

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

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 - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

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

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

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

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

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

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

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

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

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

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

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

Coordenadores: Valmir César Pozzetti; Emerson Affonso da Costa Moura; José Sérgio Saraiva – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-598-9

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

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

A edição do IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI, ocorrida no período de 22 a 26 de junho de 2026, nos ofereceu produções científicas inestimáveis, no âmbito do Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Os trabalhos apresentados abordam uma conjuntura de temas e ideias necessárias à reflexão da comunidade científica sobre os problemas urbanos e as possíveis soluções. Dentro deste contexto, as apresentações realizadas no Grupo de Trabalho - DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I – no dia 26 de junho de 2026, constatou-se qualificadas contribuições para o campo das Ciências Sociais Aplicadas; além de profícuo debate de todos os presentes na sala. As apresentações abordaram diferentes temáticas relativas ao meio ambiente urbano, expondo problemáticas e sugestões de crescimento humano e desenvolvimento sustentável dentro destas áreas.

O GT “Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I”, foi coordenado pelos professores doutores: Emerson Affonso da Costa Moura (UFRJ e UFRRJ), José Sérgio Saraiva (Faculdade de Direito de Franca) e Valmir César Pozzetti (UFAM e UEA), que estimularam o debate e a participação de todos os presentes. A obra que ora apresentamos reúne os artigos selecionados através do sistema de dupla revisão cega por avaliadores ad hoc, de modo que, temos certeza, os temas a seguir apresentados são instigantes e apresentam significativas contribuições para as reflexões dos Programas de Pós-graduação em Direito reunidos no CONPEDI.

Os trabalhos iniciaram-se com as apresentações de Gabriela Zenobini Marchant, Thelmo de Carvalho Teixeira Branco Filho e Ciro Di Benatti Galvão, que apresentaram o trabalho intitulado “GESTÃO DE RISCOS CLIMÁTICOS NOS PLANOS DIRETORES: UM

(material) de gênero. Trouxeram como sugestão, a necessidade de haver uma articulação entre direito à moradia, políticas urbanas e igualdade de gênero como mecanismo de promoção da justiça social para a efetivação do constitucionalismo social brasileiro. Seguindo uma linha de raciocínio análogo, a pesquisa intitulada “RACISMO AMBIENTAL E NEGAÇÃO DO DIREITO À CIDADE: RISCO, TÉCNICA E REMOÇÃO SELETIVA EM TERRITÓRIOS URBANOS VULNERABILIZADOS” os coautoria de Thais Janaina Wenczenovicz e João Vitor Oliveira Celestino, analisaram a relação entre racismo ambiental e negação do direito à cidade no contexto urbano brasileiro que culminou na proposta de que, para que haja a efetivação constitucional do direito à cidade, é necessário a existência de políticas públicas orientadas pela permanência, pela reparação territorial, pela participação efetiva e pelo controle dos impactos discriminatórios em territórios vulnerabilizados. Já os autores Pedro Vitor de Melo Cavalcanti e Odisséia Aparecida Paludo Fontana, na pesquisa “A AGONIA DO CENTRO: O PAPEL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NO ENFRENTAMENTO AO ESVAZIAMENTO POPULACIONAL E A DEGRADAÇÃO FÍSICA DOS CENTROS DAS CIDADES” analisaram o papel das políticas públicas frente ao esvaziamento populacional e à degradação física de áreas urbanas centrais, em contraste com a lógica especulativa do mercado imobiliário e, como conclusão da pesquisa destacaram a necessidade de que o Poder Público implemente instrumentos sancionatórios, como o PEUC, de modo a garantir a prevalência da função social da propriedade sobre a lógica da mercadoria. Seguindo linha de raciocínio análogo, os autores Niângela Costa de Oliveira, Émilien Vilas Boas Reis e Penha Maria Gomes de Araújo, na pesquisa “A IMPORTÂNCIA DA ARBORIZAÇÃO URBANA NA MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA EM GRANDES CENTROS URBANOS: EVIDÊNCIAS TÉCNICAS, IMPACTOS EM SAÚDE, FUNDAMENTOS JURÍDICOS E A PERSPECTIVA DA ALTERIDADE”, destacam que as áreas arborizadas contribuem para a diminuição de doenças respiratórias e cardiovasculares, além de favorecerem a saúde mental, ao reduzir níveis de estresse e ampliar a sensação de pertencimento e, por isto, a arborização urbana deve ser compreendida como política pública de saúde, sustentabilidade e cidadania, capaz de promover justiça socioambiental e consolidar cidades mais inclusivas, resilientes e humanas. No mesmo sentido, a pesquisa “A

Guilherme Santoro Gerstenberger, Otto Guilherme Gerstenberger Junior e Fátima Cristina Santoro Gerstenberger, debruçaram-se sobre as novidades trazidas pela lei nº 13.777/2018 que trata da possibilidade de aquisição de multipropriedade por fragmentação temporal, fundamentando a pesquisa no fato de que a aquisição desta espécie de propriedade, por fração temporal, apresenta características típicas dos direitos reais, como publicidade registral, oponibilidade erga omnes, autonomia patrimonial, transmissibilidade e tutela possessória. Já os autores Emerson Affonso da Costa Moura e Mauricio Jorge Pereira da Mota na pesquisa intitulada “A PROTEÇÃO DO DIREITO HUMANO-FUNDAMENTAL À MORADIA DIGNA CONTRA REMOÇÃO DOS PODERES PÚBLICOS: A POLÍTICA PÚBLICA FORMADA PELA DECISÃO ESTRUTURAL DA ADPF 828”, discutiram sobre a tutela do direito humano-fundamental à moradia digna, na decisão do Supremo Tribunal Federal na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 828, de forma a determinar o papel da decisão estrutural na formação de políticas públicas de proteção contra remoções estatais. Seguindo linha de raciocínio análogo, o trabalho “A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE CULTURAL E O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL EM SABARÁ-MG: DESAFIOS E PERSPECTIVAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO” de autoria de Beatriz Souza Costa, Breno D Avila Clark e Ciangeli Clark, analisou a proteção do meio ambiente cultural do município de Sabará/MG à luz do ordenamento jurídico brasileiro e dos princípios do desenvolvimento sustentável, destacando que a preservação do patrimônio cultural pode ser compatibilizada com o desenvolvimento sustentável por meio de políticas públicas integradas, gestão territorial responsável, participação social e incentivo ao turismo cultural sustentável. As autoras Edvania Barbosa Oliveira Rage e Luziane De Figueiredo Simão Leal, na pesquisa intitulada “A RESPONSABILIDADE DO PODER PÚBLICO E DAS CONCESSIONÁRIAS PELA POLUIÇÃO VISUAL DA FIAÇÃO AÉREA NA CIDADE DE MANAUS NO ESTADO DO AMAZONAS” trouxeram profundas reflexões sobre a poluição visual causada pelo excesso e desordem da fiação aérea na cidade de Manaus/AM, problematizando a responsabilidade do poder público e das concessionárias diante da permanência de estruturas obsoletas em um contexto de avanço tecnológico e expansão da conectividade urbana. Já

