

COSME ROSAURO DE PAULA SOARES

MOBILIDADE URBANA:

**O programa de restrição ao trânsito de veículos
automotores no município de São Paulo**

BACHARELADO EM DIREITO

FIC-MG

2013

COSME ROSAURO DE PAULA SOARES

MOBILIDADE URBANA:

**O programa de restrição ao trânsito de veículos
automotores no município de São Paulo**

Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Direito, das Faculdades Integradas de Caratinga – FIC. Como exigência parcial de obtenção do grau de Bacharel em Direito, sob orientação do professor Mestre Juliano Sepe Lima Costa.

FIC - CARATINGA

2013

DEDICATÓRIA

Dedico à todas as pessoas que de uma forma ou de outra me ajudaram nesta jornada.

“Não há nada mais relevante para a vida social
que a formação do sentimento de justiça.”

(Rui Barbosa)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus em primeiro lugar, aos meus familiares, e a todos que me incentivaram e me ajudaram nesta caminhada.

Meu muito obrigado.

RESUMO

O presente trabalho monográfico tem por escopo analisar os entraves no que se refere à implantação de políticas de mobilidade urbana, a fim de se promover no âmbito das cidades, a sustentabilidade ambiental e a melhoria do trânsito para se favorecer o exercício do direito de locomoção. Nesse sentido, questiona-se se a implantação do Sistema de Rodízio de Veículos, nos moldes dispostos pelo art. 1º, § 1º, da Lei nº 12.490/97, do Município de São Paulo, é solução viável a se promover o desenvolvimento sustentável, colaborando com a mobilidade. Nesse sentido, a inserção de programas de restrição ao trânsito de veículos automotores, a exemplo do ocorrido no Município de São Paulo, é instrumento viável ao combate da poluição urbana, à promoção do desenvolvimento sustentável e melhoria da mobilidade urbana.

Palavras-chave: Lei nº 12.490/97; desenvolvimento sustentável; mobilidade urbana; direito de locomoção.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS.....	11
CAPÍTULO I – A TUTELA CONSTITUCIONAL DO MEIO AMBIENTE	14
1.1 O meio ambiente como direito fundamental.....	15
1.2 O princípio do desenvolvimento sustentável.....	16
1.3 A classificação do meio ambiente.....	18
CAPÍTULO II – CIDADES SUSTENTÁVEIS.....	23
2.1 As funções sociais da cidade.....	25
2.2 O plano diretor e o Direito de locomoção.....	26
CAPÍTULO III – MOBILIDADE URBANA E O SISTEMA DE RODÍZIO DE VEÍCULOS.....	32
3.1 Mobilidade urbana e a Lei Federal nº 12.587/12.....	32
3.2 A experiência do Município de São Paulo com o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores.....	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
REFÊRENCIAS.....	42

INTRODUÇÃO

Esta monografia tem como objeto de estudo a mobilidade urbana no que tange “O Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo”, ou seja, a possível possibilidade da sustentabilidade ambiental das cidades e ainda a melhoria nos trânsitos caóticos que as envolvem.

Assim sendo, questiona-se se o rodízio de veículos implantado na cidade de São Paulo seria a solução viável para a promoção do desenvolvimento sustentável, e assim colaborando, no entanto com a mobilidade urbana.

Ao longo do estudo, observou-se que muito embora o sistema de rodízio de veículos restrinja a liberdade de locomoção e o exercício do direito de propriedade ainda sim, seria um instrumento com a solução viável para o ganho no desenvolvimento sustentável e a melhoria da mobilidade urbana, uma vez que com o sistema de rodízio é grande a diminuição do fluxo de trânsito.

Nesse aspecto a pesquisa possui natureza teórico dogmática, com vertentes transdisciplinares, considerando a presença de investigações nas searas do Direito Ambiental, Constitucional, Código de Trânsito Brasileiro.

A discussão da presente monografia em questionar a implementação do sistema de rodízio de veículos na cidade de São Paulo se justifica por meio da presença do ganho jurídico, qual se observa que apesar da restrição dos direitos à liberdade de locomoção e de propriedade, ambos fundamentados na Constituição da República de 1988, traria como ganho principal à melhoria na qualidade de vida da própria população. O crescimento desenfreado da frota de veículos das grandes capitais, por ora, enfraquece o meio ambiente, tornando difícil a vida com uma excelente qualidade de vida. O sistema de rodízio de veículos seria uma solução viável para o desenvolvimento sustentável e a melhoria da mobilidade urbana.

Outro ganho é na esfera social. É a sociedade que desenvolve um papel fundamental. Cada indivíduo é responsável pelos seus atos seja em conjunto ou individualmente, assim, cada pessoa tem um papel fundamental na sociedade em que vive e que se estrutura através desses atos. O sistema de rodízio de veículos serve para toda a coletividade que em conjunto deve cumpri-lo para o bem comum.

E quanto ao ganho acadêmico, é a possibilidade de aprimorar os conhecimentos no que tange ao Direito Ambiental, o Direito Constitucional e por fim o estudo sobre o trânsito Brasileiro.

Traz-se como marco teórico do presente trabalho a interpretação do princípio do desenvolvimento sustentável, sustentado por Luiz Paulo Sirvinskas, onde expõe que o desenvolvimento sustentável é o meio termo entre a proteção do meio ambiente com o desenvolvimento socioeconômico, visando sempre a melhoria da qualidade de vida do homem, e, no entanto, o uso conscientizado dos recursos naturais não renováveis.

O objetivo geral do presente trabalho é análise de o sistema de rodízio de veículos, tal como regulamenta a Lei nº 12.490/97 no Município de São Paulo ser solução viável à promoção do desenvolvimento sustentável, colaborando com a diminuição da poluição nas cidades e com o favorecimento da mobilidade urbana.

Para tanto a monografia será dividida em três capítulos. No primeiro capítulo sob o título A Tutela Constitucional do Meio Ambiente, abordando o meio ambiente como direito fundamental, a sustentabilidade com fulcro o direito ambiental e a classificação do meio ambiente.

No segundo capítulo intitulado Cidades Sustentáveis, aborda-se as funções sociais da cidade e o Plano Diretor combinado com o direito de locomoção.

No terceiro e último capítulo com o título de Mobilidade Urbana e o Sistema de Rodízio de Veículos, trabalhando a mobilidade urbana e a Lei nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), e a experiência do Município de São Paulo com o Programa de Restrição do trânsito de veículos automotores.

CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS

Pela proposta de monografia "Mobilidade Urbana: O programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no Município de São Paulo" faz-se necessário a compreensão de alguns conceitos, Lei nº 12.490 de 3 de outubro de 1997, desenvolvimento sustentável, mobilidade urbana e direito de locomoção.

No que diz respeito à Lei nº 12.490/97, trata-se de uma legislação Municipal que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, conforme o disposto no artigo 1º, §1º,

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, de conformidade com o estabelecido em regulamento.

[...]

§ 1º A medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de 2ª às 6ª feiras, exceto feriados.¹

Conforme exposto pela lei, é autorizado ao Executivo de São Paulo promover o rodízio de veículos para a melhoria do fluxo do trânsito na cidade.

A lei foi instituída com intuito de melhorar a condição do trânsito da cidade que se encontrava na situação um verdadeiro caos, além, claro, da tentativa de melhorar as condições do meio ambiente, como comenta sobre a Lei o Ministro Luiz Fux, em uma de suas decisões.

Com relação à obrigatoriedade de submeter-se ao programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no município de São Paulo, cognominado de "rodízio", instituído pela Lei municipal n. 12.490/97 considerando referida restrição à circulação de veículos em determinados dias como poder de polícia do município, com a finalidade de promover o bem público em geral, o qual limita e regulamenta o uso da liberdade individual para assegurar essa própria liberdade e os direitos essenciais ao homem.²

¹BRASIL. **Lei nº 12490 de 03 de outubro de 1997**. Lei Ordinária de São Paulo/SP. Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1997/1249/12490/lei-ordinaria-n-12490-1997-autoriza-o-executivo-a-implantar-programa-de-restricao-ao-transito-de-veiculos-automotores-no-municipio-de-sao-paulo-e-da-outras-providencias-1997-10-03.html>.

²BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **RECURSO EM MANDADO DE SEGURANÇA Nº 19.820 - SP (2005/0052232-0)**. Julgado em 09/10/2007. Publicado em 09/10/2007. Acesso em: 01/11/2013.

