

A QUESTÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. ESSA É A SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE? RESPOSTAS PELA EDUCAÇÃO AMBIENTAL E DIGITAL

Adriano Augusto Fidalgo

Mestrando/ Universidade Nove de Julho (Uninove)

RESUMO

O presente trabalho versará sobre a questão da mobilidade em áreas urbanas e a deficiência no transporte público com suas consequências no cotidiano dos usuários, especialmente focando a questão do transporte individual de passageiros, com uma passagem sobre a legislação pertinente e, posteriormente, interligando tal temática com alguns dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas – Agenda 2030, notadamente os temas de Saúde e Bem-Estar, Educação de Qualidade, Trabalho Decente e Crescimento Econômico, Cidades e Comunidades Sustentáveis, Consumo e Produção Responsáveis, Ação Contra a Mudança Global do Clima e Paz, Justiça e Instituições Eficazes.

Palavras-chave: Aplicativos. Transporte. Passageiros. Educação. Meio ambiente.

Introdução

Por mais que alguém seja totalmente desconectado das questões ambientais, ao circular pela capital paulista, por exemplo, tal pessoa poderá sentir os efeitos da poluição decorrente do monóxido de carbono emitido pelos veículos. A questão ambiental reflete diretamente na nossa saúde, como dito anteriormente em obra que completa 30 (trinta) anos (BRANCO, 1988, p. 48): “A combustão do álcool produz, entretanto, um outro tipo de poluente, em muito maior quantidade que a gasolina: os *aldeídos*. A maioria desses aldeídos é irritante aos olhos, mucosas e vias respiratórias. É necessário, pois, que a indústria automobilística também realize pesquisas no sentido de obter uma combustão mais completa do álcool, eliminando esses resíduos”.

Vale dizer que, tratando-se de situação complexa, o meio ambiente equilibrado deve ser modulado junto aos fatores econômicos nele envolvidos (DERANI, 1988, p. 101), como a seguir destacado: “43. O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é uma liberdade a ser conquistada socialmente, a liberdade de viver e deixar viver a que já se referiu Lévi-Strauss. Esta conquista só é possível com a orientação das

relações sociais pautadas no princípio da defesa do meio ambiente. No plano da ordem econômica constitucional, esta orientação obriga os agentes privados nas suas relações econômicas e o poder público na orientação da atividade econômica e na sua situação como agente econômico”.

Como ser pensante, o homem deve saber se apropriar do instrumental tecnológico, como é o caso dos aplicativos de transporte individual e, dialeticamente, analisar os prós e contras que tal uso alcançará, seja do ponto de vista econômico, seja do ponto de vista ambiental, seja do ponto de vista jurídico, de modo que, todos eles devem ser mediados pela educação.

Assim, a reflexão, inclusive filosófica, é inarredável sobre o conhecimento (SEVERINO, 2017, p. 116-117), pois segundo este autor:

O conhecimento é imprescindível para intencionalizar todas as práticas humanas. Daí sua condição de ferramenta fundamental da espécie. Então, seja para manejar tecnicamente a natureza, seja para elucidar o sentido de suas relações sociais ou ainda para lidar com seus produtos simbólicos, o homem precisa desenvolver seu conhecimento, cujo processo é o mediador universal de toda sua existência prática”.

38

Destarte, pensar transdisciplinarmente é algo imanente aos assuntos sob lupa, já que a nossa temática contempla aspectos biológicos, sociológicos, jurídicos, pedagógicos, econômicos e etc., devendo-se ter ciência com consciência, como destacado por Morin, mas no seguinte excerto versando sobre a aludida transdisciplinaridade:

Portanto, é preciso ir além, e aqui aparece o termo "transdisciplinaridade". Façamos uma primeira observação. O desenvolvimento da ciência ocidental desde o século 17 não foi apenas disciplinar, mas também um desenvolvimento transdisciplinar. Há que dizer não só as ciências, mas também "a" ciência, porque há uma unidade de método, um certo número de postulados implícitos em todas as disciplinas, como o postulado da objetividade, a eliminação da questão do sujeito, a utilização das matemáticas como uma linguagem e um modo de explicação comum, a procura da formalização etc. A ciência nunca teria sido ciência se não tivesse sido transdisciplinar. Além disso, a história da ciência é percorrida por grandes unificações transdisciplinares marcadas com os nomes de Newton, Maxwell, Einstein, o resplendor de filosofias subjacentes (empirismo, positivismo, pragmatismo) ou de imperialismos teóricos (marxismo, freudismo) (MORIN, 2005, p. 135-136).

Como visto, a tarefa ora assumida carrega um sentido epistemológico, acerca do questionamento de como usar a ciência em prol do meio ambiente. De outro lado, isso nos interessa também do ponto de vista deontológico, ou seja, no campo do dever ser e considerando quais os valores que devem prevalecer sustentavelmente falando em termos de transporte público ou individual. O segundo surgiu pela deficiência do primeiro, mas, criticamente, aqui se analisarão alguns aspectos de ambos, levando em conta a necessidade da premente Educação Ambiental e Digital para os usuários de transporte, seja público ou privado.

Metodologia

O método utilizado foi o indutivo analítico, colocando em mira a legislação aplicável, bem como, alguns dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas – Agenda 2030, com o fito de atingir as breves conclusões aqui lançadas. Além das doutrinas aqui elencadas, para dar fundamento teórico ao ora articulado.

Resultados e discussões

O objetivo deste rápido e inaugural estudo é analisar a legislação infraconstitucional, constitucional, alguns itens da agenda 2030, com ponderações sobre a Educação Ambiental e Digital, com o fito de demonstrar a necessidade de conscientização para o uso de transporte individual de passageiros, por meio de aplicativos, com o fito de atingir efetividade em sede de sustentabilidade ambiental, notadamente considerando as deficiências do transporte público.

Legislação infraconstitucional

Cumpra desde já destacar aqui a plena aplicabilidade do artigo 225, VI¹, da Constituição Federal, no que tange à necessária Educação Ambiental. O termo meio ambiente é citado na Carta Magna em 19 (dezenove) oportunidades, mas se restringirá a essa citação para o escopo deste trabalho, apenas para destacar a importância referendada pela nossa Carta Política. Cabe a citação aqui também da Lei 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, destacando-se o artigo 5º que carrega alguns princípios elementares, quais sejam:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Note-se que, praticamente todos os princípios têm total interligação com o nosso trabalho, pois, o transporte individual por meio de aplicativos e o transporte coletivo em alguns casos atingirão mais os menos as premissas definidas nos princípios. Vejam-se um a um:

Acessibilidade universal: só para o transporte público, com políticas públicas para estudantes, idosos e etc. No transporte individual tem que pagar a tarifa necessariamente, exceto descontos ou bônus.

Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais: ambos têm que respeitar.

¹ “Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

(...) VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente; (...)”

Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo: sempre há a faculdade de escolha por todo cidadão, mas o acesso é relativizado de acordo com a região e as necessidades e possibilidades.

Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano: o transporte público é muito criticado, por isso que o transporte individual vem se consolidando como uma alternativa de certo conforto, mas como sequelas ambientais também, como será adiante destacado.

Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política nacional de mobilidade urbana: o Estado tem promovido mais debates sobre tais temáticas, previamente a regulamentação de assuntos desta jaez. Além disso, as redes sociais auxiliam a divulgação de certas pautas de políticas públicas.

Segurança nos deslocamentos das pessoas: riscos há nos dois meios, mas o transporte individual gera uma sensação de maior segurança.

Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços: cada meio tem as suas benesses e malefícios. O público tem a questão da pouca disponibilidade de assentos, ambientes apertados, por vezes sem ar condicionado e etc. O individual tem a questão de não atender algumas regiões, a maior emissão de poluentes e questionamentos sobre o preparo dos motoristas, fiscalização dos veículos e demais itens inerentes. Em ambos os casos apenas alguns apontamentos dentre tantos outros possíveis.

Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros: os veículos públicos geralmente têm preferência de circulação, por dois exemplos, de não terem que obedecer a rodízio e por terem faixas exclusivas.

Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana: creio que o transporte individual auxilia na redução de pessoas que usam o transporte público que, ainda assim está sempre cheio. Mas um dos efeitos colaterais é que emitem os veículos individuais mais poluentes, como se informará mais adiante.

No que tange à Educação Digital, o chamado Marco Civil da Internet, Lei 12.965/14, em seu artigo 2º, define as suas premissas:

- Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:
- I - o reconhecimento da escala mundial da rede;
 - II - os direitos humanos, o desenvolvimento da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais;
 - III - a pluralidade e a diversidade;

A QUESTÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. ESSA É A SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE? RESPOSTAS PELA EDUCAÇÃO AMBIENTAL E DIGITAL

- IV - a abertura e a colaboração;
- V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VI - a finalidade social da rede.

Cumpram exaltar os artigos 26² e 29³ que consignam os deveres de Educação Digital, tanto do Estado, quanto dos pais. Além da legislação já acima mencionada, na cidade de São Paulo, o Comitê Municipal de Uso Viário, que regulamenta as normas que passam a ser exigidas de motoristas e das empresas de transporte individual de passageiros por aplicativos e dos condutores cadastrados para operar nelas, a partir de janeiro de 2018 implementou a Resolução nº 16, publicada em 12/07/17.

Tal medida já foi criticada pela Uber, segundo reportagem intitulada “Uber diz que nova regulamentação em SP pode impactar um terço de sua frota”⁴, do portal UOL, conforme se nota do trecho destacado: “Uma nova regulamentação em São Paulo pode impactar um terço da frota de motoristas parceiros da Uber que circulam na cidade, segundo informou a companhia ao UOL Tecnologia. As novas diretrizes para serviços por aplicativos foram aprovadas pelo Comitê Municipal do Uso do Viário (CMUV) em julho e passam a vigorar no início de janeiro”.

E recentemente foi regulamentado o transporte por aplicativo, em nível nacional, aguardando-se apenas a sanção Presidencial⁵.

Observa-se que, o embate entre Estado, que tem o poder/dever de regulamentar a matéria, e as empresas de aplicativos é saudável e salutar. Devendo

² “Art. 26. O cumprimento do dever constitucional do Estado na prestação da educação, em todos os níveis de ensino, inclui a capacitação, integrada a outras práticas educacionais, para o uso seguro, consciente e responsável da internet como ferramenta para o exercício da cidadania, a promoção da cultura e o desenvolvimento tecnológico.”

³ “Art. 29. O usuário terá a opção de livre escolha na utilização de programa de computador em seu terminal para exercício do controle parental de conteúdo entendido por ele como impróprio a seus filhos menores, desde que respeitados os princípios desta Lei e da [Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990](#) - Estatuto da Criança e do Adolescente.

Parágrafo único. Cabe ao poder público, em conjunto com os provedores de conexão e de aplicações de internet e a sociedade civil, promover a educação e fornecer informações sobre o uso dos programas de computador previstos no caput, bem como para a definição de boas práticas para a inclusão digital de crianças e adolescentes.”

⁴ Disponível em: <https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/12/15/uber-diz-que-nova-lei-em-sao-paulo-pode-impactar-um-terco-de-sua-frota.htm>. Acesso em: 16/01/18.

⁵ Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/uber-e-outros-apps-comemoram-regulamentacao-do-transporte-por-aplicativo-aprovada-pela-camara.ghtml>. Acesso em: 09/03/18.

prevalecer o interesse público, em especial atenção à preservação do meio ambiente e ao sobreprincípio da dignidade da pessoa humana.