Costa Eccard e Jordana Aparecida Teza, analisou a mobilidade urbana como categoria de análise garantista, articulando-a aos pressupostos do constitucionalismo de Luigi Ferrajoli para problematizar a política de tarifa zero no transporte coletivo brasileiro. As autoras Carina Lopes de Souza e Elenise Felzke Schonardie na obra “DIREITO HUMANO À MORADIA, NEOLIBERALISMO E MUDANÇA CLIMÁTICA: UM RETRATO DA VULNERABILIDADE NO BRASIL”, examinaram o direito humano à moradia em um cenário marcado pela ascensão do neoliberalismo e intensificação dos efeitos da mudança climática; sinalizando a necessidade de pensar e implementar políticas públicas mais inclusivas e resilientes para efetivação do direito humano à moradia, sobretudo diante dos crescentes riscos ambientais. A pesquisa “FINANCIAMENTO DA POLÍTICA PÚBLICA URBANA E LIMITES INSTITUCIONAIS: UMA ANÁLISE CRÍTICA DOS INSTRUMENTOS DO ESTATUTO DA CIDADE EM GOVERNADOR VALADARES”, de autoria de Jamir Calili Ribeiro e Diana Fidelis Alves de Souza, analisou os instrumentos de financiamento da política pública urbana, previstos no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) a partir do estudo de caso do Município de Governador Valadares/MG. Já Felipe Fukuyama Bernini, Luiz Francisco Borges e Taís Nader Marta, na pesquisa “FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE E DIREITO À MORADIA: DESAFIOS À EFETIVAÇÃO” analisaram a desapropriação para fins de política urbana como instrumento de concretização do direito fundamental à moradia no contexto brasileiro. Evidenciando o procedimento da desapropriação-sanção aplicada aos imóveis urbanos não edificadas, subutilizados ou não utilizados, bem como os mecanismos prévios de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios e IPTU progressivo no tempo. Seguindo linha de raciocínio análoga, a pesquisa intitulada “JUSTIÇA URBANA E ALUGUEL DE CURTA DURAÇÃO: O EFEITO PREVENTIVO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO FINANCIAMENTO SOCIAL” de autoria de Isabela Franciane Bassani Mangolin e Miguel Etinger de Araujo Junior, analisou a questão de que a especulação imobiliária atua como ferramenta de expansão do patrimônio em detrimento da função social da propriedade; evidenciando que a conversão da moradia social em ativo de rentabilidade financeira, degrada o meio ambiente urbano e gera injustiça ambiental. Já José Claudio Junqueira Ribeiro, Breno D Avila Clark e Ciangeli Clark na

CULTURAL: DIREITO À CIDADE E DEMOCRATIZAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS”, analisou o “grafite” como manifestação artística e cultural dotada de relevância jurídica, investigando sua relação com o patrimônio cultural, o direito à cidade e a democratização dos espaços urbanos contemporâneos. Já a pesquisa “O ORDENAMENTO TERRITORIAL DE DESTINOS TURÍSTICOS INTELIGENTES SOB A PERSPECTIVA DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO BRASILEIRA” de autoria de Mariana Maysa Galindo Souto e Reginaldo Pereira, analisou o fato de que a demanda por cidades sustentáveis, inovadoras e inclusivas, tem refletido nos destinos turísticos tradicionais, impulsionando a sua transformação em territórios inteligentes dotados de infraestrutura tecnológica, modelos de governança participativa e políticas públicas marcadas pela eficiência, intersectorialidade e complementariedade. De forma aproximativa, a pesquisa “PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, MOBILIDADE SELETIVA E A NEGAÇÃO DO DIREITO À CIDADE NA URBANIZAÇÃO NEOLIBERAL” de autoria de Antônio Carlos Fernandes Coelho Júnior e Renato Duro Dias, fizeram uma análise crítica das relações entre a reestruturação urbana orientada pela racionalidade neoliberal, a produção de desigualdades de mobilidade e os limites à efetivação do direito à cidade; destacando que a mobilidade opera simultaneamente como expressão e mecanismo de reprodução das desigualdades, limitando o exercício do direito à cidade. Por fim os autores Rodrigo Plack Ferreira, Thamires Ribas Lopes Smith e Flavia Oliveira da Silva, na pesquisa intitulada “PROTEÇÃO AMBIENTAL E LICENCIAMENTO: INCONSTITUCIONALIDADES DO AUTOLICENCIAMENTO E CONFLITOS FUNDIÁRIOS EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE SOB A PERSPECTIVA DO DIREITO SUCESSÓRIO” realizaram uma robusta análise sobre a nova lei geral de Licenciamento Ambiental, no âmbito do auto licenciamento, destacando que esta legislação enfraquece os direitos transindividuais, e, portanto, uma decisão judicial contra majoritária deve ser tomada para preservar uma sociedade ecologicamente equilibrada para as gerações presentes e futuras.

Os trabalhos, sem exceção, contribuíram com temas atuais para o Direito Urbanístico, tecnologia e desenvolvimento sustentável, permitindo-se um olhar mais atento para as

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti (UFAM e UEA)

PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, MOBILIDADE SELETIVA E A NEGAÇÃO DO DIREITO À CIDADE NA URBANIZAÇÃO NEOLIBERAL

