

**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.

**“ACESSIBILIDADE” E “EXCLUSÃO” NO TRANSPORTE REMUNERADO
PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MEIO DE APLICATIVOS:
MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO À CIDADE**

**"ACCESSIBILITY" AND "EXCLUSION" IN INDIVIDUAL PAID
TRANSPORTATION OF PASSENGERS THROUGH APPLICATIONS: URBAN
MOBILITY AS A RIGHT TO THE CITY**

**Renato Bernardi
Ana Paula Meda**

Resumo

Este estudo trata da mobilidade urbana a partir do transporte remunerado privado individual de passageiros através de aplicativos, como é o caso, por exemplo, da Uber, sob a ótica do direito à cidade. Assim, o propósito deste trabalho é investigar a existência de facilidades e dificuldades neste tipo de transporte diretamente ao exercício ou negação do próprio direito à urbe. É utilizado o método hipotético-dedutivo, sendo que a pesquisa demonstra o paradoxo “acessibilidade/exclusão” conexo à segregação e estigmatização territoriais derivadas de regiões periféricas e consideradas violentas. Portanto, uma mobilidade urbana falha corresponde a um direito à cidade incompleto.

Palavras-chave: Uber, Direito à cidade, Segregação e estigmatização territoriais, Mobilidade urbana, Aplicativos

Abstract/Resumen/Résumé

This study deals with urban mobility from the individual paid transportation of passengers through applications, as the case, for example, Uber, from the point view of the right to the city. Thus, the purpose this work is to investigate existence of facilities and difficulties in this type of transportation directly to the exercise or denial of the right to the city itself. The hypothetical-deductive method is used, the research demonstrates the paradox "accessibility / exclusion" related to territorial segregation and stigmatization derived from peripheral regions and considered violent. Therefore, a failed urban mobility corresponds an incomplete right to the city.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uber, Right to the city, Territorial segregation and stigmatization, Urban mobility, Applications

INTRODUÇÃO

As cidades têm uma figuração central no convívio humano em sociedade e acabam por propiciar inúmeras formas de acesso à composição de seu espaço em suas mais diversificadas atividades, como, comprar, comer, passear, praticar esportes, visitar museus, entre outras situações. Perante mencionadas opções o direito à cidade alcança a cidade em si quando possibilita seu aproveitamento como um todo, por isso, fala-se da mobilidade urbana por intermédio de aplicativos.

Nesta linha de pensamento, a relevância do tema proposto pousa no fato de que as plataformas tecnológicas virtuais são uma realidade, muitas vezes, constante nas cidades brasileiras, de maneira que o estudo sobre sua influência no modo como as pessoas se transportam e vivem o espaço urbano pode denotar, em medida correlata, o quão efetivo se faz o direito à cidade em relação à mobilidade urbana disponível às pessoas.

Diante disso, a sistemática do trabalho persegue o seguinte questionamento: no que consistiriam as possíveis “acessibilidade” e “exclusão” no transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativos, a partir de empirias retiradas de dados e notícias *onlines* com base no exemplo da Uber?

No intento de responder à pergunta levantada e alcançar a afetação do direito à cidade, seja para seu exercício ou negação, indispensável se faz a delimitação do estudo. Nesta toada, inicia-se por uma abordagem sobre o direito à cidade e sua multidimensionalidade em uma conjuntura social, política e jurídica para, em seguida, tratar da mobilidade urbana, principalmente, sob o prisma da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº. 12.587/2012.

O terceiro capítulo do trabalho, ao afunilar o tema proposto e encaminhar o artigo à(s) resposta(s) para pergunta outrora formulada, limita-se a fazer breves considerações sobre a Uber no Brasil e a verificar a dualidade “acessibilidade/exclusão” oriunda desse tipo de transporte dentro da mobilidade urbana, com interpretação direcionada ao direito à cidade.

O desenvolvimento do trabalho acompanha, ainda, articulações entre autores e informações, como, por exemplo, Henri Lefebvre e David Harvey no primeiro capítulo. Em um segundo momento, o texto adquire desempenho mais legalista e menos multidisciplinar ao expor alguns artigos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Na terceira subdivisão deste estudo, sistematizam-se dados da publicação “Pesquisa da Mobilidade da População Urbana 2017” com informações retiradas do sítio *online* da Uber no Brasil em análise à reportagem que descreve o caso Uber e Ubra.

Para tanto, emprega-se o método hipotético-dedutivo, ao passo que a conjectura do estudo, a partir de enunciados iniciais gerais alcance premissas menores que sejam capazes de responder à particularidade aventada, isto é, parte-se de um contexto amplo como é o caso do direito à cidade, até se desembaraçar nas formas de acessibilidade e exclusão presentes no transporte por meio de aplicativos na lente do direito à cidade. Foram utilizadas as técnicas de pesquisa indireta documental e de pesquisa indireta bibliográfica.

