, por lo que no obligaba a los países a cumplir lo que establecía. Por ello, en 1966, la Asamblea General de las Naciones Unidas se reunió con el propósito de dotar de fuerza vinculante a los derechos humanos, para que fueran respetados por todos los países. Después, se acordó el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP), ambos ratificados por Brasil en 1992.

El PIDESC, que trata de los derechos sociales, estableció en su artículo 11 el derecho a una vivienda adecuada:

Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento (ONU, 1966).

En este contexto de creciente urbanización, provocado por la Revolución Industrial e intensificado después de la Segunda Guerra Mundial, y ante un marco legislativo internacional que protegía los derechos humanos, reconociendo los derechos sociales como tales, el filósofo francés Lefebvre publicó en 1969 el libro “El derecho a la ciudad”. Además de innovar conceptualizando por primera vez el derecho a la ciudad, Lefebvre abordó los conflictos derivados de la transformación de la ciudad en una mercancía, identificando “innumerables polaridades en el proceso de producción de la ciudad, como la industrialización versus la urbanización; el crecimiento versus el desarrollo; y la producción económica versus la vida social” (ALFONSIN *et al.*, 2017, p. 1219).

El crecimiento desordenado de las ciudades ha encendido una señal de alerta en la comunidad internacional, debido a la falta de respeto por los derechos sociales y la degradación del medio ambiente. Por esta razón, los años 1970 y 1990 fueron de particular importancia, ya que hubo 4 grandes conferencias de la ONU.

En 1972, se celebró en Estocolmo (Suecia) la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, que se ocupó del medio ambiente en sus diversos aspectos, destacando que “en los países en desarrollo, la mayoría de los problemas ambientales están motivados por el subdesarrollo” (ONU, 1972) y que, por lo tanto, sin un desarrollo social

que asegure una existencia humana digna, con alimentos, vestido, vivienda, educación y condiciones de salud e higiene adecuadas para todos, no sería posible combatir los problemas ambientales.

Después, en 1976, se celebró en Vancouver (Canadá) la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat I), que se centró en el medio ambiente artificial/urbano, destacando la precaria situación de los asentamientos humanos e insistiendo en la necesidad de unir esfuerzos para hacer más habitables y atractivos los asentamientos humanos, con especial atención a las necesidades de los grupos desfavorecidos (ONU, 1976).

En 1992 se celebró en Río de Janeiro (Brasil) la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río-92), en la que se destacó una vez más que “la paz, el desarrollo y la protección del medio ambiente son interdependientes e indivisibles” (ONU, 1992), y se dedicó todo un capítulo del Programa 21 a la promoción del desarrollo sostenible de los asentamientos humanos.

En 1996, Estambul (Turquía) acogió la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II), en la que se señaló el “continuo deterioro de las condiciones de vivienda y los asentamientos humanos” causado por el desarrollo insostenible de los países, y se reafirmó el “compromiso con la realización plena y progresiva del derecho a una vivienda adecuada” (ONU, 1996).

El nuevo milenio fue acompañado por los Objetivos de Desarrollo del Milenio, una agenda global que guió el desarrollo de los países entre 2001 y 2015 y que tenía como uno de sus objetivos “asegurar la calidad de vida y el respeto al medio ambiente” (ONU, 2000). Con buenos, pero no suficientes resultados, estos objetivos se renovaron y ampliaron en 2015, dando lugar a la Agenda 2030, compuesta por 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas a cumplir en 2030. Entre ellas destaca el ODS n. 11, que tiene como objetivo “Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resistentes y sostenibles” (ONU, 2015), garantizando la vivienda y el transporte.

Por consiguiente, para 2030 se debe garantizar a todos una vivienda segura, adecuada y asequible con servicios básicos; sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles y asequibles; una urbanización incluyente y sostenible; asentamientos humanos participativos, integrados y sostenibles; acceso universal a espacios públicos seguros, incluyentes, accesibles y verdes; así como la protección y salvaguardia del patrimonio cultural y



natural mundial y la reducción de los desastres ambientales y del impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades (ONU, 2015).

## **2 LA MOVILIDAD URBANA Y LA LEGISLACIÓN Y DOCUMENTOS INTERNACIONALES**

La Observación General n. 4 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ONU, 1991) establece los aspectos de realización del derecho a la vivienda adecuada, a saber: la seguridad jurídica de la tenencia<sup>8</sup>, disponibilidad de servicios asequibles, habitabilidad, accesibilidad, adecuación cultural, la infraestructura urbana y la ubicación. En cuanto al último punto, lo que más se relaciona con el derecho a la ciudad es la ubicación, ya que, si la vivienda está ubicada en local que no hubo instalación previa de los servicios básicos. Sin embargo, la calidad de la movilidad puede asegurar el desplazamiento asequible y, por lo tanto, garantizar que las personas puedan tener una vivienda digna y un posible acceso a los derechos básicos. En este sentido, afirma las normativa del Programa MCMV que deben aportar en su ubicación infraestructura para la integración de las personas a la ciudad.

El derecho al transporte tiene que ser considerado como un derecho fundamental autónomo, de conformidad con el artículo 6 de la Constitución Brasileña, por medio de la Enmienda Constitucional n. 90, de 2015, fue creado tal derecho. La ley así considera que son derechos fundamentales autónomos el derecho a la vivienda y el derecho al transporte. Dada que estos derechos, son importantes para tener políticas públicas destinadas a mejorar la movilidad urbana y el estimular el transporte público de calidad en las ciudades brasileñas, puesto que tales políticas son condicionantes básicas o un medio que proporciona acceso a las ciudades y a otros derechos en su conjunto.

