XXIX CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BALNEÁRIO CAMBORIU - SC

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

LUIZ ERNANI BONESSO DE ARAUJO

JÉSSICA AMANDA FACHIN

CARINA DEOLINDA DA SILVA LOPES

Copyright © 2022 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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
Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU – São Paulo
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 - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR – Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade – UNIMAR/FEPODI – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – ESDHC – Minas Gerais
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho – Ceará
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS – Sergipe
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR – São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes – UNB – Distrito Federal
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – São Paulo
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo
Comunicação:
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB – Paraíba
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC – Santa Catarina
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM – Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Prof. Dr. José Barroso Filho – ENAJUM
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Eventos:
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec – Minas Gerais
Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC – Paraná
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS – Mato Grosso do Sul

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

D597

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

Coordenadores: Carina Deolinda Da Silva Lopes; Jéssica Amanda Fachin; Luiz Ernani Bonesso de Araujo.

– Florianópolis: CONPEDI, 2022.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5648-637-6
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Constitucionalismo, Desenvolvimento, Sustentabilidade e Smart Cities

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade.

XXIX Congresso Nacional do CONPEDI Balneário Camboriu - SC (3: 2022: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



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

XXIX CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BALNEÁRIO CAMBORIU - SC

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

Apresentação

O XXIX CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI, realizado em parceria com a Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, entre os dias 07 e 09 de dezembro de 2022, apresentou como temática central “Constitucionalismo, Desenvolvimento, Sustentabilidade e Smart Cities”. Diante disso, atuais e de muito relevo foram as discussões em torno da temática durante todo o evento, bem como nos Grupos de Trabalho também.

Os trabalhos contidos nesta publicação foram apresentados como artigos no Grupo de Trabalho “DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I”, realizado no dia 09 de novembro de 2022, que passaram previamente por no mínimo dupla avaliação cega por pares. Encontram-se os resultados de pesquisas desenvolvidas em diversos Programas de Pós-Graduação em Direito, que retratam parcela relevante dos estudos que têm sido produzidos na temática central do Grupo de Trabalho.

As temáticas abordadas decorrem de intensas e numerosas discussões que acontecem pelo Brasil, com temas que reforçam a diversidade cultural brasileira e as preocupações que abrangem problemas relevantes e interessantes, a exemplo da problemática de acesso às tecnologias nas cidades inteligentes, uso e ocupação do espaço público, direito à cidade, direito fundamental ao patrimônio cultural, função social da propriedade e questões ambientais concernentes às cidades.

Espera-se, então, que o leitor possa vivenciar parcela destas discussões por meio da leitura dos textos. Agradecemos a todos os pesquisadores, colaboradores e pessoas envolvidas nos debates e organização do evento pela sua inestimável contribuição e desejamos uma proveitosa leitura!

Prof. Dr. Luiz Ernani Bonesso de Araujo (Universidade de Passo Fundo)

Profa. Dra. Jéssica Fachin (Faculdades Londrina)

Profa. Dra. Carina Deolinda da Silva Lopes (Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul)

O DIREITO À MORADIA DIGNA E A MOBILIDADE URBANA POR MEIO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE MEIO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE

THE RIGHT TO DECENT HOUSING AND URBAN MOBILITY THROUGH TRANSPORT APPLICATIONS

Carlos Magno Alhakim Figueiredo Junior
James Ricardo Ferreira Piloto
Cassius Guimaraes Chai

Resumo

No cenário dos últimos 10 anos, o advento dos transportes por aplicativo proporcionou uma alternativa de mobilidade urbana, principalmente entre os moradores das áreas periféricas que convivem historicamente com a deficiência de transporte. O conceito atual de moradia digna contempla, em uma das suas vertentes, a possibilidade do morador ter acesso a um sistema de transporte disponível que permita um rápido deslocamento. O problema da pesquisa se traduz na seguinte questão: em que medida o uso de transportes por aplicativo contribui com a efetivação do direito à moradia digna para grupos vulneráveis? A hipótese de trabalho é a demonstrar que em razão da ineficiência do Estado em disponibilizar a mobilidade urbana em condições adequadas, os aplicativos de transporte contribuem para minimizar esse problema. Os objetivos específicos são: (i) compreender o conceito de direito à moradia; (ii) identificar a crise dos transportes públicos nas periferias e (iii) examinar as contribuições dos transportes para a mobilidade urbana. Para possibilitar uma análise acerca do tema, o Método foi uma pesquisa bibliográfica fazendo-se a as buscas nas bases de dados SciELO, Domínio Público e Google Acadêmico, com filtro de publicação dos últimos 10 anos. Os resultados esperados indicam que há uma melhoria na mobilidade urbana de grupos vulneráveis após a implementação dos carros por aplicativo. Conclui-se que a mobilidade urbana está diretamente relacionada ao conceito de moradia digna, sendo um direito que não pode ser negligenciado pelo estado.

Palavras-chave: Moradias, Aplicativos de transporte, Mobilidade urbana, Grupos vulneráveis, Periferia

Abstract/Resumen/Résumé

In the scenario of the last 10 years, the advent of transport by app has provided an alternative for urban mobility, especially among residents of peripheral areas that historically coexist with transport deficiency. The current concept of decent housing includes, in one of its aspects, the possibility of the resident having access to an available transport system that allows a quick displacement. The research problem translates into the following question: to what extent does the use of transport by app contribute to the realization of the right to decent housing for vulnerable groups? The working hypothesis is to demonstrate that due to the State's inefficiency in providing urban mobility in adequate conditions, transport applications

contribute to minimizing this problem. The specific objectives are: (i) to understand the concept of the right to housing; (ii) identify the public transport crisis in the peripheries and (iii) examine the contributions of transport to urban mobility. To enable an analysis on the subject, the Method was a bibliographic research, performing searches in the SciELO, Public Domain and Google Scholar databases, with a publication filter from the last 10 years. The expected results indicate that there is an improvement in urban mobility of vulnerable groups after the implementation of cars by application. It is concluded that urban mobility is directly related to the concept of decent housing, being a right that cannot be neglected by the state.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Houses, Transport apps, Urban mobility, Vulnerable groups, Periphery

1. INTRODUÇÃO

No tocante o direito à moradia, sabe-se que é uma luta tão antiga quanto o próprio processo de urbanização. Esse direito fundamental foi reconhecido pela Declaração Universal dos Direitos Humanos (NAÇÕES UNIDAS, 1948) como integrante do direito a um padrão de vida adequada, e em 1966 pelo Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (NAÇÕES UNIDAS, 1992), tornando-se um direito humano universal, aceito e aplicável em todas as partes do mundo como um dos direitos fundamentais para a vida das pessoas (BRASIL, 2013).