Percebe-se, portanto, o objetivo que a Lei procurar promover, tal qual a promoção do bem público em geral, sendo assim a restrição parcial da frota de veículos que limita o uso da liberdade individual para assegurar mais tarde essa própria liberdade e os outros direitos do homem.

Desta forma, tem-se o verdadeiro sentido de que às vezes é necessário suprir algumas necessidades para resguardar outras.

Outro assunto importante a ressaltar é no que tange ao desenvolvimento sustentável.

Nas palavras de Alejandro Lago Candeira o desenvolvimento sustentável seria o conjunto de vários elementos que se combinam entre si, vejamos o que ele diz:

O princípio do desenvolvimento sustentável é uma combinação de diversos elementos ou princípios: a integração da proteção ambiental e o desenvolvimento econômico (princípio da integração); a necessidade de preservar os recursos naturais para o benefício das gerações futuras (equidade intergeracional); o objetivo de explorar os recursos naturais de forma sustentável (uso sustentável) e, por último, o uso equitativo dos recursos (equidade intrageracional).³

Portanto, entende-se como desenvolvimento sustentável a combinação de diversos princípios visando à proteção do meio ambiente de forma que o uso deste não o prejudique ou o degrade.

No que tange à mobilidade urbana destacamos o que diz a lei que instituiu as diretrizes de Política Nacional Urbana, Lei nº 12.587/2012 em seu art. 4º, II, que considera *Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.*⁴

Esta Política de Mobilidade Urbana que trata a lei é um instrumento de política cujo objetivo é integrar os diferentes modos de transporte e melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e do transporte dentro das cidades.

Quanto ao Direito de Locomoção, este expresso na Constituição da República de 1988 consagrado como um dos inúmeros Direitos e Garantias Fundamentais, conforme diz o artigo a seguir:

³CANDEIRA, Alejandro Lago. “**Princípios Generales de Derecho Ambiental.**” Diccionario de Derecho Ambiental, Madri, lustel, Portal Derecho, 2006, p. 985-1000. *apud* MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 20. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Malheiros, 2012. p. 76.

⁴BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Instituiu as Diretrizes de Política Nacional Urbana.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

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;

[...].⁵

Expresso na Constituição e garantia fundamental o Direito de Locomoção é o direito de liberdade física do homem, qual é livre para deslocar-se de um lugar para outro. É o direito de ir, vir e ficar.

Assim, entende Celso Ribeiro Bastos,

É pela locomoção que o homem externa um dos aspectos fundamentais da sua liberdade física. Circular consiste em deslocar-se de um ponto para outro. Em um sentido amplo, contudo, deve incluir o próprio direito de permanecer. Esta circulação há de se dar, é obvio, segundo os meios tecnológicos existentes e as obras viárias realizadas. O direito de circular, pois, encontra duas sortes de limitações: uma, concernente à própria manifestação deste direito, e a outra que pode defluir das regulamentações impostas pelos poderes públicos aos meios de locomoção e à utilização das vias e logradouros públicos.⁶

Assim como todos os demais direitos, este também não é um direito não é absoluto, uma vez que a própria Constituição resguarda a possibilidade da restrição desse direito assim como a própria Lei nº 12.587/12 de diretrizes de Política Nacional Urbana que prevê a perda temporária desse direito.

Após a elucidação dos conceitos, passa-se agora para a exposição do presente trabalho.

⁵BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3A7ao.htm. Acesso em 26 de agosto de 2013.

⁶BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 22. ed., rev. e atual. por Samantha Meyer-Pflug. São Paulo: Malheiros, 2010. p.315.

CAPÍTULO I – A TUTELA CONSTITUCIONAL DO MEIO AMBIENTE

A proteção do meio ambiente, na Constituição da República de 1988, não está presente apenas no art. 225, mas espalhada em seu texto.

No *caput* do artigo 225 da Constituição da República⁷, que identifica o meio ambiente ecologicamente equilibrado como *bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida*, impondo ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para *as presentes e futuras gerações*.

Para iniciar esta jornada, é imprescindível compreendermos o meio ambiente como um bem a ser tutelado pelas normas jurídicas ambientais.

A Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, em seu art. 3º, I assim o define: *conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas*.⁸

A Resolução CONAMA nº 306/2002, que estabelece termo de referência para auditorias ambientais define, para os seus fins, o artigo 3º, I Lei nº 6.938/81 a lei de Política Nacional do Meio Ambiente.⁹

Luís Paulo Sirvinskas, em sua obra conceitua o meio ambiente como o lugar que habitam os seres vivos. *É o habitat dos seres vivos. Esse habitat (meio físico) interage com os seres vivos (meio biótico), formando um conjunto harmonioso de condições essenciais para a existência da vida como um todo*.¹⁰

Logo, entende-se como meio ambiente um lugar com condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica habitado por seres vivos que convivem de forma harmoniosa.

Meio ambiente é tudo aquilo que nos circunda.

⁷BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3%A7ao.htm. 2013.

⁸BRASIL. Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981. Institui a **Lei de Política Nacional do Meio Ambiente**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/6938.htm. Acesso em 29/08/2013

⁹BRASIL. **Resolução CONAMA nº 306/2002**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=306>.

¹⁰SIRVINSKAS, Luis Paulo. **Manual de Direito Ambiental** 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007. p.28-29.

1.1 – O Meio ambiente como direito fundamental.

Os Direitos Fundamentais, sob uma perspectiva clássica, consistem em instrumentos de proteção do indivíduo frente à atuação do Estado.

Direitos fundamentais são os direitos humanos positivados em um determinado ordenamento jurídico. Trata-se daqueles direitos reconhecidos ao ser humano, como inerentes a sua humanidade. A exemplo desses direitos encontra-se direito à vida, direito à integridade física, direito à dignidade.

Os direitos fundamentais se constroem através da história. Uma de suas características é a historicidade, pois são direitos que vão sendo reconhecidos e inseridos no ordenamento jurídico conforme o evoluir da história.

Pela proteção do Estado conferida ao homem é então que se fala do meio ambiente como direito fundamental deste, é que reza o Princípio 1 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, *os seres humanos estão no centro das preocupações relacionadas com o desenvolvimento sustentável. Têm direito a uma vida saudável e produtiva em harmonia com o meio ambiente.*¹¹

Uma vez que o homem necessita de um ambiente saudável para sua evolução há de se fazer necessário a proteção desse ambiente em que vive.

O art. 225 da Constituição da República de 1988 fundamenta essa proteção e elenca o Poder Público como ente responsável para assegurar a efetividade dessa proteção.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

[...]

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:
[...].¹²

Tem-se então, que todos possuem o direito de usufruir o meio ambiente ecologicamente equilibrado, que este uso é do bem comum de todos e que o Poder

¹¹**Declaração do Rio Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>.

¹²**BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3A7ao.htm.

Público bem como toda a coletividade tem o dever de defendê-lo bem como preservá-lo e este direito e dever estão presentes no hoje e no amanhã.

Assim, ensina Alexandre de Moraes quanto à obrigação do Poder Público, que

a Constituição Federal de 1988 consagrou como obrigação do Poder Público a defesa, preservação e garantia de efetividade do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida.¹³

E Luís Paulo Sirvinskaskas, quanto à obrigação da coletividade, quando diz que

a responsabilidade pela preservação do meio ambiente não é somente do Poder Público, mas também da coletividade. Todo cidadão tem o dever de preservar os recursos naturais por meio dos instrumentos colocados à sua disposição pela Constituição Federal e pela legislação infraconstitucional.¹⁴

O Direito ao Meio ambiente está elencado na Constituição da República de 1988, mais o seu estudo vai além. Assim, o meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito de todos, portanto, a responsabilidade de preservá-lo e defendê-lo deve ser também compartilhada com a comunidade.

1.2 – O princípio do desenvolvimento sustentável.

Quanto ao princípio do desenvolvimento sustentável trata-se do princípio que procura conciliar a proteção do meio ambiente com o desenvolvimento do homem.

Utilizado pela primeira vez, na Comissão Mundial sobre o Meio ambiente criada pela Organização das Nações Unidas - ONU, em 1983, o termo desenvolvimento sustentável apareceu para que se fosse proposta, então, que o desenvolvimento econômico fosse integrado à questão ambiental, estabelecendo-se, assim, o conceito de desenvolvimento sustentável.

