

AUSÊNCIA DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA RESTRINGE O DIREITO À MORADIA ADEQUADA

Edérson Dos-Santos Alves¹

Universidad de Salamanca (USAL) |

Beatriz Duarte Correa de Brito²

Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS) |

Josué Mastrodi³

Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS) |

Lorenzo Bujosa Vadell⁴

Universidad de Salamanca (USAL) |

RESUMO

Atualmente, cada vez mais pessoas vivem nas grandes cidades, uma população que está se mudando para bairros cada vez mais distantes, aumentando a distância entre o centro e a periferia. Nessa situação, a mobilidade urbana é essencial para garantir o pleno acesso à cidade e o gozo de direitos básicos. O objetivo desta pesquisa é examinar se a falta de políticas de mobilidade urbana restringe o acesso dos cidadãos a moradias adequadas, com base em um estudo baseado no programa “Minha Casa, Minha Vida”, implementado no bairro Jardim Bassoli, na cidade de Campinas, estado de São Paulo, Brasil, em 2012. O método hipotético-dedutivo foi utilizado com uma análise dogmática jurídica, tendo em conta a análise de mapas

1 Doutorando em Administração, Finanças e Justiça no Estado Social pela USAL. Mestrado Internacional em Estudos Latino-Americanos pela USAL e Sorbonne Nouvelle University – Paris 3. Graduado em Direito pela Pontificia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMPINAS). Membro do Grupo de Pesquisa “Compliance em meio e no pós-pandemia” Del IDP. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6594-5537> / e-mail: ederson@usal.es

2 Mestra em Sustentabilidade pela PUC-CAMPINAS. Graduada em Direito pela PUC-CAMPINAS. Tem experiência na área de Direito Público. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6638-3700> / e-mail: beatriz.brito@mail.com

3 Doutor em Filosofia e Teoria Geral do Direito pela Universidade de São Paulo (USP). Mestrado em Direito pela Universidade Gama Filho (UGF). Especialização em Direito Empresarial pela Pontificia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Graduado em Direito pela USP. Professor dos Programas de Pós-Graduação em Direito e em Sustentabilidade da PUC-CAMPINAS. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4834-0170> / e-mail: mastrodi@puc-campinas.edu.br

4 Doutor em Direito pela USAL. Catedrático (Full Professor) de Direito Processual da Universidad de Salamanca Coordenador do Programa de Doutorado “Administração, Finanças e Justiça no Estado Social da USAL. Presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Processual. Pesquisador Principal do Grupo de Estudos Processuais da Universidad de Salamanca (IUDICIUM). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1660-7483> / e-mail: lbujosa@usal.es

e documentos nacionais e internacionais. A investigação concluiu que a falta de mobilidade urbana naquela região causou a limitação do acesso a moradias adequadas. A criação de políticas de mobilidade urbana seria a maneira mais viável, rápida e acessível de integrar essa “ilha” chamada Jardim Bassoli na infraestrutura da cidade.

Palavras-chave: direito à cidade; direito à moradia adequada; mobilidade 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.*

INTRODUÇÃO

No mundo globalizado, cada dia mais pessoas vivem nas cidades e dependem do transporte, especialmente nas grandes cidades, pois isso garante o acesso a qualquer espaço vital. Isto ocorre porque nem todos podem morar no centro da cidade e muitos dependem de transporte público.

Nesse sentido, a Constituição Federal Brasileira garante que todos sejam livres para se deslocar pelo país. Entretanto, não garante a realização desse direito, uma vez que o Estado tem o dever de agir para garantir que as pessoas possam exercê-lo, uma vez que a mobilidade urbana é difícil e custosa.

O objetivo deste trabalho é examinar se a falta de políticas de mobilidade urbana restringe o acesso dos cidadãos à moradias adequadas, a partir de um estudo baseado no programa “Minha Casa, Minha Vida”, implementado no bairro Jardim Bassoli, em São Paulo na cidade de Campinas, no estado de São Paulo, Brasil, em 2012.

A Constituição Federal de 1988 estabelece que agir para garantir direitos sociais, como o direito à moradia, é dever do Estado, incluso no art. 6º pela força da Emenda Constitucional 26/2000. Além dos direitos fundamentais, este é um direito humano previsto em vários tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário. Destacam-se: o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), que estabelece em seu art. 11 o direito à moradia adequada; a Declaração de Istambul sobre Assentamentos Humanos (Habitat II) e a Nova Agenda Urbana (Habitat III), que abordam o direito à moradia como um mínimo essencial para que possamos ter uma vida digna; e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, que deve orientar o desenvolvimento dos países, incluindo o Brasil, nos próximos 10 anos e que tem como um dos objetivos do ODS 11.1 garantir, até 2030, acesso a moradia segura, adequada (incluindo boa localização) e acessível.

Dado esse dever constitucional, o governo brasileiro introduziu em 2009, pela Lei n. 11.977, o Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV), cuja “finalidade é criar mecanismos de incentivo à produção e aquisição de novas unidades habitacionais ou requalificação de imóveis urbanos e produção ou reforma de habitações rurais, para famílias com renda mensal de até R\$ 4.650,00” (BRASIL, 2009).

A cidade de Campinas é a terceira maior cidade do estado de São Paulo e um polo tecnológico e educacional, foi um dos primeiros municípios

a implementar o Programa, com a entrega das primeiras casas em abril de 2011, em São Paulo, no bairro Jardim Bassoli.

O Jardim Bassoli, localizado na região noroeste de Campinas, foi o primeiro projeto a ser desenvolvido pelo PMCMV em Campinas e tem mais de 10.000 moradores distribuídos em 19 condomínios. Cerca de 2.380 famílias que moravam nas áreas de risco e preservação ambiental foram cobertas pelo Programa “Minha Casa, Minha Vida” e, portanto, passaram a morar nas habitações entregues pelo programa mencionado. Por outro lado, na área não havia infraestrutura nem serviços suficientes, havia apenas eletricidade, água e um ponto de ônibus.