1 DIREITO À CIDADE¹

Tentar abordar o direito à cidade é adentrar um campo completamente multidimensional que envolve interfaces jurídicas, sociais e políticas e, ainda assim, mesmo que a cidade possa ser considerada em uma figuração central para a vivência em sociedade, é possível concebê-la como um direito? Em caso positivo, no que consistiria o direito à cidade? A caminho de um debate de ideias sobre o assunto, o que se pretende não é produzir uma resposta ou várias delas, mas fomentar o fluxo de ideias atinentes ao tema.

Há diferentes óticas para se abordar o direito à cidade, tanto em um horizonte mais teórico, quanto em uma perspectiva prática. No entanto, antes da apresentação de tais configurações e com a consciência de que o direito à cidade é multifacetado, crê-se na cidade como um direito “a estar” incluso no ambiente urbano, socialmente integrado e fronteiriçamente livre.

É a oportunidade de estar na cidade em toda sua existência, sem territórios paralelamente dominados ou distanciados da vida na urbe em si, com moradias adequadas e serviços básicos de infraestrutura. É fazer parte de um convívio social qualificado pela dinâmica da cidade materialmente constituída, como encontros e desencontros em ruas, praças, parques, lojas, mercados, entre outras variáveis locais.

Por isso opta-se, neste momento, em entender a cidade como um espelho das relações humanas e, conseqüentemente, em perscrutar o direito à cidade como uma abertura para recriação da aceitação ao “outro”, estranho a mim, pois que as cidades “são a expressão espacial das relações econômicas, políticas e culturais de uma sociedade e sua história.” (FERREIRA, 2012, p. 11).

¹ Este capítulo é originado de textos adaptados de mesma autoria deste trabalho.

Mas por que a ideia de se ter e efetivar uma política urbana voltada para as funções sociais da cidade e sua democratização? Além da cidade também ser um direito, ela é a concretização dos valores da sociedade através da criação do meio ambiente artificial, influenciando diretamente na forma de vida e nas relações sociais prezadas naquele espaço. É por isso que um projeto urbano que vise sua reestruturação e consolidação do direito à cidade influencia positiva ou negativamente na apreciação do convívio comum que inclui o “outro”.

Na perspectiva da cidade *de* segregação, da cidade *como* poder e da cidade *em* conflitos, vê-se no direito à cidade um contraponto a essas interpretações que poderiam ser transmutadas à realização paulatina do próprio direito à cidade em um plano democrático e participativo.

Na continuidade dessa observação, o direito à cidade é conceito concebido pelo sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre na década de 1960. Desde então adquiriu presença nas discussões de diversos autores e, nas palavras de seu criador:

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. [...] Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação mais próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retornar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recuperar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das satisfações que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela. (2001, p. 117-118)

Desse modo, a cidade compreende a vida cotidiana e não pode ser apreendida como um produto acabado com fórmulas prontas e tidas por universais. A cidade é experiência viva que descobre e é redescoberta a cada nova moradia edificada, a abertura de ruas, construções de espaços comuns de convivência como parques e praças, estruturação de transporte, entre outras maneiras. Logo, a cidade é percebida em cada detalhe que alcança o todo.

Nessa toada, a partir dos ensinamentos de Lefebvre quanto ao direito à cidade, os pesquisadores Jussara Sanches e Miguel Etinger Araújo Junior (2017, p. 3) entendem que a cidade, enquanto espaço de convívio social, perdeu tal característica pelas transformações ocorridas ao longo do tempo como a firmação do sistema capitalista, de modo que o direito à cidade “surge na superação de uma urbanidade na qual o valor de troca prevalece”.

Nas palavras de David Harvey (2013, s.p.):

A cidade pode ser julgada e entendida apenas em relação àquilo que eu, você, nós e (para que não nos esqueçamos) ‘eles’ desejamos. Se a cidade não se encontra alinhada a esses direitos, então ela precisa ser mudada. [...] A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações.

O direito à cidade abrange não só o aspecto físico da realização do ambiente urbano, mas consagra também o aspecto relacional da vida nas cidades. Assim, o direito à cidade é a efetivação do “nós” em comunhão com “ele”, “ela”, “eles”, “elas” e “eu”. Porém, como já foi salientado, a tendência moderna é que as cidades não conjuguem vozes para alcançar um fim comum.