Uno de los significativos avances en este área se aprobó en 2012 la Ley n. 12.587/12, también conocida como la Ley de Movilidad Urbana (BRASIL, 2012), que busca implementar a nivel nacional la política de movilidad urbana sostenible y corresponde a los municipios, los que más de 20.000 habitantes, este debe planificar y ejecutar la política de movilidad urbana. El objetivo es contribuir a establecer directrices y proporcionar municipios con herramientas para mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades brasileñas, dando prioridad a los medios no motorizados, y posteriormente el transporte público en el automóvil.

<sup>8</sup> Sobre la seguridad jurídica de la tenencia véase al efecto a Mastrodi y Alves (2017).

Cabe recordar que el derecho movilidad urbana y el derecho a la ciudad son competencias del Estado que deben llevarse a cabo a través de políticas públicas e instrumentos urbanísticos contenidos en el Estatuto de Ciudad, y a proporciona la planificación urbana, siendo un instrumento fundamental y necesario para el desarrollo de ciudades sostenibles (RANGEL; SILVA, 2009).

Todos los municipios brasileños de más de 20.000 habitantes deben tener plan director, de acuerdo con el artículo 41 del Estatuto de la Ciudad. Tal documento es el principal marco legal para el planeamiento urbano de las ciudades. La planificación urbana y su ejecución por las autoridades ocurre a través de las intervenciones políticas. Éstas no solo se basan en las normas constitucionales contenidas en el Estatuto de la Ciudad, sino que también deben estar direccionadas, en cada municipio, según los estándares y adaptaciones locales (BRASIL, 2001).

De acuerdo con la Constitución de la República Federativa del Brasil, el medio ambiente equilibrado es un derecho fundamental, “esencial para calidad de vida saludable, imponiendo al Gobierno y la comunidad el deber de defenderlo y preservarlo para la presente y futuras generaciones” (BRASIL, 1988). El derecho a la ciudad aspira a equiparar dicha protección también para la ciudad igual a la ley del medio ambiente porque es un derecho difuso, que influye otra parte es tener un ambiente saludable para las generaciones futuras, ya que la ciudad es ya una realidad para casi todo el mundo. Por otra parte, la Constitución Brasileña establece en sus artículos 182 y 183 una política de desarrollo urbano promoviendo así el bienestar de sus habitantes.

Se puede señalar que la Constitución Federal garantiza la movilidad:

Art. 5. Todos son iguales ante la ley, sin distinción de ningún tipo, lo que garantiza a los brasileños ya los extranjeros residentes en el país el derecho inviolable a la vida, la libertad, la igualdad, la seguridad y la propiedad, de la siguiente manera:

[...]

XV – y la locomoción libre dentro del territorio nacional en tiempo de paz, y cualquier persona puede, en virtud de la ley, entrar en él, permanecer o salir de él con sus bienes; [...] (BRASIL, 1988, traducción propia).

A pesar de decir que es libre la locomoción y que todos son libres e iguales en derechos, muchos no pueden ejercer este derecho de forma predeterminada, pues que la omisión del estado en no intervenir en las políticas públicas para la realización de este derecho.

En este sentido, afirman Rodriguez, Soares e Guedes (2020), que en

un parcela importante de las ciudades brasileñas no concuerdan las políticas públicas de la planificación urbana con la de sistema de transporte. Así tiene un déficit de fomento para la implementación de estas políticas públicas que, a su vez, potencializa una constante disputa por el espacio de la ciudad entre peatones y conductores; lo que compromete la movilidad y la accesibilidad y hace que las personas dejen de moverse con calidad en los espacios urbanos. Consecuentemente, las disputas limitan la libre locomoción y ponen en riesgo la vida de las personas. Como ya fue subrayado, la locomoción es un derecho constitucional, pero su eficacia está limitada a la ejecución de políticas públicas por parte del Estado.

Cabe recordar que para que las ciudades puedan promocionar este tipos de acciones, necesitan la ayuda del Estado Brasileño y las provincias. En esta dirección afirma Sachs (2008, p. 11, traducción propia) que el Estado nacional tiene tres funciones principales, a saber:

- a- El desarrollo conjunto de espacios, desde el nivel municipal (que debe ser ampliado y fortalecido) hasta el nivel transnacional (que debe ser objeto de una política prudente de integración selectiva, con sujeción a una estrategia de desarrollo endógeno);
- b- La promoción de asociaciones entre todos los actores interesados, en torno a un acuerdo negociado de desarrollo sostenible;
- c- La armonización de los objetivos sociales, ambientales y económicos, a través de la planificación estratégica y la gestión diaria de la economía y la sociedad, buscando un equilibrio entre las diferentes sustentabilidades (sociales, culturales, ecológicas, territoriales, económicas y políticas) y las cinco eficiencias (asignación, innovación, keynesiana, social y ecoeficiencia).

El Estado, por lo tanto, debe promocionar las políticas públicas para garantizar que las personas tengan acceso a los derechos básicos. En este sentido, la autora Celina Souza considera que “la política pública es la suma de las actividades de los gobiernos, actuando directamente o por delegación, y que influyen en la vida de los ciudadanos” (SOUZA, 2006, p. 24).

En esta misma dirección afirma la Nueva Agenda Urbana (ONU, 2016) que la contribución que hace en la aplicación del Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y la consecución de los ODS, “incluido el Objetivo n. 11, sobre el desarrollo de las ciudades y asentamientos urbanos inclusivos, seguros, resistentes y sostenibles” (TANSCHHEIT, 2016).

