



**A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO SOCIAL:
A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DOS INVESTIMENTOS
PÚBLICOS PARA O DESLOCAMENTO DOS TRABALHADORES¹**

**URBAN MOBILITY AS A SOCIAL RIGHT:
THE SIGNIFICANCE OF COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORTATION AND
GOVERNMENTAL INVESTMENT IN ENSURING EQUITABLE COMMUTING FOR
WORKERS.**

**MOVILIDAD URBANA COMO DERECHO SOCIAL:
LA RELEVANCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y DE LA INVERSIÓN
ESTATAL PARA GARANTIZAR CONDICIONES EQUITATIVAS DE
DESPLAZAMIENTO A LOS TRABAJADORES**

Aldair Jone Almeida Soares²

Delson Fernando Barcellos Xavier³

RESUMO

¹ Resumo apresentado ao GT 1, no VI Congresso Internacional DHJUS – Futuros Possíveis. Programa de Doutorado e Mestrado Profissional Interdisciplinar em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça.

² Graduado em Direito pela Universidade Federal de Rondônia. Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação Profissional Interdisciplinar em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça (PPGDHJUS/UNIR). Email: Aldairsoares07@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9667380572648445>

³ Graduado em Ciências Jurídicas e Sociais pela UFRJ (1992), com especializações em Política Estratégica (ADESG/UNIPEC) e Direito Público (UNIR), é mestre em Direito Constitucional pela UFMG (2003) e doutor em Direito da Cidade pela UERJ (2013). Já foi juiz classista no TRE/RO, Procurador do Município de Porto Velho e Procurador da UNIR. Atualmente é professor associado da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: Delson.xavier@unir.br. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8131231817266876>.



O artigo apresenta a importância do transporte público coletivo na estruturação das cidades contemporâneas, posicionando-o não como um serviço mercadológico, mas como um direito social fundamental que garanta um deslocamento digno e eficaz para os trabalhadores. Demonstrando como investimentos públicos robustos e contínuos neste setor são um imperativo para a justiça social, a eficiência econômica e a sustentabilidade ambiental. Apresentando alternativas e exemplos de cidades que desenvolvem políticas públicas eficientes voltadas ao setor.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; transporte público; qualidade do deslocamento.

1. INTRODUÇÃO

As cidades atuais possuem em sua essência uma grande contradição, embora em grandes centros temos uma grande concentração de oportunidades, dentre empregos, lazer saúde e educação, as classes trabalhadoras acabam morando mais distantes desses centros, os trabalhadores de menor renda, acabam indo morar nessas periferias mais distantes. Desta maneira o transporte coletivo acaba sendo a única e determinante alternativa a inclusão dessa classe trabalhadora, sendo na maioria das vezes a única alternativa de locomoção para direitos básicos. Esse modal acaba sendo tratado como uma commodity, sujeitando-se a leis de mercados, assim gerando uma exclusão e a perda na qualidade de vida das pessoas.

A Constituição brasileira de 1988, em seu Artigo 6º, elenca os direitos sociais, e o direito à cidade, do qual a mobilidade é parte indissociável, está intrinsecamente ligado a eles. Para Vasconcellos (2014, p. 45), "o transporte é um meio para se atingir outros fins: trabalho, estudo, saúde, lazer. A dificuldade de acesso a estes



fins representa uma violação de direitos fundamentais". Dessa forma podemos entender que políticas públicas voltadas ao transporte coletivo, são formas de garantir a cidadania.

2. O TRANSPORTE COLETIVO COMO ESTRUTURANTE DA VIDA DO TRABALHADOR

A grande maioria dos trabalhadores assalariados, o transporte coletivo é a única opção, totalmente dependente dessa modalidade de transporte, sendo a aquisição de algum veículo e manutenção dele acaba sendo incompatível com a renda familiar desse trabalhador.

O tempo desse deslocamento diário por diversas vezes acaba sendo superior a duas horas, representando assim um desgaste imenso no tempo de qualidade do trabalhador, já que esse tempo em que ele passa no transporte, poderia estar desenvolvendo alguma atividade que o agradasse e lhe fizesse bem, ou estar mais tempo junto de sua família e amigos. Como pontua Harvey (2012, p. 23), "o direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual de acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade". Muitas vezes o trabalhador obrigado a fazer esses deslocamentos longos, acaba sem alternativa para que possa transformar a sua vida e buscar melhorias.

Além do tempo gasto com o deslocamento, podemos citar os custos financeiros sobre a renda familiar do trabalhador, estudos apontam que as famílias que precisam utilizar desse modal acabam comprometendo até mais de 20% da sua renda com o deslocamento no transporte, valor esse que muitas vezes pode comprometer os recursos de outros direitos básicos, tornando a qualidade de vida e bem-estar menos acessível. Investir no transporte coletivo é também uma política



de redistribuição de renda, onde o trabalhador poderia utilizar desse recurso como forma de melhorar a qualidade de vida de seus familiares.