Diante da potencialidade do direito à cidade, David Harvey (2014, p. 28) o define como um direito predominantemente de natureza coletiva, no “exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização” em uma liberdade de nos refazermos na cidade, sendo que o autor considera o direito à cidade como um “dos nossos direitos humanos mais preciosos, ainda que um dos mais menosprezados”.

Demonstra-se, com isso, uma falha na interpretação do direito à cidade para sua própria concretização: a cidade deve unir, aproximar as pessoas mesmo que em grandes distâncias; ela não deve oprimir e segregar, pois seu pleno exercício depende de uma liberdade de existir que só pode ocorrer quando uns aceitam aos outros na composição de um mesmo espaço. A diferença deve ser cultivada e não reprimida.

Ao mesmo tempo em que o direito à cidade pode representar a conjugação de diferentes vozes, pode ser igualmente considerado sob a ótica de um direito que engloba inúmeros outros direitos, configurando interfaces entre o urbano e o político em uma cidade de direitos humanos como prática reivindicativa.

Contudo, “o empoderamento e a deterioração das cidades são apresentados à população como um processo orgânico de envelhecimento natural, ou de crescimento excessivo, e não como a consequência direta da economia política vigente” (BOLAFFI, 1982, p.67), o que evidencia ainda mais a simbiose entre o urbano e o político na conjuntura da cidade vindicada.

Diante de uma perspectiva mais palpável, o direito à cidade pode ser definido de acordo com a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (2000) como

o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes

das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado. O Direito à Cidade é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos. Este supõe a inclusão do direito ao trabalho em condições equitativas e satisfatórias; de fundar e afiliar-se a sindicatos; de acesso à seguridade social e à saúde pública; de alimentação, vestuário e moradia adequados; de acesso à água potável, à energia elétrica, o transporte e outros serviços sociais; a uma educação pública de qualidade; o direito à cultura e à informação; à participação política e ao acesso à justiça; o reconhecimento do direito de organização, reunião e manifestação; à segurança pública e à convivência pacífica. Inclui também o respeito às minorias e à pluralidade étnica, racial, sexual e cultural, e o respeito aos migrantes.

Vê-se que a compreensão do direito à cidade exsurge desde um prisma abstrato e filosófico, também com nuances sociológicas profundas, podendo ser visto por uma ótica mais materializável como é o caso da definição da Carta Mundial pelo Direito à Cidade ao dispor claramente sobre a cidade enquanto direito de todos e usufruto equitativo de suas funcionalidades, bens e serviços.

2 MOBILIDADE URBANA

O estudo do direito à cidade, como outrora observado, liga-se a uma série de outros direitos e, em virtude desse vínculo, não há como dissociar a mobilidade urbana do direito à cidade, visto que o ato de se locomover – a pé, de carro, de bicicleta, de trem, metrô, ônibus ou afins – é uma forma de exercer o direito à urbe, nesta perspectiva.

Vivenciar a cidade é o potencial inserto na mobilidade urbana de ultrapassar fronteiras socioespaciais criadas pela segregação atuante na manutenção de estigmatizações que “demarcam” ou, de outro modo, limitam o espaço da cidade a lugares homogêneos e pouco tolerantes. Sem contar a contribuição em tornar o “uso equitativo” do solo urbanístico menos desigual como proposto na Carta Mundial pelo Direito à Cidade.

Mais do que isso, é a mobilidade urbana que permite à cidade se fazer conhecer por seus habitantes e turistas, ao alimentar (re)descobertas constantes e inspiradoras para vidas mais qualitativas com lazer, como, por exemplo, ter acesso a um parque ou bosque ou,

também, poder utilizar serviços que levem a um museu, teatro, prédios culturais, shoppings, centros históricos, lojas, casas de amigos, parentes, pontos turísticos ou “tours”.

Chegar ao local de trabalho é igualmente uma primazia de mobilidade urbana, quando a cidade torna-se objeto de estudo como no presente artigo. Talvez em cidades menores a locomoção natural do andar seja mais constante, porém, em metrópoles e megalópoles ou, ainda, em cidades com grande extensão territorial, a utilização de meios de transporte que propiciem essa chegada torna-se uma necessidade.

