

Transporte Remunerado por Aplicativo: Considerações sobre a Mobilidade Urbana e a Justiça Social

Jeferson Sousa Oliveira¹

Resumo

Historicamente, o transporte foi um dos principais elementos impulsionadores do desenvolvimento por todo o mundo. Somando-se ao avanço tecnológico, o transporte provocou mudanças na dinâmica dos diferentes mercados, os quais tiveram que se adaptar às novas exigências da sociedade globalizada, cada vez mais informatizada. Não foi diferente quando do advento do transporte remunerado por aplicativo, que, ao chegar ao Brasil, rompeu com a hegemonia do segmento, mas que, na atualidade, pode ser considerado como um serviço de utilidade pública. Assim, objetiva-se discutir as implicações do transporte remunerado por aplicativo no âmbito da mobilidade urbana e sob o prisma da justiça social. Para tanto, neste estudo adota-se o método dedutivo e conclui-se que o transporte remunerado por aplicativo trouxe benesses à sociedade brasileira, embora tenha gerado reflexos positivos e negativos na mobilidade urbana.

Palavras-Chave: Aplicativo; Justiça Social; Mobilidade Urbana; Regulamentação; Transporte.

Introdução

O transporte foi, e ainda tem sido, um importante impulsionador da transformação socioeconômica por todo o mundo. Ao lado de outros elementos, como o desenvolvimento tecnológico, foi capaz de realizar mudanças que exigiram a rediscussão de inúmeros aspectos na sociedade brasileira.

¹ Advogado, doutor em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM), professor na graduação em Direito pela Faculdade Nove de Julho (FNJ) e na pós-graduação em Direito Tributário pela Fundação de Apoio à Universidade Municipal de São Caetano (FAUSCS).

Dentre eles, está o surgimento do transporte por aplicativo, que foi concebido no seio da chamada economia digital, inclusive como uma resposta aos diversos problemas que recaem sobre a mobilidade urbana nos grandes centros do país.

A rápida assimilação desse tipo de serviço logo gerou controvérsias, notadamente ao romper com a hegemonia até então presente no segmento de transporte individual de passageiros, além de obrigar o mercado a se adaptar às novas demandas sociais.

Após superar uma série de questões, a regulamentação se mostrou a ferramenta mais adequada para a pacificação do tema no que tange ao transporte remunerado por aplicativo, haja vista sua utilidade pública, que corrobora a consecução da justiça social.

Dessa forma, objetiva-se discutir as implicações do transporte remunerado por aplicativo no âmbito da mobilidade urbana e sob o prisma da justiça social. Para isso, utilizou-se o método dedutivo, partindo da análise bibliográfica e normativa sobre o tema.

Transporte, Desenvolvimento e a Economia na Sociedade Moderna

Historicamente, o transporte exerceu um papel significativo para o que viria a ser chamado de globalização (Stiglitz, 2007), assumindo um papel de destaque enquanto instrumento desse processo dado o gradativo aprimoramento tecnológico e o barateamento nos custos de operação.

Muitas economias locais passaram por profundas transformações, notadamente no século XIX, alçando-se à condição de economias nacionais. Diferentes demandas, algumas de caráter social, pressionaram os governos, de modo que foi necessário buscar soluções complexas para problemas comuns a diversos povos e países, dentre os quais, aqueles relativos ao comércio, capital e meio ambiente (Stiglitz, 2007).

Em parte, isso se deve ao fato de que a globalização econômica foi mais célere do que a globalização política (Stiglitz, 2007), com as consequências se refletindo em diferentes âmbitos da sociedade, cada vez mais integrada e interdependente.

No Brasil, o transporte também assumiu função de destaque no processo de desenvolvimento, com os investimentos em infraestrutura oscilando ao longo das décadas, conforme o interesse político da época (Oliveira, 2024).

Nakamura (2019) aduz que, inicialmente, o transporte brasileiro foi constituído como instrumento de escoamento da produção agrícola, destinado ao exterior. Não havia, até então, uma real preocupação em fomentar o mercado consumidor interno ou mesmo integrar o território nacional.

Foi somente durante os governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek que a integração nacional se tornou um objetivo prioritário da política pública nacional, com a realização de grandes obras rodoviárias. No mais, durante os governos militares, em meados das décadas de 60 e 70, a integração do território nacional foi tida como assunto de segurança nacional (Galvão, 1996).