Segundo Rui Geraldo Camargo Viana (2000) o problema da falta de moradia representa um déficit mundial de habitações em torno de um bilhão, chegando o pátrio a uma carência de 15 milhões, computadas nesta cifra aquelas moradias inadequadas por falta de água, luz, banheiro, coleta de lixo e demais equipamentos urbanos. E, ainda, as grandes cidades enfrentam, em seu cotidiano, as consequências do crescimento desordenado, causador do caos urbano. Especialmente no Brasil, onde há mais de 100 anos já temos favelas, é bem definido os espaços onde se podem transitar as classes A e B, e as favelas passaram a concentrar a população B, C e E.

Atualmente, o modo de se viver vem tendo grandes transformações com o advento das tecnologias, e no quesito mobilidade urbana não é diferente. Com a criação de empresas de transporte por aplicativos, os sujeitos que ficavam isolados nas cidades, ganham, mesmo que pagando, efetividade no direito à mobilidade urbana. Fato, que com a criação de empresas de carros por aplicativos surgiu uma nova maneira de locomoção urbana. E, nesse contexto, o problema da pesquisa é em que medida o uso de transportes por aplicativo contribui com a efetivação do direito à moradia digna para grupos vulneráveis?

A mobilidade urbana, proporcionado pelo transporte é de extrema importância, todavia, antes não estava de forma explicita na Constituição, assim, desde a Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, que deu nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social, dando o merecido destaque a este direito, sendo a

atual redação[1]. Não deixando dúvidas da importância da solidificação da necessidade de boas condições de transporte.

No inteiro teor da proposta de Emenda Constitucional n° 90/2015 podemos constatar a clara demonstração da importância do direito social ao transporte:

> "Vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo do contingente urbano, o transporte destaca-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços. Como é de amplo conhecimento, a economia de qualquer país fundamenta-se na produção e no consumo de bens e serviços, como também no deslocamento das pessoas, ações que são mediadas pelo transporte.
>
> Desse modo, o transporte, notadamente o público, cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção.
>
> Portanto, a evidente importância do transporte para o dinamismo da sociedade qualifica sua aposição na relação dos direitos sociais expressos no art. 6º da Constituição."

Na sociedade contemporânea, as cidades cresceram de forma significativa, fazendo com que normalmente os locais de estudo, lazer, serviços médicos, trabalho, entre outros fiquem distante do local de moradia das pessoas, portanto, a disponibilização de transporte de fácil acesso constitui um dos direitos que deve ser observado. No entanto, a realidade brasileira demonstra que há uma carência na oferta do transporte público, fato que se acentua no horário noturno, devido a redução dos ônibus em circulação, ficando - dessa forma - a escassez mais crítica, assim em casos de emergência de saúde ou outras necessidades, os moradores conviviam com poucas opções de deslocamento, fazendo com que até mesmo uma simples necessidade, se torne algo que despende muito tempo, a facilidade proporcionada por aplicativos, que buscam onde estiver, e te deixam aonde o cliente indicar, proporcionando a possibilidade do cliente avaliar o serviço, e esta avaliação sendo levada em conta, para a manutenção desse motorista no serviço do aplicativo.

Para se ter noção, no Brasil, atualmente, conforme a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad Contínua), onde o IBGE analisou as características gerais dos domicílios e dos moradores 2018, constatou que, no ano de 2018, apenas 22,2% dos domicílios possuem

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

motocicleta, e que apenas 48,8% dos domicílios possuem Automóvel, o que demonstra a grande necessidade de transportes que proporcionem a população mobilidade urbana. Em que se pressupõe há uma instituída uma relação direta entre uma melhoria na mobilidade urbana de grupos vulneráveis após a implementação dos transportes por aplicativo. Segundo Loreci Gottschalk Nolasco (2008) é possível compreender que a complexidade das situações urbanas atuais, a extensão e a densidade dos aglomerados, tornem necessária a figura do especialista, do administrador dos valores culturais da cidade. Sendo que, o interesse, enquanto pesquisador do direito, que não se coloca como passivo diante dos limites do direito social à moradia, segue firme desde 2017, tendo em vista o pensamento que comungo de que a aplicabilidade da norma incube a responsabilidade entre governantes e governados de sua concretização.

Referindo-se ao objetivo, o que se propõe é apresentar um paralelo entre o direito à moradia e a questão da mobilidade urbana com o surgimento de empresas de transporte por aplicativos.

Estrutura-se o texto em três tópicos: o primeiro dedica-se a apresentar o conceito do direito à moradia; o seguinte trata da crise dos transportes públicos nas periferias; e o último aborda o direito à moradia adequada e a mobilidade de grupos vulneráveis.

2. APRESENTAÇÃO CONCEITUAL DO DIREITO À MORADIA

"Atualmente, 38,5% de toda a população brasileira está concentrada em apenas 88 cidades que possuem mais de 300 mil habitantes, ou seja, os centros urbanos estão cada vez mais populosos" (CNT, 2019, p. 87) o que facilmente demonstra que temos grandes cidades e estas estão abarrotadas, sufocando os aparelhos públicos e até mesmo os transportes públicos. Com os aparelhos urbanos saturados, o local onde se mora e a facilidade de se deslocar influenciam em muito a qualidade de vida das pessoas, assim, a moradia que é um item essencial, passa a ter especial destaque.

O teor do direito à moradia está ligado ao desenvolvimento social, econômico e político da humanidade (CANUTO, 2010). "*O direito à moradia adequada é um direito humano reconhecido na legislação internacional dos direitos humanos, como componente do direito a um padrão de vida adequado"* (BRASIL, 2013, p. 32). Para Elza Maria Alves Canuto (2010, p. 174) *"o pertencimento do homem ao local, associado à carência de proteção, erige a moradia a direito fundamental, que assegura a estabilidade para o trabalho e alcance de uma*

vida digna". E para FIGUEIREDO JÚNIOR (2020, p. 751) *"Por moradia, nesse contexto, entende-se, a fixação estabelecida pelos seres humanos, em um determinado lugar, onde passam a desenvolver suas necessidades básicas com dignidade".*

Depois destas mudanças, apesar de ainda haver muito a ser feito, alcançou-se um entendimento mais avançado sobre o direito à moradia adequada como um dos elementos do direito a um padrão de vida adequado e sobre os demais direitos que intimamente se relacionam a ele (BRASIL, 2013). E, o entendimento profundo que se tem sobre esse direito hoje auxilia nas políticas públicas para garantir acesso e proteção ao direito à moradia adequada, pois, é preciso morar, embora historicamente a características das habitações se diferenciem (CANUTO, 2010).