Direito constitucional

A questão da sustentabilidade carrega contornos complexos, conforme exposto (MAGRI, 2017, p. 206): “Sustentabilidade seria, assim, antes uma atitude que um projeto, mais um processo que uma meta, um compromisso de equilíbrio entre o homem e o meio ambiente. Isto implica considerar os aspectos ambientais, sociais, culturais e econômicos do desenvolvimento como inextricavelmente ligados à qualidade de vida no presente e no futuro”.

A nossa Constituição Federal deixa clara a sua preocupação com aspectos ecológicos, bem como, acerca da preservação da vida e da dignidade da pessoa humana, a ponto de ser chamada de “Constituição Verde” (FREITAS, 2009, p. 53):

Mas não ficou nisso. Conscientizados de que lutar por um ambiente sadio e ecologicamente equilibrado é lutar pela vida, pela dignidade da pessoa, houve um sensível crescimento dos movimentos ambientalistas, os quais passaram a receber incondicional apoio de instituições como o Ministério Público, a Ordem dos Advogados do Brasil, os Partidos Políticos, as Universidades, enfim, de toda a comunidade científica e de entidades privadas.

Nesse clima, em 5/10/1988, foi promulgada a Constituição da República Federativa do Brasil, a denominada “Constituição Verde”, que, dentre outros, tem o mérito de ser a primeira Constituição brasileira a tratar especificamente do meio ambiente.

Assim, afigura-se como fundamental a nossa Carta Magna no que se refere a questões ambientais e a preservação dos interesses da coletividade social (MORAES, 1999, p. 616):

Tais regras consagram constitucionalmente o direito a um meio ambiente saudável, equilibrado e íntegro, constituindo sua proteção, conforme reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal, “prerrogativa jurídica de titularidade coletiva, refletindo, dentro do processo de afirmação dos direitos humanos, a expressão significativa de um poder atribuído, não ao indivíduo identificado em sua singularidade, mais, num sentido verdadeiramente mais abrangente, à própria coletividade social”.

Como ratificado pelos autores ora transcritos, percebe-se a importância que o direito constitucional brasileiro atribui ao meio ambiente, contudo, sem se olvidar de outros aspectos, como o econômico, por exemplo.

De breve passagem cumpre ilustrar que a nossa Constituição também destaca pontos como o direito à mobilidade urbana eficiente (art. 144, § 10, I), o direito a locomoção (art. 5º, XV), a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), o direito a educação (art. 6º), além de outros itens constitucionais que se comunicam expressamente com o texto ora formatado.

Agenda 2030

Sobre a Agenda 2030, como prefalado, dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas – Agenda 2030, aqui focar-se-ão alguns dos itens abaixo elencados, coligando-os com a questão do uso de aplicativos para o transporte individual.

São eles, a saber, o que se vislumbra haver comunicação com a temática aqui enfrentada e que se ligará com os assuntos ora abordados, com a numeração atribuída aos 17 Objetivos:

3) Saúde e Bem-Estar: parece ser de clareza solar a conclusão de que, um transporte urbano que seja rápido, confortável e trate o cidadão com respeito melhora a sua qualidade de vida, impactando em sua saúde e bem estar.

4) Educação de Qualidade: assunto que é o foco central deste artigo, afinal, como a Educação Digital e a Educação Ambiental, de qualidade, podem ser um importante instrumental para a conscientização ambiental.

8) Trabalho Decente e Crescimento Econômico: no transporte público muito tempo se discute se aquele trabalho estressante do motorista, a título de exemplo, vê preservada a dignidade da pessoa humana, em face das exigências das empresas de transporte público, por vezes não remunerando dignamente ou não dando condições favoráveis de trabalho (as greves no setor sempre foram recorrentes). Esse debate parece já ter chegado aos transportes de aplicativos também. Note-se que já há experimentos no exterior de veículos autônomos, sendo questão de tempo à necessidade de manutenção de um motorista humano, ao menos do ponto de vista da técnica de direção.