Percebe-se que as políticas de transporte estavam voltadas ao deslocamento entre regiões, com pouco sendo feito para integrar os diferentes modais, o que resultou, por diversas razões, na prevalência das rodovias (Galvão, 1996; Nakamura, 2019).

A decadência do setor ferroviário e portuário, em razão da crise dos anos 30, contribuiu para que as rodovias e estradas superassem em importância e em volume os transportes realizados por trens e navios, que dependiam muito do setor exportador. No Brasil, 65% da produção é deslocada em caminhões; 20% por trens; 12% pelo transporte aquaviário; 3% pelo dutoviário; e 0,1% pelo aéreo. Não somente no setor de transportes de mercadorias o modal rodoviário é o protagonista. (Nakamura, 2019, p. 30-31)

Se comparado a outros modais, o rodoviário possui baixo custo de implementação e menor prazo de maturação dos investimentos (Nakamura, 2019), embora gere significativos danos ambientais, dada a quantidade de veículos geradores de ruídos e emissores de gases poluentes. Isso pode ser sentido especialmente nos grandes centros, onde são comuns problemas respiratórios em função dos elevados índices de poluição (Arbex, 2012).

Sob a perspectiva do desenvolvimento econômico nacional, deve-se reconhecer que a integração dos modais é de suma importância, devendo seguir um plano nacional de longo prazo (Oliveira, 2024), pois meras concessões da infraestrutura não são suficientes para promover uma racionalização do sistema (Nakamura, 2019).

O Brasil, assim como muitos países, objetiva alcançar o desenvolvimento socioeconômico, tal como fixado no art. 3º, II, da Constituição Federal, com o mercado interno sendo uma ferramenta indispensável para a consecução de tal finalidade (arts. 170 e 219, CF). Contudo, o crescimento deve ser sustentável.

Para isso, é necessária a realização de investimentos, de modo a permitir solucionar os diferentes problemas que assolam os diferentes modais,

notadamente o rodoviário, dados os inúmeros gargalos que impedem sua plena utilização (Mussi, 2014), sob pena de perpetrar a estagnação econômica no país (Nakamura, 2014).

Mussi (2014) destaca que, em decorrência dos problemas existentes, perdem-se bilhões de reais com acidentes nas estradas, roubos de carga, entre outros. Cabe mencionar ainda que parte dos problemas podem ser vislumbrados nos centros urbanos, com longos congestionamentos que exigem dos governos locais medidas para amenizar as consequências do fluxo intenso de veículos nas vias urbanas, assim como ocorreu na cidade de São Paulo: a Portaria Secretaria Municipal de Transportes – SMT nº 137, de 3 de agosto de 2018, estabeleceu horários para o tráfego de caminhões em determinadas vias (São Paulo, 2018).

Conforme ensina Celso Furtado (2009), o desenvolvimento econômico é um fenômeno com dimensões históricas. Assim, muito do que se pode ver atualmente decorreu do avanço tecnológico que, em outros tempos, embasou profundas mudanças sociais e que, nos dias de hoje, continua a exigir do Estado novas adequações a fim de atender aos anseios sociais.

Na atualidade, o desenvolvimento por meio do avanço tecnológico pode ser sentido no âmbito social, através da chamada economia digital, que evidenciou a capacidade de exploração econômica de diversos serviços por meio da internet.

Em outras palavras, o crescimento da economia digital é um reflexo natural do desenvolvimento tecnológico, tendo sido capaz de modificar as dinâmicas sociais em diversos países, inclusive no Brasil, com a exploração de serviços por meio virtual.

Somando-se o desenvolvimento tecnológico ao transporte, atualmente é possível criar demandas por produtos e serviços procedentes de quaisquer partes do mundo, o que intensifica, por consequência, o tráfego de veículos pelos diversos modais, exigindo do Estado o aprimoramento da infraestrutura, seja portuária, aérea ou rodoviária.

Infraestrutura de Transportes e Mobilidade Urbana

O transporte é uma questão que, normalmente, é de pouca importância para a sociedade, chamando a atenção apenas quando gera problemas cotidianos (Carvalho, 2014), passando a estar em voga e exigindo soluções que, muitas vezes, não são tão rápidas, tendo em vista a sua complexidade.

Inicialmente, cumpre destacar que a infraestrutura de transportes pode ser analisada sob diferentes aspectos, motivo pelo qual dar-se-á ênfase ao modal rodoviário, em virtude da delimitação dos debates ora suscitados.

