

**XXVII ENCONTRO NACIONAL DO
CONPEDI SALVADOR – BA**

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

GIOVANI DA SILVA CORRALO

VALMIR CÉSAR POZZETTI

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Santa Catarina

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina)

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul)

Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais)

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UFBA

Coordenadores: Giovani da Silva Corralo; Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-607-9

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito, Cidade Sustentável e Diversidade Cultural

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVII Encontro Nacional do CONPEDI (27 : 2018 : Salvador, Brasil).

CDU: 34



XXVII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI SALVADOR – BA

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

A edição do XXVII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI, ocorrida na cidade de Salvador/BA, consolida o Direito Urbanístico como área de ampla produção acadêmica em diversos Programas de Pós-Graduação do país, demonstrando uma preocupação da comunidade científica, com a qualidade de vida nos centros urbanos.

O grande interesse demonstrado pelos pesquisadores em estudar temas dessas áreas encontrou, nas sessões do Grupo de Trabalho realizadas neste evento, uma enorme receptividade e oportunidade de discussão.

A obra que ora apresentamos reúne os artigos selecionados, pelo sistema de dupla revisão cega, por avaliadores ad hoc, para apresentação no evento. Os temas apresentados são atuais e trazem contribuições significativas para o Direito Urbanístico, dando visibilidade e contribuição significativa aos problemas urbanos que vão desde o direito à moradia, acessibilidade, mobilidade urbana, auxiliando, dessa forma, a construção do instituto jurídico das “Cidades Sustentáveis”.

Apresentamos, assim, os trabalhos desta edição.

O trabalho intitulado “A GESTÃO SUSTENTÁVEL DO LIXO DOMÉSTICO NAS CIDADES DEPENDE DOS ATORES ENVOLVIDOS: PODER PÚBLICO, AGENTES RECICLADORES E SOCIEDADE” de autoria de Eduardo José Lima Barbosa aborda a necessidade de que os resíduos produzidos pelas aglomerações urbanas tenham uma destinação ambientalmente adequada, garantindo a sustentabilidade urbana, através do envolvimento de todos os atores: cidadão empreendedor, poder público e sociedade.

Já o trabalho “A MERCANTILIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO AMAZÔNICO: O CASO DO BAR DO PARQUE EM BELÉM-PA” de autoria de Dan rodrigues Levy, analisa a mercantilização do espaço urbano através da gentrificação, instrumento de “revitalização” de áreas degradadas que descaracteriza o uso, a arquitetura, e a memória da cidade, violando as normas urbanísticas e contribuindo para aprofundar o processo de segregação e fragmentação nas cidades.

O autor Pedro Dias de Araújo Júnior trabalha uma discussão sobre o novel instituto da REURB, no artigo intitulado “A REURB COMO METAJUNÇÃO DOS INTERESSES INDIVIDUAIS, COLETIVOS, URBANÍSTICOS E MEIO AMBIENTE – A NOVA POLIS”, onde analisa que, na aplicação da REURB, se tem um verdadeiro feixe de princípios constitucionais, dentre os quais o da dignidade da pessoa humana, do desenvolvimento sustentável e da segurança jurídica.

Já os autores Leonardo de Carvalho Peixoto e Daiana Malheiros de Moura, através do trabalho intitulado “A SUSTENTABILIDADE DOS POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS COMO INSTRUMENTO DE SOLIDARIEDADE INTERGERACIONAL” trabalharam a importância da teoria de sustentabilidade e solidariedade para as comunidades tradicionais, destacando que é urgente e necessário uma maior dedicação para manutenção desses povos e comunidades.

No trabalho intitulado “ABORDAGEM CRÍTICA SOBRE A URBANIZAÇÃO NO BRASIL: SEUS INSTRUMENTOS JURÍDICOS E A ATUAÇÃO DO ESTADO NO MERCADO IMOBILIÁRIO” os autores Diogo De Calasans Melo Andrade e Rita de Cassia Barros de Menezes exploraram, de forma crítica, o processo de urbanização no Brasil e o mercado imobiliário, o controle urbanístico por parte do Estado e a militarização da vida urbana.

Já os autores Cristiane Penning Pauli de Menezes e Francieli Puntel Raminelli, na escrita “ARTE URBANA, GRAFISMO URBANOS E CIDADES SUSTENTÁVEIS: UM OLHAR A PARTIR DOS CONSTRUTOS DE DIREITO À CIDADE”, exploraram a temática relacionada ao grafismo e em que medida eles contribuem para a consolidação de uma Cidade Sustentável.

Na pesquisa intitulada “DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E SUA IMPLEMENTAÇÃO PELO PROGRAMA “ALEGRA CENTRO” NA CIDADE DE SANTOS-SP” os autores Juliana Buck Gianini e Vivian Valverde Corominas analisaram a evolução do conceito da função socioambiental da propriedade à função social da cidade, levando-se em consideração o programa de revitalização na área central de Santos/SP, denominado “Alegra Centro”.

Nessa linha de raciocínio a autora Silvia Elena Barreto Saborita traz uma importante contribuição ao trabalhar a discussão sobre “O DIREITO DE LAJE COMO REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA”, trazida pela novel Lei nº 13.465, de 2017, bem como sobre a regularização desse instituto junto ao Registro Imobiliário.

Já os autores Éverton Gonçalves Moraes e Paulo Henrique Tavares da Silva, através do artigo “O ESPAÇO URBANO E O CAPITAL: UMA ANÁLISE A PARTIR DO PRECEITO CONSTITUCIONAL DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE” analisaram a morfologia do espaço urbano, a partir da análise do domínio dos meios de produção e da força do trabalho pelo capital em contraposição ao princípio constitucional da função social da cidade.

Buscando fazer uma análise sobre a mobilidade urbana e a sua importância para a construção de cidades sustentáveis, Bruna Agra de Medeiros e Igor Matheus Gomes Ferreira trazem sua contribuição no artigo intitulado “O FENÔMENO DA CRISE NO BRASIL E NO SISTEMA DE TRANSPORTES: A ASCENSÃO DAS ECONOMIAS DE COMPARTILHAMENTO COMO UMA ALTERNATIVA VIÁVEL À MOBILIDADE URBANA E AO ACESSO À CIDADE”

Seguindo essa linha de raciocínio, os autores Giovani da Silva Corralo e Aline Moura da Silva Boanova trazem sua contribuição com o escrito “O PODER MUNICIPAL E A ACESSIBILIDADE NOS LOGRADOUROS PÚBLICOS”, fazendo uma análise do tema “acessibilidade à cidade” e as transformações e avanços do direito brasileiro sobre esse assunto.

O artigo “O PROCESSO EXCLUDENTE DE FORMAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS: UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS POLÍTICAS E DOS PLANEJAMENTOS URBANOS”, de autoria de Nathalia Assmann Gonçalves avança no entendimento da formação histórica das cidades, que não ocorre de forma imparcial, com múltiplos interesses, muitas vezes não coincidentes com o ideal de justiça.

Já o artigo “O QUE FALTA DE LEGISLAÇÃO? DESAFIOS DO MUNICÍPIO DE LONDRINA/PR PARA EFETIVAÇÃO DO DIREITO À CIDADE”, de autoria Jussara Romero Sanches e Miguel Ettinger de Araujo Junior trabalham a falta de efetividade dos institutos urbanísticos, como é o caso da não aprovação do parcelamento, edificação e utilização compulsórios e da progressividade do IPTU no município de Londrina.