11) Cidades e Comunidades Sustentáveis: em um mundo em que já se fala com frequência em *big data*, internet das coisas, cidades inteligentes e demais temáticas novidadeiras, ainda assim teremos que enfrentar um desafio antigo e indeclinável, qual seja, conciliar todos os fatores que perpassam dentro das cidades e comunidades e pensar em sua perenidade de modo sustentável.

12) Consumo e Produção Responsáveis: na mesma direção do item anterior, urge que as cidades, comunidades, empresas, enfim, todos os núcleos de convivência humana pensem em tais desafios considerando o bom uso da Governança Corporativa, da tão aludida *Compliance*, adequando-se a produção responsável com o consumo. O que já se pode notar é que os mais jovens parecem ter uma mentalidade de maior consciência ambiental, de modo que não necessitam de ter o seu veículo próprio, contentando-se com o uso do transporte público e o uso de transporte por aplicativos.

13) Ação Contra a Mudança Global do Clima: vale frisar que, mesmo sendo uma preocupação planetária, são necessárias práticas efetivas individuais. Daí poderá saltar o seguinte questionamento: ao usar o transporte por aplicativo com o que estou contribuindo contra a mudança global do clima?

16) Paz, Justiça e Instituições Eficazes: ainda tratando do uso de aplicativos, o seu uso causou certa celeuma com os taxistas, por exemplo. Como já informado a situação já está regulamentada. Mas vira e mexe saltarão situações a serem enfrentadas pelo direito, daí derivadas. De outro lado, as paralisações também ocorrem na órbita do transporte público. Portanto, trata-se de campo em contínuo embate.

Educação ambiental e digital

Conforme matéria recente (GIRARDI, 2017), denominada “Carros levam 30% dos passageiros, mas respondem por 73% das emissões em SP”⁶, assim destacou como os carros são mais nocivos, em sede de emissão de poluentes: “SÃO PAULO - A preferência dos paulistanos pelos carros particulares tem impacto não somente no trânsito da cidade, mas também sobre a qualidade do ar e o aquecimento do planeta. Análise inédita sobre a contribuição de cada modo de transporte de passageiros nas emissões de

⁶ Disponível em: <http://sustentabilidade.estadao.com.br/noticias/geral,carros-transportam-30-dos-passageiros-mas-respondem-por-73-das-emissoes-em-sp,70001806416>. Acesso em: 09/03/18.

poluentes revela que os carros são responsáveis por 72,6% das emissões de gases de efeito estufa do setor de transportes, apesar de levarem apenas cerca de 30% dos passageiros. Valores semelhantes ocorrem para outros gases poluentes, que fazem mal à saúde”.

Assim, observa-se que decidir sobre usar o transporte público ou o particular pode impactar diretamente no ambiente. Tal decisão, quando já absorvida como conhecimento defluidá de uma situação de Educação, no caso, Ambiental e Digital pois, tão importante quanto saber usar os aplicativos, ver o mapeamento com o melhor caminho, conhecer as redes de ônibus, metrô e trens da cidade; não se pode dissociar de certa Educação Digital e, no seu exercício de prevenção, de um ato que polua ou tenha algum impacto ambiental, de Educação Ambiental.

Avellana Netto e Ramos constaram a importância fundamental da Educação, nestes termos:

Nesse contexto, chega-se à conclusão de que o cenário apresenta boas perspectivas para promover uma ampla discussão, voltada para a melhoria da qualidade da mobilidade urbana e que se centre no cerne do problema e da solução que são as pessoas. É justamente nesse ponto em que os especialistas direcionam suas recomendações visando uma transformação consistente.

Todas as recomendações e os fatores críticos de sucesso citados nas entrevistas apontam para a educação como único caminho para que se obtenham as soluções para os problemas da mobilidade, tanto a curto como longo prazo. As soluções de curto prazo são trazidas à tona quando se percebe que o direito de circular e isso está garantido pela lei, gerando protestos com seu descumprimento e acarretando mudanças de atitudes através da obtenção de novos conhecimentos que certamente influirão na tomada de decisões para as soluções de longo prazo.