Cabe señalar que los ODS y la Nueva Agenda Urbana son medidas urgentes para buscar soluciones al proceso de expansión insostenible de las ciudades, que deben actuar a la luz de los problemas ambientales y sociales.

Tales medidas necesitarán un proceso continuo de trabajo conjunto para formular una estrategia o política urbana nacional, con coordinación a nivel gubernamental, mediante el diálogo entre diversos sectores y con ejecución de éstas por las autoridades locales (DE LEO; RICCI; VITALI, 2017).

Ésta es la perspectiva que abordan las ciudades inteligentes, también conocida como *Smart city*; y por ello, la movilidad urbana sostenible e inteligente, es el eje primordial. El derecho a la movilidad urbana es uno de los elementos adecuados de la ciudad. El filósofo francés Henri Lefebvre, a finales de los años 60, creó la expresión “derecho a la ciudad”. Desde entonces, este derecho ha sido objeto de varias discusiones y, solo recientemente, la ONU le dio su debido reconocimiento con la NAU.

### **3 LA INFLUENCIA DE LA MOVILIDAD URBANA EN LA NUEVA AGENDA URBANA**

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas de Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, también conocida como Habitat III, tuvo lugar el 20 de octubre de 2016, y en ella se aprobó la Nueva Agenda Urbana (NAU). Esta Declaración establece una serie de objetivos y metas para que los países alcancen en los próximos 20 años. Esto debe ser utilizado como una herramienta básica para las medidas de política y de planificación del desarrollo de ciudades sostenibles y compactas, existe la planificación y la creación de espacios públicos y la preservación del medio ambiente y la regulación de los asentamientos informales con la participación de los residentes.

Sobre la cuestión de la movilidad urbana, uno de los documentos preparatorios de ONU-Hábitat III de 2016 establece:

El propósito [de la movilidad urbana sostenible] es crear un acceso universal a un transporte seguro, limpio y accesible para todo el mundo, que a su vez puede facilitar el acceso a las oportunidades, bienes y servicios. La accesibilidad y la movilidad sostenible tienen que ver con la calidad y la eficiencia para lograr los objetivos y reducir distancias. En consecuencia, la movilidad urbana sostenible está determinada por el grado en que la ciudad en su conjunto es accesible a todos sus residentes, incluidos los pobres, los ancianos, los jóvenes, los discapacitados, las mujeres y los niños (ONU, 2015, traducción propia).

En este sentido fue la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2006), establece como derecho del transporte público y la movilidad urbana

(Parte IV, artículo XIII), cuyo objetivo general es el reconocimiento de la legislación nacional e internacional de los derechos humanos en la ciudad.

La NAU fomenta la participación de todos, desde la sociedad civil, ONGs, hasta las distintas jerarquías del Estado, para participar en los compromisos de desarrollo urbano sostenible.

La NAU identificó la necesidad de un modelo de desarrollo masivo, distinto del actual, que debería estar orientado los transportes públicos a las personas, que, a su vez, proporcione mejor al acceso urbano para todos, como se explica a continuación la NAU:

- a) un aumento masivo del transporte público y de las facilidades para caminar y andar en bicicleta;
- b) Un desarrollo equitativo orientado al tráfico que reduzca al mínimo el desplazamiento de los sectores más vulnerables, diseñe viviendas accesibles y una combinación de empleo y servicios; y permita también una planificación integral del espacio y el transporte mediante planes de movilidad urbana sostenible.
- c) Una mejor planificación y coordinación del uso de la tierra y el transporte (ONU, 2016, traducción propia).

Así, la NAU, establece el aumento masivo del transporte público y medio para facilitar ir a pie o en bicicleta por la ciudad, con el fin de disminuir la demanda de vehículos automotores privados, para permitir así una planificación del espacio global más grande y del transporte a través de planes de Movilidad Urbana Sostenible. Según la urbanista Maricato, la movilidad es “planeamiento urbano para algunos, mercado para algunos, leyes para algunos, modernidad para algunos, ciudadanía para algunos” (MARICATO, 2013, p 125). No se puede olvidar, que después de todo, fue un gran avance logrado por Habitat III para llevar el reconocimiento del “derecho a la ciudad”.

Puede apreciarse que Habitat III tuvo una mayor tendencia a acercarse a los problemas del “derecho a la ciudad” (para todos los aspectos como la movilidad urbana, inclusiva, segura, resistente y sostenible) urbana y rural, para garantizar el uso sostenible de la tierra y los recursos naturales, para conseguir una ciudad compacta, policéntrica, con densidad adecuada y la conectividad y que tenga el control de la expansión urbana. Estas características tienen el poder de reducir los retos y problemas de movilidad urbana.

El evento instigó la integración de los planes de movilidad en la planificación urbana de las ciudades y apoya la priorización del transporte activo sobre el transporte motorizado, y el Desarrollo Orientado para el

Transporte Sostenible (DOTS), que reduce al mínimo los desplazamientos – particularmente para los más pobres – y permitiría más accesibilidad, ya que asegura que las personas, incluso si no hay costes de infraestructura básica cerca de su casa si tienen movilidad, se puede llegar fácilmente a tener acceso a toda la ciudad (por lo que tendrán sus derechos básicos). La planificación de la movilidad urbana sostenible debería promover la seguridad y accesibilidad de responder a las cuestiones de género y la edad, promover sistemas eficientes para los pasajeros y para las mercancías que conectan personas, lugares y oportunidades económicas.

En este sentido ya ha dicho Santos (1993, p. 111, traducción propia):

La propia administración pública se convierte en creador privilegiada de la escasez; alienta así la especulación y alienta la producción de espacios vacíos dentro de las ciudades; no puede resolver el problema de la vivienda empuja a la mayoría de la población hacia la periferia; y aún más empobrece a los pobres, obligados a pagar más por el transporte público pobre y comprar productos caros un consumo indispensable y servicios esenciales que el gobierno no es capaz de resolver.