O trabalho “ OS REFLEXOS DA ORIGEM DA PROPRIEDADE PRIVADA E DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NO DIREITO SOCIAL À MORADIA”, de Andressa Karina Pfeffer Gallio, reflete sobre a propriedade privada, as políticas habitacionais e o déficit a ser suprido, numa abordagem crítica da urbanização brasileira.

O escrito “POLÍTICAS PÚBLICAS INTERSETORIAIS PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS: A ARTICULAÇÃO ENTRE POLÍTICA URBANA E SANEAMENTO

BÁSICO”, de Nicholas Arena Paliologo e Daniel Machado Gomes revelam a necessidade de políticas articuladas e intersetoriais a fim de promover o desenvolvimento urbano de forma sustentável.

A pesquisa “REFLEXÕES SOBRE O INSTITUTO DO TOMBAMENTO NO DIREITO BRASILEIRO – MEMÓRIA OU DESENVOLVIMENTO”, de Irene Celina Brandão Félix, aborda a importância, o impacto e as consequências do instituto do tombamento, refletindo acerca da imutabilidade do bem tombado, de forma a preservar a lembrança do momento histórico artístico e cultural de determinada época

O artigo “REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E CIDADE SUSTENTÁVEL: PANORAMA SOBRE TENDÊNCIAS ATUAIS DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA”, de Carlos Eduardo de Souza Cruz, busca compreender os impactos do novo marco legal de regularização fundiária, especialmente das ações voltadas à titularização.

O trabalho “SÍNTESE DE JULGADOS DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA BAHIA SOBRE O PLANO DIRETOR E O ESTATUTO DAS CIDADES”, de Noemi Lemos Franca, analisa o posicionamento jurisprudencial da corte baiana a fim orientar decisões na espacialidade pública e privada, bem como evitar futuros litígios.

As reflexões acerca da “TRANSOCEÂNICA E DIREITO À CIDADE: ALIENAÇÃO, FETICHISMO E DIREITO COMO INSTRUMENTO DE HEGEMONIA”, de Marcelo dos Santos Garcia Santana e Eraldo Jose Brandão analisa o processo de efetivação desta grande obra, seus impactos e a falta de participação social efetiva.

A pesquisa “VIRTUDES DO CONSTITUCIONALISMO CONTEMPORÂNEO BRASILEIRO: CAUSAS OU CONSEQUÊNCIAS DE UM SISTEMA ‘GREEN ECONOMY’”, de Eric Santos Andrade e Benedicto de Vasconcellos Luna Gonçalves Patrão, analisa as similitudes das “cidades inteligentes” e do “green economy”, com fundamento nos institutos do Estatuto das Cidades.

O artigo “VISÕES ANTAGÔNICAS NA REGULAMENTAÇÃO DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR NAS CIDADES DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO”, de Eduardo Garcia Ribeiro Lopes Domingues e Henrique Gaspar Barandier, analisa a aplicação da outorga onerosa do direito de construir e o seu potencial para financiar políticas públicas.

Finalizando, o trabalho “ACESSIBILIDADE E EXCLUSÃO NO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MEIO DE APLICATIVOS: MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO À CIDADE”, de Renato Bernardi e Ana Paula Meda, buscou investigar a existência de facilidades e dificuldades neste tipo de transporte, diretamente ao exercício ou negação do próprio direito à urbe, no tocante à acessibilidade/exclusão” conexo à segregação e estigmatização territoriais derivadas de regiões periféricas e consideradas violentas.

Assim, a presente obra é um verdadeiro repositório de reflexões sobre Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, o que nos leva a concluir que as reflexões jurídicas, nessa obra, são contribuições valiosas no tocante a oferta de proposições que assegurem a melhoria de vida no meio ambiente urbano, com acesso à moradia e efetivação da dignidade dos cidadãos, em harmonia com o meio ambiente e com os demais seres que habitam esse espaço, sendo imprescindível discutir e assegurar direitos, não só do homem mas de todos os seres que habitam esse espaço.

Desejamos, pois, excelente leitura a todos.

Prof. Dr. Giovani da Silva Corralo

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

O FENÔMENO DA CRISE NO BRASIL E NO SISTEMA DE TRANSPORTES: A ASCENSÃO DAS ECONOMIAS DE COMPARTILHAMENTO COMO UMA ALTERNATIVA VIÁVEL À MOBILIDADE URBANA E AO ACESSO À CIDADE

THE PHENOMENON OF THE CRISIS IN BRAZIL AND THE TRANSPORT SYSTEM: THE ASCENSION OF SHARING ECONOMIES AS AN ALTERNATIVE TO URBAN MOBILITY AND ACCESS TO THE CITY

Bruna Agra De Medeiros ¹
Igor Matheus Gomes Ferreira ²

Resumo

O Brasil apresenta um cenário de crise multifacetária que se estende, especialmente, sobre o sistema de transportes e o acesso urbano à cidade. Dessa forma, a economia compartilhada se põe como uma alternativa capaz de corrigir distorções relativas à mobilidade urbana e à promoção do acesso democrático às cidades. Esse trabalho utilizará a análise de dados e referência bibliográficas visionando associar a situação atual quanto à problemática da locomoção nos centros urbanos e a economia colaborativa como via alternativa capaz de promover um sistema de transportes sustentável e acessível à sociedade.

Palavras-chave: Transporte, Economia compartilhada, Acesso, Cidade, Mobilidade urbana

Abstract/Resumen/Résumé

Brazil presents a multifaceted crisis scenario that extends, especially, to the transportation system and urban access to the city. In this way, the shared economy becomes an alternative capable of correcting distortions related to urban mobility and the promotion of democratic access to cities. This work will use the data analysis and bibliographical references aiming to associate the current situation of the locomotion problem in urban centers and the collaborative economy as an alternative way to promote a sustainable and accessible transportation system to society.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Transportation, Shared economy, Access, City, Urban mobility

¹ Graduada em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Mestranda em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

² Graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Mestrando em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

1 INTRODUÇÃO

O cenário brasileiro atual traduz uma situação multifacetária da crise que ocorre em âmbitos diferenciados, como na política, na economia, na democracia e, especialmente, na acessibilidade urbana. Esse desequilíbrio, por sua vez, oriundo de fatores que permeiam a ordem econômica e os valores morais, desencadeia uma reação capaz de atingir os mais diversos segmentos, como o sistema de transportes e, conseqüentemente, a locomoção diária de parte significativa da população.

Nesse sentido, a pluralidade da crise se dá, em linhas gerais, na medida em que se constata o déficit de crescimento e desenvolvimento econômico do Brasil, bem como, em situações calamitosas de corrupção e descrédito da população perante as instituições e representantes governamentais. Mais precisamente, essa conjuntura é evidenciada no cotidiano e nas dificuldades básicas de inclusão e acesso por parte dos cidadãos à tudo que a cidade fornece em termos de oportunidades, bens e serviços em sentido amplo.