Em teoria, este programa deveria cumprir os aspectos de realização do direito à moradia, sob a Observação Geral n. 4º do Comitê das Nações Unidas para os Direitos Sociais, Econômicos e Culturais (1991).

Poucas investigações foram realizadas nessa região. O trabalho existente está focado em analisar se a habitação adequada pode ser considerada do ponto de vista da localização e infraestrutura (ALVES; BRITO, 2016; ALVES, 2018). Os autores optaram por fazer um estudo completo deste Residencial, analisando todas as condições de moradia adequada, de acordo com o Comentário Geral n. 4º (CG4), como será explicado mais adiante. Neste estudo, são apontados alguns problemas, como a falta de infraestrutura adequada na região para receber famílias que foram realocadas para aquela área. Apesar de já terem passado mais de nove anos desde sua abertura, ainda existem muitos problemas em edifícios, como rachaduras nas casas e queda de paredes, entre outros.

Nos documentos da ONU-Habitat III esclareceram que a importância de “Serviços de transporte urbano [...] é vital para o desenvolvimento econômico e social e, portanto, a chave para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio – ODS” (ONU, 2016, p. 4). Igualmente, afirma que as cidades, com o apoio do Estado brasileiro, devem promover espaços públicos e integração por meio de sistemas de mobilidade urbana e transporte público.

Para uma melhor compreensão do assunto, é importante estabelecer o conceito de mobilidade urbana:

[...] “é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens” (INSTITUTO PÓLIS, 2005, p. 4.).

A mobilidade visa atender às necessidades de viagens para realizar as atividades cotidianas. Deve-se ter em mente que a mobilidade urbana também está intimamente ligada ao acesso à moradia adequada, como parte dos aspectos dos direitos à moradia adequadas, especificamente dentro do elemento de localização. Em outras palavras, para pensar em moradias adequadas, é necessário ter um transporte de qualidade a um custo acessível para todos. Garantir o acesso a moradias adequadas para incluir todas as áreas de vida na cidade por meio da mobilidade, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/12), que no art. 2º afirma:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

No mesmo sentido, Cunha (2011, p. 93) afirma que “a mobilidade urbana configuraria uma estratégia para combater o problema da habitação, ou até tornaria a habitação mais adequada”. O transporte público é essencial para garantir moradia adequada e, no caso de o transporte não existir ou ser muito caro, é muito difícil o acesso a outros direitos fundamentais.

O crescimento desordenado das cidades brasileiras e a omissão do Estado, como aponta Reis (2013), cria problemas reais do ponto de vista social e jurídico, e grande parte da população urbana acaba vivendo nas áreas marginais, onde são formados assentamentos informais sem acesso a serviços essenciais. Para essas pessoas, a mobilidade é mais do que necessária, algo que os cidadãos constantemente fazem para realizar suas atividades básicas em seus espaços de convivência⁵. Entretanto, nas grandes cidades, a infraestrutura não é capaz de atender à demanda, como a saturação do transporte público, associada à falta de integração do transporte nas cidades metropolitanas, incluindo a distância de transporte até a casa das pessoas, ou mesmo os custos. Tudo isso gera problemas na vida dos moradores da cidade, uma série de atritos físicos e psicossociais, que ainda não foram mensurados.

Esta pesquisa é baseada no conceito de moradia adequada da ONU, que estabeleceu os oito elementos que são fundamentais para definir que uma casa é adequada. Mas este trabalho se concentra em estudar apenas o elemento de localização que é “a moradia não é adequada se for isolada de

⁵ Sobre Espaço de Convivência, ver Cunha (2005).

oportunidades de emprego, serviços de saúde, escolas, creches e outras instalações sociais ou, se localizados em áreas poluídas ou perigosas” (ONU, 1991). Esse é o elemento que deve ser observado na análise das políticas de mobilidade urbana, ou seja, onde a mobilidade urbana mais influencia o acesso à vida, pois faz parte do conceito de habitação.

A metodologia utilizada é o método hipotético-dedutivo, com análise dogmático-legal.⁶ Para esta pesquisa, foi realizada uma extensa revisão da literatura, essencialmente dogmática, baseada em doutrina, legislação e com a técnica de revisão de documentos nacionais e internacionais. Além disso, artigos científicos e estudos oficiais, métodos de observação e análise geoespacial referenciada do local do programa foram utilizados. A hipótese proposta é que a falta de mobilidade urbana restrinja o acesso dos cidadãos a moradias adequadas. O artigo descreve a mobilidade urbana e seus fundamentos jurídicos e seus aspectos na nova agenda urbana. Os requisitos para moradia adequada também foram discutidos e, posteriormente, foi feita uma análise do caso Jardim Bassoli e das políticas públicas⁷ que deveriam ser aplicadas.

1 O DIREITO À MORADIA NO CONTEXTO INTERNACIONAL

A preocupação com os direitos sociais ganhou impulso internacionalmente após o final da Segunda Guerra Mundial, particularmente com a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), que estabeleceu em 1948 em seu art. XXV: “Toda pessoa tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis [...]” (ONU, 1948).

No entanto, a DUDH não tem força vinculativa, portanto não obrigou os países a cumprir o que estabeleceu. Por esse motivo, em 1966, a Assembleia Geral das Nações Unidas reuniu-se com o objetivo de dar força vinculativa aos direitos humanos para que fossem respeitados por todos os países. Posteriormente, foram acordados o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) e o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (PIDCP), ambos ratificados pelo Brasil em 1992.