Más allá de este problema abordado por Santos, la NAU aborda el “derecho a la ciudad”<sup>9</sup>, que la ciudad debe ser vista como bien común de todos, ampliamente difuso y colectivo, así como el derecho al medio ambiente. Ambos son de las generaciones presentes y futuras, en el que todos los derechos humanos sean protegidos y que las personas tengan acceso a los espacios, servicios y oportunidades. Este derecho es pues, la sostenibilidad de las ciudades, no sólo desde un punto de vista económico y medioambiental, sino también desde el punto de vista de la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con la síntesis Política de Hábitat III (ONU, 2016) el concepto de derecho a la ciudad es:

[...] el derecho de todos los habitantes presentes y futuros, de ocupar, usar y producir ciudades justas, inclusivas y sostenibles, que se definen como un bien común esencial para la calidad la vida. El derecho a la ciudad implica también la responsabilidad de los gobiernos y las personas para reclamar, defender y promover este derecho.

El derecho a la ciudad está reconsiderando la urbanización y ciudades, dando un nuevo paradigma dándoles una estructura alternativa. Este derecho se compone de los derechos que están todavía en construcción, tales como el derecho a la vivienda, el derecho a la planificación urbana y

9 Brasil es referencia en legislación y la investigación sobre derecho a la ciudad, ya que los investigadores principales son los brasileños y también tienen el estatus de ciudad. Para el Hábitat III era fácil ver que se da como ejemplo de políticas públicas de amplios conocimientos técnicos sobre este tema.

el derecho al medio ambiente. Sin embargo, no se reflejan como auténticos derechos subjetivos o derechos fundamentales de aplicación inmediata .

Según el PGDC (2016) el concepto de derecho a la ciudad es:

El resultado de una base de creación y décadas colectivo de que es el derecho de todos los habitantes, presentes y futuras, temporales y permanentes, de usar, ocupar, producir, dirigir y tomar ventaja de las ciudades, pueblos y asentamientos justos, inclusivos, pacíficos y sostenibles, visto como propiedad común esencial para una vida plena y decente.

La ciudad tiene que dar la oportunidad y permitir establecer la interacción y la inclusión social, el intercambio económico, la expresión cultural y el diálogo entre una amplia gama de personas para evitar la segregación socio-espacial. Por ello, el Estado debe prestar una mayor atención al espacio urbano, porque ahí es donde ocurre la vida cotidiana. Los ciudadanos dependen de un entorno urbano organizado, diseñado para satisfacer las necesidades básicas y tener sus derechos básicos garantizados (MARQUES; MARQUES, 2011). El derecho a la ciudad está estructurado para alcanzar el cumplimiento efectivo de todos los derechos humanos internacionalmente acordados de todos las metas expresadas en los objetivos de desarrollo sostenible y los compromisos del Programa de Hábitat.

Como señala Lefebvre (2001), el derecho a la ciudad no puede ser visto como un simple derecho de regreso a las ciudades tradicionales. y crea una dinámica que la realidad social podría ser cambiada si lo que hoy se entienden por derechos sociales (incluyendo después de lo que se acordó en 1966 por las Naciones Unidas en el Pacto Internacional Derechos Económicos, Sociales y Culturales) (ONU, 1966) hubiesen sido incluidos en las políticas del programa con el objetivo de que discutirían y se implementarían en condiciones materiales, no sólo de experiencias, sino también la convivencia y la integración al tejido urbano. Se habla de los preceptos reconocidos como fundamentales, a saber: una vivienda adecuada, la movilidad urbana, saneamiento básico y otros equipos de servicios públicos.

#### **4 LA VIVIENDA ADECUADA Y EL CASO BASSOLI**

La Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 y en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966, reconocieran la vivienda adecuada como parte del derecho a un nivel de vida adecuado.

Los requisitos de una vivienda adecuada de acuerdo con el Comité de las Naciones Unidas sobre Derechos Sociales, Económicos y Culturales,

en términos de su Observación General n. 4 (CG4): “ubicación”. Es condición permitir el acceso a opciones de trabajo, servicios de salud, escuelas, guarderías y otros servicios sociales, tanto en las grandes ciudades como en las zonas rurales. El CG4 establece otras condiciones de vivienda adecuada, a saber: la seguridad jurídica de la tenencia, la disponibilidad de servicios e infraestructura urbana, accesibilidad, habitabilidad, accesibilidad y adecuación cultural. A pesar de la profunda interconexión entre ellos, el énfasis aquí se le da a la suposición de ubicación (ONU, 1966).

Uno de los requisitos más importantes es la ubicación. La vivienda debe estar cerca de escuelas, guarderías, puestos de trabajo, hospitales y otras facilidad sociales, y distante de las zonas de riesgo. Esto se aplica tanto a las grandes ciudades, como también en las zonas rurales. El lugar tiene fuerte influencia en los gastos de los residentes con el transporte, la productividad en el trabajo y en la escuela – porque cuanto más lejos, más agotador es el tránsito a estos lugares – la posibilidad de rescate en caso de accidentes, entre otros.