Ao longo dos anos, os trabalhos foram concluídos em 1987, com a apresentação de um diagnóstico dos problemas globais ambientais, conhecido como

¹³MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil interpretada e Legislação Constitucional**. 8. ed. atualizada até a EC nº 67/10. São Paulo: Atlas, 2011. p. 1973.

¹⁴SIRVINSKASKAS, Luiz Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 46-47.

Relatório Brundtland. Daí, então, na Eco-92, Rio-92, essa nova forma de desenvolvimento foi amplamente difundida e aceita, e o termo ganhou força. Nessa reunião, foram assinados a Agenda 21 e um conjunto amplo de documentos e tratados cobrindo biodiversidade, clima, florestas, desertificação e o acesso e uso dos recursos naturais do planeta.

Interpretação sustentada por Luís Paulo Sirvinskaskas, que assim prescreve,

O princípio do desenvolvimento sustentável procura conciliar a proteção do meio ambiente com o desenvolvimento socioeconômico para a melhoria da qualidade de vida do homem. É a utilização racional dos recursos naturais não renováveis. Também conhecido como meio ambiente ecologicamente equilibrado ou ecodesenvolvimento.¹⁵

Celso Antonio Pacheco Fiorillo e Adriana Diaféria lecionam da seguinte forma, que o desenvolvimento sustentável seria a manutenção do meio ambiente, veja:

Dessa forma, o princípio do desenvolvimento sustentável tem por conteúdo a manutenção das bases vitais da produção e reprodução do homem e de suas atividades, garantindo igualmente uma relação satisfatória entre os homens e destes com o seu ambiente, para que as futuras gerações também tenham oportunidade de desfrutar os mesmos recursos que temos hoje à nossa disposição.¹⁶

Desta forma, temos o desenvolvimento sustentável como à forma de manter no meio ambiente as bases vitais da sua produção e reprodução.

O meio ambiente fornecendo os recursos, o homem usando-o e renovando esses gastos.

Na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento elencaram vários princípios quanto ao desenvolvimento sustentável, aqui destacam-se dois,

O direito ao desenvolvimento deve ser exercido de modo a permitir que sejam atendidas equitativamente às necessidades de desenvolvimento e de meio ambiente das gerações presentes e futuras.

[...]

¹⁵SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007. p.35.

¹⁶FIORILLO Celso Antonio Pacheco. DIAFÉRIA Adriana. **Biodiversidade e Patrimônio Genético no Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Max limonad, 1999, p. 31. *Apud*. FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 87.

Para alcançar o desenvolvimento sustentável, a proteção ambiental constituirá parte integrante do processo de desenvolvimento e não pode ser considerada isoladamente deste.
[...].¹⁷

Desenvolvimento sustentável é usar os recursos naturais com respeito tanto ao próximo e quanto ao meio ambiente. É Preservar os bens naturais que nos é oferecido e à dignidade humana. É crescer, desenvolver sem esgotar os recursos, conciliando crescimento econômico e preservação da natureza.

O alcance do desenvolvimento sustentável está no planejamento e principalmente no reconhecimento de que os recursos naturais são finitos.

Erroneamente, as pessoas tendem a entender o desenvolvimento como sendo crescimento econômico, ou seja, o gasto desenfreado dos recursos naturais. E por conta disto é que tende a ser insustentável, pois leva ao esgotamento dos recursos que precisamos.

A sociedade precisa se conscientizar, e aprender a usar esses recursos de forma qual a contribuir pela sua não escassez.

1.3 – A classificação do meio ambiente.

A divisão quanto à classificação do meio ambiente tem como objetivo facilitar a identificação da atividade degradante e do bem agredido.

Foram então, encontrados quatro classificações, o meio ambiente natural, o meio ambiente artificial, o meio ambiente cultural e o meio ambiente do trabalho.

No que diz respeito ao meio ambiente natural, é o meio ambiente equilibrado, composto pelos recursos naturais: água, solo, ar atmosférico, fauna e flora.

Está explicitado mediatamente no Artigo 225, da Constituição da República, sendo que sua tutela imediata se encontra no Parágrafo 1º, incisos I e VII do referido Artigo, veja:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas

¹⁷ **Declaração do Rio Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>.

[...]

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.¹⁸

A preocupação com o meio ambiente ecologicamente equilibrado tem haver com as gerações. Este cuidado deve existir para que as próximas gerações possam usufruir dos bens e recursos naturais, para sua própria subsistência de forma a ser ininterruptas.

O meio ambiente natural é aquele composto pelos recursos naturais, o ar, a água, o solo e tudo aquilo que é fundamental para a sobrevivência do homem.

Nos ensinamentos de Luís Paulo Sirvinskias,

Meio ambiente natural é uma das espécies do meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225 da CF). Integra o meio ambiente natural o ar atmosférico, as águas superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera e a flora (art. 3º, V, da Lei n. 6.938/81).¹⁹

A fim de se preservar o meio ambiente, a conservação da natureza e melhorar a qualidade de vida das pessoas reeducando os adultos e conscientizando os jovens, foram criadas inúmeras associações e grupos com esta finalidade. A exemplo disto encontra o Greepeace, o Eco, ambos compostos por jornalistas e especialistas, muitos voluntários que buscam ser a voz da natureza.

Quanto ao meio ambiente artificial, dizem ser aquele ambiente criado, elaborado, feito pelo homem.

Um dos conceitos de meio ambiente artificial, conforme Frederico Spantigati, citado por Fiorillo,

O meio ambiente artificial é compreendido pelo espaço urbano construído, consistente no conjunto de edificações (chamado de espaço urbano fechado), e pelos equipamentos públicos (espaço urbano aberto). Este aspecto do meio ambiente está diretamente relacionado ao conceito de cidade.²⁰

¹⁸BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3%A7ao.htm.

¹⁹SIRVINSKAS, Luis Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2007. p.175.

²⁰SPANTIGATI, Frederico. **Manuale di Diritto urbanístico**. Milano, Giuffrè, 1969, p.11. *apud* FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13 ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 79.

Luís Paulo Sirvinskas o conceitua dizendo que é *aquele construído pelo homem. Cuida-se da ocupação gradativa dos espaços naturais, transformando-os em espaços urbanos artificiais.*²¹

Portanto, o meio ambiente artificial nada mais é que o meio ambiente criado para a vida do homem. É aquele espaço que o homem cria para se habitar.

A maioria dos doutrinadores caracterizam o meio ambiente artificial correlacionado com o conceito de cidade, qual significa ser um aglomerado de pessoas, edifícios e construções.

Meio ambiente artificial abarca também a zona rural, referindo-se simplesmente aos espaços habitáveis, visto que nele os espaços naturais cedem lugar ou se integram às edificações urbanas artificiais.

O meio ambiente artificial pode dar-se em espaços abertos ou espaços fechados.

Denomina-se espaço urbano fechado os edifícios, casas, clubes etc. e espaço urbano aberto as praças, avenidas, ruas etc.

Outro meio ambiente a ser estudado, é o meio ambiente cultural.

O meio ambiente cultural é o patrimônio histórico, artístico, paisagístico, ecológico, científico e turístico e constitui-se tanto de bens de natureza material, a exemplo dos lugares, objetos e documentos de importância para a cultura, quanto imaterial, a exemplo dos idiomas, das danças, dos cultos religiosos e dos costumes de uma maneira geral, vejamos o artigo 216 da Constituição da República de 1988,

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.²²

²¹SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 351.

²²BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3%A7ao.htm.

O meio ambiente cultural, portanto, é a história de um povo. É a sua formação, criação, seus valores e crenças. São os elementos identificadores de sua cidadania.

Ao Poder Público é incumbido a proteção ao meio ambiente cultural, Luís Paulo Sirvinskas preleciona que,

Incumbe ao Poder Público proteger o patrimônio cultural brasileiro por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação (art. 216, § 1º, da CF). Tombar é o ato de registrar o tombamento no Livro n. 3 do Registro de Imóveis, bem como no Livro do Tombo Arqueológico, Etnológico e Paisagístico, Livro do Tombo Histórico, Livro do Tombo das Belas Artes, Livro do Tombo das Artes Aplicadas (art. 4º do Dec.-Lei n. 25/37) e no Livro do Tombo das Artes Populares no Estado de São Paulo.²³

Agora, quanto ao meio ambiente do trabalho, este é o meio ambiente em que fica exposto o trabalhador. Via de regra é o ambiente que deve estar adequado as condições favoráveis de trabalho a fim que o trabalhador as desenvolvam sem prejudicar sua qualidade de vida.