Em razão das mudanças socioeconômicas vivenciadas no país ao longo das últimas décadas, percebe-se que muitas cidades têm sofrido com problemas relacionados à infraestrutura de transportes.

Os grandes centros, por exemplo, precisam lidar com o intenso fluxo de caminhões, advindos de regiões mais distantes, em decorrência do transporte de cargas provenientes de cidades interioranas ou, até mesmo, das capitais. Já os pequenos centros urbanos, por vezes, deparam-se com a inviabilidade econômica da instituição e da manutenção eficiente do serviço de transporte coletivo.

Em que pese muitos estudos se debruçarem sobre a infraestrutura de transportes lato sensu, é importante salientar que a mobilidade urbana, em muito, é reflexo da integração multimodal (ou da falta dessa integração), além de considerar outros aspectos, tais como a qualidade das vias e as rotinas locais capazes de gerar o aumento ou a diminuição do fluxo de veículos.

De qualquer modo, a infraestrutura de transportes é um elemento essencial para a organização da economia moderna, a qual exige eficiência em suas operações (Oliveira; Benacchio, 2021), inclusive naquelas relativas à mobilidade urbana.

Nakamura (2019), por sua vez, afirma que a mobilidade é um dos grandes problemas dos centros urbanos brasileiros, haja vista que a maioria das cidades não foi planejada, com a infraestrutura viária sendo insatisfatória para atender às demandas locais, notadamente nos bairros mais afastados, onde habitam as camadas menos abastadas da população. Como consequência, essa parcela populacional enfrenta maior dificuldade para se deslocar, seja para o trabalho seja para fruir dos serviços públicos, despendendo diversas horas diariamente em seu trajeto (Nakamura, 2019).

Por outro lado, o intenso crescimento urbano pelo qual o Brasil tem passado desde a década de 1950 ensejou profundas mudanças na mobilidade dos grandes centros, com o deslocamento por carros e ônibus ganhando destaque, resultando no aumento do uso do espaço viário, no tempo de viagem e na emissão de gases poluentes (Vasconcellos, 2016).

Como aduzido, a mobilidade urbana é reflexo de diferentes fatores, cabendo ao município buscar soluções para muitas das questões a ela atinentes, por força dos arts. 30, V, e 182, § 2º da Constituição Federal.

Nessa linha, menciona-se que a Lei nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade), em seu artigo 42-B traz que os municípios que desejam ampliar o seu perímetro urbano, após 10 de julho de 2001, deverão elaborar projeto específico que contenha, dentre outros, um planejamento integrado de transporte urbano, que deve considerar veículos não motorizados, visando a melhoria da mobilidade (Brasil, 2001).

Posteriormente, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a qual visa, dentre outros, à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município (Brasil, 2012).

Conforme explica Morais (2019), a referida norma enfatizou a necessidade de elaboração do plano de mobilidade urbana a todas as cidades que estão obrigadas a editar plano diretor (art. 24, § 1º, Lei nº 12.587/12). Indo além, o autor traz que as atribuições municipais acerca do transporte decorrem de uma competência maior, relativa à política de desenvolvimento urbano, pautada no art. 182 da Constituição Federal.

Ainda que muito se afirme sobre a necessidade de promover o transporte coletivo, tem-se que o deslocamento por meio de ônibus foi, ao longo das décadas, atendido em condições mínimas de eficiência, com políticas insatisfatórias, dado que o sistema se organizou de forma a permitir que as pessoas chegassem ao seu respectivo local de trabalho e de lá pudessem retornar a suas residências. Essa foi uma característica comum a todas as regiões urbanas do país (Vasconcellos, 2016).

O sistema viário dedicado ao automóvel cresceu de forma exponencial, enquanto o sistema dedicado aos ônibus permaneceu ínfimo. Paralelamente, concorreu de forma significativa para o resultado o tratamento dado ao transporte coletivo como forma de deslocamento de segunda classe – uma “pedagogia negativa” aplicada para desvalorizá-lo frente à sociedade. A precariedade constante dos serviços criou uma imagem negativa do ônibus que depois se consolidou como cultura. A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte coletivo e passou a vê-lo como um “mal necessário” enquanto não é possível mudar para o automóvel ou a motocicleta. (Vasconcellos, 2016, p. 76)

Normalmente, nas relações socioeconômicas, ao considerar o meio de transporte a ser utilizado, não é incomum mensurar fatores como o custo e o tempo envolvidos no deslocamento, de modo a tornar mais palpável a relação custo-benefício para os usuários do serviço.