Na realidade, trata-se de um país com dificuldades em exercer uma gestão pública eficiente, em total consonância com os preceitos de ordem constitucional, e cujas conseqüências refletem em setores de extrema importância social, como a mobilidade urbana e o acesso à cidade. Esses segmentos se encontram em extrema debilidade, tendo em vista que parcela significativa da sociedade conta com o usufruto deficiente dos serviços públicos ou não os exerce devido à ineficiência da administração pública.

A mobilidade urbana está intimamente relacionada ao direito urbanístico, em especial, ao direito ao acesso à cidade, haja vista essas temáticas lidarem diretamente com a ocupação do espaço urbano coletivo e consistirem em uma garantia assegurada ao cidadão brasileiro pelo ordenamento jurídico pátrio. Além disso, é interessante apontar que são assuntos indissociáveis, pois não há como discutir sobre o sistema de mobilidade urbana sem explanar, por exemplo, sobre o Estatuto da Cidade e a ocupação ordenada do solo.

No que permite à sistemática da locomoção, salienta-se que os transportes públicos e privados possuem vários problemas em virtude de um processo de industrialização e urbanização tardio, fazendo com que vultosa parte dos investimentos se concentrasse nas áreas densamente habitadas, de forma desproporcional e segregacionista em relação às populações mais humildes. O contexto histórico, diante desse tema, exerce salutar importância devido às conseqüências e comportamentos político-administrativos acarretados ao longo dos anos.

A situação caótica vivenciada, sobretudo, nas regiões metropolitanas, reflete um processo de urbanização espontâneo e não planejado cuja consequência ultrapassa a questão dos grandes congestionamentos de veículos, da especulação imobiliária, da periferação de moradias ou de serviços públicos de má qualidade. Destarte, para além de discussões prolixas e conhecidas, esse estudo pretende discutir essas questões com o fito de repensar o futuro da sociedade brasileira tendo em vista o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2013, ter detalhado uma perspectiva de 218,9 milhões de habitantes em áreas urbanas até 2060.

Com efeito, o artigo em referência se propõe a analisar o modo como a crise velada pela qual o país passa, em seus diversos setores, afeta à mobilidade urbana e, dessa forma, obstaculiza o acesso à cidade por parte dos cidadãos. Assim, diante de um contexto marcado pela existência de uma má estruturação nos transportes em detrimento da massificação dos transportes individuais – carro e moto – a própria sociedade, em âmbito privado, vem buscando medidas alternativas para atender às suas necessidades pessoais, a exemplo da implementação progressiva da economia de compartilhamento via os serviços de transporte por aplicativo, como o Uber e similares.

Partindo-se desse plexo de fatores e cansada com as situações cotidianas de desgaste e gastos exorbitantes com transportes públicos, assim como com a instituição de políticas públicas voltadas para o melhor ordenamento do espaço e do fluxo de veículos nas vias urbanas, por parte do poder público, a própria sociedade vem buscando formas autônomas de solucionar seus dilemas, como a expansão da economia colaborativa. Afinal, os cidadãos são os reais prejudicados com os congestionamentos, a morosidade da locomoção, a poluição atmosférica e a violência no trânsito e, diante desse contexto, não observam melhorias com as ações públicas empreendidas no setor.

Sobre a importância do aparato constitucional, frisa-se que o tema está garantido por intermédio de alguns dispositivos constitucionais, como o exercício da cidadania (art. 1º, II), a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), o bem de todos (art. 3º, IV), a prevalência dos direitos humanos (art. 4º, II), o direito de ir e vir (art. 5º, XV), o desenvolvimento nacional (art. 3º, II), o direito social ao transporte (art. 6º, caput), a mobilidade urbana e eficaz (art. 144, parágrafo décimo, I), e a ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (arts. 182 e 183).

Desse modo, o estudo detalhado desses elementos trará à baila da discussão fatores acessórios, mas não menos importantes, como a intensificação da aplicabilidade e da utilização tecnológica, além da participação inclusiva dos cidadãos em assuntos de pertinência

coletiva. Ademais, o estudo se propõe à trazer dados com o fito de endossar seus argumentos e tecer algumas considerações a respeito do tema em comento.

2 A VELADA CRISE BRASILEIRA E O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE

O Brasil passa por um processo de crise multifacetária ou plural, com ênfase nos escândalos de corrupção, na acentuada disparidade social e na precariedade de segmentos como o da saúde e da segurança pública, os quais alimentam o ceticismo na gestão administrativa e na possibilidade de melhorias por meio de agentes políticos. Prova disso está em um censo realizado pela organização GfK Verein, que apurou a existência de reduzida credibilidade política no mundo.

Para se ter uma ideia, no Japão, há o apoio de apenas 12% na sociedade, contra 16% na Coreia do Sul e 48% na Índia (GfK VEREIN, 2016)¹. No cenário nacional, ainda de acordo com esse estudo, concebeu-se que o povo brasileiro – empatando com os franceses e os espanhóis no ranking – é aquele com menor confiança nos políticos, totalizando um percentual mínimo de 6% de indivíduos que, de fato, acreditam na atividade política e na ação dos seus representantes.

A crise democrática, especialmente àquela evidenciada pela abstenção² dos votos, é tão notória que, com o índice de 15% à 20% de abstenção registrado nas eleições ocorridas entre 1998 e 2014, o presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), à época, Ministro Marco Aurélio Mello, promoveu uma campanha nacional de estímulo à participação eleitoral ativa³ denominada “#VotaBrasil” (PASE; SILVA; SANTOS, 2016, p. 127-147).

No cotejo dessas informações, afirma-se tratar de uma crise velada porque a vivência dos cidadãos no cotidiano consiste em um verdadeiro estado de caos e desumanidade (MINORA, 2008, p. 193-216), em que não há oportunidades de acesso urbano a todos, tampouco políticas públicas, de fato, eficientes para oportunizar o básico usufruto de

¹ Para fins de esclarecimento, a GfK Verein foi fundada em 1934, na Alemanha, se intitula como uma organização sem fins lucrativos que atua realizando pesquisas de mercado.

² Destaca-se, de acordo com o contexto analisado, o conceito de abstenção, segundo o qual um potencial eleitor decide não exercer o seu direito ao voto.

³ Esclarece-se a capacidade eleitoral ativa, pois, a análise dos gráficos inclusos nesse trabalho levou em consideração apenas a participação eletiva dos cidadãos enquanto eleitores, no exercício regular do sufrágio, e não enquanto candidatos susceptíveis de serem eleitos (capacidade eleitoral passiva).

transporte público seguro, confortável e veloz. Os interesses do capital se sobrepõem – e muito – ao bom senso, de maneira tal que o incentivo à aquisição de transportes individuais é desacompanhado de programas competentes de mobilidade urbana aptos a comportar a super frota de veículos e primar pelo meio ambiente em relação aos gases de efeito estufa e partículas poluentes então emitidos.

Em referência às condições de locomoção e o dispêndio de tempo, uma avaliação realizada pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN)⁴, cujo objeto se restringiu à análise do tempo depreendido pelo trabalhador diariamente, nessa metrópole, no deslocamento casa – trabalho – casa, juntamente com os impactos causados sobre a perda de produtividade em relação ao referido período, fenômeno denominado pelos pesquisadores como ‘produção sacrificada’, concluiu que cerca de 17 milhões de trabalhadores gastam 114 minutos nessas viagens, ocasionando um custo de R\$ 111 bilhões em produção sacrificada (FIRJAN, 2015, p. 2).