Conforme Celso Antonio Pacheco Fiorillo nos ensina,

Constitui meio ambiente do trabalho o local onde as pessoas desempenham suas atividades laborais relacionadas à sua saúde, sejam remuneradas ou não, cujo equilíbrio está baseado na salubridade do meio e na ausência de agentes que comprometam a incolumidade físico-psíquica dos trabalhadores, independente da condição que ostentem (homens ou mulheres, maiores ou menores de idade, celetistas, servidores públicos, autônomos etc.).²⁴

O meio ambiente do trabalho está tutelado no artigo 200, VIII da Constituição da República de 1988,

Art. 200. Ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei:
[...]

VIII - colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.
[...].²⁵

E ainda, no artigo 7º, XXII também da Constituição,

²³SIRVINSKAS, Luis Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007. p.84.

²⁴FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 81-82.

²⁵BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm.

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

[...].²⁶

Aos trabalhadores lhes são assegurados um local de trabalho que não lhes comprometa uma boa qualidade de vida, e ainda que o trabalho esteja livre dos riscos inerentes a ele através de normas que alcancem a saúde, a higiene e a segurança deste trabalhador.

²⁶BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm.

CAPÍTULO II – CIDADES SUSTENTÁVEIS

Sobre o conceito de cidade pode-se voltar atrás com os grandes pensadores da sociologia Marx, Weber, Durkheim.

Para chegarem ao conceito de cidade primeiro Karl Marx a constituiu como sendo um local da produção e reprodução do capital, ou seja, de onde eram produzidos todos os produtos da sociedade. Foi quando surgiu a grande questão da sociedade capitalista, as Cidades Industriais.²⁷

Já Max Weber teve outra concepção da cidade, não sendo aquela que produzia mais se caracterizava por constituir-se como mercado e possuir autonomia política. Neste sentido, Max Weber partiu da premissa de que a cidade nos tempos modernos se perfazia pela política econômica do desenvolvimento.²⁸

Émile Durkheim marca a cidade através de sua morfologia social, ou seja, pelo seu território, pela sua população, pelo contato da sociedade como um todo.²⁹

Apesar das diferentes distinções entre Karl Marx, Max Weber e Émile Durkheim, a cidade é parte de uma totalidade. Veja que em diferentes épocas e diferentes conceituações a cidade é um pouco de cada. É um pouco de cidade industrial. É um pouco de cidade política econômica. É um pouco da sociedade como um todo.

No Brasil, apenas em meados de 1940 a 1960 é que foram surgindo os primeiros estudos para o conceito de cidade. Os iniciadores da pesquisa foram os antropólogos americanos Donald Pierson e Charles Wagley. Na ocasião o estudo mostrou as cidades brasileiras com o paradigma de extrema pobreza, ou seja, marginalizada.

Com esta conceituação pessimista e destrutiva da sociedade brasileira é que pesquisadores brasileiros partiram em busca de uma nova conceituação da cidade, tendenciosa para a sociologia de Karl Marx com suas particularidades uma cidade de

²⁷SANTANA, Maria Josefina Gabriel. **A concepção da Cidade em diferentes diretrizes teóricas das Ciências Sociais**. Revista Rio de Janeiro, n. 9, p. 91-99, jan./abr. 2003. Acesso em 03 de setembro de 2013.

²⁸ *Idem*.

²⁹ *Idem*.

estrutura social polarizada, em que o espaço dos ricos contrapõe-se ao dos pobres.³⁰

Desde a consagração da Constituição da República de 1988 houve uma reformulação do que realmente venha ser uma cidade. Cresceu a busca de se fazer uma cidade mais inclusiva, mais digna e igualitária. Reconstrução do espaço urbano.

Isto tudo por conta da democracia, proteção dos direitos fundamentais e de ampliação da participação popular na gestão pública.

A Constituição da República de 1988 em seus artigos 182 e 183³¹ é quem são responsáveis pela regulamentação da Política Urbana.

Com o mundo mais urbano, que necessita de se comunicar-se a todo o tempo e que cresce de maneira surpreendente foi-se também, necessário a criação do chamado Estatuto da Cidade, que é a Lei nº 10.257/01.³² Este estatuto que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição da república citado anteriormente. Seus princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade.

O Estatuto veio com a idéia de criar vários instrumentos que possibilitassem que a cidade tivesse desenvolvimento urbano, como exemplo, o plano diretor.

³⁰SANTANA, Maria Josefina Gabriel. **A concepção da Cidade em diferentes diretrizes teóricas das Ciências Sociais**. Revista Rio de Janeiro, n. 9, p. 91-99, jan./abr. 2003. Acesso em 03 de setembro de 2013.

³¹BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. "Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. § 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. § 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. § 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro. § 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento ou edificação compulsórios; II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural. § 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil. § 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez. § 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião."

³²BRASIL. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Institui o Estatuto da Cidade**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm.

Com isto, o estatuto conseguiu com que as cidades pudessem crescer economicamente e também no meio ambiente ecologicamente equilibrado. Esta é a idéia do estatuto, o crescimento das cidades sem que haja perda do ambiente.

Daí então o surgimento das Cidades sustentáveis, que são cidades que possuem uma política de desenvolvimento para promover o meio ambiente natural e construído, de forma que não atrapalhe a natureza.

O conceito de cidade sustentável estabelece que haja oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais, além de fazer com que a população faça um uso eficiente e sem desperdícios de água, energia, e sempre usando materiais renováveis.³³

2.1 – As funções sociais da cidade.

A cidade se origina da necessidade de contato, comunicação, organização e troca entre homens e mulheres. Ser cidadão, e morador da cidade, significa ter consciência de direitos, reivindicá-los, e cumprir, com responsabilidade, seus deveres.

Na Constituição da República de 1988 em seu artigo 5º, incisos XXII e XXIII, dispôs que é garantido o direito de propriedade em todo território nacional, mas também estabeleceu que toda propriedade atenderá a sua função social.³⁴

O que seria, portanto, essa função social?

O princípio da função social seria a atuação do poder público se dirigirá para o atendimento das necessidades de todos os cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.³⁵

Conforme ensinamentos de Celso Antonio Pacheco Fiorillo,

³³OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade; para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

³⁴BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Art. 5º[...] XXII - é garantido o direito de propriedade; XXIII - a propriedade atenderá a sua função social; Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3A7ao.htm.

³⁵OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade; para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001. p. 8.

a função social da cidade é cumprida quando esta proporciona a seus habitantes o direito à vida, à segurança, à igualdade, à propriedade e à liberdade (CF. art. 5º, caput), bem como quando garante a todos um piso vital mínimo, compreendido pelos direitos sociais à educação, à saúde, ao lazer, ao trabalho, à previdência social, à maternidade, à infância, à assistência aos desamparados, entre outros encartados no art. 6º.³⁶

Continua Celso Antonio Pacheco,

Em linhas gerais, a função social da cidade é cumprida quando proporciona a seus habitantes uma vida com qualidade, satisfazendo os direitos fundamentais, em consonância com o que o art. 225 preceitua. Podemos identificar 5 (cinco) principais funções sociais da cidade, vinculando-a à realização: a) da habitação; b) da circulação; c) do lazer; d) do trabalho e e) do consumo.³⁷

Ou seja, a função social da cidade está intimamente ligada na questão dos direitos e garantias do homem, que proporcionará, quando cumprida o bem estar e a qualidade de vida do homem.

Há, portanto, a responsabilidade empregada ao Município, por formular a política urbana e fazer cumprir, através do Plano Diretor, as funções sociais da cidade, e é desta forma que se possibilita e garante o direito, a todos que nela vivem, à moradia, aos serviços e equipamentos urbanos, ao transporte público, ao saneamento básico, à saúde, à educação, à cultura e ao lazer, todos eles direitos intrínsecos aos que vivem na cidade.³⁸

2.2 – O Plano Diretor e o Direito de Locomoção.

A Constituição Federal determina que o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana é o Plano Diretor.

Para conceituar Plano Diretor, Paulo Affonso Leme Machado leciona que, este

³⁶FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 550.

³⁷FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p.550.

³⁸OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade; para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001. p. 11.