O PIDESC, que trata dos direitos sociais, estabeleceu em seu art. 11 o direito à moradia adequada:

6 Sobre análise dogmático-jurídico, ver Quiroz para este propósito (1998, p. 54).

7 Sobre políticas públicas Ver Mastrodi e Ifanger (2020) e García (2017).

Os Estados-partes no presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa a um nível de vida adequado para si próprio e para sua família, inclusive à alimentação, vestimenta e moradia adequadas, assim como uma melhoria contínua de suas condições de vida. Os Estados-partes tomarão medidas apropriadas para assegurar a consecução desse direito, reconhecendo, nesse sentido, a importância essencial da cooperação internacional fundada no livre consentimento (ONU, 1966).

Nesse contexto de crescente urbanização, causada pela Revolução Industrial e intensificada após a Segunda Guerra Mundial, e diante de uma estrutura legislativa internacional que protegia os direitos humanos, reconhecendo os direitos sociais como tais, o filósofo francês Lefebvre publicou em 1969 o livro “O direito à cidade”. Além de inovar ao conceber o direito à cidade pela primeira vez, Lefebvre abordou os conflitos derivados da transformação da cidade em mercadoria, identificando “inúmeras polaridades no processo produtivo da cidade, como industrialização versus urbanização; crescimento versus desenvolvimento; e produção econômica versus vida social” (ALFONSIN *et al.*, 2017, p. 1219).

O crescimento desordenado das cidades disparou um sinal de alerta na comunidade internacional, haja vista a falta de respeito aos direitos sociais e à degradação do meio ambiente. Por esse motivo, as décadas de 1970 e 1990 foram de particular importância, pois houve quatro grandes conferências da ONU.

Em 1972, foi realizada em Estocolmo (Suécia) a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, que tratou do meio ambiente em seus diversos aspectos, destacando que “nos países em desenvolvimento, a maioria dos problemas ambientais é motivada pelo subdesenvolvimento” (ONU, 1972) e, portanto, sem desenvolvimento social que garanta uma existência humana decente, com alimentos, roupas, moradia, educação condições adequadas de saúde e higiene para todos, não seria possível combater os problemas ambientais.

Então, em 1976, foi realizada em Vancouver, Canadá, a Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (Habitat I), focada no ambiente artificial/urbano, destacando a situação precária dos assentamentos humanos e insistindo na necessidade de unir esforços para tornar os assentamentos humanos mais habitáveis e atrativos, com atenção especial às necessidades de grupos desfavorecidos (ONU, 1976).

Em 1992, foi realizada no Rio de Janeiro (Brasil) a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio-92), na qual foi novamente destacado que “a paz, o desenvolvimento e a proteção

ambiental são interdependentes e indivisíveis” (ONU, 1992), e um capítulo inteiro da Agenda 21 foi dedicado à promoção do desenvolvimento sustentável dos assentamentos humanos.

Em 1996, Istambul (Turquia) sediou a II Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (Habitat II), que observou a “deterioração contínua das condições de habitação e assentamentos humanos” causado pelo desenvolvimento insustentável de países e foi reafirmado “compromisso com a realização plena e progressiva do direito à moradia adequada” (ONU, 1996).

O novo milênio foi acompanhado pelos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, uma agenda global que norteou o desenvolvimento dos países entre 2001 e 2015 e que tinha como um de seus objetivos “garantir a qualidade de vida e o respeito ao meio ambiente” (ONU 2000). Com bons, mas não suficientes, resultados, essas metas foram renovadas e ampliadas em 2015, dando origem à Agenda 2030, composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas a serem cumpridas até 2030. Entre eles, ODS n. 11, que tem como objetivo “tornar cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015), garantindo moradia e transporte.

Portanto, até 2030 o Estado deverá garantir a todos moradias seguras, adequadas e acessíveis com serviços básicos; sistemas de transporte seguros, sustentáveis e acessíveis; uma urbanização inclusiva e sustentável; assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis; acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes; bem como a proteção e salvaguarda do patrimônio cultural e natural do mundo e a redução de desastres ambientais e o impacto ambiental per capita negativo das cidades (ONU, 2015).

2 MOBILIDADE URBANA, LEGISLAÇÃO E DOCUMENTOS INTERNACIONAIS

Observação Geral n. 4º do Comitê de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (ONU, 1991) estabelece os aspectos da realização do direito à moradia adequada, a saber: a segurança legal da posse⁸, disponibilidade de serviços acessíveis, habitabilidade, acessibilidade, adequação cultural, infraestrutura urbana e localização. Quanto ao último ponto, o que mais se relaciona com o direito à cidade é a localização, uma vez que a casa pode

⁸ Sobre a segurança jurídica de posse ver Mastrodi e Alves (2017).

estar localizada em um lugar onde não houve instalação prévia de serviços básicos. No entanto, a qualidade da mobilidade pode garantir viagens acessíveis e, portanto, garantir que as pessoas possam ter moradias decentes e possível acesso a direitos básicos. Nesse sentido, de acordo com os regulamentos do Programa MCMV, é preciso fornecer infraestrutura para a integração das pessoas à cidade.

O direito ao transporte deve ser considerado um direito fundamental autônomo, nos termos do art. 6º da Constituição Brasileira, por meio da Emenda Constitucional n. 90, de 2015, esse direito foi criado. A lei considera, portanto, que o direito à moradia e o transporte são direitos fundamentais autônomos. Dado que esses direitos são importantes para ter políticas públicas destinadas a melhorar a mobilidade urbana e estimular o transporte público de qualidade nas cidades brasileiras, uma vez que tais políticas são condicionantes básicos ou um meio que fornece acesso às cidades e outros direitos em seu conjunto.

Um dos avanços significativos nessa área foi aprovado em 2012 pela Lei n. 12.587/12, também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), que busca implementar a política de mobilidade urbana sustentável em nível nacional e corresponde aos municípios, com mais de 20.000 habitantes, que devem planejar e executar a política de mobilidade urbana. O objetivo é contribuir para estabelecer diretrizes e fornecer aos municípios ferramentas para melhorar as condições de mobilidade nas cidades brasileiras, priorizando meios não motorizados e, posteriormente, transporte público em automóvel.