Quando a ONU foi criada, em 1945, dois terços da população mundial viviam na zonal rural. Assim, a urbanização e seus aspectos recebiam pouca atenção da Organização. Em 1978, após uma reunião em Vancouver conhecida como Habitat I, foi criada a Habitat, agência da ONU para assentamentos humanos, que tem por finalidade a promoção de cidades social e ambientalmente sustentáveis e com o objetivo de prover abrigo adequado para todos (BRASIL, 2013, p. 31).

Algumas vezes acredita-se que o direito à moradia adequada é o mesmo que ter direito a uma propriedade (BRASIL, 2013). Contudo, o direito à moradia adequada é mais amplo do que o direito à propriedade, já que aborda direitos não relacionados à propriedade, visando a garantir que todos tenham um lugar seguro para viver em paz e dignidade, incluindo os não proprietários do imóvel.

De 1978 a 1997, a Habitat lutou praticamente sozinha entre as organizações multilaterais para prevenir e amenizar os problemas decorrentes do enorme crescimento urbano, especialmente entre as cidades dos países em desenvolvimento. Entre os anos de 1997 a 2002, quando mais de cinquenta por cento da população mundial passou a habitar as cidades, a ONU-HABITAT – guiada pela Agenda Habitat e pela Declaração do Milênio – passou por uma grande revitalização, usando sua experiência para identificar as prioridades emergentes para o desenvolvimento urbano sustentável e tomar as necessárias correções de percurso.

O Pacto Internacional sobre os Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), amplamente considerado como o instrumento central para a proteção do direito à moradia

adequada, nos mesmos moldes da DUDH, refere-se ao direito de todos a um padrão de vida adequado para si e sua família, incluindo alimentação, vestuário e habitação, e com a melhoria contínua das condições de vida (NAÇÕES UNIDAS, 1992, art. 11).

> O direito à moradia adequada inclui, mas não se limita, às seguintes liberdades: Proteção contra a remoção forçada, a destruição arbitrária e a demolição da própria casa; O direito de ser livre de interferências na sua casa, à privacidade e à família; O direito de escolher a própria residência, de determinar onde viver e de ter liberdade de movimento (BRASIL, 2013, p. 14).

"Há necessidades inevitáveis para a reurbanização de algumas áreas em cidades em crescimento e também de os órgãos governamentais adquirirem áreas para infraestrutura e utilização pública" (BRASIL, 2013, p. 17). O direito à moradia adequada abrange medidas que são necessárias para evitar a falta de moradia, proibir as remoções forçadas e a discriminação, focar nos grupos mais vulneráveis e marginalizados, garantir a segurança da posse a todos, e garantir que a habitação de todos seja adequada (BRASIL, 2013). Entretanto *"Um dos equívocos mais comuns associados ao direito à moradia adequada é a obrigatoriedade do Estado de construir habitação para toda a população, e que as pessoas sem habitação podem exigir automaticamente uma casa do governo"* (BRASIL, 2013, p. 16).

Outro mal-entendido é que o direito à moradia adequada não impõe obrigações imediatas ao Estado. Pelo contrário, os Estados devem fazer todo o esforço possível, dentro dos recursos disponíveis, para realizar o direito à moradia adequada e tomar medidas nesse sentido, sem demora (BRASIL, 2013, p. 17). Segundo NUNES e FIGUEIREDO JÚNIOR (2018, p. 894) é importante "salientar que cabe aos Municípios aplicar as diretrizes gerais, de acordo com as suas especificidades e realidade local."

É de Nolasco a seguinte constatação:

> O direito à moradia causa, hoje, problema para os juristas e políticos por uma razão histórica. Nossas cidades foram transformadas, desde o advento do capitalismo propriamente dito, em aglomerados de gente, em mercadoria, e perderam a característica de centros de vida e habitação tranquilos para transformarem-se em sedes de indústria e serviços: a produção capitalista ganhou a cidade (NOLASCO, 2008, p. 53).

A propósito, a função original da moradia era proporcionar proteção, segurança e privacidade, mas, atualmente, para que seja realizada, como direito fundamental que é, deve ser

construída em local adequado, com qualidade ambiental e potencial de investimento (CANUTO, 2010).

O direito à moradia adequada não significa apenas que a estrutura da habitação deve ser adequada. Também deve haver um acesso sustentável e não discriminatório às infraestruturas essenciais para a saúde, segurança, conforto e nutrição (BRASIL, 2013). Vale lembrar que isso torna complexo o planejamento urbano, e que a sociedade civil e o setor privado passaram, também, a participar da formulação de políticas de moradia digna para todos, como expressão de cidadania (CANUTO, 2010).

3. A CRISE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS NAS PERIFERIAS

Em recente levantamento OLIVEIRA (2021) et al. descreve com clareza a situação de uma das maiores cidades do Brasil, afirmando que "estudos na cidade do Rio de Janeiro demonstram que, além do trecho casa-trabalho, a mobilidade de moradores de favela para outros espaços é muito pequena." Esses estigmas territoriais definem uma necropolítica a todos aqueles que ali moram e desafiam as fronteiras invisíveis que definem quem vive e quem morre (OLIVEIRA, 2021, p. 352 apud. FOUCAULT; MBEMBE; OLIVEIRA).

Conforme o IBGE *"Segundo o Censo 2010 do IBGE, o Brasil tinha cerca de 11,4 milhões de pessoas morando em favelas e cerca de 12,2% delas (ou 1,4 milhão) estavam no Rio de Janeiro.*" [2] sendo destacado que *"considerando-se apenas a população desta cidade, cerca de 22,2% dos cariocas, ou praticamente um em cada cinco, eram moradores de favelas."*[3]

Em conformidade com o Censo (2011), o Brasil tinha em 2010 190.755.799 habitantes, sendo que 11.425.644 moravam em 6.329 aglomerados subnormais, sendo que desses 30,6% eram brancos e 68,6% eram negros, sendo que, em contrapartida, nas habitações regulares, 48,8% eram brancas e 49,6% eram negras.

[2] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/15700-dados-do-censo-2010-mostram-11-4-milhoes-de-pessoas-vivendo-em-favelas#:~:text=Segundo%20o%20Censo%202010%20do,estavam%20no%20Rio%20de%20Janeiro.
[3] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/15700-dados-do-censo-2010-mostram-11-4-milhoes-de-pessoas-vivendo-em-favelas#:~:text=Segundo%20o%20Censo%202010%20do,estavam%20no%20Rio%20de%20Janeiro.