é um conjunto de normas obrigatórias, elaborado por lei municipal específica, integrando o processo de planejamento municipal, que regula as atividades e os empreendimentos do próprio Poder Público Municipal e das pessoas físicas ou jurídicas, de Direito Privado ou Público, a serem levados a efeito no território municipal.³⁹

Em outra tentativa de conceituação de plano diretor encontramos os ensinamentos de Flávio Villaça,

Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infra-estrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.⁴⁰

Após as definições acima, define-se plano diretor. Para ser considerado, no entanto, como o plano diretor, este conjunto de orientações devem ser um instrumento que orienta todas as ações concretas de intervenção sobre o território, e por se tratar de um documento, deve ser explicitado, formalizado.

Um dos objetivos do plano diretor é o que tange o desenvolvimento urbano do Município que são discutidos democraticamente e consensuados na forma de lei.

Na lei a se criada, que tratará o plano diretor, ficarão estabelecidos os princípios, as diretrizes e as normas. Daí então, o plano deve fornecer orientações para as ações que, de alguma maneira, influenciam no desenvolvimento urbano, ações estas que podem ser desde a abertura de uma nova avenida, até a construção de uma nova residência.

É cabível ao Poder Público Municipal instituir e promulgar o plano diretor conforme ensina Paulo de Bessa Antunes,

Em sede constitucional foi estabelecido que a Política de Desenvolvimento Urbano é executada, fundamentalmente, pelo Poder Público Municipal, de acordo com as diretrizes gerais que tenham sido fixadas em lei. Tal política tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. O “instrumento básico” da política de desenvolvimento urbana é o plano diretor, que possui caráter obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes. O plano diretor é fundamental, pois é ele que definirá quando a propriedade privada estará, ou não, cumprindo com as suas funções sociais, mediante o atendimento

³⁹MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 20. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Malheiros, 2012. p.449.

⁴⁰VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor**. In: **CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999. p. 238.

das “exigências fundamentais” de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor.⁴¹

Sabemos então que, plano diretor é um documento regulamentador do planejamento e ordenamento do território de um dado município definindo a organização do espaço territorial e as atividades nele exercidas.

Vimos que cabe ao Município a instituição do plano diretor que melhor se enquadre com as necessidades dele e veremos que o direito de locomoção se esbarra no instituto do plano diretor.

O direito de locomoção está elencado na Constituição da República de 1988 em seu art. 5º, inciso XV qual diz *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.*⁴²

Abolida a escravidão, a liberdade de locomoção é o âmago da liberdade da pessoa física. É aquele famoso direito de ir, vir e poder ficar.

Do direito de locomoção não é um direito absoluto, mesmo porque no Brasil existem vários tipos de prisão. Segundo, porque conforme a própria Constituição restringe este direito se for decretado o estado de sítio.⁴³

Alexandre Moraes nos ensina que esta norma trata-se de norma constitucional de eficácia contida, cuja lei ordinária onde delimita a amplitude, por meio de requisitos de forma e fundo, nunca obviamente, de previsões arbitrárias. Assim, poderá o legislador ordinário estabelecer restrições referentes ao ingresso, saída, circulação interna de pessoas e patrimônio.⁴⁴

É por isso que, através de algumas normas restritivas deste direito não são inconstitucionais, por haver essa autorização prévia da Carta Magna.

⁴¹ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 7. ed. rev. ampl. e atual. 2ª tiragem. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2005. p.346.

⁴²BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3A7ao.htm.

⁴³BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3A7ao.htm. Art. 137. O Presidente da República pode, ouvidos o Conselho da República e o Conselho de Defesa Nacional, solicitar ao Congresso Nacional autorização para decretar o estado de sítio nos casos de: I - comção grave de repercussão nacional ou ocorrência de fatos que comprovem a ineficácia de medida tomada durante o estado de defesa; II - declaração de estado de guerra ou resposta a agressão armada estrangeira. Parágrafo único. O Presidente da República, ao solicitar autorização para decretar o estado de sítio ou sua prorrogação, relatará os motivos determinantes do pedido, devendo o Congresso Nacional decidir por maioria absoluta.

⁴⁴MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil interpretada e Legislação Constitucional**. 8 ed. Atualizada até a EC nº 67/10. São Paulo: Atlas, 2011. p. 180.

Celso Ribeiro Bastos preleciona sobre o direito de locomoção e as restritivas de liberdade,

São quantitativamente grandes os problemas surgidos por ocasião do efetivo exercício do direito de locomoção em confronto com as normas disciplinadoras da utilização das vias públicas. É certo que o direito constitucional de livremente circular não impede que os poderes públicos disciplinem a forma pela qual há de se dar esta circulação.

O que é importante notar é que esta normatização, fundada em um poder de polícia que não se recusa à lei e à administração, não pode, contudo, ir ao ponto de cercear o próprio direito de locomoção.⁴⁵

Neste mesmo raciocínio Celso Antonio Pacheco Fiorillo argumenta que a função da cidade é esta, a permissão do livre acesso as vias públicas, porém ela precisa garantir este acesso regulamentando a forma com que se tem este acesso,

outra função importante da cidade é permitir a livre e tranquila circulação, através de um adequado sistema da rede viária e de transportes, contribuindo com a melhoria dos transportes coletivos. Nesse aspecto, ganha relevância, em especial nas grandes cidades, temas relacionados ao trânsito, o qual se apresenta como um óbice à livre e adequada circulação.⁴⁶

O direito de locomoção é isto, você poder ir pra qualquer lugar respeitando os limites deste local, para que haja uma harmonia com as demais pessoas e não um sobrecarregamento. Seria um caos total se todos podem andar por aí desconexos e sem limites.

O plano diretor neste momento ganha um grande palco, é dele que sai as primeiras regulamentações do município e como este será planejado para receber sua população. Daí nasce as primeiras regras de boa conveniência e de respeito ao bem que se é usado.

Ao regulamentar o crescimento de uma cidade, estabelecendo limites de construção e crescimento, o plano diretor não só diminuiu no impacto sofrido pelo ambiente como a política de boa vizinhança.

Porém, sem hipocrisia o poder estatal tem que prestar o mínimo de direitos para que estas normas reguladoras tenham eficácia plena.

⁴⁵BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 22. ed., rev. e atual. por Samantha Meyer-Pflug. São Paulo: Malheiros, 2010. p.315.

⁴⁶FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. rev. , atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 550-551.

Conforme foi estabelecido no município de São Paulo, pelo seu imenso crescimento e até certo ponto desenfreado e sem planejamento, a cidade se viu ao ponto de não suportar tanto indivíduo.

Em 1997 foi implantado na cidade um sistema municipal de rodízio de veículos com o propósito de melhorar as condições ambientais reduzindo a carga de poluentes na atmosfera. Assim que implantado surgiram os primeiros efeitos reduzindo o congestionamento nas principais vias da cidade nos horários de maior movimento. No entanto, os congestionamentos da cidade continuam a piorar, com um recorde histórico de 295 km de lentidão atingido em junho de 2012.

O que se fazer com uma cidade do tamanho de São Paulo cuja população não para de crescer? Já pensou todos os habitantes saindo com seus carros para concluírem suas atividades diárias sem que haja o menor controle possível? Complicado, e é por isso que o sistema de rodízio tem tudo para que dar certo e funcione mais para isto é necessário investimentos nos sistemas públicos de transportes.

Quanto ao direito de locomoção associado com a restrição deste direito e paralelo a obrigação do Estado da garantia de transporte público Kildare Carvalho, expressa que

é preciso notar que o direito de locomoção só tem sentido se for materialmente garantido pelo Estado. Assim, para que se possa locomover, necessário que o poder estatal assegure ao indivíduo a existência de um transporte público eficiente (direito social), e o acesso a ele, ainda que não seja gratuito, mas economicamente acessível. Se não o fizer, está a cercear a ampla liberdade de locomoção no território nacional.⁴⁷

Todos concordam que se houvessem transportes públicos de qualidade, não só na cidade de São Paulo, mais em todo território nacional a realidade vivida nos dias de hoje seria totalmente diferente.

De acordo com Alexandre de Moraes:

A destinação constitucional do direito à livre locomoção abrange tanto os brasileiros quanto os estrangeiros, sejam ou não residentes no território nacional, conforme já estudado sobre os destinatários do art. 5º da Constituição Federal.