Cabe lembrar que o direito à mobilidade urbana e o direito à cidade são competências do Estado que devem ser realizadas por meio de políticas públicas e instrumentos urbanos contidos no Estatuto da Cidade, como já prevê o planejamento urbano, sendo um instrumento fundamental e necessário para o desenvolvimento de cidades sustentáveis (RANGEL; SILVA, 2009).

Todos os municípios brasileiros com mais de 20.000 habitantes devem ter um plano diretor, de acordo com o art. 41 do Estatuto da Cidade. Esse documento é a principal estrutura legal para o planejamento urbano das cidades. O planejamento urbano e sua execução pelas autoridades ocorrem por meio de intervenções políticas. Elas não se baseiam apenas nas normas constitucionais contidas no Estatuto da Cidade, mas também devem ser abordadas, em cada município, de acordo com os padrões e adaptações locais (BRASIL, 2001).

Segundo a Constituição da República Federativa do Brasil, um ambiente equilibrado é um direito fundamental, “essencial para uma qualidade de vida saudável, impondo ao governo e à comunidade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as gerações presentes e futuras” (BRASIL, 1988). O direito à cidade aspira equiparar a referida proteção à cidade assim como a lei do meio ambiente, por se tratar de um direito difuso, que influencia outra parte, já que a cidade já é uma realidade para quase todos. Por outro lado, a Constituição brasileira estabelece em seus arts. 182 e 183 uma política de desenvolvimento urbano, promovendo o bem-estar de seus habitantes.

Pode-se destacar que a Constituição Federal garante a mobilidade:

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; [...]
(BRASIL, 1988).

Apesar de dizer que a locomoção é livre e que todos são livres e iguais em direitos, muitos não podem exercer esse direito de maneira predeterminada, desde a omissão do Estado em não intervir em políticas públicas para a realização desse direito.

Nesse sentido, afirma Rodriguez, Soares e Guedes (2020), que em uma parte importante das cidades brasileiras as políticas públicas de planejamento urbano não estão de acordo com as do sistema de transporte. Assim, há um déficit de promoção para a implementação dessas políticas públicas, o que, por sua vez, potencializa uma disputa constante pelo espaço da cidade entre pedestres e motoristas; comprometendo a mobilidade e a acessibilidade e faz as pessoas pararem de se locomover com qualidade nos espaços urbanos. Consequentemente, as disputas limitam a livre circulação e colocam em risco a vida das pessoas. Como já foi sublinhado, a locomoção é um direito constitucional, mas sua eficácia se limita à execução de políticas públicas pelo Estado.

Vale lembrar que, para que as cidades promovam esse tipo de ação, precisam da ajuda do Estado brasileiro e dos estados. Nesse sentido, Sachs (2008, p. 11) afirma que o Estado nacional tem três funções principais, a saber:

a- A articulação de espaços de desenvolvimento, desde o nível local (que deve ser ampliado e fortalecido) ao transnacional (que deve ser objeto de uma política cautelosa de integração seletiva, subordinada a uma estratégia de desenvolvimento endógeno;

b- A promoção de parcerias entre todos os atores interessados, em torno de um acordo negociado de desenvolvimento sustentável;

c- A harmonização de metas sociais, ambientais e econômicas, por meio de planejamento estratégico e do gerenciamento cotidiano da economia e da sociedade, buscando um equilíbrio entre diferentes sustentabilidades (social, cultural, ecológica, ambiental, territorial, econômica e política) e as cinco eficiências (de alocação, de inovação, a keynesiana, a social e a ecoeficiência.

O Estado, portanto, deve promover políticas públicas para garantir que as pessoas tenham acesso aos direitos básicos. Nesse sentido, a autora Celina Souza considera que “políticas públicas são a soma das atividades dos governos, atuando diretamente ou por delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos” (SOUZA, 2006, p. 24).

Nesse mesmo sentido, a Nova Agenda Urbana (ONU, 2016) afirma que a contribuição que faz na implementação da Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável e a consecução dos ODS, “incluindo a meta n. 11, sobre o desenvolvimento de cidades e assentamentos urbanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (TANSCHKEIT, 2016).

Deve-se notar que os ODS e a Nova Agenda Urbana são medidas urgentes para buscar soluções para o processo de expansão insustentável das cidades, que devem agir à luz dos problemas ambientais e sociais. Tais medidas exigirão um processo contínuo de trabalho conjunto para formular uma estratégia ou política urbana nacional, com coordenação no nível governamental, a partir do diálogo entre vários setores e com sua execução pelas autoridades locais (DE LEO; RICCI; VITALI, 2017).

Essa é a perspectiva que as cidades inteligentes abordam, também conhecidas como *Smart city*, e, por esse motivo, a mobilidade urbana sustentável e inteligente é o eixo principal. O direito à mobilidade urbana é um dos elementos apropriados da cidade. O filósofo francês Henri Lefebvre, no final dos anos 1960, criou a expressão “direito à cidade”. Desde então, esse direito tem sido objeto de várias discussões e, apenas recentemente, a ONU deu o devido reconhecimento ao NAU.

3 A INFLUÊNCIA DA MOBILIDADE URBANA NA NOVA AGENDA URBANA

A Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, também conhecida como Habitat III, ocorreu em 20 de outubro de 2016 e aprovou a Nova Agenda Urbana (NAU). Essa declaração estabelece uma série de objetivos e metas para os países alcançarem nos próximos 20 anos. Isso deve ser usado como uma ferramenta básica para medidas de políticas e planejamento para o desenvolvimento de cidades sustentáveis e compactas, há o planejamento e a criação de espaços públicos e a preservação do meio ambiente e a regulamentação de assentamentos informais com a participação dos moradores.