La Constitución Federal de Brasil establece que es deber del Estado el actuar para garantizar los derechos sociales como el derecho a la vivienda, incluida en el artículo 6 por la Enmienda Constitucional 26/2000. En la década de 1990, Brasil se adhirió al Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), que establece en su artículo 11 el derecho a una vivienda adecuada. Brasil también adhirió a la Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II) que trata el derecho a la vivienda como mínimas condiciones para que podamos tener una vida decente. Además, en 2015, se publicó el documento “La transformación de nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible”, gracias a la Conferencia Río +20, que orientará el desarrollo de los países, entre ellos Brasil, durante los próximos 15 años y que tiene como sus ODS n. 11 garantizar, en 2030, el acceso a una vivienda segura, adecuada (que incluye buena ubicación) y asequible.

A pesar de el Programa “Mi Casa, Mi Vida”, una política de vivienda principal del gobierno brasileño, fomentar la producción de vivienda asequible y ayudar a financiar estos para bajo las familias de ingresos, parece que no cumple con los requisitos mínimos de producción de una vivienda adecuada, en particular en este caso, debido a la falta de suposición de ubicación. Esta investigación es el análisis de mapas y visitas a lugares donde las casas fueron construidas por PMCMV, en Campinas, São Paulo. Debido a los bajos precios de la tierra en zonas remotas, prácticamente todas las



viviendas se construyeron fuera del área urbana del municipio.

El terreno en el que se construirán las casas es comprado por los contratistas acreditados por PMCMV que, a fin de reducir sus costos de producción, eligieron lugares remotos. La distancia entre la ciudad (con sus infraestructuras y servicios públicos) y las viviendas construidas, es contra a las características de una vivienda adecuada según el derecho internacional, y crea altos costos para el propio municipio, que a menudo sin recursos, se ve en la urgencia de integrar las nuevas viviendas a la estructura de la ciudad, algo que no ocurriría si hubiera la planificación urbana para las nuevas viviendas, o si hubieran sido construidas en lugares más cercanos y ya integrados en la ciudad.

En cuanto a la planificación urbana, o falta de ella, quizá sea más barato para los municipios el costo de adquisición de la propiedad cerca o dentro de la zona urbana, de los servicios públicos y equipos al revés de lugares, donde no hay estructura urbana ni está cerca del centro. Se busca identificar posibles instrumentos de política urbana para que pueda contribuir a que la población logre tener acceso a ciudad y no al aislamiento lejos. La falta de una buena ubicación de las viviendas, al elevar los costes públicos para la integración de los residentes en el tejido urbano, hace la estructura de la ciudad insostenible.

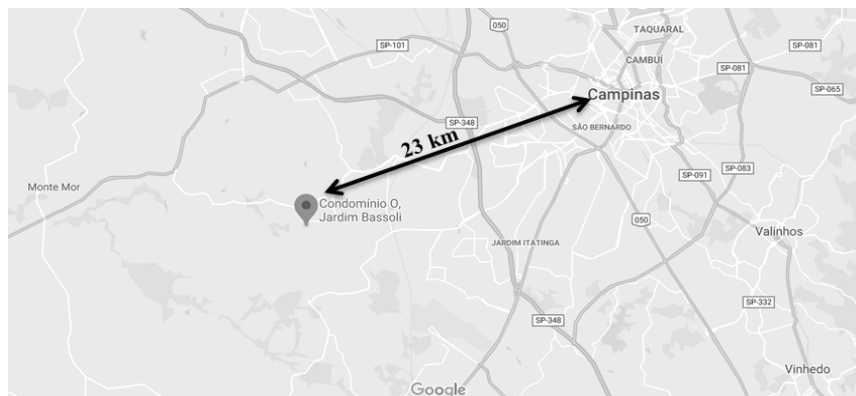
Por lo tanto, la conclusión es que la PMCMV no es un modelo de política pública que permita la producción de una vivienda adecuada, debido a que los edificios están construidos fuera del área urbana y no tienen la infraestructura adecuada que le dan prescrito los documentos internacionales.

La ubicación de los supuestos y la disponibilidad de servicios, materiales, instalaciones e infraestructura esenciales para la salud, la educación, la seguridad, la comodidad y la nutrición será evaluado de forma conjunta.

El Residencial Jardim Bassoli se encuentra en Campinas, cerca de las fronteras con los municipios de Hortolândia y Monte Mor. Es decir, que está en el borde de la ciudad, lejos de la zona urbana de los tres municipios. De acuerdo con la información obtenida desde el sitio EMDEC, el cambio promedio en el tiempo entre el residencial y el centro de Campinas (unos 20 km), usando el transporte público (dos autobús porque no hay una línea directa), es de 60 minutos, variando según el tráfico.

Las escuelas más cercanas son las de un radio de 4 kilómetros del local, esta distancia puede parecer razonable, pero para aquellos que dependen del transporte público, no lo es. En el lugar tampoco hay ninguna

infraestructura esencial para la salud. Incluso en una región con más de diez mil habitantes, no hay centros de salud cercanos y el más cercano (a unos 30 minutos a pie) no tiene la infraestructura necesaria para servir a población entera de éste y los demás distritos vecinos.



**Figura 1** Ubicación del Jardim Bassoli

Fuente: Google Maps

Otro problema se refiere a la distancia entre el alojamiento y el espacio de vida, en particular, el lugar de trabajo. Muchos de los residentes del Jardim Bassoli vienen de una zona de riesgo en Jardim Campineiro, situado a 18 km de esta región, pero siguen trabajando cerca de la casa vieja, lo que les hace pasar mucho tiempo en transporte para trabajar.

A lo largo de esas líneas, Cunha (2011) afirma que la movilidad espacial se puede configurar como una estrategia desde la que es posible abordar el problema de la vivienda, ya que incluso si esta casa no está en el centro de la ciudad, la calidad del transporte público, la vivienda incluyente, sostenible y asequible, serán más apropiados. En el caso de Jardim Bassoli, se puede ver claramente que si hubiese tenido un servicio de transporte público de bajo costo y alta calidad se hubiese mejorado la vida de los residentes y por lo tanto se habría mejorado la situación de estas villas, ya que sería más accesible a la expansión urbana.