Trata-se, porém, de norma constitucional de eficácia contida, cuja lei ordinária pode delimitar a amplitude, por meio de requisitos de forma e fundo, nunca, obviamente, de previsões arbitrárias. Assim, poderá o

⁴⁷CARVALHO, Kildare Gonçalves. **Direito Constitucional**. 17. ed. rev. atual. e ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2011. p. 668.

legislador ordinário estabelecer restrições referentes ao ingresso, saída, circulação interna de pessoas e patrimônio.⁴⁸

Ensinamentos de Celso Antonio Pacheco Fiorillo,

O direito ao transporte, garantido no art. 2º, I, do Estatuto da Cidade, propicia a brasileiros e estrangeiros residentes no País os meios necessários destinados a sua livre locomoção, em face da necessidade de utilização das vias nas cidades adaptadas não só à circulação da pessoa humana como de operações de carga ou descarga fundamentais para as relações econômicas/de consumo, bem como para as necessidades fundamentais vinculadas à dignidade da pessoa humana.⁴⁹

Bom, o planejamento de uma cidade e uma boa gestão é que faz a máquina funcionar. Na maioria das vezes o que se vê são péssimos gestores e uma máquina que não trabalha direito, cheia de falhas.

Nos grandes centros como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba entre outras tantas o que se vê são planos diretores a pequeno prazo que não prevêm grandes avanços e grande crescimento de sua população, o que acaba por ocasionar um conflito de interesses principalmente no trânsito.

Não é de hoje que se fala que os trânsitos das grandes capitais estão super lotados e a consequência disso tudo, além do estresse do dia a dia é a devastação ao meio ambiente.

O Poder Público Municipal, ao planejar suas cidades precisam estruturar seus transporte público e suas áreas de lazer e preservação. A população necessita disto.

Não dá para o governo incentivar baixando os impostos para compras de imóveis se a estrutura da cidade não irá suportar a frota de carros. Porém, eles de outro lado necessitam desses investimentos para o crescimento da economia e daí temos uma grande faca de dois gumes. De um lado o trabalhador e seu bem do outro as cidades super lotadas.

⁴⁸MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil Interpretada e Legislação Constitucional**. 8. ed. atualizada até a EC nº 67/10. São Paulo: Atlas, 2011. p.180.

⁴⁹FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed., rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 574.

CAPÍTULO III – MOBILIDADE URBANA E O SISTEMA DE RODÍZIO DE VEÍCULOS

No que diz respeito à mobilidade urbana, esta está intimamente ligada à intensificação do processo de urbanização nos municípios. Essas modificações produzem grande transformação no meio ambiente atingindo os setores político-econômico, sócio-cultural e espacial.

Um dos principais casos de intensificação urbana é o da frota veicular. O aumento dos automóveis promove, sem sombra de dúvidas alterações na urbanização das cidades. Por se tratar de um dos meios de transporte eficiente e ágil, ele colabora para a intensificação dos impactos ambientais.

E por conta disto é que vemos uma política urbana deficiente e, uma ausência de medidas de planejamento urbano ordenando essas atividades. Se faz necessário, e urgente uma política articulada para uso do solo com as de transporte, para que assim o comprometimento da mobilidade urbana e acessibilidade urbana melhore no Brasil.

Os principais problemas nas cidades, relacionados à mobilidade urbana são: congestionamentos; conflitos entre diferentes modos de transportes; redução na segurança para pedestres; eliminação de parte de áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamentos de veículos; aumento no número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar. Tais impactos comprometem, de alguma forma, a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, e o conforto espacial e ambiental, causando queda na qualidade de vida cidadina.

3.1 – Mobilidade Urbana e a Lei Federal nº 12.587/12.

São várias as definições sobre os conceitos de mobilidade. De maneira bem simplificada, mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano. Seu conceito está relacionado com os deslocamentos diários de pessoas no espaço urbano. Não

apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência.

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades por sua vez, define mobilidade urbana como atributo associado as pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas, vejamos o que diz o referido artigo:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

[...] ⁵⁰

Não só a circulação de veículos, as pessoas estão diretamente ligadas ao conceito de mobilidade urbana, vinculando-se diretamente à organização territorial e à sustentabilidade das cidades.

Aprovada em 2012 a Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana é um conjunto de medidas que prometem melhorias no trânsito das grandes cidades brasileiras. A Lei passou 17 anos tramitando no Congresso Nacional, e visa ampliar os transportes públicos e não motorizados como meio de melhorar a mobilidade urbana.

Nos últimos anos, a frota de veículos no Brasil aumentou em consideravelmente. Esse quadro tem exigido uma nova postura por parte das prefeituras e da sociedade para a busca de soluções. Uma solução plausível para esse aumento desenfreado e mais cabível seria investimento em transportes coletivos integrados, de qualidade e não poluentes, como primeiro passo para uma mobilidade urbana sustentável em todos os sentidos.

Em pesquisa realizada pelo IBOPE⁵¹ no início deste ano aponta que apenas 42% dos brasileiros utilizam o transporte público como principal meio de locomoção, a outra porcentagem se desdobra em carros, caminhadas e bicicletas. É um número

⁵⁰BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Instituiu as Diretrizes de Política Nacional Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.

⁵¹**Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística**. Disponível em: <http://www.ibope.com.br/pt-br/Paginas/home.aspx>.

pequeno para uma população que não deseja ficarem horas paradas nos trânsitos das grandes cidades.

A Lei 12.587/12 de Política Nacional de Mobilidade Urbana veio com o intuito de melhorar ou pelo menos diminuir o impacto da evolução do transporte individual. Como visto, a Lei trata-se de um conjunto de normas que visam estimular o uso dos transportes coletivos, a oferta e a ampliação do sistema público. Integrações entre diferentes modais, barateamento de tarifas e custeio de gratuidades estão entre as medidas.

Outro ponto que a lei veio tratar é sobre a facilitação da criação de mecanismos por parte dos municípios de restrição ao uso do transporte individual, com a implantação de rodízio e pedágio urbano.

Podendo ser considerada uma conquista da sociedade do ponto de vista "institucional", mas se não tiver engajamento político dos gestores municipais para garantir o seu efeito de nada adiantará, já que a própria lei conferiu aos prefeitos, vereadores e aos demais gestores municipais a efetiva implantação e adequação da lei a realidade do seu município.⁵²

Dentre os artigos da Lei 12.587/12 de Política Nacional de Mobilidade Urbana o que se destaca para o presente estudo é o artigo 23, que institui Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores.

Dispõe o artigo,

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados.⁵³

Os municípios têm autonomia para implantarem o então conhecido sistema de rodízio de veículos automotores que já era previsto no próprio Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 24, onde estabeleceu a competência para “planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reordenação do tráfego,

⁵²BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3%A7ao.htm. Art. 18. São atribuições dos Municípios: I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial; III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;

⁵³ BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Instituiu as Diretrizes de Política Nacional Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes” aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.⁵⁴

As medidas de restrição ao trânsito de veículos automotores são, em geral, aplicadas em áreas centrais de grandes cidades.

A restrição ao trânsito faz parte de estudos de gestão de transportes e impõe de alguma maneira, redução ao uso de determinado veículo, principalmente o automóvel, interferindo significativamente na escolha da modalidade de transporte, reduzindo os congestionamentos. Quando aplicadas em conjunto com medidas de incentivo à utilização do transporte público e de controle do uso do solo, podem ser uma política coerente de intervenção.⁵⁵

Essas são as medidas que ao impor restrição ao uso dos veículos, objetiva reduzir os benefícios do uso do automóvel particular, para se obter modificações significativas quanto ao modo, horário, rota ou destino das viagens, resultando na diminuição do número de viagens para a área onde são implementadas.

O programa de restrição ao trânsito de veículos possui, portanto, o intuito de desenfrear o acúmulo de carros nas grandes cidades e até mesmo nos pequenos centros de tal forma que garanta uma qualidade de vida para a sociedade e preserve o meio ambiente.

3.2 – A experiência do Município de São Paulo com o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores.

Os veículos automotores são fontes de poluição das mais sérias que existem, por via da emissão evaporativa de combustíveis que contribui para a contínua deterioração da qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos.

O número de veículos em circulação está aumentando rapidamente, proporcionalmente ao aumento da população, aumento da riqueza, crescimento da atividade comercial.

⁵⁴BRASIL. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm.

⁵⁵LANDMMAN, M. C. **Restrição de Tráfego: conceitos e procedimentos para estudo de áreas centrais**. Dissertação de Mestrado. PET-COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1994. p. 161.

Com a mudança do estilo de vida, esta interfere para que o uso do automóvel se torne um elemento essencial.

A expansão da frota veicular, aqui no Brasil, pode ser justificada por alguns aspectos, como estabilização econômica, mudanças na estrutura social, adoção de um planejamento baseado no precário transporte rodoviário e falta de investimentos em transporte de massa.