Sobre a questão da mobilidade urbana, um dos documentos preparatórios para o ONU-Habitat III de 2016 estabelece:

O objetivo [da mobilidade urbana sustentável] é criar um acesso universal ao transporte seguro, limpo e acessível para todos, que por sua vez pode facilitar o acesso a oportunidades, bens e serviços. A acessibilidade e a mobilidade sustentável têm a ver com a qualidade e a eficiência de alcançar os destinos e reduzir as distâncias. Consequentemente, a mobilidade urbana sustentável é determinada pelo grau em que a cidade, em seu conjunto, é acessível a todos os seus moradores, incluindo os pobres, os idosos, os jovens, as pessoas com deficiência, as mulheres e as crianças (ONU, 2015).

Nesse sentido, foi a Carta Mundial do Direito à Cidade (2006), que estabelece como direito ao transporte público e à mobilidade urbana (Parte IV, art. XIII), cujo objetivo geral é o reconhecimento da legislação nacional e internacional de direitos humanos na cidade.

A NAU fomenta a participação de todos, da sociedade civil, das ONGs, às diferentes hierarquias do Estado, para que participem dos compromissos de desenvolvimento urbano sustentável.

A NAU identificou a necessidade de um modelo de desenvolvimento maciço, diferente do atual, que deveria se concentrar no transporte público para as pessoas, que, por sua vez, proporcionam melhor acesso urbano a todos, conforme explicado abaixo pela NAU:

- (a) um incremento massivo de transporte público e de facilidades para caminhar e andar de bicicleta;
- (b) um desenvolvimento equitativo orientado ao trânsito que minimize os deslocamentos dos setores mais vulnerável, desenhe moradia acessível e uma mescla de emprego e serviços; também possibilitar um planejamento integral espacial e de transporte através de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.

(c) uma melhor planejamento e coordenação do uso da terra e de transporte (ONU, 2016).

Assim, a NAU estabelece um aumento maciço no transporte público e meios para facilitar a caminhada ou andar de bicicleta pela cidade, a fim de diminuir a demanda por veículos particulares, permitindo o planejamento do maior espaço global e transporte por meio de planos de Mobilidade Urbana Sustentável. Segundo o planejador urbano Maricato, mobilidade é “planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, leis para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns” (MARICATO, 2013, p 125). Não se pode esquecer que, afinal, foi um grande avanço alcançado pelo Habitat III para trazer o reconhecimento do “direito à cidade”.

Percebe-se que o Habitat III teve maior tendência a abordar os problemas do “direito à cidade” (para todos os aspectos como mobilidade urbana, inclusiva, segura, resistente e sustentável), urbana e rural, para garantir o uso sustentável da terras e recursos naturais, para alcançar uma cidade compacta e policêntrica, com densidade e conectividade adequadas e no controle da expansão urbana. Essas características têm o poder de reduzir os desafios e problemas da mobilidade urbana.

O evento instigou a integração de planos de mobilidade no planejamento urbano das cidades e apoia a priorização do transporte ativo sobre o transporte motorizado e o Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS), que reduz ao mínimo o deslocamento – particularmente para os mais pobres – e permitiria mais acessibilidade, pois garante que as pessoas, mesmo que não haja custos básicos de infraestrutura perto de suas casas, se tiverem mobilidade, possam acessar facilmente a cidade inteira (para que tenham seus direitos básicos). O planejamento da mobilidade urbana sustentável deve promover segurança e acessibilidade para responder a questões de gênero e idade, promover sistemas eficientes de transporte de passageiros e mercadorias que conectam pessoas, lugares e oportunidades econômicas.

Nesse sentido, Santos disse (1993, p. 111):

O próprio poder público torna-se criador privilegiado da escassez; estimula, assim, a especulação e fomenta a produção de espaços vazios dentro das cidades; incapaz de resolver o problema da habitação, empurra a maioria da população para as periferias; e empobrece ainda mais os mais pobres, forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e a comprar caro bens de um consumo indispensável e serviços essenciais que o poder público não é capaz de resolver.

Além deste problema tratado por Santos, o NAU aborda o “direito à cidade”⁹, que a cidade deve ser vista como um bem comum de todos, amplamente difundido e coletivo, bem como o direito ao meio ambiente. Ambos são das gerações presentes e futuras, nos quais todos os direitos humanos são protegidos e as pessoas têm acesso a espaços, serviços e oportunidades. Esse direito é, portanto, a sustentabilidade das cidades, não apenas do ponto de vista econômico e ambiental, mas também do ponto de vista da qualidade de vida de seus habitantes.

Segundo a síntese política do Habitat III (ONU, 2016), o conceito de direito à cidade é:

[...] o direito de todos os habitantes presentes e futuros, de ocupar, usar e produzir cidades justas, inclusivas e sustentáveis, definidas como um bem comum essencial à qualidade de vida. O direito à cidade implica ainda em responsabilidades de governos e pessoas para reivindicar, defender e promover esse direito.

O direito à cidade é reconsiderar a urbanização e as cidades, dando um novo paradigma, dando-lhes uma estrutura alternativa. Esse direito é constituído pelos direitos que ainda estão em construção, como o direito à moradia, o direito ao planejamento urbano e o direito ao meio ambiente. No entanto, eles não são refletidos como direitos subjetivos autênticos ou direitos fundamentais de aplicação imediata.

Segundo o PGDC (2016), o conceito de direito à cidade é:

Resultado de uma fundação coletiva e décadas de criação que é direito de todos os habitantes, presentes e futuros, temporários e permanentes, para usar, ocupar, produzir, dirigir e tirar proveito de cidades, vilas e assentamentos justos, inclusivos, pacíficos e sustentáveis, vistos como bens comuns essenciais para uma vida plena e decente.