As cidades podem ser vistas como palco das relações sociais ou de negócios; onde, sua principal forma de expansão é do tipo horizontal, materializada em sucessivas periferias ao redor de um centro denso (MATOS, 2005), sendo comum que um cliente de periferia use o transporte público para atravessar toda a municipalidade,

A necessidade de transportes públicos é destacada com a constatação de que no ano de 2018, apenas 22,2% dos domicílios possuem motocicleta, e que apenas 48,8% dos domicílios possuem Automóvel (IBGE, 2018) o que demonstra a grande necessidade de transportes que proporcionem a população mobilidade urbana, mas, para dar o destaque necessário separarmos por regiões, a região sul apresenta a maior porcentagem de carros, enquanto que nas regiões *"Norte e Nordeste registraram as menores proporções desse bem (29,2% e 28,4%, respectivamente) e foram as únicas a assinalar percentuais de posse de motocicleta (32,0% e 29,9%, respectivamente) superiores aos de carro."* (IBGE, 2018, p. 6)

Para Parras e Gómez (2015), um dos principais desafios da agenda política municipal é alcançar um serviço de transporte eficiente e territorialmente equitativo. Portanto, é preciso haver o levante de informações detalhadas e atualizadas para o correto planejamento de mobilidade urbana, por exemplo, sobre o tempo de deslocamento, o perfil de usuários e a frequência de viagens.

Rocha (2018) destaca que a baixa qualidade e a oferta reduzida de transporte em certos horários e dias da semana são problemáticas que requerem atenção dos gestores públicos relacionados a mobilidade urbana. Além disto, o autor salienta a insatisfação da sociedade com o transporte coletivo, sobretudo, aos finais de semana e período noturno, logo, fica evidente a necessidade destas formas alternativas de transporte urbano (ROCHA, 2018).

Além disso, *"A falta de flexibilidade dos serviços ofertados, o alto preço das tarifas e o desconforto do sistema de transporte público são os principais motivos que provocam a substituição do ônibus por outros modos."* (CNT, 2017, p. 64) As classes A e B predominantemente deixaram de usar os transportes públicos pois alegam que o conforto é insuficiente bem como tem pouca flexibilidade de horários, já as classes C e D/E alegam que a tarifa elevada e a falta de flexibilidade são os principais problemas do transporte público, essas questões, de forma geral levam a superlotação do trânsito brasileiro, prejudicando a mobilidade urbana como um todo.

Outro desafio a ser enfrentado, são os transportes “informais” ou “clandestinos”, cuja presença contribui para redução de receita de empresas que pagam tributos e para a perda de qualidade do transporte “formal”, além de provocar desordem e degradação das ruas e condições ambientais. Mamani (2004) aponta que o aceite desta forma de transporte conduziria, em médio prazo, à deterioração do serviço regular, prejudicando os usuários e afetando a competitividade da metrópole.

O custo médio diário por modo de transporte deve ser levado em consideração, em levantamento feito pelo CNT (2017) enquanto em média o taxi custaria R$28,02, os serviços de aplicativo seriam R$17,91, mototáxi R$13,61, Automóvel R$11,71, Ônibus R$6,84, VLT R$6,40, Metrô R$6,33, Trem R$5,74, Lotação R$5,30, Transporte Clandestino R$ 4,32, Motocicleta R$4,06. O que força principalmente a clandestinização bem como a disseminação de serviços de aplicativos de transporte com cada vez mais opções.

A insatisfação da sociedade é grande com o serviço de transporte público, “*principalmente aos finais de semana e em razão da redução da oferta no período noturno, surge a necessidade de novas alternativas de transporte urbano, seja em nível nacional, seja em nível local*.” Haja vista que as opções existentes como o táxi é bastante onerosa para a população em geral. Assim, a carência de disponibilidade de serviço público e os altos preços dos taxis favorece e muito os aplicativos de transporte.

De acordo com pesquisa da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) o setor de transporte urbano tem prejuízo de R$ 16,7 bilhões no período de março de 2020 a junho de 2021, isso, devido a uma queda de 51,1% nas demandas do segmento em nove capitais brasileiras (AMARAL, 2021). A NTU é uma entidade que atua a 28 anos como interlocutora do setor de transporte público de passageiros, sendo interessante comentar, que desde antes da pandemia COVID-19 em 2020, o setor de transportes já apresentava quedas significativas no número de passageiros. Neste cenário, de mobilidade urbana a cultura da utilização de aplicativos de serviços, como Uber e 99, está cada vez mais presente no dia a dia da sociedade. Assim, estes aplicativos de transporte remunerado de passageiros podem também atuar como elemento de acessibilidade e dinamização aos cidadãos, contribuindo para a qualidade de vida urbana.

Não deve ser deixada de fora desta pesquisa uma grande revolução urbana, que teve inicio na década de 1990, onde as cidade brasileiras foram invadidas por mototaxistas, que

segundo ALMEIDA e FERREIRA (2016) o mototaxista surgi como uma opção para se ganhar tempo e economia financeira para o usuário, a motocicleta é um item de grande valor e praticidade, tornou-se além de objeto de consumo uma ferramenta de trabalho, *"pois, dentre os processos de criação de novos postos, surgem os mototaxistas - mais uma maneira de acesso ao trabalho que se fortalece pela precariedade dos serviços de transporte público*" (ALMEIDA e FERREIRA, 2016, p. 77), o que proporcionou naquela época e ainda atualmente, mais uma oportunidade a população para driblar os congestionamentos, na tentativa de melhorar a qualidade de vida.

Com o tempo, a regulação e a fiscalização mais efetivas, os mototaxistas foram devidamente inseridos nas cidades brasileiras, todavia eles também não foram a solução para a mobilidade urbana no Brasil, em que pese tenha favorecido *"o direito fundamental de ir e vir a um número crescente de brasileiros, cumprindo assim, uma das funções primordiais do transporte público.*" (ALMEIDA e FERREIRA, 2016, p. 91).

O mototaxista reduz as despesas, mas limita-se a utilização por uma pessoa de cada vez, diferentemente dos serviços de aplicativo de transporte, que proporcionam a possibilidade de dividir despesas, assim, atualmente a mobilidade urbana vem passando por uma gigantesca evolução, a partir dos serviços de aplicativo de compartilhamento de veículos e deslocamentos como veremos a seguir.