Conclui-se que o caminho mais importante para reverter o quadro da mobilidade é a exploração do tema desde a educação infantil. E, dessa forma, faz-se necessário, por meio da educação, criar uma cultura da mobilidade acessível a todas as pessoas (AVELLA NETTO & RAMOS, 2017).

Conforme conceitua Pinheiro (2016, p. 527), vislumbra-se como elementar a efetividade da Educação Digital: “Educar na sociedade digital não é apenas ensinar como usar os aparatos tecnológicos ou fazer efetivo uso da tecnologia no ambiente escolar. Educar é preparar indivíduos adaptáveis e criativos com habilidades que lhes permitam lidar facilmente com a rapidez na fluência de informações e transformações. É preparar cidadãos éticos para um novo mercado de trabalho cujas exigências tendem a serem maiores que as atuais”.

Novamente, chama-se à baila Morin que, bem versando sobre a era planetária, dá importantes lições de como se necessita de uma consciência cidadã transfronteiriça, *ipsis verbis*:

A ocidentalização do mundo foi o resultado da primeira mundialização. No interior desse desdobramento situam-se o nascimento e a expansão da mundialização do humanismo. Essa mundialização dos direitos do homem, da liberdade, da igualdade, da fraternidade, da equidade e do valor universal da democracia favorecem o desenvolvimento de uma consciência cada vez mais aguda, que permite considerar que a diversidade cultural não é uma realidade oposta à unidade da humanidade, mas a fonte de sua riqueza e sustentabilidade.

Uma visão mais completa do atual desdobramento da era planetária permite identificar contracorrentes que ultrapassaram o fechamento local, de suas culturas, etnias e de suas nações, para impulsionar a segunda hélice mundializadora de resistência à dominação tecnoeconômica, motorizada pelo quadrimotor constituído por ciência, técnica, indústria e interesse econômico. Os acontecimentos que se produziram em Seattle demonstram a superação das fronteiras nacionais, do mal-estar e do protesto, mediante a tomada de uma consciência cidadã transfronteiriça e transcultural, em que se manifesta claramente que os problemas mundiais requerem respostas mundiais. Dada a concorrência, sinergia, retroalimentação, retroação e recursividade de seus males, as respostas locais e nacionais que surgem configuram um caldo de cultura para uma política planetária. (MORIN, 2003, p. 87/88)

O uso da tecnologia é uma realidade insofismável, como bem destacado por Piovesan e Munõz (2016), em artigo localizado no sítio das Nações Unidas, a saber: “Na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, os estados-membros reconheceram a importância da expansão das tecnologias da informação, das comunicações e da interconexão mundial, destacando a necessidade de enfrentar as profundas desigualdades digitais e desenvolver as sociedades do conhecimento, com base em uma educação inclusiva, equitativa, não discriminatória, com respeito às diversidades culturais. Na sociedade global da informação, emergencial é incorporar o enfoque de direitos humanos por meio de uma educação e cidadania digitais inspiradas nos valores da liberdade, igualdade, sustentabilidade, pluralismo e respeito às diversidades”.

Conclusão

Verificou-se que, com a deficiência no transporte público que afeta a mobilidade urbana, o transporte urbano por meio de aplicativos se tornou uma alternativa atraente de uso em que, na velocidade da cidade, no cotidiano dos usuários, busca-se mais conforto, espaço para relaxamento, agilidade no deslocamento e um tratamento diferenciado aos consumidores, dentre outros argumentos levantados.

Ocorre que, conforme aparato legislativo, isto se trata de um direito do cidadão, porém, como efeito colateral se apresenta o fato de que o transporte individual acaba resultando na ocorrência da emissão de um maior índice de poluentes, comparativamente em relação ao ônibus e veículos individuais.