A cidade tem que dar a oportunidade e permitir que seja estabelecida a interação e inclusão social, intercâmbio econômico, expressão cultural e diálogo entre uma ampla gama de pessoas para evitar a segregação socioespacial. Por esse motivo, o Estado deve prestar mais atenção ao espaço urbano, pois é nele que a vida cotidiana ocorre. Os cidadãos dependem de um ambiente urbano organizado, projetado para atender às necessidades básicas e ter seus direitos básicos garantidos (MARQUES; MARQUES, 2011). O direito à cidade está estruturado para alcançar o cumprimento efetivo de todos os direitos humanos internacionalmente acordados para

9 O Brasil é referência em legislação e pesquisa sobre o direito à cidade, pois os principais pesquisadores são brasileiros e também ostentam status de cidade. Para o Habitat III foi fácil perceber que se trata de um exemplo de política pública de amplo conhecimento técnico sobre o assunto.

todas as metas expressas nos objetivos de desenvolvimento sustentável e nos compromissos do Programa de Habitat.

Como Lefebvre (2001) aponta, o direito à cidade não pode ser visto como um simples direito de retorno às cidades tradicionais. Além disso, cria uma dinâmica em que a realidade social pudesse ser alterada no caso de que, atualmente, o que se entende por direitos sociais (inclusive depois do que foi acordado em 1966 pelas Nações Unidas no Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais) (ONU, 1966) estivesse incluso nas políticas do programa com o objetivo de que se discutissem e implementassem, em condições materiais, não apenas de experiências, mas também de coexistência e integração no tecido urbano. São discutidos os preceitos reconhecidos como fundamentais, a saber: moradia adequada, mobilidade urbana, saneamento básico e outros equipamentos de serviço público.

4 A MORADIA ADEQUADA E O CASO DE BASSOLI

A Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 e o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966, reconheceram a moradia adequada como parte do direito a um padrão de vida adequado.

Os requisitos para moradia adequada, de acordo com o Comitê das Nações Unidas sobre Direitos Sociais, Econômicos e Culturais, nos termos de seu Comentário Geral n. 4º (CG4): “localização” é uma condição para permitir o acesso a opções de trabalho, serviços de saúde, escolas, creches e outros serviços sociais, tanto nas grandes cidades quanto nas áreas rurais. O CG4 estabelece outras condições habitacionais adequadas, a saber: segurança jurídica da posse, disponibilidade de serviços e infraestrutura urbana, habitabilidade, acessibilidade e adequação cultural. Apesar da profunda interconectividade entre elas, a ênfase aqui é dada à suposição de localização (ONU, 1966).

Um dos requisitos mais importantes é a localização. A habitação deve estar perto de escolas, jardins de infância, empregos, hospitais e outras instalações sociais e longe de áreas de risco. Isso se aplica tanto às grandes cidades quanto às áreas rurais. O local influencia fortemente os gastos dos moradores com transporte, produtividade no trabalho e na escola – porque quanto mais longe, mais exaustivo o trânsito para esses locais – a possibilidade de resgate em caso de acidentes, entre outros.

A Constituição Federal do Brasil estabelece que é dever do Estado agir para garantir direitos sociais como o direito à moradia, incluso no art. 6º da Emenda Constitucional 26/2000. Nos anos 90, o Brasil aderiu ao Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), que estabelece em seu art. 11 o direito à moradia adequada. O Brasil também aderiu à Declaração de Istambul sobre Assentamentos Humanos (Habitat II), que trata do direito à moradia como condições mínimas para se ter uma vida decente. Além disso, em 2015, foi publicado o documento “A transformação do nosso mundo: a Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável”, graças à Conferência Rio +20, que orientará o desenvolvimento de países, incluindo o Brasil, nos próximos 15 anos, e que ele tem como ODS n. 11, garantir até 2030, acesso a moradias seguras, adequadas (incluindo boa localização) e preços acessíveis.

Apesar do Programa “Minha Casa, Minha Vida”, uma das principais políticas habitacionais do governo brasileiro fomentar a produção de moradias populares e ajudar a financiá-las para famílias de baixa renda, parece que não cumpre os requisitos mínimos de produção para moradia adequada, principalmente nesse caso, dada a falta de suposição de localização. Esta pesquisa consiste na análise de mapas e visitas a locais em que as casas foram construídas pelo PMCMV em Campinas, São Paulo. Haja vista os baixos preços da terra em áreas remotas, praticamente todas as casas foram construídas fora da área urbana do município.

O terreno em que as casas serão construídas é comprado por empreiteiras credenciadas pelo PMCMV que, para reduzir seus custos de produção, escolheram locais remotos. A distância entre a cidade (com suas infraestruturas e serviços públicos) e as casas construídas é contra as características de uma moradia adequada, de acordo com o direito internacional, e gera altos custos para o próprio município, que muitas vezes sem recursos, vê-se a urgência de integrar as novas casas à estrutura da cidade, algo que não aconteceria se houvesse planejamento urbano para as novas casas, ou se elas tivessem sido construídas em locais mais próximos e já integrados a cidade.

Quanto ao planejamento urbano, ou à falta dele, pode ser mais barato para os municípios adquirirem o imóvel próximo ou dentro da área urbana, serviços públicos e equipamentos em locais inversos, onde não há estrutura urbana nem é localizado perto do centro. O objetivo é identificar possíveis instrumentos da política urbana para que ela possa contribuir para que a população alcance o acesso à cidade e não para o isolamento remoto. A

falta de uma boa localização das casas, elevando os custos públicos para a integração dos moradores no tecido urbano, torna a estrutura da cidade insustentável.

Portanto, conclui-se que o PMCMV não é um modelo de política pública que permita a produção de moradias adequadas, pois os edifícios são construídos fora da área urbana e não contam com a infraestrutura adequada prescrita por documentos internacionais.

A localização das premissas e a disponibilidade de serviços, materiais, instalações e infraestrutura essenciais de saúde, educação, segurança, conforto e nutrição serão avaliadas em conjunto.