Para se ofertar ao cidadão uma moradia digna, como ficou notório no texto anterior, é preciso muito mais que teto e paredes. A que se oferecer infraestrutura adequada à sobrevivência do coletivo habitacional. E, existem muitas necessidades a serem preenchidas para que se tenha uma vida digna. Sendo assim, aponta Brasil (2013) há condições básicas que precisam ser atendidas em relação a habitação, como condições de locomoção da população, com a infraestrutura adequada para possibilitar a mobilidade das pessoas, que é um assunto globalmente discutido, como enuncia Ferreira et, al. (2017, p. 349) ao destacar que *"as obras estruturantes das cidades estão em defasagem em relação ao crescimento populacional"* (FERREIRA, et. al.).

Segundo Brentini e Hirosue (2021) desde os primórdios, há uma preocupação em facilitar os deslocamentos de pessoas. E até o século XVII, tais deslocamentos eram feitos por meio de animais ou mesmo a pé. E, foi apenas durante a Revolução Industrial que em meados do século XIX surgiu o transporte público a partir da necessidade de levar os trabalhadores até

as fábricas. E, ao final do século XIX surgiram os ônibus, os quais passaram por melhorias até chegar ao modelo atual, "responsável por cerca de 85% do transporte público urbano (BRENTINI e HIROSUE, 2021, p. 36).

"Dessa forma, novas opções de meios de transportes são criadas com o objetivo de atender a essa nova demanda populacional" (FERREIRA et. al. 2017, p. 349). Contudo, assim como Nolasco (2008, p. 51) *"percebemos que nossas cidades não têm um sentido de espaço público"*. E, em muitas cidades, no transporte público, há deficit de linhas em algumas regiões. Contudo, mudando a ideologia dominante, é possível conceber uma nova forma de administração da coisa pública. E, como bem apontam Brentini e Hirosue (2021), não se pode admitir que a cobertura do transporte público urbano seja insuficiente às necessidades da população *"uma vez que este modo de transporte traz benefícios não só aos seus usuários, mas à sociedade como um todo, uma vez que há menos impacto ao meio ambiente e, até mesmo, à economia local"* (BRENTINI e HIROSUE, 2021, p. 36).

Nesse contexto de mobilidade urbana, o surgimento dos carros por aplicativo, que propicia o deslocamento de modo rápido e a baixo custo, buscam inovar e atender as necessidades das pessoas, não atendidas na oferta de transportes públicos. Atualmente o carro por aplicativo é muito pouco utilizado se levarmos a proporção a quantidade de utilização dos serviços de transporte públicos, se levarmos em consideração o Levantamento da CNT (2017) os serviços de transporte por aplicativo são utilizados por apenas 1% da população, enquanto 45,2% utiliza-se de Ônibus (transporte público). Sendo o ônibus o veículo mais utilizado pelas classes C, D e E, e sendo o carro próprio a forma de transporte mais utilizada pela classe A. Interessante destacar que os serviços de aplicativo são mais utilizados pela classe B.

Desses serviços de aplicativo destaca-se o UBER, que é simplesmente uma ferramenta desenhada para colocar em operação uma nova modalidade de transporte público urbano (SOUZA, 2020). E é uma das mais atuantes no território brasileiro (BRENTINI e HIROSUE, 2021). E a cada ano, se consolida por inovar e oferecer um serviço de intermediação qualidade. E o uso do aplicativo do UBER para celulares/smartphones é uma plataforma, com retorno financeiro, que permite a ligação entre: *"(i) motoristas não profissionais que utilizam veículo próprio na prestação de serviços, sem dispor de licenças e autorizações administrativas, por um lado, e (ii) pessoas interessadas em fazer deslocamentos urbanos, por outro"* (SOUZA, 2020, p. 84).

Segundo esclarece Mello (2016) os proprietários de automóveis interessados em prestar esse tipo de serviço efetuam o seu credenciamento junto à empresa, devendo comprovar o atendimento a um conjunto de exigências que englobam requisitos de ordem subjetiva, como a qualificação como motorista e a vida pregressa criminal, e requisitos de ordem objetiva, como a qualidade e o tempo de uso do veículo a ser empregado no serviço. Após aceito o credenciamento pela empresa, os serviços do motorista cadastrado passam a ficar acessíveis ao público usuário. O sistema prevê que o motorista receberá o valor do serviço de transporte, descontado o percentual cobrado pela empresa pelo serviço de intermediação entre motorista e passageiro (MELLO, 2016).

"Por meio do uso do aplicativo, os usuários encontram rapidamente motoristas particulares, que atuam como empreendedores individuais" (FERREIRA, et al., 2017, p. 352).

> 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 (MELLO, 2016, p. 778).

É importante destacar que há outras empresas que usam o mesmo modelo de acesso por aplicativo para smartphones já existem no mercado internacional e outros poderão surgir.

Sendo assim, tais negócios, os carros por aplicativos, *"ganham espaço a cada dia por oferecer ao usuário um serviço de qualidade em que une, principalmente, preços atrativos e maior segurança, além de cobrir rotas não atendidas pelo transporte público"* (BRENTINI e HIROSUE, 2021, p. 34), devido a existência de assentamentos urbano precários, sem infraestrutura e sem aceso a serviços básicos. Muitas vezes, devido a falta de infraestrutura adequada para deslocamento dos veículos, o que afeta várias cadeias produtivas. Isso devido o modelo de urbanização que resulta em cidades com fragmentação do espaço urbano e exclusão social (CANUTO, 2010).

O compartilhamento de veículos através do aplicativos está consolidado no Brasil, só que isso é uma mera consequência da onda de "compartilhamentos" que esta ocorrendo na economia global, que vai desde ao compartilhamento de casas, de carros, de caronas, espaços para cuidar de animais, informações sobre viagens e roupas. Existem situações que as plataformas de compartilhamento não têm fins lucrativos, como plataformas de trocas de alimentos.

Cada vez de forma mais diversa, o compartilhamento esta cada vez mais difundido e tende a se desenvolver cada vez mais e mais rápido, pesquisa recente da ANTP (2019) demonstrou que na cidade de São Paulo teve uma migração de 30% de passageiros para serviços de aplicativo, já em Belo Horizonte, teve uma migração de 10% dos meios de transporte públicos para os serviços de aplicativo.

Cabe ao Estado gerir esse fluxo de informações para melhor pensar e planejar a infraestrutura de urbanização das cidades, dando condições do transporte público e privado coexistirem. Pois, independente da finalidade da viagem, todos os usuários estão em movimento para a realização de suas tarefas.