Assim, considerando que “no caso do custo, o valor para realizar a viagem em automóvel é apenas 20% superior à tarifa dos ônibus e o custo para usar a motocicleta é de apenas 30% da tarifa dos ônibus” (Vasconcellos, 2016, p. 63), não surpreende a escolha de muitos pela adoção de meios privados de transporte.

Tem-se, desse modo, que as políticas de mobilidade adotadas pelo país incentivaram que as pessoas passassem a utilizar meios privados ao invés do transporte coletivo. Como consequência, o aumento do número de veículos

motorizados gera congestionamento, além de intensificar os demais impactos negativos decorrentes do tráfego excessivo, como o tempo de viagem e a emissão de poluentes (Vasconcellos, 2016).

Embora nos grandes centros urbanos existam, há anos, o que a Lei nº 12.587/12 conceitua como transporte público individual (por exemplo, táxi), o aprimoramento da tecnologia ensejou mudanças que, direta e indiretamente, alteraram a percepção da sociedade, inclusive quanto à necessidade e eficiência do transporte, haja vista o surgimento do chamado transporte remunerado privado individual de passageiros, que suscitou novas discussões sobre a regulação da mobilidade urbana.

Deslocamento e Transporte Remunerado por Aplicativo

O transporte é um direito social, previsto no artigo 6º do texto constitucional, consubstanciando-se em um direito fundamental do povo brasileiro. Ademais, compete privativamente à União legislar sobre as diretrizes da política nacional de transporte, bem como sobre o transporte em si, conforme artigo 22, IX e XI, da Constituição Federal, respectivamente (Brasil, 1988).

Por outro lado, compete aos municípios a organização e a prestação, direta ou por meio de concessão, dos serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo, o qual tem caráter essencial, nos termos do art. 30, V, CF (Brasil, 1988).

A partir de tais dispositivos, percebe-se que os municípios possuem certo grau de liberdade no que tange à gestão do transporte local, de modo que as políticas de mobilidade possam se adequar às necessidades concretas da população.

Nesses termos, a Lei nº 12.587/12, em seu artigo 3º, ao versar sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, traz que este é composto pelo conjunto formado pelos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas (Brasil, 2012).

Logo, o sistema considera diferentes elementos que, em conjunto, visam aprimorar a mobilidade urbana. Para isso, a norma supracitada firma os princípios a serem observados em âmbito local, elencando, dentre outros, a eficiência, a eficácia e a efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, bem como na circulação urbana (artigo 4º, IV e IX, respectivamente) (Brasil, 2012).

Assim, considerando que a eficiência, a eficácia e a efetividade são princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – a qual contém, dentre seus objetivos, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população, no que tange à mobilidade (art. 7º, III, Lei nº 12.587/12) –, tem-se por normatizado

o reconhecimento de que muito resta a ser feito pelo transporte localmente nos diversos municípios brasileiros.

Destarte, a mencionada percepção social de ineficiência e de baixa qualidade do transporte público faz com que muitas pessoas procurem alternativas para os problemas cotidianos, refletindo no fluxo de deslocamento, o qual considera fatores individuais e externos que, conjuntamente, afetam a mobilidade (Vasconcellos, 2016).

Relativamente ao fluxo de deslocamento, Vasconcellos (2016) afirma que as pessoas em idade produtiva tendem a sair mais. Na Região Metropolitana de São Paulo, “[...] os maiores índices de mobilidade ocorrem na faixa de 15 a 39 anos de idade, quando, inclusive, se somam motivos diferentes de viagens, por exemplo, trabalho em um período e escola em outro” (Vasconcellos, 2016, p. 61).

A escolha do modal utilizado, como aduzido, considera as vantagens e desvantagens atinentes a cada meio de transporte, notadamente o custo direto e o tempo despendido. Não se olvida também a distância a ser percorrida, que, em muitos casos, é maior para as populações de baixa renda, visto que, comumente, elas residem em pontos distantes das áreas centrais (Vasconcellos, 2016).