Essa averiguação demonstrou, não só o prejuízo econômico obtido com o déficit de produtividade que os entes federativos, em geral, deixam de acumular com as desastrosas condições de mobilidade urbana, mas, sobretudo, a deficitária qualidade de vida e a condição degradante e violadora das normas constitucionais citadas na introdução desse estudo. A partir do momento em que se dificulta a fluidez da locomoção dos usuários, para além da perda de produtividade, mitiga-se o direito subjetivo de alcance à cidade e toda a sua estrutura.

Segundo levantamento feito pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (ANTU), em 2015, houve uma perda diária de 900 mil passageiros se comparados ao ano anterior, algo em torno de 4,1% (VASCONCELLOS, 2016), considerado o maior percentual de evasão de transportes públicos coletivos para individual da história nacional. Esse número decorre, entre outros fatores, da lentidão dos deslocamentos nos veículos coletivos, quase sempre incapazes de fazer as viagens no tempo certo e cuja velocidade dos ônibus urbanos sofreram uma queda significativa nos últimos dezesseis anos, em percentual de 40%, passando de 25km/h para 15km/h em 2015, de acordo com dados da ANTP e da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) (NTU, 2017, p. 6).

⁴ A pesquisa em referência considerou deslocamentos acima de trinta minutos, que representam uma obrigação de percorrer pelo menos dez quilômetros entre a moradia e o trabalho a uma velocidade média de 40km/h, ou perda excessiva de tempo nos trajetos mais curtos em razão dos congestionamentos existentes. O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil.

Paradoxalmente, no que pertine à comparação sobre os investimentos, tem-se que o transporte individual significa 30% das viagens e, mesmo assim, recebe o triplo de investimentos se comparados aos transportes de massa (SIM, 2014). Obviamente, diante de uma péssima prestação do serviço público de transportes coletivos no país, é de compreensão lógica que os brasileiros optem pela utilização de transportes privados para se locomover com dignidade.

Entretanto, também é salutar ponderar que a referida opção é extremamente individualista e não considera o ônus causado, por exemplo, ao meio ambiente, à economia e à vitimização fatal de condutores e transeuntes. Sob uma visão analítica, essa postura não só compromete o futuro das próximas gerações, com a degradação ambiental e o consumo energético envolvido na produção, mas, além disso, danifica a qualidade de vida da própria sociedade devido aos congestionamentos e os transtornos da mobilidade urbana (NTU, 2016, p. 8-10).

Na ótica urbanística, toda cidade deve ser planejada: a cidade nova, para a sua formação; a cidade implantada, para a sua expansão; a cidade velha, para a sua renovação. É extremamente importante, à luz do entendimento doutrinário, expandir essa organização do espaço em áreas compreendidas como os arredores do perímetro urbano, haja vista o intuito de preservar a cidade e evitar prejuízos em seu desenvolvimento e funcionalidade pelos futuros núcleos urbanos que tendem a se formar na periferia (MEIRELLES, 2003).

O índice de veículos nas ruas, pelas razões apresentadas e pelo interesse do capital industrial, tende a continuar se elevando, mas, de maneira análoga, é preciso uma reordenação do espaço para que haja a mobilidade inteligente. No sentido quantitativo da estatística sobre a frota veicular, o Relatório do Observatório das Metrôpoles, do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, comprovou que entre 2001 e 2012 a frota de carros no Brasil passou de 34,9 milhões para, aproximadamente, 76 milhões, o que representa, em termos percentuais, um acréscimo de 138%.

Ao contrário do que é comumente suscitado, esse aumento não foi resultado do crescimento da população, pois, segundo dados também levantados no mesmo lapso temporal, a densidade demográfica evoluiu apenas 12,49% (INSTITUTO NACIONAL E CIÊNCIA E TECNOLOGIA, 2016). Até mesmo porque, seria minimamente ilógico atribuir esse acréscimo ao crescimento populacional, considerando a concentração de renda e o cenário de desproporção entre os bens e o conseqüente acesso da sociedade.

Inclusive, prevê-se que a frota de carros no Brasil deve subir de 36 milhões (2013), para 130 milhões (2050) – quase o triplo, sendo um aumento de 361% (EMPRESA DE

PESQUISA ENERGÉTICA, 2016) –, fato que demonstra, portanto, um crescimento maior da frota se comparado ao incremento populacional (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2014). Vale ponderar, nessa lógica, que de maneira análoga aos últimos anos, espera-se o aumento da renda per capita dos cidadãos e a aquisição progressiva de automóveis, uma vez que, apesar de existirem projetos ideológicos em andamento, a tendência é que o brasileiro continue evitando as inconveniências do transporte público coletivo e adquira seu próprio meio de locomoção (ABDI, 2009).

Observa-se, assim, a insuficiência ou ineficiência do poder público no que se refere à obtenção de êxito em políticas públicas voltadas à promoção de um transporte público de qualidade em âmbito nacional. Conforme dados publicados na Revista NTU, o governo federal não trata como prioridade esse assunto, não define uma política constante de investimentos no setor, permite que o diesel subsidie sucessivos aumentos da gasolina e, ainda, cobra uma alíquota tributária (INSS) da passagem de ônibus que consiste no dobro das passagens de avião.

Sobre a dupla caracterização acima reportada sobre a ‘insuficiência ou ineficiência’ em relação à concretização das políticas públicas governamentais, essa denominação é empregada, sem embargos, em decorrência da restrita quantidade de meios de transportes nas grandes cidades se comparadas à quantidade de usuários dependentes desses meios, além de todas as características negativas e problematizantes do sistema de transportes. Em sede de exemplificação, as condições de operabilidade são precárias diante da superlotação dos meios de transporte, das más instalações de grande parte das frotas de ônibus, trens e demais meios de transporte, acrescentando-se à tais aspectos a questão da insegurança dos trajetos, tanto no sentido da violência no trânsito veicular, quanto ao que se refere à estrutura dos meios de transporte aludidos.

Na concepção de Dimas Barreira, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Fortaleza/CE (SindiÔnibus), a confluência de fatores como isenção tributária, vias preferenciais para ônibus e subsídios federais para a gratuidade e benefícios tarifários destinados a aprimorar o conforto dos referidos meios, são, sim, propostas para o alcance de um sistema de transporte público qualitativo (NTU, 2016, p 18-19). Em relação ao transporte privado, a crise se notabiliza, por exemplo, porque a frota veicular ocupa mais espaço nas vias públicas, somado ao fato de ser mais poluente, possuir maior consumo energético e custar mais caro ao consumidor (em aquisição e manutenção) (ANTP, 2006a, p. 94).

O entrave de toda essa problemática, na realidade, está na responsabilização correta sobre as falhas relatadas quanto à análise do sistema de transporte público. Primeiramente, é coerente compreender que se trata de uma temática de ordem pública, cuja promoção cabe necessariamente ao poder público, no entanto, deve-se conhecer também que no Brasil permeia um sistema de concessão à empresas privadas, em que há o dever de operacionalizar a prestação desse serviço, havendo, portanto, uma coerência nessa relação⁵ tríplice entre os entes federais (fontes primárias de responsabilização), as empresas privadas (intermediários) e os usuários (destinatários finais). Dessa maneira, é imperiosa a busca por soluções alternativas a fim de se avançar na desconstrução da desigualdade de acesso.