A mobilidade urbana, nesse segmento, é vista como um canal de aproximação ou distanciamento de processos de inclusão social nas cidades ao proporcionar o acesso às oportunidades que o ambiente urbano é capaz de oferecer:

As deficiências nos sistemas de mobilidade urbana compõem um dos aspectos capazes de demonstrar às populações mais pobres o quanto elas estão efetivamente distantes do processo de inclusão social. Uma vez deficiente, a mobilidade urbana – instrumento de acesso a bens, serviços, cultura, oportunidades de empregos e a quase todos outros aspectos da vida moderna – é especialmente severa com aqueles já prejudicados pela desigualdade social (AFFONSO, 2015, p. 12)

Nota-se que o transporte foi erigido a direito social constante no artigo 6^o da Constituição Federal de 1988 por intermédio da Emenda Constitucional n.º. 90, de 2015. Isso representa o reconhecimento formal, além de material, pelo Poder Constituinte Derivado, no próprio corpo do texto constitucional, no que se refere à mobilidade urbana, de um “verdadeiro sistema de garantias humanas e fundamentais aberto à evolução das inúmeras e constantes projeções do ser humano no contexto social” (PEREIRA, 2016, p. 19)

Dada a importância do transporte como direito social no sistema de mobilidade urbana, persegue-se a construção desta mesma mobilidade também como direito social, entendida por João Alencar Oliveira Júnior (2011, p. 66) como um “direito-meio” que caso consagrado na Constituição Federal de 1988 viabilizará uma abrangência do direito de ir e vir em segunda dimensão, “para além dos aspectos dos direitos civis de abster o Estado de impedir pela força o deslocamento [...]. Nesta outra dimensão de 2^a geração, o Estado seria instado a não obstar o deslocamento das pessoas na cidade devido à omissão de dever”.

A mobilidade urbana, por sua vez, sob a ótica do direito à cidade e conforme os ensinamentos de Affonso (2015, p. 14) pode ser dividida em três eixos: o primeiro deles é “O

² Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

direito de ir e vir e circular livremente nos espaços da cidade nos diferentes modos/modais de transporte”; o segundo eixo é o “direito ao espaço público, ao seu uso e apropriação”; por fim, tem-se o “direito a acessar os serviços e equipamentos públicos”.

Além dos eixos ora apresentados, há diretrizes de mobilidade urbana instituídas pela Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que se consubstanciam na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Cabe entender, assim, de acordo com o primeiro artigo da Lei nº. 12.587/2012³ que a Política Nacional de Mobilidade Urbana compõe instrumento da política de desenvolvimento urbano no que se refere ao inciso XX do art. 21⁴ e do art. 182⁵ da Constituição Federal, no intuito de integralizar os variados tipos de transporte, bem como de melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos territórios municipais.

Em menção ao Estatuto da Cidade, Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, o parágrafo único do artigo primeiro outrora mencionado dispõe que a Política Nacional de Mobilidade Urbana deve atender ao previsto no inciso VII, art. 2º⁶ e no §2º do art. 40⁷ do Estatuto. Isso demonstra o quanto a movimentação nas cidades é algo que diz respeito a sua constituição, por isso, não há como dissociar um direito do outro.

Neste seguimento, o art. 2º da Política Nacional⁸ descreve seus objetivos, quais sejam, o acesso universal à cidade e aí chama-se à atenção para a mobilidade urbana como parte do direito à cidade e a realização dos princípios, objetivos e diretrizes através do planejamento e gerência democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Esse Sistema é um todo organizado e coordenado de meios de transporte, serviços e infraestruturas que permitam o deslocamento tanto de cargas quanto de pessoas no território

³ Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

⁴ Art. 21. Compete à União: XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

⁵ 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.

⁶ Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

⁷ Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. § 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

⁸ Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

do município, conforme a disposição do art. 3º da Lei nº. 12.587/2012⁹, que também passa a elucidar nos parágrafos, 1º, 2º, 3º e 4º, respectivamente, os modos de transporte, os serviços de transporte suas características e natureza e, ainda, quais são as infraestruturas de mobilidade urbana, como, por exemplo, vias, estacionamento e terminais, entre outras¹⁰.

Segundo a definição constante na lei em comento em seu art. 4º, inciso I, a mobilidade urbana pode ser entendida como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, acrescentando-se ainda que no inciso II do mesmo artigo, denomina-se no que consiste a acessibilidade no contexto da mobilidade urbana como “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos a autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”.

Neste ponto o conceito de acessibilidade liga-se à ideia doravante que versará sobre o uso de aplicativos móveis que possibilitam o transporte das pessoas habitantes da cidade e seus turistas, com abertura para que o espaço urbano seja conhecido e a cidade vivenciada a partir do desejo humano de apreciar a urbe em suas mais variadas performances.

Veja-se, também, que afora as pontuações já realizadas sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana com base na legislação em vigor, é viável transparecer no presente trabalho quais são os princípios regentes desta Política, visto que o primeiro deles intitulado de *acessibilidade universal* coincide sobremaneira à proposta ilimitada de locomoção urbana e suas formas de acesso.