Percebe-se, com isso, que o custo, o tempo e a distância são os principais fatores que, interligados, influenciam na tomada de decisão por parte dos usuários do sistema de transportes. Inequivocamente, existem outros elementos que podem determinar a escolha do meio a ser utilizado, motivo pelo qual é natural a busca por serviços que melhor atendam aos interesses dos usuários.

Com o avanço tecnológico e o surgimento da economia digital, inúmeras mudanças recaíram sobre a sociedade, cada vez mais informatizada e com novas demandas. Não demorou até que muitos temas tivessem que ser rediscutidos.

Foi o que aconteceu com o advento do transporte remunerado por aplicativo. Na década passada, a Uber foi, para muitos, um problema, enquanto para outros, a solução. A cidade de São Paulo foi a segunda a receber o serviço, em 26 de junho de 2021 (De Farias; Rached, 2020). Rapidamente, o serviço foi assimilado pela sociedade, gerando o inconformismo de muitos, dado o rompimento da hegemonia do serviço de táxi que, por anos, dominou o segmento de transporte individual de passageiros.

Semelhante ao que ocorreu no Rio de Janeiro, o Legislativo paulistano promulgou a lei municipal nº 16.279 de 08 de outubro de 2015, a qual possuía um teor ainda mais restritivo que a versão carioca, banindo por completo o “transporte remunerado de pessoas” realizado por meio de “veículos particulares cadastrados através de aplicativos”. (De Farias; Rached, 2020, p. 836)

Após uma série de controvérsias normativas, a questão foi pacificada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449, que privilegiou as liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional, bem como os direitos dos consumidores, a fim de evitar a criação de oligopólios no setor. Para tanto, a decisão teve fundamento, entre outros, nos artigos 5º, XXXII, e 170º, V, da Constituição Federal (STF, 2019).

Em 08 de maio de 2019, o STF publicou o tema de Repercussão Geral nº 967, que firmou tese no sentido de permitir o exercício da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo, em celebração aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, impedindo que os municípios contrariassem os parâmetros fixados pela União no exercício da competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF).

Nesses termos, a regulação da atividade se mostrou o instrumento mais adequado à pacificação social, de modo a estabelecer padrões mínimos de qualidade e segurança, com o segmento de transportes individuais de passageiros tendo que, novamente, se adaptar.

Existem diversos tipos de serviços de transporte por aplicativos ofertados no contexto da economia do compartilhamento, muitos com formatos distintos, seja quanto aos tipos de veículos, sistemas de divisão de corridas, existência de preço dinâmico, cálculo da viagem etc. (Morais, 2019).

A sociedade brasileira, em grande parte, aceitou os serviços de transporte por aplicativo, que se tornaram uma constante nos centros urbanos, trazendo benefícios para muitos motoristas e passageiros, ainda que isso tenha, possivelmente, gerado reflexos no tráfego local.

Regulamentação do Transporte por Aplicativo e a Justiça Social

Como aduzido, o transporte por aplicativos se tornou uma realidade social no Brasil, com diversas plataformas atuando por todo o país, dos grandes centros urbanos até às pequenas cidades, mostrando-se uma solução conveniente aos problemas relativos à mobilidade urbana.

Pode-se citar, por exemplo, a cidade de Juazeiro, município baiano, onde o transporte por aplicativo se mostrou atrativo dada sua simplicidade de acesso e eficiência no serviço prestado, “[...] o que desperta, no usuário, uma sensação de atendimento diferenciado” (Ferreira *et al.*, 2017, p. 352).

Cumprе salientar ainda que, para muitos motoristas, a prestação de serviços através das plataformas se apresentou como uma alternativa ao desemprego, ao trabalho precarizado ou mesmo uma oportunidade de auferir renda extra. Por outro lado, o mercado se adaptou a essa nova realidade, com diferentes serviços sendo ofertados aos motoristas, tal como o aluguel de veículos por parte das empresas locadoras.

De certa maneira, o transporte por aplicativo permitiu a circulação de renda, sendo uma alternativa viável ao aproveitamento do potencial produtivo de uma parcela da sociedade que, talvez, pudesse ficar ociosa em razão de externalidades capazes de afetar a dinâmica do mercado.

Considerando que o texto constitucional adota os valores sociais do trabalho como um dos fundamentos da República, tem-se que, ao permitir o exercício da atividade econômica por meio das plataformas digitais, notadamente o transporte individual de passageiros, estar-se-á criando alternativas para que, em determinadas situações, uma parcela da sociedade deixe de depender das benesses sociais ofertadas pelo Estado brasileiro e se mantenha produtiva.