De um lado, observa-se que o Estado ainda tem muito a fazer no que tange aos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas – Agenda 2030, notadamente os temas de Saúde e Bem-Estar, Educação de Qualidade, Trabalho Decente e Crescimento Econômico, Cidades e Comunidades Sustentáveis, Consumo e Produção Responsáveis, Ação Contra a Mudança Global do Clima e Paz, Justiça e Instituições Eficazes, entendidos aqui como totalmente ligados à questão da mobilidade urbana por meio do transporte público.

Quanto ao cidadão, cabe ao Estado também prepará-lo, dando-lhe consciência Ambiental e Digital, por meio da Educação, conforme fundamentos legais e doutrinários acima invocados, para que os atos individuais tenham resultados coletivos. Sempre tendo como finalidade, no que tange ao transporte público ou individual, que seja ofertada uma condição digna de transporte ao cidadão, com esteio no super princípio da dignidade da pessoa humana.

Deste modo, sintetizou Andrade (2007, p. 18-19), sobre a dignidade da pessoa humana como medida absoluta introjetada em nosso Direito: “Amalgamada a dignidade da pessoa humana à norma hipotética fundamental, não basta declinar o seu mais sintético enunciado: *cumpra-se a constituição*; é preciso, antes de tudo que a norma constitucional prestigie o homem, em razão de sua natureza humana, originariamente divina. Temos para nós que a norma é produto da experiência humana e não fonte; o ser, o ente humano, este sim é fonte, não somente da regra de direito, mas principalmente da própria experiência humana, que decorre do simples fato do homem existir, não como os animais, os vegetais ou os minerais, mas como a mais perfeita de todas as criações de Deus”.

Bem esclarecem Silveira e Rocasolano (2010, p. 229) acerca do conceito de direitos humanos, ao destacarem: “Revisados os fundamentos do conceito de direitos

humanos e das múltiplas definições que existem sobre o conteúdo destes direitos, optamos por uma definição teleológica, porém explicativa e descritiva – isto é, que pretenda expressar os elementos estruturais dos direitos humanos preservando sua continuidade essencial. Mais que isso, optamos por uma definição que considere não só a *dinamogenesis* destes direitos, mas dialogue com a teoria do poder. É a definição de Pérez-Luño, para quem os direitos humanos são ‘um conjunto de faculdade e instituições que, em cada momento histórico, concretizam as exigências da dignidade, da liberdade e das igualdades humanas, as quais devem ser reconhecidas positivamente pelos ordenamentos jurídicos a nível nacional e internacional’”.

Nesta ordem de ideias, imperioso que o Estado, tomando em conta a mobilidade em áreas urbanas e a deficiência no transporte público com suas consequências no cotidiano dos usuários busque, permita alternativas de transporte aos usuários que são os seus consumidores, sempre preservando a todos a dignidade da pessoa humana, conferindo-lhes, igualmente, Educação Ambiental e Digital, deixando claros os benefícios e as mazelas, do transporte público e do privado, buscando evolução constante em qualidade e sustentabilidade.

Referências Bibliográficas

ANDRADE, Vander Ferreira de. **A dignidade da pessoa humana. Valor-Fonte da Ordem Jurídica.** São Paulo: Cautela, 2007.

AVELLA NETTO, Nelson; RAMOS, Heidy Rodrigues. **Estudo da mobilidade urbana no contexto brasileiro.** In: KNISS, Cláudia Terzinha. Editora Científica. Comitê Científico Interinstitucional. (Organização). Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade (GeAS) [Vol. 6, n. 2, maio/agosto 2017]. São Paulo.

BRANCO, Samuel Murgel. **O meio ambiente em debate.** São Paulo: Moderna, 1998.

BRASIL. 05 de janeiro de 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17/01/18.

BRASIL. Lei 12.587, de 03 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**

A QUESTÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. ESSA É A SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE? RESPOSTAS PELA EDUCAÇÃO AMBIENTAL E DIGITAL

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: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 17/01/18.

BRASIL. Lei 12.965, de 23 de abril de 2014. **Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm. Acesso em: 17/01/18.

