A FALTA DE TRANSPORTE PÚBLICO NOS PEQUENOS MUNICÍPIOS DO VALE DO PARAÍBA E A VIOLAÇÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS

Marco Antonio de Oliveira Pereira, William de Souza Freitas

Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP), Faculdade de Direito, Praça Cândido Dias Castejón, n° 116, Centro, 12245-720, São José dos Campos-SP, Brasil, marcoantoniooliveirapere@gmail.com; willfreitas@univap.br.

Resumo

O transporte público faz-se essencial no exercício do direito fundamental social ao transporte, presente no artigo 6º da Constituição Federal de 1988. Apesar disso, em municípios de pequeno porte, muitas vezes, tal direito inexiste. O presente artigo analisa a ausência de transporte público nos pequenos municípios do Vale do Paraíba, bem como, quais são os direitos fundamentais e legislação vigente violados com tal falta. Assim, apurando, por meio de pesquisas bibliográficas e documentais, de natureza qualitativa e quantitativa e caráter exploratório e descritivo, quais cidades da região não possuem o serviço, sendo ao todo 17 municípios, e compreendendo como essa inexistência afeta os direitos fundamentais e impede ou dificulta a população no acesso à educação, saúde, trabalho e demais atividades essenciais, demonstrando que o transporte público coletivo ultrapassa a condição de mero serviço de infraestrutura urbana, constituindo instrumento indispensável à efetivação dos direitos fundamentais.

Palavras-chave: Transporte público. Pequenos municípios. Vale do Paraíba. Direitos fundamentais. Mobilidade urbana.

Área do Conhecimento: Ciências Jurídicas - Direito Público.

Introdução

A mobilidade urbana possui papel fundamental no acesso da população ao trabalho, à educação, ao lazer, à saúde, e aos demais serviços públicos. Nessa perspectiva, o transporte público coletivo constitui importante forma de universalização da mobilidade e participação da população na vida econômica e social. Sua significância torna-se ainda mais evidente para aqueles que não possuem veículo próprio ou dependem desse serviço no cotidiano, como trabalhadores, estudantes, idosos e moradores de áreas afastadas dos centros urbanos.

O direito ao transporte encontra-se expressamente previsto como **direito fundamental social** no artigo 6º da Constituição Federal de 1988[1], integrado a partir da Emenda Constitucional 90, de 15 de novembro de 2015. No mesmo sentido, o artigo 30, inciso V, da Constituição Federal[2] atribui aos municípios competência para prestar, sob regime direto ou de concessão ou permissão, o transporte coletivo, **que tem caráter essencial.** Ademais, a Constituição Federal em seu artigo 1º, inciso III, apresenta o fundamento da dignidade da pessoa humana, dado como fonte de todos os direitos e garantias, assim, atingindo absolutamente o direito ao transporte, por esse fornecer acesso a outros direitos e atividades essenciais (Júnior, 2023).

Todavia, vê-se que em muitos municípios do país esse indispensável direito inexiste. A situação apresenta especial relevância nos pequenos municípios da região metropolitana do Vale do Paraíba, criada pela Lei Complementar nº 1.116, de 9 de janeiro de 2012, do Estado de São Paulo, isso pois, muitos desses possuem área territorial abundante, diferentes características populacionais e em grande parcela insuficiência de transporte público coletivo municipal.

[1] Constituição Federal de 1988 – "Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.".

[2] Constituição Federal de 1988 – "Art. 30. Compete aos Municípios:
V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;".

Assim, levanta-se questionamentos quanto às possíveis consequências dessa carência para o exercício de direitos fundamentais, considerando a Constituição Federal, a legislação de mobilidade urbana e, prospectivamente, as disposições do novo marco legal instituído pela Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026.

Metodologia

A pesquisa possui natureza **qualitativa e quantitativa**, de caráter **exploratório e descritivo**, desenvolvida mediante pesquisa bibliográfica e documental.

Primordialmente, foram mapeados os municípios integrantes da região do Vale do Paraíba e por conseguinte, selecionados os de pequeno porte[3], após foram levantadas informações relativas à existência ou inexistência de transporte público coletivo municipal nesses, mediante consulta a informações disponibilizadas nos portais da transparência dos Municípios, documentos oficiais, dados presentes no site do Índice de Efetividade da Gestão Municipal (IEGM) do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCESP) e demais fontes públicas.

Os dados populacionais e territoriais foram obtidos junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enquanto a análise jurídica foi realizada a partir da Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e da Lei nº 15.432[4], de 13 de junho de 2026, aliado a jurisprudências e doutrinas relevantes.