PRODUCTION OF URBAN SPACE, SELECTIVE MOBILITY AND THE DENIAL OF THE RIGHT TO THE CITY IN NEOLIBERAL URBANIZATION

Antônio Carlos Fernandes Coelho Júnior ¹

Renato Duro Dias ²

Resumo

O presente artigo analisa criticamente as relações entre a reestruturação urbana orientada pela racionalidade neoliberal, a produção de desigualdades de mobilidade e os limites à efetivação do direito à cidade. Parte-se do pressuposto de que a mobilidade urbana, longe de constituir uma dimensão meramente técnica, configura-se como recurso socialmente distribuído e estruturado por relações de poder, desempenhando papel central na reprodução das desigualdades socioespaciais. A pesquisa justifica-se pela persistência de lacunas analíticas no campo dos estudos urbanos, especialmente no que se refere à articulação entre produção do espaço, mobilidade e dimensão normativa do direito à cidade. Metodologicamente, adota-se abordagem qualitativa, de natureza teórico-analítica, baseada em revisão de literatura com orientação crítico-interpretativa, mobilizando contribuições da teoria urbana crítica e da sociologia das mobilidades. A análise evidencia que a racionalidade neoliberal promove uma distribuição seletiva de infraestrutura e serviços urbanos, privilegiando determinados territórios e restringindo o acesso de amplos segmentos da população às oportunidades urbanas. No plano empírico, o caso de Florianópolis ilustra a materialização dessas dinâmicas, com valorização territorial desigual, expansão periférica e intensificação dos custos de deslocamento para populações de baixa renda. Conclui-se que a mobilidade opera simultaneamente como expressão e mecanismo de reprodução das desigualdades, limitando o exercício do direito à cidade. A efetivação desse direito exige, portanto, uma reconfiguração estrutural das políticas urbanas e das formas de produção do espaço, orientada pela justiça socioespacial e pela democratização do acesso à cidade.

is grounded on the assumption that urban mobility, far from being a merely technical issue, constitutes a socially distributed resource structured by power relations, playing a central role in the reproduction of socio-spatial inequalities. The study is justified by the persistence of analytical gaps within urban studies, particularly regarding the articulation between the production of space, mobility, and the normative dimension of the right to the city. Methodologically, the research adopts a qualitative, theoretical-analytical approach, based on a critical-interpretative literature review, drawing on contributions from critical urban theory and the sociology of mobilities. The analysis demonstrates that neoliberal rationality promotes a selective distribution of urban infrastructure and services, privileging specific territories while restricting access to urban opportunities for large segments of the population. Empirically, the case of Florianópolis illustrates these dynamics through uneven territorial valorization, peripheral expansion, and increasing mobility costs for low-income populations. The findings indicate that mobility operates both as an expression and a mechanism for reproducing inequalities, thereby constraining the exercise of the right to the city. The realization of this right requires a structural reconfiguration of urban policies and spatial production processes, oriented toward socio-spatial justice and the democratization of urban access.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Right to the city, Socio-spatial inequalities, Urban mobility, Urban neoliberalism, Production of space

1 INTRODUÇÃO

A urbanização contemporânea, orientada por uma racionalidade neoliberal, não apenas reorganiza o espaço urbano, mas produz sistematicamente desigualdades de mobilidade que restringem a efetivação do direito à cidade. Com a centralidade crescente das cidades na reprodução do capital, o espaço urbano passa a ser estruturado por lógicas seletivas de investimento e valorização, nas quais a distribuição de infraestruturas, serviços e oportunidades se dá de forma desigual. Nesse contexto, a mobilidade urbana deixa de ser uma dimensão meramente técnica e assume caráter eminentemente social, atravessado por relações de poder que condicionam o acesso diferenciado à cidade. A capacidade de deslocamento, portanto, configura-se como recurso distribuído de forma assimétrica, operando simultaneamente como expressão e mecanismo de reprodução das desigualdades socioespaciais.

No campo dos estudos urbanos, embora se observe significativo avanço na análise das transformações contemporâneas das cidades, persiste uma fragmentação entre abordagens que tratam, de forma dissociada, a produção do espaço urbano, as desigualdades de mobilidade e a dimensão normativa do direito à cidade. Tal dissociação limita a compreensão das interdependências entre esses fenômenos e obscurece suas implicações estruturais. Ademais, permanecem lacunas no que se refere à mobilidade como recurso socialmente distribuído e à sua articulação com os processos de reestruturação urbana orientados por lógicas de mercado. Nesse sentido, a presente investigação se justifica pela necessidade de propor uma abordagem integrada, capaz de articular essas dimensões e de evidenciar os mecanismos que condicionam o acesso desigual à cidade. Sua relevância e originalidade residem na articulação entre neoliberalismo, mobilidade e direito à cidade, sob uma perspectiva crítico-interpretativa que enfatiza a mobilidade como categoria estruturante das desigualdades urbanas.

Em diálogo com a teoria social crítica, especialmente a partir das contribuições de Henri Lefebvre, David Harvey, Pierre Bourdieu e dos estudos das novas mobilidades, este estudo parte do pressuposto de que a mobilidade constitui elemento central na produção e reprodução das desigualdades urbanas. Mais do que a capacidade de deslocamento, trata-se de compreender quem pode circular pela cidade, em quais condições e sob quais restrições. Nesse horizonte, a noção de capital de mobilidade permite evidenciar como recursos materiais, simbólicos e sociais se articulam na

definição das possibilidades concretas de acesso aos espaços urbanos, reforçando a compreensão da mobilidade como campo estruturado por relações de poder.

O problema de pesquisa que orienta o estudo pode ser assim formulado: de que maneira a reestruturação neoliberal das cidades contribui para a produção e intensificação das desigualdades de mobilidade urbana, e em que medida essas desigualdades limitam a efetivação do direito à cidade para diferentes grupos sociais? O objetivo geral consiste em analisar criticamente as relações entre urbanização neoliberal, desigualdades de mobilidade e efetivação do direito à cidade. Como objetivos específicos, busca-se: (i) examinar como o neoliberalismo reconfigura a produção e a gestão do espaço urbano; (ii) compreender de que maneira as desigualdades de classe, raça e gênero influenciam a distribuição do capital de mobilidade; e (iii) discutir em que medida o direito à cidade pode constituir um horizonte normativo e político para o enfrentamento dessas desigualdades. Parte-se da hipótese de que a racionalidade neoliberal promove uma distribuição seletiva de infraestrutura e serviços, concentrando condições favoráveis de mobilidade em determinados territórios e restringindo o acesso de amplos segmentos da população à cidade.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa adota abordagem qualitativa, de natureza teórico-analítica, fundamentada em revisão de literatura com orientação crítico-interpretativa. O procedimento consiste na análise sistemática de produções acadêmicas relevantes, abrangendo obras clássicas e contribuições contemporâneas no campo dos estudos urbanos e sociais, com o objetivo de identificar convergências, tensões e lacunas no debate. A análise organiza-se em três eixos temáticos: (i) reestruturação neoliberal das cidades e produção do espaço urbano; (ii) desigualdades de mobilidade e distribuição do capital de mobilidade; e (iii) direito à cidade em suas dimensões normativas e políticas. A abordagem adotada não se limita à descrição das obras, mas busca interpretá-las à luz das relações de poder que estruturam o espaço urbano.