Em relação ao futuro, é preciso considerar que, no Brasil, já há um percentual de 84,72% de população vivendo em centros urbanos. Na mesma linha de intelecção, emitiu-se o Fundo de Populações das Nações Unidas (UNFPA), em 2007, por intermédio do relatório da Situação da População Mundial, afirmando sobre a projeção populacional urbana em 2030, a qual seria de, aproximadamente, 5 bilhões de pessoas vivendo nas cidades, o equivalente a 60% do total (IBGE, 2015).

Em âmbito prático, esses dados denotam a futura e real estagnação das cidades, pois, com o aumento expressivo da demanda por serviços, o ônus vai além da insuficiência de recursos financeiros e a desigualdade tende a ser acentuada, no caso, pela falta de acesso dos mais pobres aos transportes e ao usufruto cidade.

Por fim, é justamente em meio a essa conjuntura de crise, de descrédito à governança pública e de intolerância em relação às dificuldades diariamente enfrentadas que eclode, por intermédio de grande iniciativa e participação popular, o soerguimento da economia de compartilhamento como um mecanismo capaz de trazer uma solução viável, prática e menos onerosa às rendas familiares. Cita-se para ilustração, o planejamento de serviços de transporte por aplicativo, a exemplo do Uber, como uma saída mais barata, eficaz, confortável, veloz e, sobretudo, alternativa à atual desordem mobilidade urbana e à crise econômica vivenciada pela sociedade.

3 O SOERGUIMENTO DAS ECONOMIAS DE COMPARTILHAMENTO COMO ALTERNATIVA À MOBILIDADE URBANA E AO ACESSO À CIDADE

⁵A coerência da relação em comento está pautada no cumprimento regular do disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal de 1988 e nos dispositivos previstos na Lei de Licitações e Contratos da Administração Pública, nº 8.666/93.

A economia compartilhada⁶, citada primeiramente em 2008, pelo professor Lawrence Lessing, da Universidade de Harvard, refere-se ao consumo colaborativo realizado nas atividades de compartilhamento, troca ou aluguel de bens, sem que haja, necessariamente, a aquisição desses. Essa prática ocorre tanto com bens tangíveis, quanto intangíveis, em negociações *peer-to-peer* (P2P) e *business-to-consumer* (B2C) (CHOI, et al, 2014). Em definição simplória, a economia colaborativa baseia-se na partilha de bens ou serviços devidos ao atendimento das necessidades dos consumidores, evitando a apropriação deliberada de pertences e preservando os recursos naturais, a onerosidade financeira e a liberação excessiva de gases de efeito estufa (SEBRAE, 2017).

A tendência da economia compartilhada (colaborativa ou *mesh*) veio mudar os paradigmas do consolidado consumismo capitalista (CEROY, 2015), oportunizando aos consumidores a satisfação de suas necessidades por intermédio de uma aquisição temporária (BARDHI; ECKHARDT, 2012, p. 881-898), e não definitiva, meramente destinada ao atendimento das necessidades e em observância da preservação ambiental. Há uma grande discussão sobre seus efeitos – bons e ruins – sob vários aspectos, os quais serão devidamente referidos oportunamente (FERREIRA, 2016).

Pensando a respeito desse dado, por exemplo, conclui-se que algumas medidas alternativas poderiam ser priorizadas com o fito de trazer uma melhor acessibilidade locomotiva à sociedade e, também, atender às disposições normativas constitucionais já delimitadas no início do trabalho. Dessa forma, muitas variantes foram desenvolvidas, a exemplo das viagens compartilhadas para dividir os custos com combustível e taxas, e, mesmo, para que novos laços sociais sejam construídos.

O transporte público, por sua vez, vem se mostrando um eixo importante a ser modificado, com vistas ao planejamento urbano eficaz, desenvolvimento e gestão, tendo em vista a realização experiências em locais diversos do globo e a verificação de que melhorias para as cidades, as populações além do incremento da produtividade, da justiça social e da sustentabilidade são alcançáveis (FERREIRA, 2016).

⁶ Segue definição precisa do termo: “economia de compartilhamento”, também conhecida como economia colaborativa, consumo colaborativo ou economia entre pares, diz respeito à antigas práticas de dividir, permutar, trocar ou transacionar produtos e serviços entre pares, porém realizados em espaços muito mais amplos e difusos do que no âmbito de comunidades locais fechadas e sem a presença de uma instância superior, seja uma corporação ou Estado, no controle dos termos dessas transações” (RIBEIRTO, 2016).

O meio largamente utilizado para que essa modalidade econômica logre êxito é a internet, os dispositivos e as aplicações, através dos quais é possível intensificar as práticas de compartilhamento e tornar mais democrático o acesso por parte da sociedade (BOTSCHAN, R; ROGERS, R, 2011 apud SILVEIRA, 2016). Os componentes do sistema de Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC's) vêm ampliando a convergência cibernética, o que facilita a interconexão de dados e a comunicação direta entre vários usuários e ambientes em grande escala, a exemplo do desenvolvimento de aplicativos de sistemas de internet (HAUSER; BOCHI, 2017).

Convém ressaltar, ante o exposto, que a modalidade econômica da economia de compartilhamento constitui um pilar das cidades inteligentes (*smart cities*), que consistem em um fenômeno contemporâneo, oriundo do urbanismo, segundo o qual há uma boa qualidade de vida, uma gestão eficiente dos serviços e de espaços públicos e, ainda, a proteção do meio ambiente com vistas ao alcance de uma cidade sustentável (SILVA; GUIMARÃES, 2016, p. 1231-1234). No entanto, sua abrangência conceitual ainda é imprecisa e denota, na verdade, um modelo de urbanismo pautado na revolução digital e na participação acentuada e progressiva dos cidadãos em temática de ordem pública.

Esse modelo de cidade, considerado inteligente por apresentar componentes resilientes, estruturados e cuja sistemática atende aos requisitos de urbanidade e inclusão participativa por parte da população, está, igualmente, atrelado à temática da mobilidade urbana. Sob sua égide, a problemática da mobilidade urbana enseja a reflexão acerca da mudança ideológica da sociedade, na medida em que, ao invés de procurar como alternativa a compra de veículos particulares, passa-se a buscar a aquisição temporária de bens (BARDHI; ECKHARDT, 2012, p. 881-897).

Esse raciocínio, a título de ilustração, se verifica na implantação de bases de bicicletas a serem usadas pelos usuários, além de empresas destinadas à aluguéis de automóveis – que atendem também ao público que não intenta adquirir veículos. Igualmente, vê-se de fora semelhante à consolidação de sistemas de caronas, fortemente informatizado e digital, cuja operabilidade permite até mesmo a socialização das corridas.

Diante dos dados explanados até então, verifica-se que o país vivencia uma quase imobilidade no que pertine à locomoção e, sobretudo, à política de acesso a bens e serviços indispensáveis à dignidade, como o direito de pertencer e usufruir do meio urbano. Essa conexão entre urbanidade e mobilidade urbana, com efeito, pode passar por um processo de correção de suas problemáticas através do soerguimento e difusão da referida economia

compartilhada. Desse modo, passa-se à análise de sua aplicação como mecanismo de superação no segmento dos transportes.