O Residencial Jardim Bassoli está localizado em Campinas, perto das fronteiras com os municípios de Hortolândia e Monte Mor. Quer dizer, que fica na periferia da cidade, longe da área urbana dos três municípios. De acordo com as informações obtidas no site do EMDEC, o tempo médio de deslocamento entre o residencial e o centro de Campinas (cerca de 20 km), usando transporte público (dois ônibus porque não há linha direta), é de 60 minutos, variando de acordo com o tráfego.

As escolas mais próximas ficam a um raio de 4 quilômetros das instalações, essa distância pode parecer razoável, mas para quem depende de transporte público, não é. Também, não há infraestrutura essencial para a saúde no local. Mesmo em uma região com mais de dez mil habitantes, não há centros de saúde nos arredores, o mais próximo (cerca de 30 minutos a pé) não conta com a infraestrutura necessária para atender toda a população deste e dos demais distritos vizinhos.



Figura 1 Localização do Jardim Bassoli.

Fonte: Google Maps

Outro problema diz respeito à distância entre a acomodação e o espaço de convivência, em particular, o local de trabalho. Muitos dos moradores do Jardim Bassoli vêm de uma área de risco no Jardim Campineiro, localizada a 18 km dessa região, mas ainda trabalham perto da casa antiga, o que os leva a gastar muito tempo no transporte para o trabalho.

Nesse sentido, Cunha (2011) afirma que a mobilidade espacial pode ser configurada como uma estratégia a partir da qual é possível abordar o problema da habitação, pois mesmo que essa casa não esteja no centro da cidade, a qualidade do transporte público, habitação inclusiva, sustentável e acessível serão mais apropriados. No caso de Jardim Bassoli, pode-se ver claramente que, se houvesse um serviço de transporte público de baixo custo e alta qualidade, a vida dos moradores teria melhorado e, portanto, a situação dessas moradias teria melhorado também, uma vez que tornaria mais acessível à expansão urbana.

Além disso, as instalações são ruins, como vários relatórios explicam: “As famílias que se mudaram para três condomínios nas últimas duas semanas reclamam de problemas estruturais, como vazamentos, buracos nas paredes e tetos, além de janelas sem fechadura e sem vidro” (QUADRA, 2012).

Mesmo depois de alguns anos, os problemas continuam aumentando, como mostra um relatório sobre a pista de dança que caiu, que era o espaço de convivência dos habitantes (ABDE, 2016). Assim, de fato, as pessoas não podem exercer seu direito de viver com dignidade, pois as condições das casas não permitem ter uma estrutura mínima consistente, adequada e segura.

Reforçando essa ideia, vale destacar a moção de repúdio apresentada pela Assembleia Municipal de Campinas número 14, publicada no Diário Oficial da União, e é mostrada abaixo:

O Jardim Bassoli, localizado na Região Noroeste de Campinas, no qual 2380 famílias – residentes nas áreas de risco e de preservação ambiental – foram contempladas pelo Programa “Minha Casa, Minha Vida” e removidas das suas antigas residências para residirem neste empreendimento imobiliário. Porém, o território não possui cobertura de atendimento nos serviços públicos que deveriam existir no bairro, conforme o que preconiza o Programa Federal. Quanto à Política de Assistência Social, as famílias tem como referência de atendimento, o DAS/NO (Distrito da Assistência Social/Noroeste); que fica localizado a aproximadamente 8 quilômetros do bairro, necessitando, assim, que os indivíduos tenham que utilizar 4 ônibus (ida e volta) ou ir à pé para acessar o serviço. A partir de tal realidade, do número de famílias existentes e da extrema vulnerabilidade e situações de risco social e pessoal, recomendamos

a criação de um CRAS (Centro de Referência de Assistência Social) no território visando a garantia do acesso à Política de Assistência Social do Município pelas famílias e indivíduos (CAMPINAS, 2015).

Essa moção, somada a outros relatórios, reflete que ainda há muito investimento em políticas públicas de mobilidade urbana na cidade. Como as autoridades têm duas opções para resolver esses problemas para permitir que a população dessa área tenha acesso a seus direitos básicos, a primeira seria trazer toda a infraestrutura urbana a seu redor, o que levaria muito tempo e despesas, a segunda seria tornando a infraestrutura de transporte acessível a todos, o que seria mais rápido e fácil de se fazer.

CONCLUSÃO

Nesta investigação, a hipótese proposta foi confirmada, havendo, portanto, uma conexão entre a falta de políticas públicas de mobilidade urbana e a restrição do acesso dos cidadãos a moradias adequadas, uma vez que não se pode ter uma casa sem infraestrutura nem opções para acessar a cidade e centro urbano mais próximo. Tanto a NAU como o direito à cidade estabelecem as interconexões entre os direitos fundamentais. Assim, de acordo com o Comentário Geral n. 4º do Comitê das Nações Unidas para os Direitos Culturais, Econômicos e Sociais que estabelecem os requisitos para moradia adequada, que inclui a obrigatoriedade de ter mobilidade urbana para acessar a cidade. Por outro lado, considerando que essa correlação existe, vemos a necessidade de novas políticas públicas de acesso a cidades inclusivas projetadas por todos e para todos. Em outras palavras, ter um planejamento mais estruturado das cidades, com a sensibilidade do administrador público, para satisfazer as necessidades de todas as classes econômicas.

Este trabalho também procurou discutir alguns aspectos da mobilidade urbana, seus marcos legais e sua reflexão sobre o acesso a moradias adequadas. Considerando que esse direito é direito do cidadão e dever do Estado de promover condições de mobilidade nas cidades e garantir acesso a todos. Este trabalho é derivado de outras investigações, no entanto, ainda existem outros aspectos sobre o assunto que podem ser abordados.

Pensando no futuro da mobilidade, há especulações sobre o futuro das cidades no que dependerá invariavelmente do planejamento urbano e das políticas públicas. Sendo que estes são fundamentais para ter metrópoles inclusivas, solidárias e sustentáveis. Além de promover um

maior comprometimento do Estado com o exercício dos direitos de livre circulação e transporte público de qualidade, bem como a promoção de políticas públicas para atender a esse fim.