Por fim, a estrutura do texto organiza-se em três seções analíticas articuladas aos eixos teóricos propostos. A primeira seção examina a reestruturação neoliberal das cidades, com ênfase nos processos de mercantilização do espaço urbano e na consolidação da lógica da cidade-empresa. A segunda seção aborda a mobilidade urbana como forma de capital e como campo atravessado por relações de poder, evidenciando a produção de fluxos seletivos e imobilidades estruturais. A terceira seção dedica-se à

análise do direito à cidade em sua dimensão normativa e política, destacando as tensões entre sua captura por dispositivos neoliberais e as possibilidades abertas por práticas insurgentes. Ao final, apresentam-se as considerações finais, nas quais se sintetizam os principais achados e se indicam caminhos para investigações futuras.

2 NEOLIBERALISMO URBANO E A MERCANTILIZAÇÃO DO ESPAÇO: DO *SPATIAL FIX* À CIDADE-EMPRESA

O neoliberalismo deve ser apreendido como uma racionalidade política abrangente que reconfigura, de maneira estrutural, as relações entre Estado, mercado e sociedade, operando não apenas como doutrina econômica, mas como forma de governo que reorganiza instituições, práticas sociais e modos de subjetivação. Nessa direção, a interpretação desenvolvida por Wendy Brown evidencia que o neoliberalismo ultrapassa o campo estritamente econômico ao instituir uma ordem normativa capaz de redefinir a própria noção de cidadania e de vida pública, convertendo princípios de mercado em critérios de regulação da vida social (Brown, 2019).

Trata-se, portanto, de uma racionalidade que difunde a lógica concorrencial como princípio organizador das relações sociais, deslocando o eixo das políticas públicas da garantia de direitos para a maximização da eficiência e da competitividade. Nesse enquadramento, o Estado não é reduzido, mas reconfigurado, assumindo papel ativo na produção de mercados e na viabilização das condições necessárias à acumulação de capital.

Essa inflexão pode ser mais bem compreendida à luz da analítica do poder formulada por Michel Foucault, especialmente por meio do conceito de *governmentality*, que permite interpretar o neoliberalismo como tecnologia de governo voltada à condução das condutas. Sob essa perspectiva, o poder opera por meio de dispositivos que orientam práticas e subjetividades, alinhando-as aos imperativos do mercado. Conforme assinala Foucault (2008, p. 111), trata-se de um conjunto de práticas destinadas a “conduzir a conduta dos indivíduos e das populações”.

A cidade, nesse contexto, deixa de ser apenas suporte material da vida social para se converter em dispositivo estratégico de governança, no qual se articulam mecanismos de regulação, controle e valorização econômica. O urbano emerge, assim, como espaço privilegiado de operacionalização da racionalidade neoliberal,

concentrando infraestruturas, fluxos e populações que podem ser continuamente reorganizados segundo critérios de eficiência e rentabilidade.

No plano da economia política do espaço, essa dinâmica encontra formulação particularmente robusta no conceito de *spatial fix*, desenvolvido por David Harvey, que identifica na reorganização espacial um mecanismo central de resolução das crises de superacumulação do capital. A interpretação harveyana demonstra que a expansão urbana não constitui fenômeno contingente, mas condição estrutural da reprodução capitalista, uma vez que o espaço urbano é continuamente mobilizado como meio de absorção de excedentes. Nesse sentido, como sustenta Harvey:

A urbanização desempenhou um papel crucial na absorção de excedentes de capital ao longo da história do capitalismo. Não apenas através da construção de infraestrutura física, mas também por meio da reconfiguração contínua do espaço urbano, que permite a abertura de novos circuitos de valorização. Esse processo não é neutro: ele implica deslocamentos populacionais, reorganização territorial e a subordinação do espaço às exigências da acumulação, transformando a cidade em um campo estratégico para a reprodução do capital (Harvey, 2014, p. 46-47).

A partir dessa formulação, torna-se evidente que a produção do espaço urbano não pode ser compreendida fora da lógica da valorização capitalista. A cidade converte-se em suporte privilegiado da acumulação, sendo continuamente reconfigurada por meio de investimentos seletivos em infraestrutura, grandes projetos urbanos e processos de requalificação territorial (Harvey, 2014). Tais intervenções, frequentemente legitimadas pelo discurso da modernização, operam, na prática, como mecanismos de valorização imobiliária e financeira, subordinando o espaço à lógica do valor de troca. Como consequência, intensificam-se processos de gentrificação, deslocamento populacional e aprofundamento das desigualdades socioespaciais.

Essa dinâmica contribui para a consolidação da chamada “cidade-empresa”, na qual a gestão urbana passa a ser orientada por critérios empresariais, tais como competitividade territorial, atração de investimentos e estratégias de marketing urbano. Em diálogo com a análise de Saskia Sassen, observa-se que, no contexto da globalização, as cidades são reinscritas como nós estratégicos de articulação econômica, assumindo papel central nos circuitos globais de capital (Sassen, 2001). Esse reposicionamento é acompanhado pela intensificação da financeirização do espaço urbano, que converte a terra em ativo financeiro e amplia dinâmicas de especulação e valorização seletiva, aprofundando a fragmentação territorial.

A ampliação escalar desse processo é capturada pela noção de *planetary urbanization*, formulada por Neil Brenner, que desloca a análise para além dos limites formais da cidade, compreendendo o urbano como processo que reconfigura territórios em escala ampliada. Conforme argumenta Brenner (2014, p. 15), o urbano deve ser entendido como processo que reorganiza o território em escala planetária. Nessa perspectiva, a racionalidade neoliberal difunde-se por múltiplas escalas, alcançando não apenas grandes metrópoles, mas também cidades médias, pequenas e territórios periurbanos, que passam a ser incorporados aos circuitos de valorização do capital.

No caso de Florianópolis, essa racionalidade manifesta-se de forma expressiva na valorização seletiva do território e na saturação de sua infraestrutura viária. De acordo com dados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), a capital catarinense apresenta uma das maiores taxas de motorização do país, com aproximadamente 0,65 veículos por habitante, o que induz a uma dependência crítica do transporte individual em detrimento do coletivo (SANTA CATARINA, 2015).