4. O DIREITO À MORADIA ADEQUADA E A MOBILIDADE DE GRUPOS VULNERÁVEIS

Na concepção de Mello (2016, p. 776) *"[...] as cidades são organismos complexos, onde a vida humana individual e as relações sociais acontecem na sua plenitude"*. Planejar uma cidade, na visão de Canuto (2010), envolve questionamentos a respeito do que fazer e de como fazer para uma política pública se torne efetiva.

Uma política urbana como a defendida por Mello (2016, p. 777), *"que pretenda obter uma cidade justa ou sustentável precisa dar conta dos inúmeros e diversificados fatores que envolvem a existência humana individual e as relações sociais que se desenrolam no espaço urbano"*. Sendo que, para Mello (2016) geri a cidade para torná-la justa exige, pois, entre outras ações, disciplinar, dirigir e promover publicamente a mobilidade urbana, visando a garantir o bem-estar dos seus habitantes e as funções sociais da cidade. É *"perceptível, então, que não basta a referência textual às políticas públicas para resolver os problemas sociais e diminuir as desigualdades sociais e regionais; é preciso que se realizem as políticas públicas, pois a lei formal de nada serve"* (CANUTO, 2010, p. 189).

E com isso, *"alguns grupos ou indivíduos têm dificuldades particulares para exercer o seu direito à moradia adequada"* (BRASIL, 2013, p. 21). E, no entender de Canuto (2010, p. 185*) "centrado no cidadão e em suas necessidades, o desenvolvimento social, é claro, deverá observar as desigualdades no seu atendimento".*

No atendimento do quesito mobilidade, a exemplo do transporte público, que propicia

deslocamentos mais baratos a diversos pontos das cidades, mas, é importante destacar, não todos. Ao falar sobre o serviço de ônibus relata Ferreira et al. (2017, p. 349) que é o transporte mais em conta e "*que atende a maior parte da população, não chega a todos os bairros da cidade; o serviço de táxi tem várias limitações: o custo é alto e atende apenas uma pequena parte da população, geralmente, com percursos entre residência e rodoviária, supermercado e residência."*

Por isso, os usuários passam a ter nos carros por aplicativos, outro meio de locomoção urbana, uma alternativa rápida e mais prática de deslocamento até o seu destino final, que muitas vezes pode estar em rotas que não são atendidas com transporte público. Isso perpassa pelo reconhecimento da existência de territórios cuja produção se dá à margem dos padrões tradicionais de qualidade urbanística (ROLNIK, 2000). E a partir da necessidade, veio empresas de serviços de aplicativo de transporte, como a UBER, que tem como:

> "Principais vantagens: preço bem mais baixo do que o táxi; rede maior de motoristas (mais fácil de conseguir uma viagem); pagamento automático quando executado pelo cartão de crédito; acesso fácil as viagens; compartilhamento de trajeto para amigos, gerando mais segurança ao usuário; viagem de carros novos e em melhores condições; opções de agendamento de viagem.
>
> Principais desvantagens: o motorista pode demorar mais do que o esperado para chegar no local; aumento da tarifa em horário de pico; não é possível escolher o motorista para a corrida."[4]

Essas vantagens e desvantagens tornam a sua utilização muito mais vantajosa, principalmente se existe a possibilidade de dividir as despesas do deslocamento com um, dois, três e até quatro amigos, o que barateia o deslocamento.

Uma grande vantagem dos serviços de aplicativo de transporte é a possibilidade de avaliação de motoristas, o que faz com que ocorra o filtro natural de prestadores de serviço, e a possibilidade de ser avaliar os clientes, fornecendo vantagens aos bons motoristas e orientações aos maus motoristas, inclusive podendo serem afastados do aplicativo *"Caso um motorista parceiro possua uma avaliação média baixa, ele receberá mensagens com dicas para melhorar sua avaliação e caso sua média ainda permaneça abaixo da nota mínima na cidade, o parceiro*

[4] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://www.motoristasdeaplicativos.com.br/uber-lucro-instalar-vantagens/#Quais_sao_as_vantagens_do_Uber

pode perder acesso à plataforma."[5]

Só que deve ser ressaltado, conforme demonstrado pelo levantamento da ANTP (2019) as cidades brasileiras muitas vezes são grandes e que as pessoas tem de pegar mais de um meio de deslocamento, e nesses casos, os cidadãos tem optado por fazer parte do deslocamento de ônibus e parte através de motoristas de aplicativo, como foi constatado pela empresa 99 TAXI[6] onde resta demonstrado que a maior parte das corridas do aplicativo "*iniciadas no entorno do transporte público se concentra no pico da tarde, entre às 17h30 e 18h30 para o Rio de Janeiro e entre 18h30 e 19h30 para São Paulo, horários em que boa parte das pessoas está voltando pra casa do trabalho"* (99 TAXI, 2017). E que "*estas análises indicam que paulistanos e cariocas utilizam e-hailing na integração com transporte público majoritariamente para fazer a primeira perna entre casa e transporte público e, na volta, entre transporte público e casa*." (99 TAXI, 2017).

Proporcionando assim um grande suporte a malha de transporte público, sendo especialmente uma solução dos passageiros que estão no último trecho de seu deslocamento para ida ou volta ao trabalho. Todavia, a ANTP (2019, p. 4) *teve "a preocupação de destacar que o novo sistema de transporte por aplicativo tem o potencial de aumentar os congestionamentos de trânsito e, consequentemente, de aumentar o tempo de deslocamento de todos os veículos, a emissão de poluentes e os acidentes."* Ademais, eles podem tirar, com o tempo, muitos passageiros do serviço de transportes públicos, o que inviabilizaria sua operação. E ao fim do levantamento sobre os impactos potenciais do transporte por aplicativo no transporte público por ônibus a ANTP constatou que "*o novo sistema pode afetar de forma significativa o uso das vias públicas, as condições ambientais urbanas e, principalmente, os custos do transporte e a tarifa."*

Segundo Brasil (2013, p. 24) A ONU-Habitat observa que os residentes urbanos que mais sofrem com a falta de segurança de propriedade são os aproximadamente 1 bilhão de pessoas pobres que vivem em favelas ao redor do mundo. Lembrando, que são inúmeras as denúncias apontando como piores as condições de vida de mulheres e negros, havendo diversas barreiras à participação igualitária nos campos da vida social o que, consequentemente, gera

[5] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://www.uber.com/pt-BR/blog/veja-como-funciona-e-para-que-serve-a-avaliacao-da-uber/

[6] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://medium.com/para-onde-vamos/a-99-e-integra%C3%A7%C3%A3o-com-o-transporte-p%C3%BAblico-solu%C3%A7%C3%B5es-ao-problema-da-%C3%BAltima-milha-a44e2330491e

desigualdades e discriminações para estes grupos específicos (ONU MULHERES, 2011).