O planejamento urbano e sua execução pelas autoridades ocorrem por meio de intervenções políticas. Elas não se baseiam apenas nas normas constitucionais contidas no Estatuto da Cidade, mas também devem ser abordadas, em cada município, de acordo com os padrões e adaptações locais. Por exemplo, no Brasil, todos os municípios com mais de 20.000 habitantes devem ter um plano diretor.

As cidades têm um papel fundamental a desempenhar na Agenda 2030 em termos de sustentabilidade e, portanto, o transporte deve ser acessível, seguro e sustentável para todos, além de promover meios sustentáveis e melhorar as calçadas e ciclovias. A construção de espaços públicos e áreas verdes também deve ser promovida.

Como os avanços históricos das lutas globais pelo reconhecimento dos direitos à moradia e à mobilidade foram apresentados ao longo dos artigos, ainda não é aplicável em nível regional ou local, como no caso de Bassoli, apesar de o Brasil aderir aos tratados internacionais e criado padrões internos.

Deve-se reafirmar que o PMCMV em Campinas não é um modelo de política pública que permita a produção de moradias adequadas, uma vez que os edifícios são construídos fora da área urbana e não apresentam infraestrutura adequada de acordo com documentos internacionais.

Além disso, se o NAU e os ODS fossem implementados na cidade de Campinas, portanto, os problemas existentes no caso Bassoli poderiam ser corrigidos, uma vez que esses direitos estão interconectados e não há como alcançar um sem o outro.

Conclui-se que, no caso do PMCM do Jardim Bassoli, em Campinas, prevê-se que o investimento em mobilidade urbana seja um fator-chave para a qualidade de vida dos cidadãos para acessar outros direitos humanos, em particular moradia adequada e seus direitos e sua relação para garantir o acesso à cidade, pois essa também é a principal ideia de inclusão social, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana do Brasil.

A criação de políticas de mobilidade urbana seria a maneira mais viável, rápida e acessível de integrar essa “ilha” chamada Jardim Bassoli na cidade. A resposta deve ser urgente, pois eles passaram quase 10 anos sem acesso a seus direitos básicos. Obviamente, seria ideal que a infraestrutura urbana fosse construída ao redor do Jardim Bassoli.

Por fim, deve-se notar que os direitos estão interligados, o que significa que o Estado não pode negligenciar nenhum, pois isso influencia negativamente a conquista de outros direitos humanos. A Nova Agenda Urbana deve ser consolidada na cidade para que todos tenham acesso igual aos direitos humanos.

REFERÊNCIAS

ABDE, G. ‘Minha Casa’ vira pesadelo no Jardim Bassoli. *Correio Popular*, 21 jan. 2016. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/01/campinas_e_rmc/409402-minha-casa-vira-pesadelo-no-jardim-bassoli.html#. Acesso em: 10 fev. 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. Disponível em: <https://www.trialog-journal.de/wp-content/uploads/2018/11/Book-of-Abstracts-03.06-FINAL.pdf>. Acesso em: 23 mar. 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. Disponível em: <http://lcv.fee.unicamp.br/brazilian-technology-symposium/btsym-16/scientific-poster-section>. Acesso em: 13 mar. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 13 mar. 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 13 mar. 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm. Acesso em: 3 ago. 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. Acesso em: 13 mar. 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 em: 20 fev. 2020.

CARTA MUNDIAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD. Documento producido a partir del FSM 2006 policêntrico Publicado: 12 jun. 2006. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>. Acesso em: 14 nov. 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. Acesso em: 15 maio 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 em: 20 out. 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. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/23262/19532>. Acesso em: 27 maio 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. Disponível em: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/232>. Acesso em: 6 maio 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 Disponível em: www.habitat3.org. Acesso em: 20 out. 2019.

ONU. *Observación general N. 4 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales* de 12 de diciembre de 1991. Disponível em: http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FS21_rev_1_Housing_sp.pdf. Acesso em: 8 nov. 2016.

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

ONU. *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. 1948. Disponível em: <http://www.onu.org.br/img/2014/09/DUDH.pdf>. Acesso em: 27 jul. 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. Brasília: Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Justicia, 1992. Disponível em: <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> internacionais. Acesso em: 23 mar. 2020.

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

ONU. *Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*. 1992. Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2020.

ONU. *Objetivos de Desenvolvimento do Milênio*. 2000. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/tema/odm/>. Acesso em: 27 jul. 2020.

ONU. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 27 jul. 2020.

ONU. The United Nations Conference on the Human Environment. 1972. Disponível em: <http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2020.

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

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

PGDC – PLATAFORMA GLOBAL POR EL DERECHO A LA CIUDAD. *El Derecho a la Ciudad*. 2016. Disponível em: <https://www.right2city.org/es/el-derecho-a-la-ciudad/>. Acesso em: 12 maio 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. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2012/12/capa/campinas_e_rmc/16112-apartamentos-populares-sao-entregues-com-rachaduras.html. Acesso em: 20 fev. 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. Disponível em: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/77>. Acesso em: 1 maio 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. Disponível em: <http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/416>. Acesso em: 15 maio 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. Disponível em: www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16. Acesso em: 20 fev. 2020.

TANSCHKEIT, P. O que a Nova Agenda Urbana propõe para as cidades. *WRI Brasil*, 20 out. 2016. Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/o->

-que-nova-agenda-urbana-prop%C3%B5e-para-cidades. Acesso em: 22 de nov. 2016.

Artigo recebido em: 29/05/2020.

Artigo aceito em: 04/08/2020.

Como citar este artigo (ABNT):

ALVES, E. D.-S. et al. ausência de políticas públicas de mobilidade urbana restringe o direito à moradia adequada. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 17, n. 38, p. 245-270, maio/ago. 2020. Disponível em: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862>. Acesso em: dia mês. ano.