Essa dinâmica é agravada pela configuração geográfica da Ilha, onde a valorização imobiliária seletiva, impulsionada por investimentos vinculados ao turismo e ao mercado imobiliário de alto padrão, consolida a cidade como espaço privilegiado de consumo, enquanto promove o deslocamento progressivo de populações de baixa renda para áreas periféricas continentais ou para as franjas extremas do norte e sul da ilha. Dados do Censo Demográfico (IBGE, 2023) confirmam que esse crescimento populacional é acompanhado por uma intensificação da valorização territorial desigual, concentrando investimentos em áreas centrais e litorâneas desprovidas de contrapartidas sociais equivalentes nas periferias.

O resultado é um tempo médio de deslocamento pendular que, para os estratos de menor renda, ultrapassa frequentemente os 60 minutos por trajeto, evidenciando que a mobilidade opera como um filtro socioeconômico que restringe o acesso aos centros de oportunidade. Como aponta o Observatório das Metrópoles (2023), a implementação de políticas habitacionais dissociadas de redes eficientes de transporte coletivo aprofunda a segregação socioespacial e materializa a lógica do *spatial fix* em Florianópolis, revelando a coexistência entre enclaves de alta valorização e a precarização das condições de vida de amplos segmentos da população (SANTA CATARINA, 2015).

Essa reconfiguração territorial evidencia, de maneira concreta, a centralidade do espaço urbano como ativo econômico e explicita os efeitos excludentes da urbanização

neoliberal. A implementação de políticas habitacionais dissociadas de redes de transporte e equipamentos urbanos contribui para a intensificação da segregação socioespacial e da dependência de deslocamentos extensos (Observatório das Metrópoles, 2023). Nessa medida, a produção do espaço urbano em Florianópolis materializa empiricamente a lógica do *spatial fix*, ao revelar a coexistência entre investimentos voltados à valorização e a precarização das condições de vida de amplos segmentos da população.

Dessa forma, o neoliberalismo urbano não apenas reorganiza o espaço, mas redefine os critérios de pertencimento e acesso à cidade, instituindo hierarquias territoriais que distinguem entre espaços valorizados e territórios marginalizados. A cidade-empresa, orientada pela lógica da competitividade e da rentabilidade, tende a priorizar projetos que maximizam retornos econômicos, frequentemente em detrimento da função social do espaço urbano. O resultado é a consolidação de um padrão de urbanização fragmentado, no qual a distribuição de infraestrutura, serviços e oportunidades obedece a critérios seletivos, aprofundando desigualdades históricas e produzindo novas formas de exclusão socioespacial.

3 MOBILIDADE COMO CAPITAL E PODER: ENTRE FLUXOS SELETIVOS E IMOBILIDADES ESTRUTURAIS

A mobilidade urbana, longe de constituir um atributo meramente técnico da organização espacial, deve ser compreendida como dimensão constitutiva das relações sociais, estruturada por assimetrias de poder que condicionam, de forma desigual, a capacidade de deslocamento dos sujeitos. Sob a perspectiva da teoria dos capitais, formulada por Bourdieu, a mobilidade pode ser interpretada como recurso socialmente distribuído, cuja efetividade depende da posição ocupada pelos indivíduos nas estruturas sociais. Nesse sentido, “as práticas sociais são o produto da relação entre habitus, capital e campo” (Bourdieu, 1989, p. 134), o que implica reconhecer que o deslocamento urbano não se reduz à existência de infraestrutura, mas está diretamente vinculado à disponibilidade e conversibilidade de diferentes formas de capital.

Essa leitura permite avançar na compreensão da mobilidade como capital específico, articulado às dimensões econômica, cultural e simbólica. Conforme o próprio Bourdieu (1986, p. 243), “o capital se apresenta sob formas diversas e pode ser convertido sob certas condições”, o que sugere que a capacidade de circular pela cidade

depende tanto de recursos materiais quanto de competências incorporadas e reconhecimento social. Assim, a mobilidade deixa de ser concebida como direito universal e passa a ser apreendida como privilégio diferenciado, mediado por estruturas sociais historicamente constituídas.

A sociologia das mobilidades, especialmente a partir das contribuições de Urry, amplia esse enquadramento ao deslocar o foco analítico para os sistemas que organizam fluxos e acessos no espaço urbano. Nessa perspectiva, os deslocamentos são compreendidos como resultado de arranjos complexos que integram infraestruturas, tecnologias, normas e práticas sociais. Como sintetiza Urry:

As mobilidades são produzidas por sistemas complexos que organizam e regulam os movimentos de pessoas, objetos e informações. Esses sistemas distribuem de forma desigual as capacidades de deslocamento, criando diferentes regimes de mobilidade que privilegiam alguns grupos enquanto restringem outros. Assim, a mobilidade não é apenas um fato físico, mas uma construção social profundamente enraizada em relações de poder (Urry, 2007, p. 47-48).

Essa formulação evidencia que a mobilidade não pode ser compreendida como fenômeno neutro, mas como campo estruturado por disputas e desigualdades, no qual mobilidades e imobilidades são produzidas de forma relacional. A cidade contemporânea, nesse sentido, opera como dispositivo seletivo de circulação, no qual o acesso ao movimento é regulado por critérios sociais, econômicos e simbólicos.

No contexto brasileiro, tais dinâmicas assumem contornos ainda mais complexos, uma vez que se articulam a marcadores estruturais como classe, raça e gênero. A segregação socioespacial, característica histórica das cidades brasileiras, condiciona padrões diferenciados de circulação e acesso. Como observa Villaça (2001, p. 42), “a estrutura urbana brasileira é profundamente marcada por uma lógica de segregação que separa classes sociais no território”, o que implica trajetórias de mobilidade radicalmente distintas entre grupos sociais. Nesse cenário, práticas de vigilância, controle e discriminação incidem de forma desigual sobre determinados corpos, limitando sua circulação e reforçando processos de exclusão.

Essa dimensão torna-se ainda mais evidente quando analisada à luz da distinção proposta por Bauman entre mobilidades voluntárias e compulsórias. Para o autor, a experiência do movimento é profundamente desigual, sendo atravessada por hierarquias sociais que distinguem aqueles que se movem por escolha daqueles que se deslocam por necessidade. Em suas palavras:

Os turistas se movem porque desejam; os vagabundos, porque são obrigados a se mover. Para os primeiros, o movimento é liberdade; para os segundos, é imposição. A mobilidade, longe de ser um privilégio universal, torna-se marcador de distinção social, separando aqueles que controlam seus deslocamentos daqueles que são controlados por eles (Bauman, 1999, p. 93-94).