Mais de 930 milhões de pessoas vivem em favelas nos países em desenvolvimento, onde constituem 42% da população urbana. Essa proporção é particularmente elevada na África Subsaariana, onde moradores de favelas compõem 72% da população urbana, e no sul da Ásia, onde representam 59% (OHCHR; ONU-Habitat, p. 21). Em muitos lugares do mundo, autoridades nacionais ou locais relutam em estender os serviços básicos para as favelas, precisamente porque são informais.

A Uber possui diversas opções de transporte[7], Uber: X, Juntos, Confort, VIP, Black, Bag e Eats. O de maior destaque para este estudo é o Uber Juntos[8], que conecta pessoas desconhecidas, com destinos parecidos, aparentemente desvirtuando a ideia inicial do aplicativo, mas inegável que isso não se reverta em uma economia das despesas para os usuários.

Com todas essas informações sobre os aplicativos de transporte, gera a grande questão, sobre o direito a mobilidade urbana que a população tem, o direito de morar, com a devida qualidade de vida, e esses direitos são estendidos para todos, não devendo ser segregados apenas para parte da população. *"Como consequência de quem eles são, por questões de discriminação ou estigma, ou uma combinação desses fatores, alguns seres humanos enfrentam desafios desproporcionais na realização de seus direitos"* (BRASIL, 2013, p. 21).

Dessa forma, para proteger o direito à moradia de forma eficaz, é necessário prestar atenção à situação específica de indivíduos e grupos, em particular aqueles que vivem em situações vulneráveis (BRASIL, 2013, p. 21). Aos excluídos das áreas centrais e mais estruturadas das cidades, se locomoverem de uma maneira mais rápida e prática é uma preocupação contínua, uma vez que todos dependem disso para suas atividades do cotidiano (BRENTINI e HIROSUE, 2021).

[7] A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/

[8] "Criado como uma alternativa para unir usuários que estejam viajando para uma direção similar, o Uber Juntos (antigo Uber Poo) está atualmente disponível em somente algumas cidades no Brasil. Com ele, você pode ter um custo de viagem mais acessível e ajudar a contribuir com o trânsito e com o meio ambiente, ajudando a diminuir o número de veículos nas ruas. Inovação entre as categorias da Uber, o Uber Juntos é indicado para você que está viajando sozinho ou com no máximo mais uma pessoa, conectando você a outros usuários da plataforma, a um excelente custo-benefício para todos" A nota na sua íntegra pode ser lida no link https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/

O uso dos carros por aplicativos, trouxeram a grupos vulneráveis, excluídos da cidade pela dificuldade de mobilidade, a experiência do pleno exercício da habitação digna. De tal modo, os aplicativos dão um salto na criação de garantia da mobilidade dos cidadãos para executar situações do cotidiano que dependem de um transporte público. Assim, o direito á moradia passa a se efetivar no que integra a *"expressão mínima do direito à vida, porém, direito à vida digna e à integração social"* (NOLASCO, 2008, p. 89).

Por isso que, para além de defender o direito à moradia, mister defender o princípio da dignidade humana. Posto que, nas grandes cidades onde se concentra a massa humana, a vida humana é mais precária, pois aumenta o número de inter-relacionamentos, enquanto a estrutura física da cidade não está preparada para oferecer melhorias do modo de vida, pois os planejadores oferecem à população, não técnicas de desafogo urbano, mas de atrações às metrópoles, que, com seus avanços tecnológicos (NOLASCO, 2008).

É certo que os Estados devem adotar medidas positivas e ações afirmativas para garantir que eles não sejam discriminados no propósito ou no efeito das leis. (BRASIL, 2013, p. 21), cabendo ao poder público o poder dever de fiscalizar e atuar ativamente na implementação dessas legislações. Para Rolnik (2000) um tema importante para o debates é a relação da legislação com a cidade real e, sobretudo, sua responsabilidade para com a cidade irregular, informal e clandestina. Contudo, a alternativa dos carros por aplicativo, não podem ser uma estratégia de deslocamento do poder estatal, ou como destaca Canuto (2010), uma forma de reduzir gastos públicos.

Para minimizar os problemas urbanos e colaborar com a construção de um modelo de urbanização adequado às necessidades de todos, cabe considerar uma parceria público-privado, pois a expansão desordenada das cidades traz problemas não fáceis de solucionar. Recomenda-se, como ampliação deste estudo, um aprofundamento sobre a quantidade de locais em que o UBER chega, e outros meios de transporte público urbano coletivo, não. Assim como destacou Mello (2016) em sua pesquisa, sobre a implantação pelo Poder Público de algum mecanismo para controlar os agentes econômicos que pretendam atuar no setor de transporte individual remunerado de passageiros.

6. CONCLUSÃO

O tema é de suma importância para o contexto atual da sociedade em que vivemos, por isso, iniciamos esta jornada de apontar em que medida o uso de transportes por aplicativo contribuem com a efetivação do direito à moradia digna para grupos vulneráveis destacando o direito à moradia em seu conceito e importância, para em seguida apresentarmos a crise dos transportes públicos nas periferias, e de forma derradeira abordamos o direito à moradia adequada e a mobilidade de grupos vulneráveis.

O direito a moradia, em sua completude, que implica uma habitação em área com infraestrutura e serviços urbanos e não apenas sendo considerada como apenas um teto para se morar, ou seja, o direito humano a moradia digna, e no caso aqui apresentado, a influência positiva que os aplicativos de transporte podem ocasionar na quase que obrigatoriedade das populações de baixa renda morarem nas margens das cidades.

Para o poder publico implementar algo relacionado a transportes, é sempre algo que demanda elevados investimos, estes sempre escassos, assim a população tem usufruído de aplicativos de transporte que proporcionam mobilidade urbana, desta forma, em face das novas tecnologias, surgiram e estão sendo consolidados os carros por aplicativos, mexendo com o transporte público em razão de sua praticidade e bom preço.

Esse novo modal de transporte urbano são aplicativos disponível para celulares que conecta motorista a passageiros, oferecendo um serviço de transporte semelhante ao dos taxistas, todavia, com algumas vantagens de preços, e de uma fiscalização mais presente, onde os clientes podem a cada corrida avaliar o serviço prestado pelo motorista, o que pode suspender o motorista do serviço de aplicativo de pronto das suas atividades.