Además, las instalaciones son pobres ya que varios informes explican: “Las familias que se trasladaron a tres condominios en las últimas dos semanas, se quejan de problemas estructurales, tales como fugas, agujeros en las paredes y techos y ventanas sin sellar e incluso sin cristal” (QUADRA, 2012).

A pesar de que han pasado algunos años, los problemas siguen aumentando, como muestra un informe sobre el salón de baile que cayó, que era el espacio de convivencia de los moradores (ABDE, 2016). Así que, de hecho, las personas no pueden ejercer su derecho a vivir con dignidad, ya que las condiciones de las casas no permiten tener una mínima estructura consistente, adecuada y segura.

Reforzando esta idea, cabe señalar la moción de repudio presentada por la Asamblea Municipal Campinas número 14, que fue publicado en el Diario Oficial de municipio, y que se muestra a continuación:

Jardim Bassoli, ubicado en la Región Noroeste de Campinas, en el cual 2380 familias – residentes en las áreas de riesgo y de preservación ambiental fueron contempladas por el Programa “Mi Casa, Mi Vida” y retiradas de sus antiguas residencias para vivir en este emprendimiento inmobiliario. Sin embargo, el territorio no tiene cobertura de los servicios públicos que deberían existir en el barrio, de acuerdo con lo que preconiza el Programa Federal. En cuanto a la Política de Asistencia Social, las familias tienen como referencia de atención, el Distrito de la Asistencia Social / Noroeste – con su sigla en portugués de DAS / NO; que se sitúa a unos 8 kilómetros del barrio, necesitando así, que los individuos tienen que utilizar 4 autobuses (ida y vuelta) o ir a pie para acceder al servicio. A partir de tal realidad, del número de familias existentes y de la extrema vulnerabilidad y situaciones de riesgo social y personal, recomendamos la creación de un CRAS (Centro de Referencia de Asistencia Social) en el territorio para garantizar el acceso a la Política de Asistencia Social del Municipio por las familias e individuos (CAMPINAS, 2015, traducción propia).

Esta moción se sumada a otros reportajes, se refleja que falta aún en la ciudad mucha inversión en políticas públicas de movilidad urbana. Siendo que para resolver estos problemas las autoridades tienen dos opciones, para posibilitar que la población de esta zona tenga acceso a sus derechos básicos, la primera sería llevar toda la infraestructura urbana a su alrededor, lo que tardaría mucho tiempo y gastos, la segunda sería llevar la infraestructura de transportes accesible a todos, sería más rápido y fácil de hacer.

## CONCLUSIÓN

En esta investigación se logró confirmar la hipótesis propuesta, existe así conexión entre la falta de políticas públicas de movilidad urbana y la restricción al acceso de los ciudadanos a una vivienda adecuada, dado que no se puede tener una casa sin infraestructura ni opciones para acceder al centro urbano más cercano. Tanto la NAU como el derecho a la ciudad establecen las interconexiones entre los derechos fundamentales. Así, de

acuerdo con la Observación General n. 4 del Comité de las Naciones Unidas sobre los Derechos Culturales, Económicos y Sociales que establecen los requisitos para una vivienda adecuada, la cual incluye la obligatoriedad de tener movilidad urbana para acceder a la ciudad, Por otra parte, considerando que existe esta correlación, vemos la necesidad de nuevas políticas públicas para el acceso a las ciudades inclusivas pensadas de todos para todos. Es decir, tener una planificación más estructurada de las ciudades, con sensibilidad del Administrador público, para satisfacer las necesidades de todas las clases económicas.

Este trabajo también buscó discutir algunos aspectos a la movilidad urbana, sus marcos legales y su reflejo en el acceso a una vivienda adecuada. Considerando que este derecho es un derecho del ciudadano y deber del Estado en promover condiciones para la movilidad en las urbes y garantizar el acceso de todos. Este trabajo se deriva de otras investigaciones, sin embargo, todavía quedan otros aspectos sobre el tema que se pueden abordar.

Pensando en el futuro de la movilidad, se especula sobre el futuro de las ciudades. En lo que invariablemente ésta dependerá de la planificación urbana y las políticas públicas. Siendo que éstas son fundamentales para tener metrópolis inclusivas, solidarias y sostenibles. Además de fomentar un mayor compromiso del Estado con el ejercicio de los derechos de libre circulación y de transporte público de calidad, así como la promoción de políticas públicas para servir a este propósito.

La planificación urbana y su ejecución por las autoridades ocurre a través de las intervenciones políticas. Éstas no solo se basan en las normas constitucionales contenidas en el Estatuto de la Ciudad, sino que también deben estar direccionadas, en cada municipio, según los estándares y adaptaciones locales. Por ejemplo, en Brasil, todos los municipios de más de 20.000 habitantes deben tener plan director.

Las ciudades tienen un papel clave en la Agenda 2030 en cuanto a la sostenibilidad y, por lo tanto, el transporte tiene que ser accesible, seguro y sostenible para todos, así como promover medios sostenibles y la mejora de las aceras y rutas de bicicleta. Se debe propiciar también la construcción de espacios públicos y zonas verdes.

Como fue presentado a lo largo del artículos los avances históricos de las luchas mundiales para reconocer los derechos a vivienda y de movilidad, todavía no es aplicable a nivel regional o local, como en el caso de Bassoli, a pesar de que Brasil adhirió los tratados internacionales y ha

creado normas a nivel interno.