Os investimentos públicos são muito mais que subsídios, mas, um investimento estratégico. Tratar o transporte público como uma empresa, que dever ser autossuficiente é contraproducente e limitada, pois, o transporte gerar diversas externalidades positivas que beneficiam a cidade como um todo e não apenas a uma categoria específica, justificando o investimento público.

Um sistema de transporte eficiente que possa reduzir o tempo de viagem, aumentando a produtividade dos trabalhadores. Empresas se beneficiam de uma área de recrutamento mais ampla e os custos logísticos da cidade como um todo são reduzidos. Para o Banco Mundial (2015), "o transporte urbano é um facilitador crítico do crescimento econômico, conectando pessoas a empregos e empresas a mercados". A ineficiência do transporte, por outro lado, representa um "imposto sobre a produção" que onera toda a economia.

O estímulo ao transporte coletivo é a política mais eficaz para a redução de emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais nas cidades. Ônibus, trens e metrô transportam muito mais pessoas por unidade de energia consumida e espaço utilizado do que os automóveis. A Cúpula do Clima da ONU reitera constantemente a necessidade de priorizar modos de transporte de baixo carbono para o cumprimento das metas ambientais globais.

O subsídio ao transporte público é uma ferramenta poderosa de promoção da equidade. Enquanto o transporte individual é amplamente subsidiado por isenções fiscais, investimentos em viadutos e rodovias, o transporte coletivo, usado majoritariamente pela população mais vulnerável, frequentemente sofre com a falta de recursos. Correia (2016, p. 102) afirma que "a política de mobilidade urbana no Brasil ainda é profundamente excludente e segregadora, refletindo as



desigualdades sociais mais amplas". Reverter esta lógica requer uma opção política clara por investimentos maciços no setor.

3. EXPERIÊNCIAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS: LIÇÕES APRENDIDAS

Curitiba é um exemplo internacionalmente reconhecido pela sua inovação no transporte coletivo com a criação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) e dos eixos estruturais de ônibus, precursor do BRT (Bus Rapid Transit). O planejamento integrado entre uso do solo e transporte permitiu uma cidade mais organizada e com maior fluidez. No entanto, a estagnação dos investimentos e a pressão do transporte individual nas últimas décadas mostram que a manutenção da qualidade exige esforço contínuo.

A cidade de Talca, no Chile, implementou um sistema de transporte público gratuito financiado por impostos municipais. O resultado foi um aumento significativo no número de usuários, uma redução no uso do carro particular e um estímulo ao comércio local. A experiência demonstra que, quando há vontade política, é possível encontrar modelos de financiamento alternativos que priorizem o acesso universal.

O sistema de metrô e ônibus de Londres, gerido pela Transport for London (TfL), é um exemplo de autoridade pública forte e planejamento integrado. A TfL comanda todos os modos de transporte, permitindo uma gestão coordenada e investimentos de longo prazo. A receita não vem apenas da tarifa, mas também de impostos e subsídios do governo, entendendo o transporte como um serviço público essencial.

4. CONCLUSÃO



Muito mais que meras questões técnicas de engenharia, a melhoria no transporte coletivo e a garantia de um deslocamento digno para os trabalhadores, são sobretudo uma escolha política sobre a construção de uma cidade mais justa e igualitária com maior equidade entre os atores que vivem nesse espaço. Investimento no transporte é fazer a integração da cidade, desfragmentá-la e mais inclusiva e socialmente justa centrada nas pessoas.

Os investimentos públicos devem ser vistos não como um gasto, mas como um investimento estratégico no desenvolvimento nacional. É necessário priorizar recursos para a expansão e modernização da frota (com veículos menos poluentes), para a criação de corredores exclusivos e BRTs, para a integração tarifária e física entre diferentes modos, e para a acessibilidade universal, garantindo que idosos e pessoas com deficiência também tenham seu direito à mobilidade respeitado.

Como conclui Jacobs (2011, p. 178), "as cidades têm a capacidade de proporcionar algo para todo mundo, só porque, e somente quando, são criadas por todo mundo". Criar uma cidade para todos passa, inevitavelmente, por assegurar que o deslocamento de seus trabalhadores seja rápido, barato, confortável e digno. O futuro das nossas metrópoles depende desta decisão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

CORREIA, Paulo César Marques. **Mobilidade Urbana e Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

HARVEY, David. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.



VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana**: O que você precisa saber. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

WORLD BANK. **World Development Report 2015**: Mind, Society, and Behavior. Washington, DC: World Bank, 2015

DE CASTRO, A. C. M.; MOSCA, N. dos S.; DA SILVA, O. D.; OLIVEIRA, S. S. UM ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO A LUZ DA LEGISLAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA E A REALIDADE DO MUNICÍPIO DE ARIQUEMES/RONDÔNIA. **Revista Científica Faema**. v. 9, p. 660–661, 2018.

Disponível em: <https://revista.unifaema.edu.br/index.php/Revista-FAEMA/article/view/710>. Acesso em: 25 out. 2025.