Para solução do problema do excesso de veículos, algumas mudanças foram sendo usada, uma delas foi o uso do próprio congestionamento como um mecanismo de restrição. Que forçou, durante um tempo, a diminuição dos veículos em horário de pico.

Por não funcionar, já que a população por sua vez não se importava mais com os congestionamentos quilométricos, houve então o reconhecimento da necessidade de intervenção por meio de medidas para garantir o melhor uso possível da capacidade das vias, surgindo o programa de restrição de veículos automotores, ou também conhecido, o rodízio de veículos.

Estão incluídos neste grupo métodos matemáticos para analisar a rede viária, diminuindo os efeitos dos fatores de redução da capacidade, ordenando o trânsito por sinalização vertical, horizontal, configurações geométricas e semáforos na tentativa de melhorar o desenvolvimento da malha automotora das grandes cidades.⁵⁶

Porém, mesmo com a aplicação destas medidas de aumento da oferta viária e melhoria da capacidade do sistema, a demanda de trânsito a cada ano excede a sua capacidade e o que vemos são milhares de linhas congestionadas.

Em 2012 São Paulo teve um recorde de congestionamento, totalizando 295 km de lentidão.⁵⁷ São milhares de pessoas presas por horas e horas nun trânsito caótico e estressante.

Sob estas condições, os congestionamentos só podem ser reduzidos com a gestão da demanda, alterando a distribuição modal, aumentando o número de

⁵⁶ LANDMMAN, M. C. **Restrição de Trafego: conceitos e procedimentos para estudo de áreas centrais**. Dissertação de Mestrado. PET-COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1994. p. 161.

⁵⁷ ANIZELLI, Eduardo. **São Paulo bate recorde e registra a maior lentidão da história**. Jornal Folha de São Paulo. Editora de Arte: Folhapress. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1099213-sao-paulo-bate-recorde-e-registra-a-maior-lentidao-da-historia.shtml>. Publicado em 01/06/2012. Acesso em 15/10/2013.

viagens realizadas pelo transporte público e reduzindo o número total de viagens por automóveis.⁵⁸

São Paulo tem a maior frota de carros do país, em segundo lugar, vem à capital mineira Belo Horizonte e por último Paraná que ocupa a terceira posição. Junto essas três cidades somam mais da metade de toda a frota do país.⁵⁹

Possuindo uma frota com mais de 23,6 milhões de veículos, São Paulo foi à primeira cidade a implantar o sistema de rodízio de veículos.

O sistema foi implantado e entrou em vigor no mesmo ano em 1997. O que poucos sabem é que o sistema de rodízio de veículos foi implantado com o intuito de melhorar as condições ambientais visando reduzir a quantidade de emissões de gases poluentes do efeito estufa.

De outro lado, ele trouxe consigo redução do congestionamento nas principais vias da cidade nos horários de maior movimento.

O rodízio foi estabelecido pela Lei Municipal 12.490 de 3 de outubro de 1997 que autoriza o Executivo implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.⁶⁰

A restrição de circulação atinge veículos particulares e de empresas de qualquer cidade, excetuando-se aqueles que realizam funções essenciais, transporte urbano e escolar, atendimento médico, transporte de produtos perecíveis, pessoas portadoras de deficiência física ou dirigidos por estas últimas.⁶¹

⁵⁸POYARES, C. N. **Critérios para análise dos efeitos de políticas de restrição ao uso de automóveis em áreas centrais.** Dissertação de Mestrado. PET-COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2000. p. 239.

⁵⁹LIMA, Marco André. Paraná tem a 3ª maior frota de carros do Brasil. Paraná Online. Disponível em: <http://www.parananline.com.br/editoria/cidades/news/686005/?noticia=PARANA+TEM+A+3A+MAIOR+FROTA+DE+VEICULOS+DO+BRASIL>. Publicada em 06/08/2013. Acesso em 15/10/2013.

⁶⁰BRASIL. Lei Ordinária de São Paulo. **Lei nº 12490 de 03 de outubro de 1997.** Art. 1º Fica o Executivo autorizado a implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, de conformidade com o estabelecido em regulamento. Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1997/1249/12490/lei-ordinaria-n-2490-1997-autoriza-o-executivo-a-implantar-programa-de-restricao-ao-transito-de-veiculos-automotores-no-municipio-de-sao-paulo-e-da-outras-providencias-1997-10-03.html>.

⁶¹BRASIL. Lei Ordinária de São Paulo. **Lei nº 12490 de 03 de outubro de 1997** Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos: I - de transporte coletivo e de lotação devidamente autorizados a operar o serviço; II - motocicletas e similares; III - táxis; IV - de transporte escolar; V - guinchos; VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento. Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1997/1249/12490/lei-ordinaria-n-2490-1997-autoriza-o-executivo-a-implantar-programa-de-restricao-ao-transito-de-veiculos-automotores-no-municipio-de-sao-paulo-e-da-outras-providencias-1997-10-03.html>.

E é aplicado, de acordo com uma escala e em duas faixas de horário do dia: das 7 às 10 horas e das 17 às 20 horas sempre durante o inverno no período de junho a setembro que é quando o ar fica pior nesta época do ano.⁶²

Naquele ano, não houve regulamentação quanto aos caminhos, isto veio ocorrer em 2012 com a Portaria n.º 024/12–SMT.GAB.⁶³

Aos motoristas que são flagrados violando a restrição de circulação são autuados com multa e penalidade de pontos na carteira de habilitação.

Com a implantação deste sistema o trânsito de São Paulo melhorou muito, mais não o suficiente. Tudo porque o rodízio existe e a população que não para de crescer continua comprando mais carros e andando mais e mais.

Com o rodízio é possível a retirada de 1,4 milhão de carros das ruas de São Paulo.⁶⁴

São Paulo é a primeira e até agora única cidade a implantar o sistema de rodízio de automóveis no Brasil. A inspiração para este sistema veio de outras cidades que também sofrem com poluição e trânsito pesado, Cidade do México e Santiago do Chile.⁶⁵

Para implantação no Brasil, foram adotadas algumas mudanças referentes aos modelos buscados, explica Fábio Feldmam, que era secretário de transportes de São Paulo em 1997.

ao ser aplicado no Brasil, o modelo sofreu algumas modificações, em relação às medidas chilena e mexicana: “Nos outros países, o rodízio é mais rígido. Em alguns dias, apenas carros de final de placa par podem circular. [...] algumas cidades européias também adotam o rodízio, porém de acordo com a qualidade do ar. Quando os sistemas meteorológicos locais detectam uma alta concentração de poluição, o rodízio é imposto.”⁶⁶

⁶²ACÁCIO, Bruna. **Ex-secretário de Transportes explica como rodízio pode ser mais eficiente.** Disponível em <http://redeglobo.globo.com/globoecologia/noticia/2013/06/ex-secretario-de-transportes-explica-como-rodizio-pode-ser-mais-eficiente.html>. Publicado em 01/06/2013. Acesso em 15/10/2013.

⁶³BRASIL. **Portaria n.º 024/12–SMT.GAB.** Prefeitura de São Paulo. Secretaria Municipal de Transporte. Gabinete do Secretário. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/119100/portaria02412.pdf>. Publicada em 02/03/2012. Acesso em: 15/10/2013.

⁶⁴ACÁCIO, Bruna. **Ex-secretário de Transportes explica como rodízio pode ser mais eficiente.** Disponível em <http://redeglobo.globo.com/globoecologia/noticia/2013/06/ex-secretario-de-transportes-explica-como-rodizio-pode-ser-mais-eficiente.html>. Publicado em 01/06/2013. Acesso em 15/10/2013.

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ *Idem.*

Nos outros países onde existe esse sistema de rodízio de veículos, destacando o sistema europeu, Fábio Feldmam diz que *a grande diferença é que, na Europa, o sistema de transporte público funciona.*

Existem muitas críticas quanto ao sistema de rodízio de veículos do Brasil. E é sempre a mesma, a péssima malha de transportes públicos.

A eficiência do rodízio está intimamente ligada aos investimentos em transportes públicos e novas tecnologias. Numa cidade que implanta o rodízio, para ele dar certo outras séries de fatores devem ser observados, como transporte público barato, pontual e o mais importante menos poluente.