Cabe reafirmar que, la PMCMV en Campinas, no es un modelo de política pública que permita la producción de una vivienda adecuada, puesto que los edificios están contruidos fuera del área urbana y no tienen la infraestructura adecuada de conformidad con los documentos internacionales.

Además, si la NAU y los ODS fueran ejecutados en la ciudad de Campinas, por consiguiente, se podrían subsanar los problemas existentes en el caso Bassoli, puesto que aquellos derechos están interconectados, y se no hay cómo logran uno sin el otro.

La conclusión es que, en el caso de PMCM del Jardim Bassoli en Campinas se vislumbra que en inversión en la movilidad urbana es un factor clave para la calidad de vida de los ciudadanos para acceder a otros derechos humanos, en particular la vivienda adecuada y su relación para garantizar el acceso a la ciudad, puesto que esto también es la idea principal de la inclusión social de acuerdo con la Política Nacional de Movilidad Urbana de Brasil.

La creación de políticas de movilidad urbana sería la forma más viable, rápida y asequible de integrar esta “isla” llamada Jardim Bassoli a la ciudad. La respuesta debe ser urgente, puesto que llevan casi 10 años sin acceso a sus derechos básicos. Por supuesto que sería ideal que alrededor del Jardim Bassoli se construyera la infraestructura urbana

Por último, hay que señalar que los derechos están interconectados, lo que significa que el Estado no puede dejar de lado ninguno, puesto que esto influye negativamente en la consecución de otros derechos humanos. La Nueva Agenda Urbana debe consolidarse en la ciudad para que todos tengan acceso a los derechos humanos en igualdad.

## REFERENCIAS

ABDE, G. ‘Minha Casa’ vira pesadelo no Jardim Bassoli. *Correio Popular*, 21 jan. 2016. Disponible en: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/01/campinas\\_e\\_rmc/409402-minha-casa-vira-pesadelo-no-jardim-bassoli.html#](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/01/campinas_e_rmc/409402-minha-casa-vira-pesadelo-no-jardim-bassoli.html#). Acceso: 10 de febrero. 2020.

ALFONSIN, B. M. *et al.* Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na Nova Agenda Urbana – HABITAT III. *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 1214-1246, 2017.

ALVES, E. S. The housing policy Brazilian government (PMCMV) as a model of (in) adequate housing. *In: ANNUAL CONFERENCE OF TRIALOG 2018, 2018, DORTMUND. Book of abstracts [...]*. Frankfurt: Trialog, 2018. p. 13-14. Disponible en: <https://www.trialog-journal.de/wp-content/uploads/2018/11/Book-of-Abstracts-03.06-FINAL.pdf>. Acceso: 23 de marzo. 2020.

ALVES, E. S.; BRITO, B. D. C. Programa Minha casa minha vida como modelo de moradia (in)adequada. um estudo sobre o Jardim Bassoli. *In: BRAZILIAN TECHNOLOGY SYMPOSIUM – BTSym'16, 2016, Campinas. Proceedings [...]*. Campinas: Unicamp, 2016. Disponible en: <http://lcv.fee.unicamp.br/brazilian-technology-symposium/btsym-16/scientific-poster-section>. Acceso: 13 de marzo. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponible en: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acceso: 13 de marzo. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponible en: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm). Acceso: 13 de marzo. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei n. 11.977, de 7 de julho de 2009*. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas; altera o Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis n. s 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Medida Provisória n. 2.197-43, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponible en: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm). Acceso: 3 de agosto. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n. s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril

de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n. s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso: 13 de marzo. 2020.

CAMPINAS. Prefeitura Municipal de Campinas. Diário Oficial do Município de Campinas DOM-CAMP, 26 ago. 2015. *Diários JusBrasil*. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/98616371/dom-camp-26-08-2015-pg-4>. Acesso: 20 de febrero. 2020.

CARTA MUNDIAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD. Documento producido a partir del FSM 2006 policéntrico Publicado: 12 jun. 2006. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>. Acesso: 14 de noviembre. 2018.

COHAB CP. *Dados de Pesquisa Pós Ocupação – Programa Minha Casa Minha Vida*. Jd. Bassoli. 2014.

CUNHA, J. M. P. Migração e urbanização no Brasil: alguns desafios metodológicos para análise. *São Paulo Perspec.*, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 3-20, dez. 2005. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392005000400001&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400001&lng=en&nrm=iso). Acesso: 15 de mayo. 2020.

CUNHA, J. M. P. Movilidad espacial, la vulnerabilidad y la segregación socio-espacial: reflexiones desde el estudio de la RM de Campinas, 2007. *Notas de Población*, Santiago de Chile, año XXXVII, n. 93, 2011.

DE LEO, D.; RICCI, L.; VITALI, W. La sfida della continuità. *Urbanistica Informazioni*, n. 269-270 (con L.Ricci, W.Vitali), p. 59-60, 2017.

GARCÍA, M. M. *Las políticas públicas y su análisis*. Ciudad de México: Senado de la República México, 2017.

INSTITUTO PÓLIS. *Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano*. Parceria como o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso: 20 de octubre. 2016.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

MASTRODI, J.; ALVES, S. E. A segurança jurídica da posse como

pressuposto do direito fundamental à moradia. *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 27-49, jan. 2017. Disponible en: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/23262/19532>. Acceso: 27 de mayo. 2020.

MASTRODI, J.; IFANGER, F. C. A. Sobre o conceito de políticas pública. *Revista de Direito Brasileira*, Florianópolis, v. 2, n. 9, p. 3-16, jul. 2020.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 125.