Resultados

Foi realizado levantamento dos municípios do Vale do Paraíba[5], composto por 35 cidades, nas quais não foi localizada a oferta de transporte público coletivo municipal regular em quase **50% (48,57%)**, conforme os critérios de metodologia estabelecidos na pesquisa.

Nessa ótica, foram identificados **17 municípios** na região sem o transporte público coletivo municipal, conforme tabela abaixo:

Tabela 1- Municípios do Vale do Paraíba nos quais não se identificou Transporte Público Coletivo Municipal[6]

Município	Habitantes[7]	Extensão territorial[8]
Aparecida	32.569	120,89 km²
Arapeí	2.330	156,479 km²
Areias	3.577	303,98 km²
Cachoeira Paulista	31.564	288,747 km²
Canas	5.068	53,261 km²
Cunha	22.110	1.407,098 km²
Jambeiro	6.397	184,413 km²
Lagoinha	5.083	254,454 km²

[3] Segundo critério estabelecido pelo IBGE, que considera de pequeno porte os municípios com até 50.000 habitantes.

[4] Tal legislação foi utilizada como elemento normativo prospectivo, pois seu artigo 44 estabelece vacatio legis de um ano, com vigência a partir de 14 de junho de 2027.

[5] LC nº 1166 do Estado de São Paulo "Artigo 3º - Integram a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte os Municípios de: Aparecida, Arapeí, Areias, Bananal, Caçapava, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Canas, Caraguatatuba, Cruzeiro, Cunha, Guaratinguetá, Igaratá, Ilhabela, Jacareí, Jambeiro, Lagoinha, Lavrinhas, Lorena, Monteiro Lobato, Natividade da Serra, Paraibuna, Pindamonhangaba, Piquete, Potim, Queluz, Redenção da Serra, Roseira, Santa Branca, Santo Antonio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, São José do Barreiro, São José dos Campos, São Luiz do Paraitinga, São Sebastião, Silveiras, Taubaté, Tremembé e Ubatuba.". 35 pertencentes ao Vale do Paraíba e 4 ao Litoral Norte.

[6] Para fins deste artigo, considerou-se como transporte público coletivo municipal o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, prestado ou delegado pelo Poder Público municipal, mediante linhas e horários definidos, destinado ao deslocamento da população dentro do território do município. Não foram considerados, para essa classificação, o transporte escolar, o transporte intermunicipal, o transporte individual por táxi, aplicativos e serviços particulares.

[7] Com base no censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado no ano de 2022.

[8] Com base em apuração do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado no ano de 2025.

Lavrinhas	7.171	166,948 km²
Paraibuna	17.667	809,576km²
Potim	20.392	44,644 km²
Queluz	9.159	249,356 km²
Roseira	10.832	129,847 km²
Santo Antônio do Pinhal	7.133	132,966 km²
São Bento do Sapucaí	11.674	252,579 km²
São José do Barreiro	3.853	570,604 km²
Silveiras	6.186	415,038 km²

Fonte: elaborado pelo próprio autor com base na metodologia supracitada.

A partir dos dados levantados, observa-se que a falta ocorre em cidades com diferentes caraterísticas, abrangendo tanto algumas com população inferior a 5 mil habitantes, quanto outras com superior a 30 mil. Também verificam-se diferenças relevantes na extensão territorial, destacando-se os municípios de Cunha, Paraibuna, São José do Barreiro e Silveiras. Essas características são relevantes para a análise, uma vez que, quanto maior a dispersão territorial da população, maiores podem ser as dificuldades de deslocamento entre essas áreas e os locais onde se concentram serviços essenciais, de modo que a mobilidade constitui elemento relevante para a concretização da cidadania (Santos, 2007). Nesse cenário, esses moradores podem enfrentar obstáculos adicionais para acessar educação, saúde, trabalho e demais atividades, contribuindo para o aprofundamento das desigualdades socioespaciais[9].

Dessa forma, a não identificação nesses municípios pode revelar **deficiência na concretização do direito fundamental ao transporte**, especialmente quando a população depende desse serviço para acessar outros direitos fundamentais, podendo gerar uma falta de acesso em cadeia, cabendo ao Poder Público realizar planejamento e adotar uma solução de mobilidade adequada à realidade local.

Discussão

Conforme já apresentado, a Constituição Federal estabelece, em seu artigo 6º, o transporte como direito fundamental social. A própria palavra “fundamento” vem do latim *fundamentum*, que significa “base, alicerce”, sendo assim, um direito fundamental é vital e quando não assegurado, prejudica toda a coletividade.

Os direitos sociais na Constituição de 1988, de *status* fundamental, quando relacionados à eficácia de uma norma-regra (a exemplo do já apontado artigo 30, inciso V da Constituição), devem ser cumpridos de forma integral (Júnior, 2023). Da mesma forma, a doutrina descreve que tratando-se de normas-regras deve ser aplicada a diretriz do “tudo ou nada”, ou aplica-se a norma-regra de forma absoluta ou a viola (Dworkin, 1999).