3.1 A APLICABILIDADE DA ECONOMIA COMPARTILHADA COMO SUPERAÇÃO DA PROBLEMATICA AFETA AOS TRANSPORTES

A conjunção dos fatores de descontentamento frente à situação imodificável dos cidadãos fez com que a população implementasse um sistema autônomo, organizado e duplamente caracterizado como individual e coletivo, ainda que em proporção diminuta se comparados à eficiência dos transportes de massa. Em outros termos, o descrédito às instituições públicas e o cansaço dos usuários com o cenário nacional de corrupção e inércia favoreceram à participação inclusiva da sociedade na organização e incremento dessa nova atividade.

Nesse cerne, cita-se como exemplo a implementação do Uber no Brasil – apenas uma das modalidades de mobilidade compartilhada⁷ –, cujo funcionamento foi inicialmente programado na região do Vale do Silício, em San Francisco, centro especial de *startups* de tecnologia no mundo. Trata-se de um sistema de transporte gerenciado por meio de um aplicativo diretamente conectado em *smartphones*, com utilização de recursos de geolocalização para otimizar as distâncias, o tempo e aumentar a eficiência dos deslocamentos das pessoas (MELO, 2015).

Além disso, o fornecimento do seu serviço conta com formas de pagamento acessíveis (à vista ou em cartões de crédito) e o valor cobrado é módico se comparado aos táxis ou à mobilidade coletiva, pois muitas vezes, um ônibus não é suficiente para transportar o usuário. O crescimento aludido, inclusive, implica que a melhoria mencionada não se restringe aos usuários, mas também aos motoristas, que, conforme estudo recentemente divulgado pela Empresa Uber, conta um percentual de 71% dos cadastrados obtêm um *plus* na renda mensal com essa atividade (UBER..., 2015). Trata-se, portanto, de uma via de mão dupla, cujo benefício atinge os usuários e os motoristas, que passar a trabalhar e obter renda.

Deve-se considerar, ainda, que em carros utilitários, há a capacidade mínima para quatro passageiros, ou seja, há a possibilidade de se utilizar uma condução melhor com o consequente rateio da despesa para os integrantes. Por essa razão, sob uma análise crítica, é

⁷ O conceito de mobilidade compartilhada ou *shared mobility* está voltado para a substituição dos veículos tradicionais por outros, motorizados ou não, que possuem o objetivo de compartilhar o sistema de transportes de forma inovadora, veloz e eficaz. (CHAN, et. al, 2015).

possível caracterizá-lo como sendo uma alternativa de transporte particular individual e coletiva, isto é, moldável ao interesse do usuário. Sobre a aferição do valor a ser cobrado, as corridas são valoradas por meio do cálculo de tarifa x quilometragem realizada, sendo destinado um percentual à empresa da plataforma.

Sendo assim, a adesão popular, a conveniência, o baixo preço (FERREIRA, 2016) e têm feito desse sistema uma grande oportunidade de emprego e geração de renda para inúmeros cidadãos, valendo-se ressaltar essa iniciativa como uma saída para os quase 14,2 milhões de desempregados e àqueles que precisam complementar a renda (IBGE, 2017). O crescimento do Uber é vertiginoso, visto que em 2016 contava com 1 milhão de usuários, enquanto em março/2017 somou 13 milhões de adeptos, de modo a evidenciar a opção dos brasileiros por essa modalidade de transporte, e não pelas vias públicas de locomoção (CAPELAS, 2015).

Foi emitido um ranking anual de trânsito por uma empresa holandesa, em que são listados os índices de congestionamento de quase 300 cidades do mundo e, em 2016, registrou uma lista alarmante para a América Latina. De acordo com a listagem, a cidade do México tem a liderança, mas, salienta-se que figura em suas classificações o Rio de Janeiro/RJ (4º lugar), Salvador/BA (7º lugar) e Recife/PE (8º lugar). Para o vice-presidente da empresa, Ralf-Peter Schäfer, a solução mais eficiente seria estimular a população a fazer escolhas mais inteligentes quanto ao trajeto a ser percorrido (TOMTOM, 2016).

A aludida solução colaborativa prevê a metodologia da coleta de dados da companhia Floating Car Data e o acesso a mais de 45º milhões de dispositivos no mundo inteiro, de clientes e parceiros, que podem reportar informações de velocidade em tempo real. Dessa forma, em decorrência do grande número de aparelhos e de dados coesos, observa-se precisamente a velocidade atual, a fluência do trânsito e a existência de acidentes, de modo a informar com precisão aos transeuntes as rotas mais viáveis para um tráfego fluido, veloz e eficiente. Assim, governos e cidades poderiam, com facilidade, integrar esses dados de tráfego em seus centros de gestão de tráfego e aplicações de *software* (TOMTOM, 2016).

A partir dessas tratativas, torna-se possível compreender o motivo pelo qual há uma coesão entre a problemática da mobilidade urbana dos transportes e a economia colaborativa, na medida em que essa via econômica possui aptidão para promover transformações capazes de promover transportes inovadores, tecnológicos e sustentáveis. Em seguida, serão detalhados os reflexos da economia compartilhada na ordenação do espaço urbano a fim de esmiuçar a conexão entre essas temáticas.

3.2 OS REFLEXOS DA ECONOMIA COMPARTILHADA NA ORDENAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Como se pôde constatar, o Brasil enfrenta uma pluralidade de crises que favoreceram, conjuntamente, ao desenvolvimento da economia compartilhada e de alternativas aos problemas não solucionados pela gestão pública. Desta feita, os transportes públicos coletivos estão sendo substituídos gradativamente pelo transporte particular individual (e minimamente coletivo), assim como também por meios ainda mais benéficos, a exemplo, dos sustentáveis, como o uso de bicicletas compartilhadas.

No tocante à seara urbanística e o amparo normativo constitucional é singular citar a Lei nº 10.257/01, conhecida como o Estatuto da Cidade, regulamenta os artigos 182 e 183 da CRFB/88. Sem dúvidas, essa normativa consistiu em um avanço relevante para a materialização do conceito de cidade em termos legais, e não apenas em âmbito político (FERNANDES, 2007, p. 204). Em linhas gerais, essa lei estabelece normas de ordem pública capazes de regular o uso da propriedade urbana em benesse do bem coletivo, da segurança, do bem estar dos cidadãos e do meio ambiente.

Destarte, tendo como parâmetro o processo de urbanização brasileiro, o qual ocorreu tardiamente e sem planejamento urbano, faz-se mister discutir acerca da democratização do acesso urbano. Ao longo da história, esse processo culminou na periferização das moradias em detrimento de uma centralidade destinada às camadas sociais favorecidas. Essa conjuntura incumbe, com efeito, repensar a ordenação do espaço não no sentido do mero acesso à bens ou utilidades públicas, mas, vai mais além: incita refletir sobre o direito de todos em relação à tudo que a cidade oportuniza, em termos de vantagens, serviços e demais aparatos que as localidades centrais podem oferecer (TRINDADE, 2012, p. 147-152).