Essa inovação vem revolucionar a mobilidade urbana, no sentido de praticidade e efetividade na locomoção de indivíduos que residem em áreas marginalizadas da cidade, como as favelas, assentamentos informais e loteamentos clandestinos, que contam com pouca ou nenhuma infraestrutura, e, por isso, não recebem rota de ônibus.

Restou comprovado que muitas vezes os clientes de serviços de aplicativo de transporte não fazem todo o deslocamento via aplicativos, e sim, eles apenas complementam uma rota final ou intermediária que foi feito em parte pelo serviço de transporte público. E que o serviço de aplicativo mesmo sendo mais em conta que os serviços de taxi, são bem mais caros que os

serviços de transporte por ônibus, mas se forem divididas as despesas entre clientes, ficam mais baratos e práticos.

Deve se destacar que a tecnologia dos carros por aplicativos ainda não se consolidou em todas as cidades brasileiras, o que ainda remete a necessidade de estudos e análises de políticas de moradia com dignidade, capazes de garantir o mínimo à qualidade de vida dos indivíduos, mas, que esta tecnologia esta cada vez mais inserida no contexto atual da sociedade brasileira.

5. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. G.; FERREIRA, W. R.. MOTOTÁXI: a (r)evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas – um estudo multicaso no Triângulo Mineiro(MG) e Sul Goiano(GO), OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.7, n.19, p. 75-93, jun. 2016.

AMARAL, Isabelle. Número de passageiros de ônibus urbanos cai 50% em 9 capitais. Cidades. 2021. Disponível em: < https://noticias.r7.com/cidades/numero-de-passageiros-de-onibus-urbanos-cai-50-em-9-capitais-25092021>. Acesso em: 13 jul. 2022.

ANTP. Estudo do Impacto Potencial do Transporte por Aplicativo no Transporte Público por ônibus - Estudo de Caso: São Paulo e Belo Horizonte. São Paulo, 2019.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF.

BRASIL. Inteiro Teor da Apresentação da Proposta de Emenda à Constituição n° 90/2011. Câmara dos Deputados. Brasília, DF, 2011.

BRASIL. Direito à moradia adequada. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República – Brasília: Coordenação Geral de Educação em SDH/PR, Direitos Humanos, Secretaria Nacional de Promoção e Defesa dos Direitos Humanos, 2013

BRENTINI, G. D.; HIROSUE, F. H. Influência da Uber no uso do sistema de transporte por ônibus pela comunidade universitária de São Carlos-SP durante a pandemia de COVID-19. Perspectivas Online: Exatas & Engenharia, v. 11, n.33, p.34 -47 2021.

CANUTO, Elza Maria Alves. Direito à moradia urbana: aspectos da dignidade da pessoa humana. Belo Horizonte: fórum, 2010.

FERREIRA, José Suélio. et. al. O Aplicativo Uber é uma tendência nas pequenas cidades como nova opção de Mobilidade Urbana. Id on Line Rev. Mult. Psic. v.11, nº. 37., 2017 - ISSN 1981-1179.

FIGUEIREDO JÚNIOR, C. M. A.. O direito à moradia e as ocupações ilegais. Revista de Direito da Cidade, v.10, n.1. p. 748-767. Rio de Janeiro, 2020.

IBGE. Características gerais dos domicílios e dos moradores 2018. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. (Pnad Contínua). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro. 2018.

IBGE. Censo demográfico 2010. Características da população e dos domicílios. Resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

MATOS, Ralfo. Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais. Cadernos Metrópole, n. 13, p. 71-105, 2005.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. El Rostro Urbano de América Latina. Buenos Aires: Clacso, v. 1, p. 321-346, 2004.

MELLO, Cláudio Ari. O futuro da mobilidade urbana e o caso UBER. Revista de Direito da Cidade, vol. 08, nº 2. 2016. ISSN 2317-7721 pp.775-812.

NAÇÕES UNIDAS. Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. Adotado pela Assembleia das Nações Unidas em 16 de dezembro de 1966 e em vigor em 3 de janeiro de 1976. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Justiça, 1992. Disponível em: <http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/pacto_dir_economicos.htm>. Acesso em: 10 jun. 2022.

NUNES, M. A. da C.; FIGUEIREDO JUNIOR, C. M. A. Regularização Fundiária Urbana: estudo de caso do Bairro Nova Conquista, São Mateus – ES. Revista de Direito da Cidade, v. 10, n. 2, p. 887-916. Rio de Janeiro, 2018.

NOLASCO, Loreci Gottschalk. Direito fundamental à moradia. São Paulo: Editora Pilares, 2008, Fernanda Lira Goes ... [et al.]. – Rio de Janeiro : Ipea : 2021.

OLIVEIRA, Denilson Araujo de. A Inscrição Espacial da Questão Racial no Espaço Urbano. Atlas das periferias no Brasil : aspectos raciais de infraestrutura nos aglomerados subnormais /

ONU Mulheres. Retrato das desigualdades de gênero e raça / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 4ª ed. Brasília: Ipea, 2011. 39 p. Disponível em: < https://www.ipea.gov.br/retrato/pdf/revista.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2022.

ROCHA, Paulo Sérgio Borba. Aplicativos de transporte de passageiros como Uber e 99 em Belo Horizonte: uso e características dessas plataformas. Gestão de Trânsito-Unisul Virtual, 2018.

PARRAS, M. A., & GÓMEZ, E. L. (1). Tiempo de viaje en transporte público. Aproximación conceptual y metodológica para su medición en la ciudad de Resistencia. Revista Transporte Y Territorio, v. 13, p. 66-79. https://doi.org/10.34096/rtt.i13.1877

ROCHA, B. D., et. al. A Estratégia Uber na Mobilidade Urbana sob o Prisma Do Direito. Sinapse Múltipla, 5(2), 134, 2016. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/sinapsemultipla/article/view/13494>. Acesso em: 10 jun. 2022.

ROLNIK, Raquel. Regulamentação urbanística no Brasil: conquistas e desafios de um modelo em construção. 2000.

SOUZA, Jonatan Teixeira de. Comentário de decisão proferida pelo Tribula de Justiça da União Europeia: o direito fundamental ao trabalho e a natureza jurídica da relação entre a Uber e seus motoristas na era da Covid-19. Rev. Esc. Jud. TRT4, Porto Alegre, v. 2, n. 4, p. 79-98, jul./dez. 2020.

VIANA, Rui Geraldo Camargo. O direito à moradia. Revista de Direito Privado. p.9-16, abr./jun. 2000.

UBER. Fatos e Dados sobre a Uber. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 jul. 2022.