Essa distinção é particularmente elucidativa para a compreensão das desigualdades de mobilidade nas cidades contemporâneas. Enquanto grupos socialmente privilegiados vivenciam o espaço urbano como campo de possibilidades, com acesso a múltiplas opções de deslocamento, populações periféricas enfrentam trajetórias marcadas por longos tempos de deslocamento, precariedade dos sistemas de transporte e imposições estruturais derivadas do mercado de trabalho.

No caso brasileiro, e especificamente em cidades como Florianópolis, essa clivagem se materializa de forma concreta. A configuração territorial dispersa, associada à forte dependência do transporte individual, favorece a circulação de grupos de maior renda, ao mesmo tempo em que impõe custos desproporcionais às populações que dependem do transporte coletivo. Estudos urbanos recentes indicam que a combinação entre expansão periférica e infraestrutura insuficiente resulta em trajetos longos e fragmentados, que impactam diretamente a qualidade de vida e o acesso a oportunidades.

Essa desigualdade se expressa de maneira particularmente aguda no tempo de deslocamento, que emerge como indicador central das assimetrias urbanas. Como destaca Harvey (2012, p. 23), “o direito à cidade não é apenas o direito de acessar o que existe, mas o direito de transformá-lo”, o que implica reconhecer que condições desiguais de mobilidade limitam não apenas o acesso, mas a própria capacidade de participação na vida urbana. Longos deslocamentos reduzem o tempo disponível para atividades sociais, políticas e culturais, restringindo o exercício pleno da cidadania.

Adicionalmente, a distribuição assimétrica do capital de mobilidade é agravada por marcadores de gênero, que impõem às mulheres regimes de circulação pautados pela vulnerabilidade e pelo medo. A experiência feminina no espaço público é frequentemente mediada por estratégias de autoproteção e desvios de trajetórias motivados pelo risco de assédio e violência sexual, fenômeno que restringe o acesso pleno à cidade e às suas oportunidades.

Como o planejamento urbano neoliberal prioriza a fluidez dos fluxos econômicos em detrimento da segurança e do cuidado, a precariedade da iluminação pública, o isolamento de pontos de parada e a superlotação do transporte coletivo operam como barreiras invisíveis. Essa "imobilidade do medo" cerceia o direito de ir e vir, forçando as mulheres a despenderem maiores recursos financeiros em busca de alternativas de transporte mais seguras ou a renunciarem ao uso da cidade em determinados horários e territórios.

De igual modo, a seletividade penal e o racismo estrutural manifestam-se de forma aguda na regulação dos fluxos urbanos, submetendo a população negra a mecanismos de controle e filtragem racial. No contexto da urbanização neoliberal, o transporte público e os espaços de conexão são frequentemente convertidos em territórios de vigilância ostensiva, onde o corpo negro é lido como elemento suspeito e passível de interrupção. A mobilidade, para esses sujeitos, é constantemente atravessada pela iminência da abordagem policial e pela presunção de criminalidade, o que configura uma restrição severa ao "capital de mobilidade" disponível.

Essa vigilância não apenas retarda e dificulta o deslocamento, mas produz uma exclusão simbólica e material, na qual a circulação por áreas valorizadas da cidade é desencorajada por meio de dispositivos de controle social. Assim, a negação do direito à cidade revela sua face mais violenta ao institucionalizar a imobilidade seletiva com base em critérios de raça, reforçando a segregação socioespacial.

A dimensão política da mobilidade é sintetizada por Cresswell, ao afirmar que “a mobilidade é sempre política, na medida em que envolve relações de poder que definem quem pode se mover, como e sob quais condições” (Cresswell, 2010, p. 21). Tal afirmação reforça a necessidade de compreender a mobilidade não como variável técnica isolada, mas como elemento central na produção e reprodução das desigualdades socioespaciais.

Dessa forma, a mobilidade urbana deve ser analisada como dispositivo estruturante do espaço urbano contemporâneo, operando simultaneamente como expressão e mecanismo de reprodução das desigualdades. Ao definir quem pode circular, em que condições e com quais custos, ela se configura como elemento-chave na organização da vida urbana, exigindo abordagens analíticas e políticas que reconheçam sua centralidade na construção de cidades mais justas e democráticas.

4 DIREITO À CIDADE EM DISPUTA: ENTRE CAPTURA NEOLIBERAL E PRÁTICAS INSURGENTES

A formulação do direito à cidade constitui um dos aportes mais densos da teoria crítica urbana, ao deslocar o debate do plano estritamente distributivo para a dimensão da produção social do espaço. Na perspectiva de Lefebvre, esse conceito não se limita ao acesso aos recursos urbanos, mas implica a possibilidade de reapropriação coletiva da cidade e de transformação das relações que a estruturam. Como sintetiza o autor, “o direito à cidade não pode ser concebido como simples direito de acesso, mas como direito de transformação da própria cidade” (Lefebvre, 2001, p. 117). Trata-se, portanto, de uma categoria que inscreve o urbano como campo de disputa política, no qual diferentes projetos de cidade se confrontam.

Essa compreensão permite situar o direito à cidade no interior da tensão estrutural entre valor de uso e valor de troca, característica da produção capitalista do espaço. A cidade, enquanto suporte da vida social, é simultaneamente convertida em mercadoria, subordinando suas funções às exigências da acumulação. Nessa direção, Harvey (2012, p. 23) afirma que “o direito à cidade é muito mais do que o direito individual de acesso aos recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos ao mudar a cidade”, evidenciando seu caráter coletivo e transformador. Essa formulação reforça a ideia de que o direito à cidade não pode ser reduzido a garantias formais, devendo ser compreendido como prática social e política.

Entretanto, sob a racionalidade neoliberal, observa-se um processo de captura e reconfiguração desse conceito, que tende a esvaziar seu potencial crítico. A incorporação do direito à cidade em discursos institucionais e instrumentos de planejamento frequentemente ocorre de forma despolitizada, convertendo-o em retórica de gestão. Como argumentam Brenner e Theodore:

A neoliberalização do urbano não implica a retirada do Estado, mas sua reconfiguração ativa na promoção de mercados e na reestruturação espacial. Esse processo envolve a criação de novas formas institucionais e regulatórias que, embora frequentemente apresentadas como inclusivas, operam na prática para aprofundar desigualdades e consolidar regimes urbanos orientados pelo mercado (Brenner; Theodore, 2002, p. 349-350).

Essa leitura evidencia que o direito à cidade, quando incorporado a agendas neoliberais, pode ser instrumentalizado como mecanismo de legitimação de políticas que reforçam a mercantilização do espaço urbano, em vez de confrontá-la.