Compreendendo que existe uma utilidade pública no transporte por aplicativo, entende-se por pertinente a aplicação do artigo 12 da Lei nº 12.587/12, que permite ao poder público municipal organizar, disciplinar e fiscalizar o transporte individual de passageiros, de modo a assegurar padrões mínimos de segurança, higiene, qualidade, entre outros.

Também é importante destacar que, em 2018, a redação do art. 4º, X, da Lei nº 12.587/12 passou por alterações, haja vista o advento da Lei nº 13.640, que atribuiu a denominação de *transporte remunerado privado individual de passageiros* para o “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede” (Brasil, 2018).

Nesses termos, a regulamentação age como uma ferramenta de pacificação socioeconômica, na medida em que atende aos interesses sociais bem como àqueles relativos ao mercado, com o Poder Público exercendo sua função de ordenação da atividade econômica.

Sabidamente, a regulação do transporte por aplicativo não é suficiente para promover o desenvolvimento econômico brasileiro, pois tal processo depende de uma atuação conjunta de toda a sociedade (Stiglitz, 2007). No entanto, deve-se observar a justiça social, que depende, em muito, das relações econômicas, haja

vista estar vinculada a elementos como a distribuição de renda, a defesa do consumidor e a proteção ao meio ambiente (Oliveira, 2020).

Logo, é importante buscar o equilíbrio entre o econômico e o social, de maneira que ambos os interesses convivam em harmonia, pois a Constituição Federal impõe a justiça social como um dos objetivos da República (art. 3º, I), a qual deve ser alcançada, inclusive, por meio da ordem econômica, que detém como fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (art. 170, CF) (Oliveira, 2020).

Tavares (2011) recorda que a justiça social é, por diversas vezes, mencionada no texto constitucional, não se limitando ao âmbito econômico, tal como vislumbrado no art. 193, que trata da ordem social.

Em resumo, o Brasil tem, dentre suas tarefas, o dever de superar o subdesenvolvimento. Para isso, deve-se utilizar de instrumentos constitucionais e jurídico-econômicos, de modo a transformar as estruturas socioeconômicas do país (Bercovici, 2022).

Nesse contexto, a regulamentação do transporte por aplicativo se apresenta como uma maneira de equilibrar os interesses social e econômico, além de mitigar a dependência de parte da população por serviços de transporte mais eficientes, bem como reduzir a utilização dos serviços sociais de amparo.

Por outro lado, o consumo do serviço de transporte por aplicativo gera consequências ao meio ambiente e ao tráfego local, o qual demanda das municipalidades uma constante adequação da infraestrutura, de maneira a evitar a saturação do sistema e o colapso da mobilidade urbana, notadamente nos grandes centros, ante o elevado fluxo de deslocamento.

Destarte, a partir da perspectiva da justiça social e dos mercados que se criaram, tem-se que o advento do transporte por aplicativo foi benéfico à sociedade brasileira, embora ainda existam diversos impasses a serem solucionados, tal como as questões ambientais e de infraestrutura.

Considerações Finais

Ante o exposto, tem-se que o transporte, aliado ao desenvolvimento tecnológico, ensejou profundas mudanças na sociedade brasileira, tanto na ordem econômica quanto social. Tal cenário se apresenta como um reflexo natural da globalização, exigindo que o mercado se adapte às novas demandas.

Embora o transporte seja um direito social, a mobilidade urbana tem sofrido com diversos fatores que influenciam negativamente a sua eficiência, tais como a qualidade da infraestrutura e o fluxo de deslocamento, entre outros. Assim, uma

parcela significativa da sociedade passou a buscar meios que melhor atendessem aos seus interesses, com o transporte remunerado por aplicativo suprindo essa lacuna e proporcionando uma alternativa de renda para muitas pessoas.

Dessa forma, superadas as discussões sobre o tema, a regulamentação emergiu como uma ferramenta de pacificação social, de modo que a exploração dos serviços de transporte remunerado por aplicativo contribuiu, em certo grau, para a efetivação da justiça social.

Por fim, é importante frisar que, ao mesmo tempo que tal modalidade de serviço trouxe benesses à sociedade brasileira, gerou reflexos negativos na mobilidade urbana, os quais devem ser enfrentados por meio de políticas urbanas, conforme a possibilidade de cada município.