Sob essa perspectiva, o transporte público coletivo deve ser entendido como elemento de necessidade absoluta na concretização dos direitos sociais (Meirelles, 1998), não como uma simples questão de infraestrutura urbana, pois possibilita a muitos o acesso à educação, à saúde, ao trabalho e outros direitos. No qual, obstáculos financeiros ou administrativos não eliminam, por si só, a responsabilidade municipal.

Em continuidade, esse caráter essencial é reforçado pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana e prevê princípios e normativas relacionados à acessibilidade, à equidade no acesso e à melhoria das condições de mobilidade da população, prevendo em seu artigo 18, inciso II[10] essa essencialidade.

Da mesma forma, a Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026, que estabelece o marco legal do transporte público coletivo urbano, aprofunda esse tratamento jurídico. Embora sua vigência esteja

[9] Socioespacial: “Referente aos segmentos sociais e à região geográfica em que estes segmentos estão inseridos: análise que tem em conta o aspecto socioespacial do problema”.

[10] “Art. 18. São atribuições dos Municípios:
II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial.”.

prevista apenas para 2027, esta traz consigo parâmetros relevantes na compreensão da imprescindibilidade do direito ao transporte. Em que, em seu artigo 2º[11] expressa-se que o transporte público coletivo é direito social e dever do Estado. Aliado, em seu artigo 5º, inciso I[12], há descrito o objetivo de se universalizar esse acesso.

Já à luz do fundamento da dignidade da pessoa humana, previsto no artigo 1º, inciso III[13], da Constituição Federal, compreende-se que a efetivação da dignidade pressupõe condições mínimas para que o indivíduo possa exercer, de maneira efetiva, seus direitos e participar da vida em coletividade. Sob esse viés, como já apontado, a inexistência de um serviço regular de transporte pode dificultar o deslocamento de pessoas que não possuem veículo próprio, restringindo seu acesso a qualquer serviço essencial.

Nesse prisma, a dignidade da pessoa humana tem dupla função: dar legitimidade à ordem jurídica, por existir em razão da pessoa humana, e ter atividade hermenêutica, permeando as normas constitucionais em todas as áreas, as "irradiando" e as "concebendo". (Sarmento, 2008). Logo, pelo transporte público coletivo ultrapassar a condição de mero serviço de infraestrutura urbana e constituir instrumento indispensável à efetivação dos direitos fundamentais, quando esse direito constitucional é atingido a dignidade da pessoa humana também é.

Quanto à responsabilidade dos municípios na concretização desse direito, tem-se reconhecimento pela jurisprudência. Em decisão recente, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) analisou situação envolvendo um pequeno município do Estado de São Paulo, Cesário Lange, na **Apelação Cível nº 1000087-82.2024.8.26.0232**, que não dispunha de transporte coletivo municipal regular.

O entendimento adotado pelo TJSP reconheceu que a ausência de transporte coletivo municipal não constitui apenas uma deficiência na prestação de um serviço público, mas pode produzir efeitos concretos sobre o acesso da população a serviços essenciais e, consequentemente, sobre a dignidade dos munícipes. Conforme:

> A omissão do Município em estruturar um sistema de transporte intramunicipal atinge diretamente o mínimo existencial da população, uma vez que a ausência de mobilidade impede o acesso a serviços essenciais concentrados na zona urbana. A inércia administrativa, nesse cenário, configura descumprimento de mandamento constitucional claro e gera prejuízos concretos à dignidade dos munícipes dependentes do serviço público.

Esta compreensão mostra especial relevância na análise dos 17 municípios do Vale do Paraíba, no qual, embora as localidades analisadas apresentem diferentes características populacionais e territoriais, a ausência de transporte coletivo municipal pode produzir consequência semelhante à reconhecida pelo TJSP: dificultar o deslocamento da população e o acesso a serviços essenciais concentrados em determinadas áreas do município. Cabendo à administração municipal verificar a melhor forma de atendimento dessa demanda por meio de avaliações e estudos técnicos.

Nessa perspectiva, o cumprimento não se trata de uma opção municipal, a Constituição Federal e uma gama de legislações, supracitadas, garantem o direito ao transporte. O artigo 5º, § 1º da Constituição Federal[14], inclusive, descreve que as normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata, dando ao dispositivo a maior eficácia possível (Júnior, 2023). Assim, fazendo-se primordial um diagnóstico das necessidades dos cidadãos no Vale do Paraíba e adoção de medidas capazes de garantir deslocamento adequado, fornecendo efetivo cumprimento dos mandamentos constitucionais.