No entanto, a finalidade não é descrever cada princípio individualmente ou tecer considerações sobre todos eles, mas apenas informar e conscientizar o leitor de que há princípios fundamentais da Política Nacional¹¹, do mesmo modo em que existem diretrizes

⁹ Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

¹⁰ § 1º São modos de transporte urbano: I - motorizados; e II - não motorizados. § 2º Os serviços de transporte urbano são classificados: I - quanto ao objeto: a) de passageiros; b) de cargas; II - quanto à característica do serviço: a) coletivo; b) individual; III - quanto à natureza do serviço: a) público; b) privado. § 3º São infraestruturas de mobilidade urbana: I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; II - estacionamentos; III - terminais, estações e demais conexões; IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; V - sinalização viária e de trânsito; VI - equipamentos e instalações; e VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

¹¹ Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

para a consecução dessa política¹², respectivamente, com previsão nos arts. 5º e 6º da Lei nº. 12.587/2012.

Destaca-se que dentre as diretrizes da Política Nacional consta no art. 6º, inciso III a “integração entre os modos e serviços de transporte urbano”, o que com o transcurso do tempo e o avanço da tecnologia tornou inevitável o surgimento de novas maneiras de se transportar e, por isso, foi aprovada recentemente a Lei nº. 13.640, de 26 de março de 2018 que veio alterar a Lei nº. 12.587/2012, a fim de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Assim, na apuração da mobilidade urbana como uma maneira de concretização fracionária do próprio direito à cidade, entende-se que o surgimento de aplicativos móveis que podem ser recorridos ao toque dos dedos na tela, além de facilitar a prestação de um serviço, da mesma maneira viabiliza um aproveitamento do espaço urbano como ocorre com os chamados “apps”¹³, como, por exemplo, no caso da Uber, do Cabify, do WillGo, entre outros.

A Lei 13.640/2018, dessa maneira, vem regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e art. 170, ambos da Constituição Federal, para fazer constar no art. 4º, inciso X da Lei nº. 12.587/2012 a definição de tal forma de transporte como “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”.

Com a vigência da nova lei também foram acrescentados à Lei nº. 12.587/2012 os artigos 11-A e 11-B. O primeiro dispõe que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, com apreciação às diretrizes de “efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço”, exigência de se contratar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por

¹² Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

¹³ A expressão “apps” faz menção aos chamados aplicativos móveis, softwares instalados em dispositivos eletrônicos móveis, comumente utilizados nos dias contemporâneos, vez que facilitam a prestação de variados serviços.

Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e, por findo, a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS).

Já o art. 11-B expõe que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros regulamentado no Município só poderá ser exercido pelo motorista que possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior com indicação de que exerce atividade remunerada, “conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal” e, de idêntica maneira, ter consigo o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

O parágrafo único do art. 11-B ressalta que qualquer descumprimento das normas ora elencadas e daquelas dispostas na regulamentação municipal e do Distrito Federal configura transporte ilegal de passageiros.

Nesse viés, após sucintos comentários sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana e à Lei nº. 13.640/2018 que possibilitam uma visão acerca do que é a mobilidade nas cidades, sua regulamentação legal no Brasil e a questão das plataformas tecnológicas como uma nova forma de transportar, tratar-se-á brevemente sobre a Uber em território nacional, tendo em conta sua ascensão no país para que, adiante, sejam analisadas as possíveis “acessibilidade” e “exclusão” em meio ao direito à cidade.

Com isso, serão apresentadas no terceiro capítulo ideias baseadas em notícias veiculadas via internet e em dados obtidos em pesquisas pertinentes ao tema, do mesmo modo, em estudos bibliográficos que possibilitam uma compreensão do assunto, como heurística para a hipótese formulada.

3 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A UBER E O PARADOXO “ACESSIBILIDADE/EXCLUSÃO” NO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Pelo caminho até aqui percorrido, percebe-se que a mobilidade urbana e toda sua infraestrutura de acesso têm relação intrínseca com o direito à cidade que só pode ser concebido na vivência do espaço urbano por todas as pessoas que nele se (des)encontram.