DERANI, Cristiane. **Meio ambiente ecologicamente equilibrado: direito fundamental e princípio da atividade econômica.** In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Organizador). Temas de Direito Ambiental e Urbanístico. Advocacia Pública e Sociedade [ano II, nº 3]. Publicação Oficial do Instituto Brasileiro de Advocacia Pública. São Paulo: Max Limonad, 1998.

GIRARDI, Giovana. **Carros levam 30% dos passageiros, mas respondem por 73% das emissões em SP.** ESTADÃO. Atualizado em: 23/05/17. <http://sustentabilidade.estadao.com.br/noticias/geral,carros-transportam-30-dos-passageiros-mas-respondem-por-73-das-emissoes-em-sp,70001806416>. Acesso em: 09/03/18.

FREITAS, Gilberto Passos de. **A Constituição Brasileira de 1998: a Constituição Ecológica.** In: MONTEIRO, Antonio José L. C. (Coordenador). Direito Ambiental. Revista do Advogado [ano XXIX, nº 102]. São Paulo: Associação dos Advogados de São Paulo, 2009.

GLOBO. **Uber, 99 e Cabify comemoram regulamentação do transporte por aplicativo aprovada pela Câmara.** Atualizado em: 01/03/18. <https://g1.globo.com/economia/noticia/uber-e-outros-apps-comemoram-regulamentacao-do-transporte-por-aplicativo-aprovada-pela-camara.ghtml>. Acesso em: 16/01/18.

MAGRI, Ronald Victor Romero; MAGRI, Cintia Hialys Koziura. **Algumas reflexões sobre sustentabilidade.** In: MILARÉ, Édís (Coordenador). Direito Ambiental. Revista do Advogado [ano XXXVII, nº 133]. São Paulo: Associação dos Advogados de São Paulo, 2017.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional.** 6ª edição. São Paulo: Atlas, 1999.

A QUESTÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. ESSA É A SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE? RESPOSTAS PELA EDUCAÇÃO AMBIENTAL E DIGITAL

ADRIANO AUGUSTO FIDALGO

MORIN, Edgar. **Ciência com consciência**. Tradução Maria de Alexandre e Maria Alice Sampaio Dória. 8ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

MUNÕZ, Lucien; PIOVESAN, Flávia. **Internet e direitos humanos**. Nações Unidas. Atualizado em: 10/11/16. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/artigo-internet-direitos-humanos/>. Acesso em: 10/10/17.

PECK, Patrícia. **Direito Digital**. 6ª edição. São Paulo: Saraiva, 2016.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Filosofia na formação profissional. Por que ter valores políticos, éticos e estéticos na formação profissional é importante?** São Paulo: Cartago Editorial, 2017.

SILVEIRA, Vladmir Oliveira; ROCASOLANO, Maria Mendez. **Direitos Humanos: conceitos, significados e funções**. São Paulo: Saraiva, 2010.

UOL. **Uber diz que nova regulamentação em SP pode impactar um terço de sua frota.** Atualizado em: 15/12/17.

<https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/12/15/uber-diz-que-nova-lei-em-sao-paulo-pode-impactar-um-terco-de-sua-frota.htm>. Acesso em: 16/01/18.

THE QUESTION OF INDIVIDUAL PASSENGER TRANSPORT APPLICATIONS. IS THIS THE SOLUTION FOR THE ILLS OF THE TRANSPORT SYSTEM? ANSWERS FOR THE ENVIRONMENTAL AND DIGITAL EDUCATION.

51

ABSTRACT

The present paper will deal with the issue of mobility in urban areas and the deficiency in public transport with its consequences in the users' day by day. Especially focusing on the issue of individual passenger transport, with a passage on the relevant legislation and, later, interconnecting such issue with some of the 17 United Nations Sustainable Development Objectives - Agenda 2030, notably Health and Welfare, Quality Education, Decent Work and Economic Growth, Sustainable Cities and Communities, Responsible Consumption and Production, Action against Global Climate Change and Peace, Justice and Effective Institutions.

Key words: Applications. Transportation. Passengers. Education. Environment.