É essencial que o município queria melhorar seu trânsito deva então investir na construção de metrô e no uso de veículos elétricos, por exemplo. Que melhore os ônibus que circulam caindo aos pedaços poluindo o meio ambiente e contribuindo para a poluição do ar.

Outro fator a ser observado e bastante preocupante é com a cultura da população brasileira. O brasileiro tende a achar que só porque tem um carro pode circular livremente. Sim pode desde que respeite os limites impostos para uma boa socialização e convivência. Ninguém vive sozinho, já imaginou se todo o mundo saísse no mesmo horário com seus carros? Haveria um colapso no trânsito.

O sistema de rodízio é exatamente ao contrário, que ao invés das pessoas perderem horas em congestionamentos ele visa à diminuição de carros em horários de pico.

Em decorrência desta falta de cultura e do individualismo de cada pessoa, no ano de implantação do rodízio houve milhares de ações judiciais contra ele. É preciso fazer uma conscientização dos motoristas, para que eles se adaptem ao rodízio e entendam a importância de sua implantação.

Apesar de muitos acharem que como diz a Constituição da República que todos tem o direito de ir e vir e de poder ficar além claro do direito da propriedade de cada um, é dever do Estado, também de zelar pelo bom desenvolvimento do país e principalmente pela qualidade de vida da sua população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema meio ambiente e a sua preservação estão em pauta e não é de agora. Há muito se fala sobre os efeitos que o uso desenfreado do solo e dos recursos naturais não irá suportar.

Hoje, são milhares de especialidades que apontam várias consequências devido ao mau uso do meio ambiente e a pior delas, sem dúvida, é a escassez da água.

As indústrias e os carros são tidos como os verdadeiros vilões. São eles considerados responsáveis pelo chamado efeito estufa. O clima da terra está quente, e a cada ano que se aproxima esse calor só aumenta.

Na tentativa de melhorar o meio ambiente em que vivemos o recurso encontrado foi no tentar diminuir a emissão dos gases na atmosfera. As indústrias e os carros é quem foram chamados para a responsabilidade.

No setor industrial, as empresas passaram a serem controladas com o nível de sua poluição nos solos e nas águas. Os carros estão sendo controlados com sua emissão no ar.

Assim, foi criado o programa de restrição de veículos automotores, que ao primeiro impacto, tinha o objetivo de controlar a emissão dos gases produzidos pelos veículos, retirando o veículo impróprio de circulação, mais tarde, porém, esse programa passou a controlar o número de carros em circulação, o que diminuiria nas longas filas de congestionamento.

Logo quando implantado, no ano de 1997, surgiu os primeiros resultados, ou seja, considerável a diminuição de congestionamento. Nos dias de hoje, São Paulo tem quebras de recordes de congestionamento constantes.

A cultura do brasileiro é sempre a do se, se meu vizinho fizer, se meu colega usar. Nunca se pensa se eu fizer a minha parte, todos poderão fazer a sua própria parte. E por conta desta cultura chove críticas ao programa de restrição de veículos.

Esse sistema tem tudo para dar certo. Ao regulamentarem a frota de veículos os ganhos serão em todas as searas, o ambiente ganha, a saúde da população ganha, diminui-se os congestionamentos, melhora a qualidade de vida das pessoas.

O sistema é válido, possui todos os requisitos legais para sua aplicação, tem respaldo da lei. Porque não funciona? Esta é a grande dúvida.

Não funciona porque o governo não investe em políticas de conscientização da população para a melhoria da qualidade de vida, para a melhoria no ambiente que se vive, para a guarda do ambiente para as futuras e próximas gerações.

O sistema não funciona, porque o governo não investe em sistema público de transporte coletivo. Não estimula o uso desses transportes, não incentiva as grandes empresas usarem os transportes de seus funcionários.

O governo, ao contrário disto, facilita a compra de veículos para ajudarem na economia. Deste modo, não há brasileiro que acredite num sistema de rodízio de veículos.

Temos as maiores cobranças de impostos do mundo. Exportamos o petróleo, porém pagamos um absurdo para usarmos e mesmo assim passeamos de carro todos os dias. É irônico o modo de vida aqui no Brasil.

As políticas públicas deveriam ser mais maciça quanto ao rodízio de veículos, é para o bem do povo. Essa cultura de que o carro é meu uso quando e como puder não deveria estar na mentalidade dos brasileiros.

REFERÊNCIAS

ACÁCIO, Bruna. **Ex-secretário de Transportes explica como rodízio pode ser mais eficiente.** Disponível em <http://redeglobo.globo.com/globoecologia/noticia/2013/06/ex-secretario-de-transportes-explica-como-rodizio-pode-ser-mais-eficiente.html>. Publicado em 01/06/2013. Acesso em 15/10/2013.

ANIZELLI, Eduardo. **São Paulo bate recorde e registra a maior lentidão da história.** Jornal Folha de São Paulo. Editora de Arte: Folhapress. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1099213-sao-paulo-bate-recorde-e-registra-a-maior-lentidao-da-historia.shtml>. Publicado em 01/06/2012. Acesso em 15/10/2013.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental.** 7. ed. rev. ampl. atual. 2ª tiragem. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional.** 22. ed. rev. e atual. Samantha Meyer-Pflug. São Paulo: Malheiros, 2010.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/contitui%C3%A7ao.htm.

BRASIL. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm.

BRASIL. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Institui o Estatuto da Cidade.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Instituiu as Diretrizes de Política Nacional Urbana.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL. Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981. **Institui a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/6938.htm.

BRASIL. Lei Ordinária de São Paulo. **Lei nº 12490 de 03 outubro de 1997.** Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1997/1249/12490/lei-ordinaria-n-2490-1997-autoriza-o-executivo-a-implantar-programa-de-restricao-ao-transito-de-veiculos-automotores-no-municipio-de-sao-paulo-e-da-outras-providencias-1997-10-03.html>.

BRASIL. **Portaria n.º 024/12–SMT.GAB.** Prefeitura de São Paulo. Secretaria Municipal de Transporte. Gabinete do Secretário. Disponível em:

<http://www.cetsp.com.br/media/119100/portaria02412.pdf>. Publicada em 02/03/2012. Acesso em: 15/10/2013.

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 306/2002**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=306>.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **RECURSO EM MANDADO DE SEGURANÇA Nº 19.820 - SP (2005/0052232-0)**. Julgado em 09/10/2007. Publicado em 09/10/2007. Acesso em: 01/11/2013.

CANDEIRA, Alejandro Lago. "**Princípios Generales de Derecho Ambiental.**" Dicionario de Derecho Ambiental, Madri, Iustel, Portal Derecho, 2006, p. 985-1.000. apud MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 20. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Malheiros, 2012.

CARVALHO, Kildare Gonçalves. **Direito Constitucional**. 17. ed. rev. atual. e ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2011.

Declaração do Rio Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed., rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. DIAFÉRIA, Adriana. **Biodiversidade e Patrimônio Genético no Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Max limonad, 1999. Apud. FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed., rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012

Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística. Disponível em: <http://www.ibope.com.br/pt-br/Paginas/home.aspx>.

LANDMMAN, M. C. **Restrição de Tráfego: conceitos e procedimentos para estudo de áreas centrais**. Dissertação de Mestrado. PET-COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1994.

LIMA, Marco André. **Paraná tem a 3ª maior frota de carros do Brasil**. Paraná Online. Disponível em: <http://www.parananline.com.br/editoria/cidades/news/686005/?noticia=PARANA+TEM+A+3A+MAIOR+FROTA+DE+VEICULOS+DO+BRASIL>. Publicada em 06/08/2013. Acesso em 15/10/2013.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 20. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Malheiros, 2012.

MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil interpretada e Legislação Constitucional**. 8. ed. atualizada até a EC nº 67/10. São Paulo: Atlas, 2011.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade; para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

POYARES, C. N. **Critérios para análise dos efeitos de políticas de restrição ao uso de automóveis em áreas centrais**. Dissertação de Mestrado. PET-COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2000.

SANT'ANA, Maria Josefina Gabriel. **A concepção da Cidade em diferentes diretrizes teóricas das Ciências Sociais**. Revista Rio de Janeiro, n. 9, p. 91-99, jan./abr. 2003. Acesso em 03 de setembro de 2013.

SIRVINSKAS, Luis Paulo. **Manual de Direito Ambiental** 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

SPANTIGATI, Frederico. **Manuale di Diritto urbanístico**. Milano, Giuffrè, 1969, p.11. *apud* FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13 ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Saraiva, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor**. In: **CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999.