Então, o surgimento de novéis maneiras para se movimentar, ir e vir, ser e estar nas cidades adentra a perspectiva da própria mobilidade urbana e, por consequência, do direito à

urbe. É o que se vislumbra com o caso Uber, isto é, não há como falar de mobilidade e direito à cidade sem considerar os impactos que os aplicativos móveis possuem no cenário em que atuam, pois

Esse tipo de serviço de transporte foi tradicionalmente monopolizado pelo chamado “modal táxi”. O sistema criado pela UBER desafia essa centenária tradição e parece realmente se colocar como um modelo que não apenas competirá com o sistema de táxi, como exigirá uma revisão do modo como a política de mobilidade urbana historicamente concebeu o transporte individual remunerado de passageiros nas cidades modernas. Ou seja, o modelo de transporte individual remunerado de passageiros operado por meio do novo modelo coloca em questão o futuro da mobilidade urbana nas cidades modernas. (MELLO, 2016, p. 777-778)

Conforme informações buscadas no *site* da Uber no Brasil sob o título “Fatos e dados sobre a Uber”, de autoria de Pedro Prochno, trata-se de uma empresa de tecnologia “que está transformando a maneira como as pessoas se movimentam na cidade”, ao passo que interliga “motoristas parceiros” e usuários através de seu app e deixam “cidades mais acessíveis, oferecendo mais opções para usuários e mais oportunidades de negócios”.

Entretanto, para Freitas e Pereira (2017, p. 1.420) a Uber é uma *startup* com natureza dúplice, ou seja, tanto prestadora de serviços tecnológicos quanto prestadora de serviços de transporte. Porém, como este não é o objeto de estudo da presente pesquisa, perscruta-se dispensável discussões nesse aspecto. O objetivo maior é demonstrar o funcionamento da Uber para averiguação seguinte.

Em razão disso, parece necessário destacar alguns pontos sobre a maneira como a Uber opera e dentre eles são notados a forma de solicitação dos serviços por meio de plataforma virtual via app e o pagamento feito diretamente à plataforma Uber que repassará o montante entre 20% e 25% do valor creditado ao motorista (FREITAS; PEREIRA, 2017, p. 1.420). Em detalhes:

Qualquer pessoa que tenha um smartphone com acesso à internet pode se cadastrar. É preciso primeiro baixar o aplicativo da Uber na Google Play, App Store (Apple) ou Windows Store e instalá-lo no celular. Depois é necessário cadastrar-se, informando telefone. Em todas as cidades é possível cadastrar um cartão de crédito ou débito para que o valor da viagem seja cobrado logo que o usuário desça do carro – o pagamento em dinheiro também está disponível. Para chamar um carro, é só abrir o aplicativo, escrever pra onde você quer ir e apertar um botão para solicitar o seu uber. Quando o motorista parceiro estiver chegando, o aplicativo avisará o usuário com a mensagem “o seu Uber está chegando agora”. Basta então identificar o carro (o aplicativo mostra o modelo, placa e cor do carro, nome do motorista e foto dele) e aproveitar a viagem. Se o usuário estiver viajando com um amigo que também seja usuário cadastrado, é

possível dividir o valor direto pelo aplicativo. Ao chegar no destino final basta descer do carro (na opção de pagamento com cartão de crédito) e avaliar o motorista com uma nota entre 1 e 5 estrelas. Se for necessário é possível enviar uma mensagem para a Uber direto pelo aplicativo, com elogios, sugestões ou qualquer tipo de feedback. (PROCHNO, 2018, *online*)

Observa-se que a plataforma virtual da empresa Uber disponibiliza facilidades de deslocamento que não necessitam de pontos específicos para embarque e também proporcionam pagamento por meio de cartões, sem contar a noção de distância e de tempo em que o motorista está para chegar até o passageiro, bem como o tempo de viagem e o valor previamente estimado.

O barateamento desse tipo de transporte, em semelhança àqueles já apontados, corrobora outra acessibilidade para a locomoção dos indivíduos no espaço urbano. Destarte, de acordo com a publicação conjunta da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanas (NTU) denominada “Pesquisa Mobilidade da População Urbana 2017”, avistem-se os gastos com meio de transporte a partir do custo médio diário por modo de transporte (2017, p. 38):

Custo médio diário por modo de transporte (2017)¹⁴

Táxi	R\$ 28,02
Serviços por aplicativo	R\$ 17,91
Mototáxi	R\$ 13,61
Automóvel	R\$ 11,71
Ônibus	R\$ 6,84
VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)	R\$ 6,40
Metrô	R\$ 6,33
Trem	R\$ 5,74
Lotação	R\$ 5,30
Transporte clandestino	R\$ 4,32
Motocicleta	R\$ 4,06

¹⁴ Esta pesquisa contou com uma base de dados de “4.771 indivíduos com resposta válida para o valor gasto com deslocamentos” (CNT; NTU, 2017, p. 38).

É possível notar que os serviços por aplicativo em relação ao custo médio diário do serviço de táxi é mais barato, sendo que na ausência de carro próprio ou na não querência de utilizar o transporte público, apresenta-se como uma vantagem que, por vezes, pode ser preferida para vaguear pela cidade conhecendo parques, lojas, monumentos, shoppings, restaurantes, museus, bibliotecas, visitar parentes, dentre tantas outras atividades que podem ser desenvolvidas.