No contexto brasileiro, essa tensão manifesta-se de maneira particularmente evidente. A existência de marcos normativos que reconhecem a função social da cidade contrasta com práticas urbanas marcadas por exclusão e desigualdade. Como aponta Rolnik (2015, p. 52), “a financeirização da terra e da moradia transforma o acesso à cidade em mercadoria, subordinando-o à lógica do mercado global”, o que implica a crescente dificuldade de amplos segmentos da população em acessar condições dignas de habitação e mobilidade. Esse processo é acompanhado por dinâmicas de valorização seletiva do território, que concentram investimentos em áreas específicas e promovem o deslocamento de populações vulneráveis.

No caso de Florianópolis, tais processos assumem contornos concretos por meio da intensificação da valorização imobiliária em áreas centrais e litorâneas, associada à expansão periférica de populações de baixa renda. Essa reconfiguração territorial evidencia a centralidade do espaço urbano como ativo econômico e revela a seletividade na distribuição de infraestruturas e serviços. Como destaca Santos:

O meio técnico-científico-informacional não se distribui de maneira homogênea no território. Ele se organiza de forma seletiva, privilegiando determinados espaços e grupos sociais, enquanto outros permanecem à margem dos benefícios da modernização (Santos, 2008, p. 139-140).

Essa seletividade impacta diretamente a efetivação do direito à cidade, uma vez que o acesso desigual à mobilidade, aos serviços e às oportunidades limita a participação plena na vida urbana.

A mobilidade urbana, nesse contexto, assume papel estratégico na disputa pelo direito à cidade. A imposição de longos tempos de deslocamento, a precariedade dos sistemas de transporte e a fragmentação territorial operam como mecanismos indiretos de exclusão, restringindo o acesso a bens e serviços urbanos. Como observa Cresswell (2010, p. 21), “a mobilidade é sempre política”, o que implica reconhecer que sua organização reflete e reproduz relações de poder. Assim, a negação do direito à cidade não se dá apenas pela ausência de infraestrutura, mas pela sua distribuição desigual e pela forma como regula os fluxos urbanos.

Apesar dessas limitações estruturais, a cidade permanece como espaço de conflito e possibilidade. A emergência de práticas insurgentes evidencia que o direito à cidade não se esgota em sua captura institucional, sendo continuamente reatualizado por meio de ações coletivas que tensionam a ordem urbana. Movimentos sociais, ocupações urbanas e iniciativas de planejamento participativo constituem formas concretas de reapropriação do espaço. Nesse sentido, Soja (2010, p. 6) afirma que “a justiça espacial exige uma distribuição mais equitativa dos recursos e oportunidades, bem como a democratização das decisões sobre o espaço”, indicando que a luta pelo direito à cidade envolve tanto dimensões materiais quanto políticas.

Essas práticas insurgentes também produzem metodologias alternativas de leitura do território, como cartografias sociais e diagnósticos participativos, que permitem visibilizar experiências frequentemente invisibilizadas pelos modelos tradicionais de planejamento. Ao reconhecer sujeitos historicamente marginalizados como agentes ativos na produção do espaço, tais práticas contribuem para reconfigurar o próprio significado do direito à cidade, aproximando-o de sua dimensão emancipatória.

Dessa forma, a disputa em torno do direito à cidade revela-se como expressão de antagonismos estruturais que atravessam o urbano contemporâneo. Entre sua captura por dispositivos neoliberais e sua reativação por práticas insurgentes, o conceito permanece como ferramenta analítica e política fundamental. Sua efetivação, contudo, exige transformações profundas nas formas de produção, regulação e apropriação do espaço urbano, recolocando a cidade no horizonte da política como espaço de construção coletiva e de realização substantiva da democracia.

A clivagem entre 'turistas' e 'vagabundos' proposta por Bauman revela-se, assim, como a síntese da negação do direito à cidade no paradigma neoliberal. Enquanto o 'turista' urbano, aquele dotado de capital de mobilidade, tempo e recursos financeiros, vivencia a cidade como um cardápio de experiências fluidas e seguras, o 'vagabundo' é imobilizado por uma infraestrutura que o repele ou o submete a trajetos extenuantes.

Nesse cenário, o direito à cidade é capturado pela lógica do consumo: ele deixa de ser um direito político de transformação do espaço (Lefebvre, 2001) para se tornar um privilégio de circulação para quem pode pagar pelo 'spatial fix' da eficiência. A mobilidade seletiva atua como um muro invisível, segregando aqueles que pertencem ao fluxo global daqueles que são meros obstáculos ao desenvolvimento imobiliário e

comercial. Portanto, enfrentar a urbanização neoliberal exige resgatar o direito à cidade como uma prática de insurgência contra essa hierarquização da vida.

Não basta democratizar o transporte se a lógica da 'cidade-empresa' continuar a produzir territórios de exclusão. A superação da dicotomia entre turistas e vagabundos passa, necessariamente, pela desmercantilização do acesso à cidade e pela garantia de que a mobilidade não seja mais um mecanismo de punição social, mas um instrumento de encontro e reconhecimento. Somente ao romper com os dispositivos de imobilidade seletiva que aprisionam as populações periféricas em tempos de deslocamento desumanos será possível transitar da cidade como mercadoria para a cidade como obra coletiva e espaço de liberdade efetiva.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida ao longo deste estudo permite afirmar que a mobilidade urbana constitui uma dimensão central e estruturante das desigualdades socioespaciais nas cidades contemporâneas, especialmente quando observada sob a racionalidade neoliberal que orienta a produção e a gestão do espaço urbano. Longe de se restringir a um problema técnico de infraestrutura, a mobilidade revela-se como um campo profundamente politizado, no qual se expressam e se reproduzem relações de poder que condicionam o acesso diferenciado à cidade. Nesse sentido, a hipótese inicialmente formulada é corroborada: a reestruturação urbana orientada por lógicas de mercado promove uma distribuição seletiva de recursos e oportunidades, concentrando condições favoráveis de deslocamento em determinados territórios e restringindo o acesso de amplos segmentos da população aos bens urbanos.

A articulação entre as contribuições de Henri Lefebvre, David Harvey e Pierre Bourdieu permitiu evidenciar que a produção do espaço urbano, a distribuição desigual da mobilidade e a efetivação do direito à cidade constituem dimensões indissociáveis de um mesmo processo. A cidade, enquanto produto social, é continuamente moldada por dinâmicas de valorização econômica que subordinam sua função social à lógica do capital. Nesse contexto, a mobilidade opera como mecanismo de mediação entre sujeitos e espaço, definindo quem pode acessar, usufruir e participar da vida urbana.