Referências

ARBEX, Marcos Abdo *et al.* A poluição do ar e o sistema respiratório. *Jornal Brasileiro de Pneumologia*, v. 38, p. 643-655, 2012.

BERCOVICI, Gilberto. *Constituição econômica e desenvolvimento*. 2. ed. São Paulo: Almedina, 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 16 jun. 2025.

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. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. *Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018*. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/Lei/L13640.htm#art2. Acesso em: 22 jun. 2025.

BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449. Relator: Min. Luiz Fux, Tribunal Pleno, julgado em 08 maio 2019, Processo eletrônico DJe-190. Divulg 30 ago. 2019. Public 02 set. 2019. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur409361/false>. Acesso em: 24 set. 2025.

BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Tema 967 - Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas. Relator: Min. Luís Roberto Barroso. Leading Case: RE 1054110. Processo eletrônico DJe-194. Divulg 05 set. 2019. Public 06 set. 2019. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5206938&numeroProcesso=1054110&classeProcesso=RE&numeroTema=967>. Acesso em: 22 jun. 2025.

CARVALHO, André Castro. *Direito da infraestrutura: perspectiva pública*. São Paulo: Quartier Latin, 2014.

DE FARIAS, Eduardo H.; RACHED, Gabriel. Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo sobre o caso Uber no Brasil / Regulation of individual passenger transport: a study on the Uber case in Brazil. *Revista de Direito da Cidade*, [s. l.], v. 9, n. 3, p. 825-866, 2017. DOI: 10.12957/rdc.2017.26922. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/26922>. Acesso em: 19 jun. 2025.

FERREIRA, José S.; ALVES, Mariene A.; AQUINO, Mayara L.; RODRIGUES, Luzia C.; DUARTE, Francisco R. O Aplicativo Uber é uma tendência nas pequenas cidades como nova opção de mobilidade urbana. ID on Line. *Revista de Psicologia*, [s. l.], v. 11, n. 37, p. 348-359, 2017. DOI: 10.14295/idonline.v11i37.831. Disponível em: <https://idonline.emnuvens.com.br/id/article/view/831>. Acesso em: 16 jun. 2025.

FURTADO, Celso. *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado, 2009.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil - uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*. n. 13, jun. de 1996. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4015>. Acesso em: 23 maio 2020.

MORAIS, Cesar A. M. de. Experiências municipais de regulação do transporte por aplicativo: considerações a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Revista Digital de Direito Administrativo*, [s. l.], v. 6, n.1, p. 23-57, 2019.

DOI: 10.11606/issn.2319-0558.v6i1p23-57. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rdda/article/view/148015>. Acesso em: 19 jun. 2025

MUSSI, Célia R. *Infraestrutura & transporte: logística*. 3. ed. São Paulo: Talentech Editora. 2014.

NAKAMURA, André L. S. *Infraestrutura de transportes*. Curitiba: Juruá, 2019.

OLIVEIRA, Jeferson S. *Competitividade e desenvolvimento do transporte aéreo: regulação, infraestrutura, integração, eficiência e desafios do setor aéreo ao desenvolvimento no Brasil*. Curitiba: Juruá, 2024.

OLIVEIRA, Jeferson Sousa. *Direitos humanos como ordenadores da atividade econômica do Brasil*. Curitiba: CRV, 2020.

OLIVEIRA, Jeferson S.; BENACCHIO, Marcelo. Infraestrutura de transportes: reestruturação como política de desenvolvimento no Brasil. *Scientia Iuris*, Londrina, v. 25, n. 2, p. 62-82, jul. 2021. DOI: 10.5433/21788189.2021v25n2p62. ISSN: 2178-8189. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/iuris/article/view/41666>. Acesso em: 24 set. 2025.

SÃO PAULO. *Portaria Secretaria Municipal de Transportes – SMT nº 137, de 3 de agosto de 2018*. Padroniza medidas regulamentares referentes às restrições ao trânsito de caminhões. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-mobilidade-e-transportes-smt-137-de-3-de-agosto-de-2018>. Acesso em: 21 jun. 2025.

STIGLITZ. Joseph E. *Globalização: como dar certo*. Trad. Pedro Maia Soares. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

TAVARES, André Ramos. *Direito constitucional econômico*. 3. ed. São Paulo: Método, 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse C. (Orgs.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.