Em matéria *online* de autoria de Marcela Sorosini sobre o funcionamento do serviço de assinatura de carros zero quilômetro, abordam-se os perfis de consumidores que optam por fazer uma assinatura de carro, por considerar mais vantajoso, e sobre a tendência de hoje em dia, com a mudança de comportamento das pessoas em que mais usam do produto e não compram, ou detém a propriedade, como assistir filmes no Netflix e ouvir músicas do Spotify. Com isso, o uso de aplicativos para locomoção urbana pode ser uma tendência para mobilidade urbana relacionada à mudança de comportamento dos consumidores.

Entretanto, principalmente no que condiz ao direito à cidade, aponta-se para uma observável “exclusão” no uso de aplicativos para transporte remunerado privado individual de passageiros quando a plataforma virtual, por exemplo, não dispõe o serviço em regiões consideradas perigosas em virtude da violência urbana e das influências de segregação e estigmatização postas em tais localidades.

Desse modo, a influência da disposição territorial nas interações humanas em suas mais variadas extensões pode ser verificada também quando se trata da mobilidade urbana, especificamente no que concerne ao uso de aplicativos de transporte privado individual de passageiros. É o caso do Uber e da Ubra, exemplo que se passa a analisar.

Na conjuntura da reportagem *online* publicada no site da BBC Brasil de autoria de Felipe Souza, datada de 14 de março de 2017, cujo título é “Uber veta bairros de SP e moradores da periferia criam a Ubra”, há uma verificação de que tal aplicativo apesar de possibilitar uma vivência da cidade e, por conseguinte, uma parcela de efetividade do direito à cidade, ele também deixa de atuar em determinadas regiões urbanas como é o caso da Brasilândia, distrito periférico da zona norte de São Paulo.

Segundo as informações colhidas por meio do líder comunitário da Brasilândia Henrique Deloste, “Ninguém quer subir o morro. Nem a Uber para ganhar dinheiro”, com conjecturas físicas dificultosas como ruas estreitas, ladeiras e vias de terra e a informação advinda da empresa de que o recado ao usuário “Infelizmente, a Uber não está disponível na sua área no momento” ocorre em regiões “com desafios de segurança pública”.

Contudo, a demanda de passageiros naquela área inspirou dois moradores da comunidade a criarem a Ubra (União da Brasilândia), com serviço assemelhado ao Uber, mas não com tamanha tecnologia, tendo em conta que o WhatsApp e um telefone fixo substituem a plataforma virtual. O preço é parecido com a cobrança do Uber e também há a aceitação de cartão de débito ou crédito como forma de pagamento, no entanto, o cálculo é feito com base na distância contada pelo Google Maps.

A prefeitura de São Paulo adquiriu conhecimento da atuação da Ubra e a Secretaria Municipal de Transportes noticiou a intenção de aumentam o número de empresas que operam na cidade, principalmente em lugares “onde o sistema viário ainda é pouco aproveitado pelo transporte individual de passageiros”. Porém, necessário se faz o credenciamento junto ao Conselho Municipal de Uso do Viário (CMUV).

Um dos co-fundadores da Ubra observa que se a Uber ou os taxistas “subissem o morro” não haveria aquele tipo de mercado em referida região, assim, se há exclusão por um lado houve uma inclusão por outro, pois é através desse serviço oferecido pela Ubra que muitas pessoas concretizam suas necessidades de mobilidade urbana.

Isso demonstra, por sua vez, que a localização territorial urbana implica exclusões alimentadas por desigualdades sociais que prosperam segregações e estigmas de toda ordem. Periferia, marginalidade, ausência do Estado, pobreza, violência e, inevitavelmente, dificuldades e menos acessibilidade à mobilidade urbana, pois se a Uber pode ser um facilitador de vivência das cidades para tantas pessoas, ela também o poderia ser para todos os locais. Absorve-se, então, a existência direta da influência do território para o desenvolvimento das interações humanas e oportunidades de acesso à cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da discussão de ideias e reflexões propostas no decorrer deste trabalho torna-se possível a aferição de algumas conclusões, sem a pretensão de esgotar o tema, mas tão somente de fomentá-lo em meio à pesquisa científica pertinente ao objeto de estudo posto à análise.

Primeiramente, identifica-se que do mesmo modo em que há acessibilidade, ou seja, uma facilitação ao acesso de meios de transporte que garantam mobilidade urbana persiste também exclusão, notoriamente verificada pelo exemplo do Uber e da Ubra ao descrever a indisponibilidade do serviço prestado pela plataforma tecnológica na comunidade da

Brasilândia, na cidade de São Paulo, sob a alegação de ser uma região “com desafios de segurança pública”.