Os achados indicam, ainda, que a mobilidade deve ser compreendida como forma específica de capital, cuja distribuição desigual reforça clivagens estruturais de classe, raça e gênero. A capacidade de deslocamento, nesse sentido, não é

universalmente garantida, mas condicionada por recursos materiais, simbólicos e institucionais que delimitam possibilidades concretas de circulação. Tal compreensão desloca o debate da esfera técnica para o campo das disputas sociais, evidenciando que a mobilidade não apenas reflete desigualdades preexistentes, mas atua ativamente em sua reprodução.

No plano empírico, a análise do caso de Florianópolis ilustra de forma concreta essas dinâmicas. A valorização seletiva do território, associada à expansão do mercado imobiliário e à centralidade do transporte individual, evidencia um padrão de urbanização fragmentado, no qual a distribuição de infraestrutura e serviços segue critérios de rentabilidade. Como resultado, populações de baixa renda são progressivamente deslocadas para áreas periféricas, enfrentando maiores tempos de deslocamento e restrições de acesso a oportunidades. Esse quadro confirma que a mobilidade constitui elemento-chave na materialização das desigualdades urbanas e na limitação do direito à cidade.

A discussão sobre o direito à cidade, por sua vez, revela uma tensão permanente entre sua dimensão crítica e sua captura institucional. Embora incorporado em discursos e instrumentos de planejamento, o conceito frequentemente perde seu potencial transformador ao ser traduzido em termos tecnocráticos. Como evidenciado ao longo do trabalho, a efetivação desse direito depende não apenas de sua formalização normativa, mas de transformações estruturais nas formas de produção e gestão do espaço urbano, capazes de enfrentar as desigualdades que limitam o acesso à cidade.

Apesar desse cenário, o estudo também evidencia a existência de práticas insurgentes que tensionam a lógica dominante. Movimentos sociais, iniciativas de planejamento participativo e experiências de reapropriação do espaço urbano demonstram que a cidade permanece como arena de disputa e possibilidade. Essas práticas não apenas denunciam desigualdades, mas contribuem para a construção de alternativas orientadas pela justiça espacial, reafirmando o caráter político do direito à cidade.

Por fim, cabe destacar que, embora fundamentada em revisão de literatura, a presente investigação aponta para a necessidade de aprofundamento empírico em pesquisas futuras, especialmente em contextos de cidades médias, pequenos municípios e territórios periurbanos. A incorporação de metodologias como etnografias urbanas, cartografias sociais e diagnósticos territoriais poderá ampliar a compreensão das

dinâmicas aqui discutidas, aproximando a análise teórica das experiências concretas vividas pelos sujeitos urbanos.

Em síntese, a compreensão da mobilidade como dimensão central das desigualdades urbanas impõe a necessidade de reorientação das políticas públicas e do próprio paradigma de produção do espaço urbano. A construção de cidades mais justas, inclusivas e democráticas passa, necessariamente, pelo reconhecimento da mobilidade como direito social e pela redistribuição equitativa dos recursos que a tornam possível. Trata-se, em última instância, de recolocar o urbano no horizonte da política, como espaço de realização substantiva da cidadania e de construção coletiva da vida social.

Para além do diagnóstico crítico, a superação desse padrão de mobilidade seletiva exige a mobilização de ferramentas jurídicas e urbanísticas já consagradas no ordenamento jurídico brasileiro, mas frequentemente subutilizadas ou capturadas por lógicas de mercado. O Estatuto da Cidade (Lei n.º 10.257/2001) oferece instrumentos fundamentais, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) Progressivo no Tempo e a Outorga Onerosa do Direito de Construir, que podem ser utilizados para combater a retenção especulativa da terra em áreas dotadas de infraestrutura e financiar a expansão da rede de transporte coletivo.

No campo da gestão direta, a implementação de Planos de Mobilidade Urbana que priorizem o transporte não motorizado e coletivo, conforme diretrizes da Lei n.º 12.587/2012, deve ser acompanhada por políticas de Tarifa Zero. Esta última, enquanto prática de insurgência contra a mercantilização do acesso à cidade, deixa de ser uma utopia para se tornar uma política pública de redistribuição de renda e garantia do direito à mobilidade como pré-requisito para o exercício dos demais direitos sociais.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Zahar, 1999. ISBN: 978-8571105144.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 29 abr. 2026.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. ISBN: 978-8528602634.

BRENNER, Neil. **Implosions/explosions**: towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis, 2014. ISBN: 978-3868591785.

BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. **Cities and the geographies of actually existing neoliberalism**. Antipode, v. 34, n. 3, p. 349-379, 2002. DOI: <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246>.

BROWN, Wendy. **Nas ruínas do neoliberalismo**: a ascensão da política antidemocrática no Ocidente. São Paulo: Politeia, 2019. ISBN: 978-6587235015.

CRESSWELL, Tim. **On the move: mobility in the modern western world**. New York: Routledge, 2010. ISBN: 978-0415952563. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315585127>.

FOUCAULT, Michel. **Nascimento da biopolítica**: curso no Collège de France (1978-1979). São Paulo: Martins Fontes, 2008. ISBN: 978-8533630800.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2012. ISBN: 978-8580630408.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**: resultados preliminares. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 abr. 2026.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. ISBN: 978-8588334094.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório anual das desigualdades urbanas no Brasil. Rio de Janeiro**: INCT Observatório das Metrópoles, 2023. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br>. Acesso em: 18 abr. 2026.

PINHEIRO, Fred Bicho e Dias, Renato Duro. Hip-Hop e Direito à Cidade: um diálogo entre a cultura suburbana e a justiça social. In: XXXII Congresso Nacional do CONPEDI, 2025, São Paulo. **Anais do XXXII Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: CONPEDI, 2025. v. 1. p. 102-121.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015. ISBN: 978-8575594449.

SANTA CATARINA. Governo do Estado de. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS)**: relatório final. Florianópolis: SUDERF, 2015. Disponível em: <http://www.plamus.com.br>. Acesso em: 29 abr. 2026.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2008. ISBN: 978-8531407138.

SASSEN, Saskia. **The global city**: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press, 2001. ISBN: 978-0691070630.

SOJA, Edward W. **Seeking spatial justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010. ISBN: 978-0816666670.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2007. ISBN: 978-0745634504.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. ISBN: 978-8521311090.