Na realidade, esse seria o cerne desse artigo, pois a mobilidade urbana consiste em um direito de todos, cujo acesso deve ser amplo, de modo a respeitar, de fato, os dispositivos constitucionais e a permitir um efetivo usufruto democrático do acesso à cidade, notadamente em relação ao sistema nacional de transportes. É preciso reconhecer, por oportuno, que o Estado também tem seus mecanismos para coibir a especulação imobiliária, a concentração de renda e formação de vazios urbanos⁸, como a instituição do IPTU progressivo, o

⁸ De acordo com o entendimento urbanístico, os vazios urbanos são resultado do funcionamento do mercado de terras, das formas de atuação dos agentes privados e das políticas pública empreendidas pelos agentes públicos. Sob uma visão crítica, existem interesses de ordem privada que se sobrepõem à função social da propriedade, de modo que, com a expansão urbana em áreas valorizadas das cidades, dotadas de infraestrutura bem organizada,

parcelamento e edificação compulsórios e, até, a desapropriação do imóvel (com pagamentos em dívida pública), porém, ainda não é eficaz quanto ao impedimento da segregação socioespacial (BARROS et al, 2010, p. 97).

Como se pode depreender, é indispensável correlacionar a mobilidade urbana sustentável e o direito ao acesso à cidade, fazendo, para tanto, menção à CRFB/88, cujos dispositivos abarcam a competência explicitamente municipal (art. 30) para a execução da política de desenvolvimento urbano, com o objetivo primordial de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar das comunidades. Além disso, cabe ainda à esse ente a elaboração do Plano Diretor, definido como instrumento basilar para a política de desenvolvimento e a expansão urbana no contexto do planejamento municipal (art. 182, *caput*, e parágrafo primeiro⁹).

Cumpra esclarecer que os Planos Diretores Municipais, por sua vez, devem ser precedidos de estudos com o intento de identificar a demanda por novas áreas habitacionais para que haja a destinação de novas localidades habitacionais aptas à comportar essa ocupação urbana e, conseqüentemente, para a reestruturação das localidades onde serão postos eixos de transporte público. O Estatuto da Cidade dispõe, à título de ordenação do espaço urbano, que municípios com mais de 500 mil habitantes devem propor um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, contudo, não prevê o modo como essa integração ocorreria.

Ressalta-se, como competências do aludido Plano Diretor: o maior aproveitamento da infraestrutura existente; a internalização e minimização dos impactos sobre o ambiente urbano, o trânsito e o transporte; a garantia do espaço público, priorizando o pedestre e solucionando ou reduzindo os conflitos existentes entre a circulação a pé e trânsito de veículos, além de oferecer orientações adequadas, sinalização e tratamento urbanístico coerente em áreas preferenciais para o seu deslocamento; realizar obras de adequações viárias para contemplar modos de transporte não motorizados e, por fim, priorizar investimentos e o uso do sistema viário para o pedestre e os meios de transporte coletivo, especialmente em situações de conflito com o transporte individual e de carga.

formam-se propriedades sem fim social e uso regular. Sendo assim, a estrutura urbana passa a ser subutilizada ante a existência de ilhas bem localizadas no tecido urbano sem aproveitamento dos serviços de água, esgoto, luz, transporte público, entre outros benefícios (VEIGA. A; VEIGA. D; MATA, 2018).

⁹ Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm 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.

Salienta-se que o Ministério das Cidades também definiu o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade Urbana como meio da política de desenvolvimento urbano, integrado ao Plano Diretor do Município, instaurado na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos, ações e projetos com o objetivo de promover o acesso democrático às oportunidades oferecidas pelas cidades. Esses desafios, com efeito, seriam sanados através do planejamento de infraestrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, os quais, juntos, trariam condições propícias para a mobilidade inteligente e a eficaz logística de prestação de serviços à população. Enfim, seguindo o amparo normativo, a Resolução nº 34, de 1 de julho de 2005, o Conselho das Cidades, estabeleceu que os Planos Diretores de Transporte e Mobilidade Urbana deveriam garantir a diversidade das mobilidades de transporte, respeitando, assim, as peculiaridades locais e regionais, além de priorizar efetivamente o transporte coletivo, os pedestres e a coesão entre a gestão de mobilidade urbana e o Plano Diretor Municipal. A coesão do ordenamento jurídico, portanto, bem como a união das políticas públicas e da gestão administrativa têm aptidão para empreender mudanças com real potencial de transformação em benefício da coletividade e, sobretudo, em atenção à promoção do acesso à cidade por toda a população.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, a análise presente permitiu a compreensão sobre os vieses da crise brasileira, com ênfase na debilidade sistemática do sistema de transportes nacional e na sua relação com a mobilidade urbana e o acesso à cidade. Além disso, a exposição dos dados estatísticos detalhados ao longo do trabalho viabilizou o entendimento da relação entre o cenário de crise e suas intercorrências, especificamente sobre o sistema de transporte público coletivo e privado individual.

A coleta de informações autênticas trouxe comprovações acerca da complexa problemática vivenciada pelos brasileiros para locomover-se, bem como terem acesso às oportunidades que a cidade oferece. Isto é, os dados apontaram que parcela significativa da população brasileira não tem acesso ou os tem de forma bastante precária. Nesse sentido, se justifica a relação entre mobilidade urbana e acesso à cidade, tendo em vista que se tratam de temáticas conexas e de direito constitucionalmente assegurado ao cidadão brasileiro.

No entanto, no cotejo da discussão desse artigo, foram destacados os dispositivos constitucionais e infraconstitucionais, os quais evidenciam o desrespeito da administração

pública em relação à sua respeitabilidade, em geral, ainda que sejam reconhecidas iniciativas por parte do poder público para coibir as violações jurídicas. Afinal, apesar de compreender que há esforço público, faz-se mister ponderar sobre a sua insuficiência e sua ineficiência, haja vista a constatação de dados discrepantes e comprobatórios da segregação existente no território nacional.

Destacou-se que a crise, posta sob a ótica democrática, política e econômica, acentuou a insustentabilidade da mobilidade urbana e o ápice do descontentamento populacional. No tocante à crise que afeta aos transportes, foi exposto tanto o lado do poder público, quanto o âmbito privado, considerando-se o arrefecimento econômico e as possíveis projeções de reversão da crise. Nesse ínterim, diante da necessidade de empreender melhorias em relação à participação cidadã e ao direito natural de acesso aos transportes, observou-se a crise democrática e a colocação do brasileiro como agente participativo e promotor de mudanças, dado o descrédito sobre as possíveis melhorias advindas do poder público.

Dessa forma, eclodiram no Brasil as iniciativas de economia compartilhada – ou colaborativa – cuja ideologia veio contrariar o paradigma consumista da sociedade, ou seja, trouxe a compreensão sobre a possibilidade de sanar as necessidades por bens e serviços de forma imediata, sem a necessidade de exercer aquisições ou deter a propriedade. Essa nova mentalidade, com efeito, pôde ser verificada, à luz do sistema de transportes, pelo uso do aplicativo Uber, sendo lembrada, inclusive, a existência de aplicativos semelhantes.

Embora não tenha sido o objeto dessa pesquisa tecer comentários acerca da legalização ou questão regulatória da atividade do Uber, o fator principal a ser atentado na perspectiva trabalhada foi que o seu estabelecimento, juntamente com o incentivo à aquisição de transportes individuais, consistiram meios de desvincular boa parte da população da dependência dos transportes públicos coletivos. Essas “saídas” foram consideradas baratas aos olhos do consumidor, mais confortáveis e, portanto, viáveis se comparadas às distorções naturais do sistema tradicional público.