MARQUES, C. A. M.; MARQUES, C. G. P. O Direito Urbanístico e o desafio da gestão ambiental sustentável no município. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 8, n. 16, p. 189, jul./dez. 2011. Disponible en: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/232>. Acceso: 6 de mayo. 2020.

ONU. Conferencia sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible. 1 – *Derecho a la Ciudad y Ciudades para Todos*. Políticas 1 y presentadas el 29 de febrero 2016.p.5 Disponible en: [www.habitat3.org](http://www.habitat3.org). Acceso: 20 de octubre. 2019.

ONU. *Observación general N. 4 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales* de 12 de diciembre de 1991. Disponible en: [http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FS21\\_rev\\_1\\_Housing\\_sp.pdf](http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FS21_rev_1_Housing_sp.pdf). Acceso: 8 de noviembre. 2016.

ONU. Conference on Housing and Sustainable Urban Development. *Documento de Políticas da Habitat III. 9 – Serviços Urbanos e Tecnologia*. Publicado em 29 de feb. de 2016. Disponible en: <https://www2.habitat3.org/bitcache/5b9148a60fadad9bee290d6b714bc6eca1c79ca0?vid=587264&disposition=inline&op=view>. Acceso: 20 de octubre. 2019.

ONU. *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. 1948. Disponible en: <http://www.onu.org.br/img/2014/09/DUDH.pdf>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Aprobada por la Asamblea General de la ONU el 16 de diciembre, 1966 y entró en vigor el 3 de enero de 1976, ratificada por Brasil el 24 de enero de 1992. Brasilia: Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio



de Justicia, 1992. Disponible en: <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Sistema-Global.-Declara%C3%A7%C3%B5es-e-Tratados-Internacionais-de-Prote%C3%A7%C3%A3o/pacto-derechos-de-económico-socio-cultural-y-1966.html> internacionales. Acceso: 23 de marzo. 2020

ONU. Declaração de Istambul sobre Assentamentos Humanos. 1996. Disponible en: <http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/legislacao/moradia-adequada/declaracoes/declaracao-de-istambul-sobre-assentamentos-humanos>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. *Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*. 1992. Disponible en: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. *Objetivos de Desenvolvimento do Milênio*. 2000. Disponible en: <https://nacoesunidas.org/tema/odm/>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. 2015. Disponible en: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. The United Nations Conference on the Human Environment. 1972. Disponible en: <http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU. *The Vancouver Declaration on Human Settlements*. 1976. Disponible en: <http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/legislacao/moradia-adequada/declaracoes/declaracao-sobre-assentamentos-humanos-de-vancouver>. Acceso: 27 de julio. 2020.

ONU-HÁBITAT – PNUMA. Tema de papel 19 Hábitat III. *Transporte y movilidad*. 2015. p. 1 Disponible en: <https://www.habitat3.org/bitcache/7279435b76383793a706b8e2ec7fb1471a70cfee?vid=557243&disposition=inline&op=view>. Acceso: 20 de octubre. 2019.

PGDC – PLATAFORMA GLOBAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD. *El Derecho a la Ciudad*. 2016. Disponible en: <https://www.right2city.org/es/el-derecho-a-la-ciudad/>. Acceso: 12 de mayo. 2020.

QUADRA, T. Apartamentos populares são entregues com rachaduras: famílias reclamam de vazamentos, buracos nas paredes e tetos, janelas sem vedação e até sem vidro. *Correio Popular*, 9 dez. 2012. Disponible

en: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2012/12/capa/campinas\\_e\\_rm-c/16112-apartamentos-populares-sao-entregues-com-rachaduras.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2012/12/capa/campinas_e_rm-c/16112-apartamentos-populares-sao-entregues-com-rachaduras.html). Acceso: 20 de febrero. 2020

QUIROZ, S. W. *La investigación jurídica*. Lima: [s.n. ], 1998.

RANGEL, H. M. V.; SILVA, J. V. O direito fundamental à moradia como mínimo existencial, a sua efetivação à luz do Estatuto da Cidade. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 6, n. 12, p. 57-78, jul./dez. 2009. Disponible en: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/77>. Acceso: 1 de mayo. 2020.

REIS, J. E. A. Direito ao ambiente e o direito à moradia: colisão e ponderação de direitos fundamentais. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 10, n. 20, p. 289-314, jul./dez. 2013. Disponible en: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/416>. Acceso: 15 de mayo. 2020.

RODRIGUEZ, M.; SOARES, C.; GUEDES, A. L. A. *Smart cities – cidades inteligentes nas dimensões: planejamento, governança, mobilidade, educação e saúde*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2020.

SACHS, I. *Desenvolvimento incluyente, sustentável e sustentado*. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SOUZA, C. Política pública: una revisión de la literatura. *Sociologia*, Porto Alegre, año 8, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006. Disponible en: [www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16](http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16). Acceso: 20 de febrero. 2020.

TANSCHKEIT, P. O que a Nova Agenda Urbana propõe para as cidades. *WRI Brasil*, 20 out. 2016. Disponible en: <http://wricidades.org/noticia/o-que-nova-agenda-urbana-prop%C3%B5e-para-cidades>. Acceso: 22 de noviembre. 2016.

Artículo recibido en: 29/05/2020.  
Artículo aceptado en: 04/08/2020.

### **Cómo citar este artículo (ABNT):**

ALVES, E. D.-S. et al. La falta de políticas públicas de movilidad urbana restringe el derecho a la vivienda adecuada. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 17, n. 38, p. XX-XX, mayo.-ago. 2020. Disponible en: <http://>

[www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862](http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862). Acesso: día de mes. año.