As acessibilidades do transporte remunerado privado individual de passageiros com base no serviço da Uber no Brasil, parecem consubstanciarem-se em incomplevidades de funcionamento como a possibilidade do serviço não precisar ser solicitado em pontos específicos como ocorre com os táxis, a forma de pagamento por meio de cartões de crédito ou débito, a estimava do preço da viagem, o *feedback* passível de realização e, ainda, o barateamento de um serviço.

Com isso, a mobilidade urbana pode ser vista como direito à cidade, porém, não se confunde com ele, uma vez que o direito à cidade é mais amplo e a mobilidade está nele englobada, fracionária que é como parcela de sua efetivação. Em sentido inverso, falhas na infraestrutura da mobilidade urbana e em sua execução resultam na ausência de um exercício completo do direito á cidade.

Percebe-se, portanto, a importância da regulamentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao apontar diretrizes, princípios e objetivos que devem ser seguidos na consecução de suas estratégias de ação. Além disso, a positivação do transporte como direito social presente no art. 6º do texto constitucional evidencia o protagonismo do transporte na vida urbana atual.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, nesse sentido, privilegia o exercício do direito à cidade na parcela que lhe cabe, fazendo menção ao próprio Estatuto da Cidade. Isso demonstra que o ir e vir no espaço da urbe garante aos habitantes abertura de acesso aos bens, serviços e benesses do ambiente urbano como forma de promover cidades mais justas e democráticas, cujo aproveitamento é amplamente vivenciado por todas as pessoas.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno Sposito Neto Stanislau (coord.). Projeto gráfico e arte: Zenith Marketing. **Mobilidade, inclusão e direito à cidade: novas conquistas**. Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte – MDT, Fórum Nacional de Reforma Urbana – FNUR, Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico - IBDU, 2015. Disponível em: < <http://sengeba.org.br/wp-content/uploads/2015/09/merged.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In MARICATO, Erminia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ª ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 28 mar. 2018.

_____. **Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 08 mar. 2018.

_____. **Lei nº. 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm>. Acesso em: 29 mar. 2018.

CNT; NTU. **Pesquisa mobilidade da população urbana 2017**. Brasília: CNT; NTU, 2017.

FERREIRA, João Sette Whitaker (coord.). **Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano. Parâmetros de qualidade para a implementação de projetos habitacionais e urbanos**. São Paulo: LABHAB; FUPAM, 2012.

FREITAS, Paulo Henrique de Souza Freitas; PEREIRA, Ricardo Utrabo. A regulamentação dos serviços prestados pela *startup* uber no Brasil: o transporte privado individual de passageiros em conformidade com os preceitos de acessibilidade de um Estado Democrático. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 09, nº. 04, p.1416-1449, 2017.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. VAINER, Carlos; HARVEY, David; MARICATO, Ermínia et al. In: **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. Col. Tinta Vermelha, Boitempo, 2013.

_____. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO PÓLIS. **Carta mundial pelo direito à cidade**. 2000. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>>. Acesso em: 28 mar. 2018.

JÚNIOR OLIVEIRA, João Alencar. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social. **Revista dos Transportes Públicos**, ANTP, ano 33, 1º quadrimestre, 2011. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/F7434509-1AFA-478A-9ECD-9D0C9224E3A3.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2018.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Farias. São Paulo: Centauro, 2001.

MELLO, Cláudio Ari. O futuro da mobilidade urbana e o caso Uber. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 08, nº. 02, p. 775-812, 2016.

PEREIRA, Flávio de Leão Bastos. A fundamentalidade do direito à mobilidade urbana. In: PIRES, Antonio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (orgs.). **Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

PROCHNO, Pedro. **Fatos e dados sobre a uber**. 23/02/2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 07 mar. 2018.

SANCHES, Jussara Romero; ARAUJO JUNIOR, Miguel Etinger. Multidimensionalidade do direito à cidade no estatuto da cidade. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**. Brasília, v.3, n.1, p.1-18, jan./jun., 2017.

SOROSINI, Marcela. **Veja como funciona o serviço de assinatura de carros zero quilômetro**. Extra, Economia. 20/11/17. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/economia/veja-como-funciona-servico-de-assinatura-de-carros-zero-quilometro-22081350.html>>. Acesso em: 01 abr. 2018.

SOUZA, Felipe. **Moradores de periferia de SP criam a Ubra para bairro vetado pelo Uber**. BBC Brasil, São Paulo. 14/03/2017. Disponível em: <<http://www.bbc.com/portuguese/brasil-39225699>>. Acesso em: 16 mar. 2018.