Além disso, como já era esperado, viu-se que o índice de evasão de usuários dos transportes coletivos é crescente, fruto da morosidade, insegurança, desconforto e precariedade do sistema de mobilidade urbana como um todo. De certo, esses fatores aliados às facilidades das taxas de juros e ao ideal do brasileiro de ter melhores condições de vida, impulsionam o aumento da frota de veículos particulares, seja carro ou motocicleta. Outra forma promissora de correção das distorções discutidas está na progressiva abertura da economia nacional para o favorecimento da economia compartilhada, haja vista não somente

os benefícios de ordem ambiental, mas também a promoção de uma consciência educativa e o aquecimento da economia.

Todos esses fatores convergem para o alcance de uma maior e melhor estruturação do espaço urbano, principalmente no sentido de permitir aos cidadãos o direito de locomover-se com qualidade, conforto, segurança e maior velocidade, além de possibilitar um sistema de transportes sustentável. Isso viabilizaria, com efeito, a participação da população segregada às estruturas que a cidade oferece, dando-lhes, por exemplo, a oportunidade de vivenciar tudo aquilo que a estrutura dos centros urbanos possibilitam em termos de serviços, lazer, cultura e demais aspectos estruturantes.

Em suma, espera-se, conforme explicitado, que a inserção dos transportes como um direito social constitucionalmente assegurado seja, de fato, levada em consideração no que pertine à repatriação de investimentos e na constância de políticas públicas voltadas para suas melhorias. Notadamente, espera-se que a utilização das economias de compartilhamento consiga corrigir – ou minimizar – os problemas estruturais da mobilidade urbana e, sobretudo, facilite o acesso às oportunidades que a cidade oferece a todos.

REFERÊNCIAS

ABDI – Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. **Estudo prospectivo setorial automotivo: Relatório automotivo 2009**. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.abdi.com.br/Estudo/Automotivo.pdf>>. Acesso em: 7 mar. 2018.

ANTP, 2006a, p. 94 apud BICALHO, Marcos Pimentel; VASCONCELLLOS, Eduardo Alcântara de. Os desafios da mobilidade urbana. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, nº 29, São Paulo, 2007.

BARDHI, F.; ECKHARDT, G. M. Access-based consumption: the case of car sharing. **Journal of Consumer Research**, v.39, dez. 2012.

BARROS, A . M. F. B et al 2010. “O estatuto da cidade comentado (Lei nº 10.257 de 10 de junho de 2001)”. In: CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. **O estatuto da cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades/ Aliança das Cidades, 2010.

Cinco dados mostram como o transporte público ainda não é prioridade no Brasil. **HUFFPOST**. Disponível em: <http://www.huffpostbrasil.com/2014/08/04/cinco-dados-mostrar-como-o-transporte-publico-ainda-nao-e-priori_a_21673352/>. Acesso em: 7 jul. 2017.

CHADE, Jamil. Brasileiro é quem menos confia em político, diz pesquisa mundial. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 maio 2016. Disponível em:

<<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,brasileiro-e-quem-menos-confia-em-politico--diz-pesquisa-mundial,10000050380>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

CHAN, Nelson. et. al. **Definitions, Industry Developments, and early understanding. Shared Mobility.** Disponível em: <http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2015/11/SharedMobility_WhitePaper_FINAL.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2017.

Estudos da demanda de energia. **Empresa de pesquisa energética.** Jan, 2016. Disponível em: <<http://epe.gov.br/sitespt/publicacoesdadosabertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao227/topico20DEA%201315%20Demanda%20de%20Energia%202050.pdf#search=130%20milh%C3%B5es%20de%20carrs%20em%202050>>. Acesso em: 7 mar. 2018.

FARIELLO, Danilo. Número de automóveis no país deve quadruplicar até 2050. Serão 130 milhões de veículos, segundo projeção do Plano Nacional de Energia. **O Globo**, São Paulo, 26, nov. 2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/numero-de-automoveis-no-pais-deve-quadruplicar-ate-2050-14651507#ixzz3K5KNwTik>>. Acesso em: 7 mar. 2018.

FERNANDES, E. Constructing the ‘right to the city’ in Brazil. **Social & Legal Studies**, v. 16, n. 2.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. IPEA, **Políticas sociais: acompanhamento e análise.** 12 fev. 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em: 9 mar. 2018.

IBGE. **Porcentagem de residentes nas zonas urbana e rural (2015).** Disponível em: <<https://teen.ibge.gov.br/sobre-o-brasil/populacao/populacao-rural-e-urbana.html>>. Acesso em: 6 mar. 2018.

O Estado de São Paulo, São Paulo, 11 maio 2016. Disponível em: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,brasileiro-e-quem-menos-confia-em-politico--diz-pesquisa-mundial,10000050380>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro.** São Paulo: Saraiva, 2003.

MINORA, Leonardo Ataíde. **Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição sinequanon para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana.** Natal: CEFET/RN, 2008.

NTUrbano. Brasil pode ter transporte público urbano de qualidade. **NTUrbano**, Ano V, n. 28, jul/ago, 2017. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636420226446349456.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2018.

NTUurbano. Crise e ausência de políticas públicas tiram 215 milhões de passageiros de transporte público.. **NTUurbano**. Ano III, n.20, mar/abril.2016. p. 8-10. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635993569389551518.pdf>>. Acesso: 6 jul. 2017.

PARANASHOP. **Frota veicular dez vezes maior que a população agrava os riscos à saúde. Mobilize Brasil.** Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/9541/frota->

veicular-ultrapassa-o-crescimento-da-populacao-em-mais-de-dez-vezes-com-riscos-a-saude-e-ao-ambiente.html>. Acesso em: 9 jul. 2017.

PASE, Hemerson Luiz; SILVA, Luis Gustavo Teixeira da; SANTOS, Everton Rodrigo. Cultura política e abstenção eleitoral. **E-legis - Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação do CEFOR**, Brasília, n. 21, set./dez., 2016.

Porcentagem de residentes nas zonas urbana e rural (2015). **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<https://teen.ibge.gov.br/sobre-o-brasil/populacao/populacao-rural-e-urbana.html>>. Acesso em: 6 mar. 2018.

Publicações do Sistema FIRJAN - **Pesquisas e estudos socioeconômicos: FIRJAN**, 2015.

RIBEIRO, Bruno Santos. **Princípios e desafios para a regulação da economia do compartilhamento, com substrato da teoria responsiva e enfoque na atuação do aplicativo Uber**. Brasília, 2016.

SILVA, Lucas do. GUIMARÃES, Patrícia Borba Vilar. Autorregulação jurídica no urbanismo contemporâneo: smart cities e mobilidade urbana. **Revista de Direito a Cidade**, Rio de Janeiro/RJ. Vol.8, nº4, out/dez, 2016.

TRINDADE, Thiago Aparecido. Direito e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade. **Revista Lua Nova**, São Paulo, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Perda de passageiros compromete a mobilidade urbana**. *NTU*, Brasília, 15 jun. 2016. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=669>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

VEIGA, Artur José Pires; Veiga, Daniela Andrade Monteiro; MATTA, Jana Maruska Budda. **Vazios urbanos e sustentabilidade**. Disponível em: <<http://www.uesb.br/eventos/ebg/anais/4m.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2018.