Conclusão

[11] "Art. 2º O transporte público coletivo, direito social previsto no art. 6º da Constituição Federal e dever do Estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.".

[12] "Art. 5º São objetivos do transporte público coletivo:
I – universalizar o acesso ao serviço de transporte público coletivo, efetivando o direito de usufruir e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece".

[13] "Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
III - a dignidade da pessoa humana;".

[14] "Art. 5º § 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.".

O transporte público coletivo, em suma, constitui elemento essencial na concretização do direito fundamental social ao transporte e para o exercício de outros direitos fundamentais, especialmente por este possibilitar à população o acesso à educação, à saúde, ao trabalho e às demais atividades essenciais.

A pesquisa identificou a ausência de transporte coletivo municipal regular em 17 municípios da Região Metropolitana do Vale do Paraíba, realidade que pode dificultar o deslocamento da população.

Nesse contexto, a ausência do serviço não deve ser compreendida apenas como uma questão de infraestrutura urbana, mas também sob a perspectiva da efetivação de direitos fundamentais. A dificuldade de deslocamento pode limitar o acesso da população a serviços essenciais e, consequentemente, comprometer o exercício da cidadania e a própria dignidade da pessoa humana. Conforme Santos (2007), a localização geográfica e as condições de mobilidade influenciam as possibilidades de acesso da população aos bens e serviços, aspecto que se mostra relevante diante da realidade identificada nos municípios do Vale.

Diante disso, os resultados obtidos demonstram a necessidade de que os municípios avaliem as condições de mobilidade de sua população e adotem medidas compatíveis com as necessidades identificadas. Garantir condições adequadas de deslocamento não representa apenas a disponibilização de um serviço de infraestrutura urbana, mas medida necessária à efetivação dos direitos populacionais e ao acesso a outros direitos fundamentais. Assim, a promoção da mobilidade adequada mostra-se relevante para a concretização da dignidade da pessoa humana e para a redução das desigualdades socioespaciais observadas nos municípios analisados.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2026]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm**.** Acesso em: 08 ago. 2026.

BRASIL. **Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026**. Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana). Brasília, DF: Presidência da República, 2026. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/lei/l15432.htm**.** Acesso em: 09 ago. 2026.

BRASIL. **Lei nº 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm**.** Acesso em: 09 ago. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 ago. 2026.

DICIO. **Socioespacial**. [S. l.]: Dicio, [s. d.]. Disponível em: https://www.dicio.com.br/socioespacial/. Acesso em: 19 ago. 2026.

DWORKIN, Ronald. **O Império do Direito**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

IBGE. **Cidades e Estados**. IBGE [2026]. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/. Acesso em: 09 ago. 2026.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed. atual. por Eurico de Andrade Azevedo, Délcio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho. São Paulo: Malheiros, 1998.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SÃO PAULO (Estado). **Lei Complementar nº 1.166, de 9 de janeiro de 2012**. Cria a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, e dá providências correlatas. São Paulo, SP: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 2012. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2012/lei.complementar-1166-09.01.2012.html. Acesso em: 13 ago. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Governo do Estado de São Paulo. **Portal do Governo do Estado de São Paulo. São Paulo**, SP: Governo do Estado de São Paulo, [s. d.]. Disponível em: https://www.sp.gov.br/sp. Acesso em: 13 ago. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. **Painel IEG-M**. São Paulo, SP: TCESP Disponível em: https://painel.tce.sp.gov.br/pentaho/api/repos/%3Apublic%3Aieg_m%3Aiegm.wcdf/generatedContent?userid=anony&password=zero. Acesso em: 12 ago. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº 1000087-82.2024.8.26.0232**. Relator: Eduardo Prataviera. 5ª Câmara de Direito Público. São Paulo, 8 jun. 2026. Disponível em: https://esaj.tjsp.jus.br/cposg/search.do?conversationId=&paginaConsulta=0&cbPesquisa=NUMPROC&numeroDigitoAnoUnificado=10000878 2.2024&foroNumeroUnificado=0232&dePesquisaNuUnificado=1000087-82.2024.8.26.0232&dePesquisa=&tipoNuProcesso=UNIFICADO. Acesso em: 11 ago. 2026.

SARMENTO, Daniel. **Direitos Fundamentais e Relações Privadas**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008.

NUNES JÚNIOR, Flávio Martins Alves. **Curso de direito constitucional**. 7. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2023.

NUNES JÚNIOR, Flávio Martins Alves. **Direitos sociais em tempo de crise econômica**. 2. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2022.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio e incentivo da Faculdade de Direito e do Programa de Iniciação Científica (INIC) da Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP).