



PUC

DEPARTAMENTO DE DIREITO

**DIREITO À CIDADE COMO DIREITO FUNDAMENTAL E A
INEFICÁCIA SOCIAL DA NORMA CONSTITUCIONAL:
ANÁLISE POR CASO-REFERÊNCIA DAS DECISÕES DO
TJRJ SOBRE A SEGREGAÇÃO DIGITAL TERRITORIAL
CONSUBSTANCIADA NA RECUSA DE MOTORISTAS DA
UBER EM ACESSAR FAVELAS**

Por

João Pedro Schneider Paixão

ORIENTADORA:

Rosângela Lunardelli Cavallazzi

2025.2

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
RUA MARQUÊS DE SÃO VICENTE, 225 - CEP 22451-900
RIO DE JANEIRO - BRASIL

**DIREITO À CIDADE COMO DIREITO
FUNDAMENTAL E A INEFICÁCIA SOCIAL DA
NORMA CONSTITUCIONAL: ANÁLISE POR
CASO-REFERÊNCIA DAS DECISÕES DO
TJRJ SOBRE A SEGREGAÇÃO DIGITAL
TERRITORIAL CONSUBSTANCIADA NA
RECUSA DE MOTORISTAS DA UBER EM
ACESSAR FAVELAS**

por

João Pedro Schneider Paixão

Monografia apresentada ao Departamento
de Direito da Pontifícia Universidade
Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) para
a obtenção do Título de Bacharel em
Direito.

Orientadora: Rosângela Lunardelli Cavallazzi

2025.2

À minha família, que acreditou em mim quando o horizonte parecia inalcançável. Dedico este trabalho a vocês — Sidney Modesto da Paixão, Cleonice Nunes Schneider Paixão, Maria Rafaela Schneider Paixão e Maria Mariana Schneider Paixão —, por serem abrigo, direção e força nas horas em que o caminho se desfazia.

À minha avó materna, Percília Nunes Schneider, mulher cabocla do interior do Brasil, filha do cerrado, raiz viva da terra e da coragem. Sua força me antecede e me conduz.

Resumo

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem por objetivo analisar a forma como o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ) tem enfrentado casos de recusa de motoristas da Uber em transportar passageiros para áreas de favela, investigando em que medida essas decisões expressam a efetividade, ou a ineficácia social, do direito à cidade e da mobilidade urbana como direitos fundamentais. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e exploratória, com base em análise documental de 25 acórdãos proferidos entre 2020 e 2025, dos quais três tratam diretamente da temática da segregação digital territorial consubstanciada na recusa de motoristas da Uber em acessar favelas e foram selecionados como casos-referência, conforme a metodologia formulada por Cavallazzi (1993). O marco teórico articula as formulações de Henri Lefebvre, David Harvey, Raquel Rolnik, Milton Santos, Rosângela Cavallazzi e Cláudio Lima Marques, além da doutrina constitucional de José Afonso da Silva e Luís Roberto Barroso sobre a eficácia e concretização das normas constitucionais. O trabalho também dialoga com o microssistema do Direito do Consumidor, especialmente com os princípios e normas estabelecidos pelo Código de Defesa do Consumidor. Constatou-se que o Judiciário fluminense, embora reconheça danos individuais e aplique normas infraconstitucionais, omite-se quanto à dimensão constitucional da mobilidade urbana, reduzindo conflitos de exclusão territorial ao plano estritamente obrigacional e um regime privatista de consumo. O estudo propõe, como perspectiva de continuidade, aprofundar a análise sob recortes interseccionais de raça, classe e gênero, e ampliar a pesquisa para outros tribunais estaduais, a fim de verificar se o padrão de omissões do Poder Judiciário se repete em âmbito nacional.

Palavras-chave: Direito à cidade; Mobilidade urbana; Eficácia social da norma constitucional; Omissão judicial; Uber; Segregação territorial.

Sumário

1 INTRODUÇÃO	05
1.1 Relevância e justificativa	08
1.2 Problema de pesquisa e hipóteses	09
1.3 Metodologia da pesquisa: abordagem qualitativa e uso de casos-referência.	10
1.4 Relação dos acórdãos analisados (TJRJ, 2020–2025)	13
1.4.1 Acórdão 2 – Apelação Cível nº 0819182-63.2023.8.19.0054	16
1.4.2 Acórdão 12 – Apelação Cível nº 0190422-26.2020.8.19.0001	17
1.4.3 Acórdão 22 – Apelação Cível nº 0005938-36.2021.8.19.0001	18
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1 A interseção entre o microssistema consumerista e o direito urbanístico na mobilidade urbana digital	19
2.2 Gênese do direito à cidade e perspectiva sociológica e marxista	21
2.3 O direito à cidade como direito fundamental nas construções normativas no Brasil	22
2.4 A mobilidade urbana como elemento central do direito à cidade	23
2.5 A eficácia social da norma constitucional e a omissão judicial	25
3 ANÁLISE DOS JULGADOS DO TJRJ SOBRE A RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE URBANA EM APLICATIVOS DE TRANSPORTE	26
3.1 Acórdão nº 0819182-63.2023.8.19.0054 – TJRJ (outubro de 2025)	26
3.2 Acórdão nº 0190422-26.2020.8.19.0001 – TJRJ (fevereiro de 2024)	28
3.3 Acórdão nº 0005938-36.2021.8.19.0001 – TJRJ (setembro de 2022)	31
4 CONCLUSÕES	35
4.1 Confirmação das hipóteses de pesquisa	36
4.2 Reflexões sobre a omissão judicial e a ineficácia social da norma constitucional	37
4.3 Considerações finais e perspectivas futuras	37
5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39

1 INTRODUÇÃO

A cidade é um espelho das contradições sociais, políticas e econômicas que estruturam o Brasil. Mais do que um conjunto físico de ruas, prédios e infraestruturas, ela é o palco onde se materializam as relações de poder, os processos de exclusão e os modos de reprodução da vida. Desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, o direito à cidade passou a ser concebido não apenas como um ambiente de convivência, mas como um direito coletivo, expressão da dignidade humana e da igualdade substancial, buscando assegurar resultados equivalentes para grupos historicamente desfavorecidos e promover a equidade.

O direito à cidade, conforme teorizado por Henri Lefebvre (2001), é o direito de participar da produção e do uso do espaço urbano. Trata-se de um direito coletivo que ultrapassa a lógica liberal do “direito de propriedade” e afirma o direito de todos a pertencer à cidade, usufruindo de seus bens, serviços e oportunidades. Em outras palavras, não se trata apenas de estar na cidade, mas de ser reconhecido como sujeito urbano.

No contexto brasileiro, o direito à cidade foi incorporado à ordem jurídica pela Constituição de 1988 e concretizado, em especial, pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que reforça a função social da propriedade pública e privada, bem como a gestão democrática do território. O artigo 182 da Carta Magna determina que a política urbana deve ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. No entanto, passadas mais de três décadas da chamada “Constituição Cidadã”, as cidades brasileiras permanecem profundamente desiguais, marcadas pela segregação espacial, pela ausência de políticas públicas efetivas e pela naturalização de fronteiras sociais e geográficas.

A mobilidade urbana, componente essencial desse direito, continua sendo um dos principais indicadores de exclusão. A forma como os indivíduos circulam, ou são impedidos de circular, reflete diretamente o modo como a cidade distribui oportunidades, recursos e pertencimento.

Nesse cenário, é impossível compreender a dinâmica contemporânea da mobilidade urbana no Brasil sem reconhecer a centralidade das plataformas digitais/Uber como protagonistas dessa transformação. Desde sua chegada ao país, em 2014, a plataforma consolidou-se como principal referência no setor, influenciando práticas de deslocamento e padrões de consumo.

Segundo pesquisa nacional realizada pelo Instituto Datafolha (2024), 41% dos brasileiros utilizam habitualmente aplicativos de mobilidade, e 92% afirmam que essas plataformas revolucionaram a forma de se locomover nas cidades. A percepção social é amplamente positiva: 77% consideram que o uso desses serviços melhorou sua vida, sendo que 59% afirmam que melhorou muito. O impacto é perceptível também em aspectos comportamentais e econômicos: 89% dos usuários relatam maior independência para se deslocar, 80% dizem sentir-se mais seguros para sair sozinhos e 75% afirmam frequentar mais locais da cidade após a popularização desses serviços.

Não se trata, portanto, apenas de um fenômeno tecnológico e de consumo, mas de uma transformação estrutural na vida urbana brasileira. Esses números demonstram que a Uber não é apenas uma empresa privada, mas um elemento constitutivo da infraestrutura de mobilidade contemporânea, impactando diretamente o modo como as pessoas experimentam a cidade e acessam oportunidades.

Entretanto, o discurso de inovação, eficiência e democratização da mobilidade, amplamente difundido pelas plataformas digitais, não se materializa de forma igualitária. A promessa de modernização urbana e de ampliação do acesso ao transporte se realiza de forma seletiva, reproduzindo sob novas formas as desigualdades espaciais.

Na prática, é recorrente que motoristas se recusem a aceitar corridas com origem ou destino em favelas e comunidades, alegando insegurança, risco ou dificuldade de acesso. O resultado é a reprodução digital da segregação urbana, na qual o mapa da cidade é redesenhado por códigos e decisões individuais mediadas por plataformas.

Essa recusa, ainda que apresentada como uma decisão aparentemente particular do motorista, carrega uma dimensão estrutural. Ela reflete uma lógica social enraizada que associa a favela à criminalidade e à ausência de civilidade. Como observa Milton Santos (2008), o território urbano brasileiro é estruturado por “circuitos distintos da economia”, nos quais os espaços populares são sistematicamente desvalorizados e relegados à informalidade. A favela, nesse contexto, é o símbolo máximo da precariedade jurídica e social; o lugar onde a igualdade constitucional é mais distante e onde o Estado tende a aparecer apenas sob sua face repressiva.

Ao negar o acesso a serviços privados de mobilidade a moradores dessas áreas, perpetua-se uma barreira simbólica e concreta ao direito à cidade. Não se trata apenas da negativa de uma corrida, mas de uma negação de pertencimento, um ato que

reforça as fronteiras históricas entre “o morro e o asfalto”, entre o “centro” e a “margem”.

É justamente nesse ponto que emerge o objeto deste trabalho: a análise da discriminação territorial em aplicativos de transporte, com foco na empresa *Uber Technologies Inc.*¹, pioneira e mais expressiva do setor desde a chegada de sua filial Uber do Brasil Tecnologia Ltda. ao Brasil (Uber). A relevância desse recorte está em compreender de que forma o Poder Judiciário tem reagido a essas práticas e se suas decisões têm contribuído, ou não, para a efetivação do direito à cidade e da mobilidade urbana como direitos fundamentais.

Para tanto, o trabalho se divide em três capítulos. No Capítulo 1, além da introdução ao tema, serão detalhados a metodologia adotada, a relevância, a justificativa, o problema de pesquisa, a hipótese e a apresentação dos dados coletados, de modo a garantir transparência metodológica e delimitar com precisão o universo empírico analisado.

No Capítulo 2, será realizada a revisão bibliográfica e teórica que fundamenta o estudo do direito à cidade como direito fundamental e da mobilidade urbana como elemento constitutivo desse direito. Partindo da gênese do conceito formulado por Henri Lefebvre, o capítulo examinará a evolução do direito à cidade na ordem jurídica brasileira, especialmente a partir da Constituição Federal de 1988, do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Também serão discutidas as categorias de eficácia social da norma constitucional e função social da cidade, à luz da doutrina de autores como José Afonso da Silva, Luís Roberto Barroso, David Harvey, Milton Santos, Raquel Rolnik e Rosângela Cavallazzi, entre outros. Essa base teórica tem por finalidade construir o quadro conceitual necessário para a análise crítica da jurisprudência, permitindo compreender como o direito à cidade se projeta, ou é silenciado, nas práticas judiciais.

O Capítulo 3, por sua vez, apresentará a análise empírica dos acórdãos do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ) que envolvem a plataforma Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Essa análise será conduzida à luz da bibliografia discutida no capítulo anterior, observando como os tribunais têm interpretado os

¹ A Uber Technologies Inc., fundada em 2009 e sediada em San Francisco (EUA), é uma empresa multinacional de tecnologia responsável pela operação da plataforma digital de intermediação de transporte privado remunerado, atuando em mais de 70 países. Dados institucionais disponíveis em: *UBER TECHNOLOGIES INC. Form 10-K Annual Report*. San Francisco: Uber, 2024. Disponível em: <https://investor.uber.com>. Acesso em: 18 out. 2025.

conflitos decorrentes da recusa de motoristas em realizar corridas para áreas de favela. Inicialmente, será exposto o método de coleta e seleção das decisões, seguido de um exame crítico dos três acórdãos que se relacionam diretamente com o recorte do problema: a discriminação territorial e a (in)efetividade da mobilidade urbana como direito fundamental.

A análise buscará identificar em que medida o Judiciário reconhece, ou omite, a dimensão constitucional desses conflitos, avaliando se as decisões produzem eficácia social ao direito à cidade ou se permanecem restritas ao plano contratual e infraconstitucional.

Por fim, no capítulo 4, o trabalho será concluído com a síntese dos resultados obtidos, respondendo à hipótese de pesquisa e discutindo as implicações constitucionais e sociais da omissão judicial diante da exclusão territorial.

1.1 Relevância e justificativa

A importância desta pesquisa repousa na necessidade de entender como o Poder Judiciário lida com essas novas expressões da desigualdade urbana e de relações de consumo. A discriminação territorial em aplicativos de transporte é um fenômeno recente, mas profundamente revelador da forma como o direito, a tecnologia e o espaço urbano se entrelaçam.

As decisões judiciais, assim como as possíveis jurisprudências, surgem nesse contexto como instrumentos privilegiados de análise. Elas não representam apenas a aplicação da lei, mas também um espaço de produção do direito, no qual se definem os contornos e os significados dos princípios constitucionais. Visto que o direito à cidade não se realiza apenas na legislação urbanística, mas também em como o Judiciário interpreta os conflitos e reconhece, ou silencia, determinadas formas de exclusão.

Examinar as decisões judiciais, portanto, permite aferir a eficácia social da Constituição. A análise das decisões judiciais permite compreender se os tribunais estão atuando como garantidores do projeto constitucional de cidade inclusiva ou se estão contribuindo, ainda que involuntariamente, para sua erosão.

Sob o aspecto constitucional, o tema é de extrema relevância. O direito à mobilidade urbana integra o rol dos direitos sociais (art. 6º, CF/88) e está diretamente relacionado à função social da cidade (art. 182). A recusa de atendimento por motivos

territoriais viola, ainda, os princípios da igualdade material, da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III) e do acesso universal a serviços essenciais.

A perspectiva do microssistema do direito do consumidor reforça a relevância deste trabalho ao evidenciar que a discriminação territorial praticada por aplicativos de mobilidade constitui também uma violação direta dos direitos básicos previstos no Código de Defesa do Consumidor.

Nos termos dos arts. 2º e 3º do CDC, a relação entre usuários e plataformas como a Uber configura relação de consumo, o que significa que os consumidores têm direito à prestação de serviços adequados, eficientes e seguros (art. 6º, I e IV). Quando o serviço deixa de estar disponível de forma isonômica devido a práticas discriminatórias, há clara falha na prestação, sujeita à responsabilidade objetiva do fornecedor, conforme art. 14 do CDC.

Ao mesmo tempo, o CDC proíbe práticas abusivas que restrinjam injustificadamente o acesso aos serviços (art. 39, IX), o que inclui tanto condutas diretas quanto omissões da plataforma que permitam a perpetuação de padrões discriminatórios. O trabalho, portanto, torna-se relevante ao evidenciar que a exclusão na mobilidade digital não é apenas um reflexo da segregação urbana, mas uma infração ao regime consumerista que visa assegurar igualdade material no acesso a serviços essenciais.

No plano social, o recorte das favelas e comunidades é fundamental. Esses territórios são, historicamente, espaços de resistência e de carência. A ausência de serviços, a vulnerabilidade e o estigma territorial formam o que Raquel Rolnik (2015) chama de “urbanismo da desigualdade”, em que o espaço urbano é dividido entre zonas de investimento e zonas de exclusão. A recusa de corrida a um morador de favela é, portanto, o sintoma mais recente dessa divisão: é a tradução digital da segregação urbana.

1.2 Problema de pesquisa e hipóteses

O problema central que orienta esta pesquisa pode ser assim formulado: de que modo o Poder Judiciário brasileiro reconhece e enfrenta as práticas de discriminação territorial em aplicativos de transporte, especialmente na plataforma Uber? E, sobretudo, em que medida suas decisões contribuem, ou deixam de contribuir, para a

efetivação do direito à cidade e da mobilidade urbana como direitos fundamentais assegurados pela Constituição Federal de 1988?

Parte-se do pressuposto de que o espaço urbano é também um espaço jurídico, onde se expressa a eficácia, ou a ausência dela, das normas constitucionais destinadas à promoção da igualdade substancial e da função social da cidade. Assim, compreender a atuação judicial diante da recusa de motoristas em acessar determinadas áreas urbanas é, em última instância, investigar como o Poder Judiciário participa da concretização, ou da negação, do direito à cidade.

A hipótese que sustenta este trabalho é que as decisões judiciais analisadas, embora reconheçam a responsabilidade civil das plataformas digitais em casos de falha na prestação do serviço, não enfrentam diretamente a dimensão constitucional e estrutural da exclusão territorial. Ao tratar tais práticas como incidentes individuais, enquadrados no campo da responsabilidade civil e do consumo, o Judiciário neutraliza o caráter político e transformador do direito à cidade, reduzindo-o a uma questão técnica e descontextualizada.

Essa forma de leitura infraconstitucional e economicista revela a ineficácia social da norma constitucional: a Constituição de 1988 afirma o direito à mobilidade e à cidade como direitos fundamentais, mas o Judiciário não os reconhece como parâmetros interpretativos concretos. Em consequência, perpetua-se uma cegueira institucional diante das dinâmicas de exclusão que atravessam a vida urbana.

Em síntese, este trabalho parte da hipótese de que o silêncio judicial diante da discriminação territorial mediada por aplicativos não é neutro, mas constitui um ato de reprodução da desigualdade urbana, no qual a omissão hermenêutica transforma o direito à cidade em uma promessa constitucional sem eficácia social.

1.3 Metodologia da pesquisa: abordagem qualitativa e uso de casos-referência.

A pesquisa possui abordagem interdisciplinar entre as áreas da sociologia, direito urbanístico, direito constitucional e direito do consumidor, bem como caráter qualitativo e exploratório, com base na análise de conteúdo (Bardin, 2011) de acórdãos judiciais, interpretados como documentos discursivos que expressam racionalidades jurídicas, ideologias e práticas interpretativas.

Além disso, utiliza-se a metodologia do caso-referência, conforme formulada por Cavallazzi (1993), como procedimento capaz de aproximar teoria e empiria por meio da análise aprofundada de casos reais e exemplares.

Segundo a autora, casos-referência possibilitam, por meio do estudo de caso exemplar, objeto real presente na realidade, constituir referência para a construção do objeto do conhecimento. Isso significa que, por meio de um objeto concreto, a pesquisa enfrenta os desafios epistemológicos próprios da construção de teorias e métodos, permitindo que conceitos previamente elaborados se tornem verdadeiras “chaves de sentido” para a compreensão do fenômeno estudado, mesmo antes da interpretação do caso concreto.

Cavallazzi (1993) observa ainda que o estudo de caso-referência surgiu como alternativa ao método tradicional de estudo de caso, amplamente utilizado nas ciências sociais e centrado em técnicas específicas de trabalho de campo. No campo jurídico, onde a empiria assume contornos distintos, o caso-referência constitui método mais adequado para construir o objeto do conhecimento a partir da análise de situações reais julgadas pelo Poder Judiciário. Assim, o método permite utilizar casos concretos como exemplos paradigmáticos capazes de revelar, na prática, as tensões, contradições e sentidos normativos que estruturam determinado problema jurídico.

Desse modo, o caso-referência aplica-se especialmente quando a configuração do caso concreto não exige o rigor metodológico do estudo de caso sociológico, mas, ao contrário, permite que o dado real seja tomado como referência exemplar para a construção do objeto teórico. É precisamente essa a lógica adotada nesta monografia: dentre o conjunto de decisões coletadas, apenas três acórdãos do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro — os de número 2, 12 e 22 — configuram casos-referência por materializarem de forma direta o conflito analisado: a recusa de motoristas da Uber em realizar viagens com destino a favelas e comunidades.

O método permite observar, na concretude das decisões judiciais, como a racionalidade jurídica enfrenta ou silencia as dinâmicas de exclusão territorial mediadas por plataformas digitais de mobilidade.

Essas decisões judiciais operam como verdadeiras janelas empíricas por meio das quais se evidenciam a atuação judicial em relação aos direitos fundamentais, a predominância de uma leitura estritamente infraconstitucional dos conflitos, a distância persistente entre o texto constitucional e sua aplicação prática e, ainda, a reprodução institucional de estigmas territoriais que reforçam a segregação espacial.

a) Recorte temporal e espacial:

O recorte temporal estabelece-se entre maio de 2014 e outubro de 2025, correspondente ao intervalo entre o início das operações da plataforma Uber no Brasil e o marco final definido pela pesquisa, delimitado pela data-limite de entrega da monografia. O recorte espacial abrange decisões do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ).

b) Fonte, palavras-chave e delimitação do corpus

A coleta foi realizada no site oficial do TJRJ: <<https://www3.tjrj.jus.br/ejuris/ConsultarJurisprudencia.aspx>>, por meio das palavras-chave “favela” ou “comunidade” associadas a “Uber”.

A busca identificou 25 acórdãos proferidos entre 2020 e 2025 envolvendo a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Todos foram catalogados e analisados preliminarmente.

Contudo, verificou-se que 22 dos 25 acórdãos tratavam de matérias alheias ao problema de pesquisa, envolvendo questões contratuais, comerciais ou operacionais, sem relação direta com a discriminação territorial, como:

- Descredenciamentos de motoristas, com alegações de violação dos termos de uso da plataforma;
- Discussões sobre vínculo empregatício, lucros cessantes e bloqueios indevidos de conta;
- Reparações por falhas operacionais, como cobranças duplicadas e extravios de objetos;
- Controvérsias de natureza comercial ou civil, sem qualquer relação com a exclusão territorial ou a restrição de circulação.

A análise integral desses julgados, embora necessária para compreender o campo empírico geral da atuação do TJRJ, não contribuiu para a investigação do direito à cidade e da eficácia social da norma constitucional dentro do recorte estipulado. Como observa Gil (2008), a delimitação do objeto é parte essencial de toda investigação científica, pois “a amplitude excessiva do campo empírico tende a reduzir a densidade da análise”.

Assim, seguindo o método do caso-referência, esses acórdãos foram excluídos da análise central, permanecendo apenas como pano de fundo metodológico.

Foram selecionados, portanto, três acórdãos paradigmáticos, que configuram “casos-referência” nos termos de Cavallazzi (1993), por tratarem diretamente da recusa de motoristas em acessar áreas de favela e por evidenciarem as tensões entre mobilidade, desigualdade territorial e aplicação da Constituição: os acórdãos nº 0819182-63.2023.8.19.0054 (2025), nº 0190422-26.2020.8.19.0001 (2024) e nº 0005938-36.2021.8.19.0001 (2022).

Ademais, pesquisas paralelas realizadas envolvendo a plataforma 99 não resultaram em decisões judiciais relacionadas ao problema de pesquisa. A ausência de resultados, somada à dificuldade metodológica de delimitar os termos de busca, já que a expressão “99” aparece associada a números de processos, dispositivos legais e citações numéricas em geral, inviabilizou a construção de um corpus empírico consistente.

Dessa forma, a opção por restringir a investigação à plataforma Uber não se deu apenas por limitação técnica, mas como escolha analítica e contextualizada. A Uber é a empresa pioneira e mais representativa do setor de transporte por aplicativos no Brasil, com ampla presença jurisprudencial e relevância social, o que a torna objeto empírico privilegiado para observar como o Poder Judiciário responde às novas dinâmicas de exclusão e discriminação territorial mediadas por tecnologia.

Assim, a concentração da análise na Uber permite aprofundar a dimensão qualitativa da pesquisa, garantindo coerência com o recorte teórico proposto — a (in)eficácia social do direito à cidade e da mobilidade urbana como direitos fundamentais no contexto das plataformas digitais.

Desse modo, a análise dos três casos selecionados como casos-referência constitui o núcleo empírico da pesquisa, pois permite articular teoria e realidade com precisão qualitativa, revelando de forma exemplar a ineficácia social da norma constitucional relativa ao direito à cidade e à mobilidade urbana.

1.4 Relação dos acórdãos analisados (TJRJ, 2020–2025)

1. Acórdão – Apelação Cível nº 0830288-88.2022.8.19.0205

Rel. Des(a). Fabio Dutra, 10ª Câmara de Direito Privado (antiga 1ª Câmara Cível). Julgado em 07 out. 2025.

2. Acórdão – Apelação Cível nº 0819182-63.2023.8.19.0054
Rel. Des(a). Marcos Alcino de Azevedo Torres, 11ª Câmara de Direito Privado (antiga 27ª). Julgado em 02 out. 2025.
3. Acórdão – Apelação Cível nº 0937718-95.2023.8.19.0001
Rel. Des(a). Cláudia Telles de Menezes, 4ª Câmara de Direito Privado (antiga 5ª). Julgado em 30 set. 2025.
4. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0054039-68.2025.8.19.0000
Rel. Des(a). Augusto Alves Moreira Junior, 1ª Câmara de Direito Privado (antiga 8ª). Julgado em 09 set. 2025.
5. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0045558-19.2025.8.19.0000
Rel. Des(a). Elton Martinez Carvalho Leme, 8ª Câmara de Direito Privado (antiga 17ª). Julgado em 02 set. 2025.
6. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0039137-13.2025.8.19.0000
Rel. Des(a). Cleber Ghelfenstein, 12ª Câmara de Direito Privado (antiga 14ª). Julgado em 21 ago. 2025.
7. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0104242-68.2024.8.19.0000
Rel. Des(a). Guaraci de Campos Vianna, 6ª Câmara de Direito Privado (antiga 13ª). Julgado em 20 mar. 2025.
8. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0009904-68.2025.8.19.0000
Rel. Des(a). Wilson do Nascimento Reis, 17ª Câmara de Direito Privado (antiga 26ª). Julgado em 24 mar. 2025.
9. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0079569-11.2024.8.19.0000
Rel. Des(a). Fernanda Fernandes Coelho Arrabida Paes, 9ª Câmara de Direito Privado (antiga 2ª). Julgado em 09 dez. 2024.
10. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0064319-35.2024.8.19.0000
Rel. Des(a). Maria da Glória Oliveira Bandeira de Mello, 13ª Câmara de Direito Privado (antiga 22ª). Julgado em 05 dez. 2024.
11. Acórdão – Apelação Cível nº 0812527-16.2023.8.19.0203
Rel. Des(a). Elton Martinez Carvalho Leme, 8ª Câmara de Direito Privado (antiga 17ª). Julgado em 13 ago. 2024.
12. Acórdão – Apelação Cível nº 0190422-26.2020.8.19.0001
Rel. Des(a). Daniela Brandão Ferreira, 14ª Câmara de Direito Privado (antiga 9ª). Julgado em 22 fev. 2024.

13. Acórdão – Apelação Cível nº 0001899-14.2022.8.19.0210
Rel. Des(a). Gilberto Clóvis Farias Matos, 13ª Câmara de Direito Privado.
Julgado em 14 dez. 2023.
14. Acórdão – Apelação Cível nº 0802388-18.2022.8.19.0210
Rel. Des(a). Arthur Narciso de Oliveira Neto, 17ª Câmara de Direito Privado
(antiga 26ª). Julgado em 09 nov. 2023.
15. Acórdão – Apelação Cível nº 0816684-60.2022.8.19.0205
Rel. Des(a). Gilberto Clóvis Farias Matos, 13ª Câmara de Direito Privado.
Julgado em 27 jul. 2023.
16. Acórdão – Apelação Cível nº 0024636-69.2021.8.19.0202
Rel. Des(a). Sérgio Ricardo de Arruda Fernandes, 10ª Câmara de Direito
Privado. Julgado em 05 out. 2023.
17. Acórdão – Apelação Cível nº 0008186-88.2021.8.19.0028
Rel. Des(a). Arthur Narciso de Oliveira Neto, 17ª Câmara de Direito Privado.
Julgado em 25 mai. 2023.
18. Acórdão – Agravo de Instrumento nº 0092552-13.2022.8.19.0000
Rel. Des(a). Gilberto Clóvis Farias Matos, 22ª Câmara Cível. Julgado em 04 mai.
2023.
19. Acórdão – Apelação Cível nº 0026127-14.2021.8.19.0202
Rel. Des(a). Conceição Aparecida Mousnier Teixeira de Guimarães Pena, 1ª
Câmara de Direito Privado. Julgado em 28 mar. 2023.
20. Acórdão – Apelação Cível nº 0026057-94.2021.8.19.0202
Rel. Des(a). Conceição Aparecida Mousnier Teixeira de Guimarães Pena, 1ª
Câmara de Direito Privado. Julgado em 28 mar. 2023.
21. Acórdão – Apelação Cível nº 0807853-32.2022.8.19.0202
Rel. Des(a). Marcia Ferreira Alvarenga, 17ª Câmara Cível. Julgado em 14 fev.
2023.
22. Acórdão – Apelação Cível nº 0005938-36.2021.8.19.0001
Rel. Des(a). Marcos Alcino de Azevedo Torres, 27ª Câmara Cível. Julgado em
08 set. 2022.
23. Acórdão – Apelação Cível nº 0005725-15.2019.8.19.0061
Rel. Des(a). André Emílio Ribeiro von Melentovytych, 21ª Câmara Cível. Julgado
em 23 jun. 2022.

24. Acórdão – Apelação Cível nº 0172990-28.2019.8.19.0001

Rel. Des(a). José Carlos Paes, 14ª Câmara Cível. Julgado em 14 jul. 2021.

25. Acórdão – Apelação Cível nº 0010601-57.2019.8.19.0014

Rel. Des(a). José Carlos Paes, 14ª Câmara Cível. Julgado em 19 ago. 2020.

1.4.1 Acórdão 2 – Apelação Cível nº 0819182-63.2023.8.19.0054

2. Acórdão – Apelação Cível nº 0819182-63.2023.8.19.0054

Rel. Des(a). Marcos Alcino de Azevedo Torres, 11ª Câmara de Direito Privado (antiga 27ª). Julgado em 02 out. 2025.

Natureza de ação: Ação indenizatória por danos morais decorrentes de agressão física e verbal praticada por motorista de aplicativo contra passageiro menor de idade.

Objeto da ação: O autor, à época menor de idade e representado por sua mãe, relatou que durante uma corrida contratada pelo aplicativo Uber, o motorista encerrou a viagem antes do destino, iniciou uma discussão que durou cerca de dez minutos e, ao final, agrediu-o com dois tapas no tórax. A agressão teria ocorrido após o motorista questionar se o endereço de destino se localizava em uma “comunidade”, demonstrando comportamento discriminatório.

Partes envolvidas:

- Autor / Apelante: Luan de Alcântara dos Reis, representado por Cláudia Cavalcante de Alcântara Reis;
- Ré / Apelada: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Síntese da decisão: O Tribunal deu provimento ao recurso, reformando a sentença que havia julgado improcedente o pedido. Reconheceu-se a responsabilidade objetiva da Uber pelos danos causados por seus motoristas parceiros, nos termos dos arts. 7º, parágrafo único, e 25, §1º, do Código de Defesa do Consumidor, aplicando a teoria do risco do empreendimento. O relator destacou que a Uber exerce controle sobre o cadastro e o comportamento dos motoristas, o que gera no consumidor expectativa legítima de segurança quanto à prestação do serviço. Entendeu-se que a agressão física e verbal, sobretudo contra um menor, é ato absolutamente desproporcional e ilícito, configurando dano moral indenizável.

Fundamentos jurídicos principais:

- Art. 6º, VIII, do CDC – inversão do ônus da prova;
- Art. 14 do CDC – responsabilidade pelo fato do serviço;
- Arts. 7º, parágrafo único, e 25, §1º, do CDC – solidariedade entre fornecedores;
- Teoria do risco do empreendimento.

Resultado: Recurso provido. Uber condenada ao pagamento de R\$6.000,00 a título de indenização por dano moral, com correção monetária e juros moratórios a partir da citação.

Palavras-chave: Agressão; Menor de idade; Responsabilidade objetiva; Teoria do risco; Relação de consumo; Dano moral.

1.4.2 Acórdão 12 – Apelação Cível nº 0190422-26.2020.8.19.0001

12. Acórdão – Apelação Cível nº 0190422-26.2020.8.19.0001

Rel. Des(a). Daniela Brandão Ferreira, 14ª Câmara de Direito Privado (antiga 9ª). Julgado em 22 fev. 2024.

Tipo de ação: Ação de obrigação de fazer cumulada com pedido de indenização por danos morais e materiais.

Objeto da ação: O motorista parceiro da Uber ajuizou ação alegando ter sido descredenciado da plataforma sem aviso prévio ou justificativa, o que teria violado seu direito ao contraditório e à ampla defesa. Pleiteou a reativação do cadastro e indenização de R\$15.000,00 por dano moral e R\$12.000,00 por lucros cessantes.

Partes envolvidas:

- Autor / Apelante: Wilson Ferreira Coelho;
- Ré / Apelada: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Síntese da decisão: O Tribunal manteve a sentença de improcedência, reconhecendo que o descredenciamento do motorista foi motivado por reclamações de usuários que relataram comportamento discriminatório quanto ao destino das viagens, quando se tratava de comunidades ou favelas. Entendeu-se que a conduta do autor violou o Código de Conduta da Uber, que proíbe expressamente discriminação de usuários. A cláusula contratual que prevê rescisão imediata sem

aviso prévio foi considerada válida e não abusiva, e o Tribunal afirmou que a empresa não pode ser obrigada a manter vínculo com motorista que descumpra suas normas internas.

Fundamentos jurídicos principais:

- Art. 421 do Código Civil – liberdade de contratar e função social do contrato;
- Arts. 474 e 475 do Código Civil – cláusula resolutiva expressa e resolução contratual;
- Princípio da boa-fé objetiva.

Resultado: Recurso conhecido em parte e desprovido. Mantida a sentença de improcedência total dos pedidos.

Palavras-chave: Descredenciamento; Discriminação; Liberdade contratual; Código de Conduta; Boa-fé objetiva.

1.4.3 Acórdão 22 – Apelação Cível nº 0005938-36.2021.8.19.0001

22. Acórdão – Apelação Cível nº 0005938-36.2021.8.19.0001

Rel. Des(a). Marcos Alcino de Azevedo Torres, 27ª Câmara Cível. Julgado em 08 set. 2022.

Tipo de ação: Ação indenizatória por danos morais decorrentes de cancelamento discriminatório de corrida.

Objeto da ação: Usuário da plataforma Uber alegou que, ao solicitar uma corrida, o motorista cancelou a viagem sob a justificativa de que o endereço “ficava dentro da favela” e de que estaria sendo “chamado para ser roubado”. As mensagens foram trocadas por meio do chat interno do aplicativo, e o autor afirmou ter se sentido ofendido e discriminado.

Partes envolvidas:

- Autor / Apelado: Rômulo Ferreira da Silva
- Ré / Apelante: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Síntese da decisão: O Tribunal negou provimento ao recurso da Uber, mantendo a condenação fixada em primeira instância. A Corte reconheceu a legitimidade

passiva da Uber, nos termos da teoria da asserção, e afirmou que a empresa responde objetivamente por atos praticados por seus motoristas cadastrados. Considerou que as mensagens ofensivas trocadas pelo chat atingem a esfera íntima do usuário, configurando discriminação e dano moral indenizável, ainda que não tenham sido públicas. O valor de R\$5.000,00 foi mantido, sendo considerado proporcional e adequado ao caráter pedagógico da indenização.

Fundamentos jurídicos principais:

- Arts. 7º, parágrafo único, e 25, §1º, do CDC – responsabilidade solidária na cadeia de consumo;
- Art. 14 do CDC – responsabilidade pelo fato do serviço;
- Súmula 343 do TJRJ – caracterização do dano moral em relações de consumo;
- Princípio da dignidade da pessoa humana.

Resultado: Recurso desprovido. Mantida a condenação de R\$5.000,00 por dano moral.

Palavras-chave: Discriminação; Cancelamento de corrida; Relação de consumo; Responsabilidade objetiva; Dano moral.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A interseção entre o microssistema consumerista e o direito urbanístico na mobilidade urbana digital

O diálogo entre o microssistema do direito do consumidor, o direito urbanístico e o direito à cidade revela que a mobilidade urbana, especialmente quando mediada por plataformas como a Uber, não pode ser compreendida apenas como uma relação privada entre fornecedor e consumidor. Trata-se de um fenômeno jurídico complexo, no qual um serviço essencial à circulação cotidiana assume simultaneamente natureza contratual, urbanística e constitucional.

Nos termos dos arts. 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor, a relação entre passageiros e plataformas configura relação de consumo, e a Uber integra a cadeia de fornecedores, respondendo objetivamente pelos danos decorrentes de falhas na prestação do serviço, conforme o art. 14 e a teoria do risco do empreendimento.

A recusa de corridas motivada por estigma territorial — sobretudo quando o destino envolve favelas ou comunidades — constitui prática abusiva, violação aos deveres de segurança, continuidade e não discriminação previstos no Código de Defesa do Consumidor (CDC) e afronta direta ao direito do consumidor ao acesso adequado e igualitário aos serviços essenciais.

Esse regime protetivo, embora inicialmente destinado a regular relações privadas, dialoga diretamente com o Direito Urbanístico, pois a mobilidade é componente indispensável da função social da cidade prevista nos arts. 182 e 183 da Constituição e regulamentada pelo Estatuto da Cidade. A Política Nacional de Mobilidade Urbana reforça esse vínculo ao estabelecer que o acesso ao transporte deve ser universal e equitativo, de modo a garantir que as pessoas circulem de forma não discriminatória pelo território urbano.

Dessa interação resulta que a falha na prestação do serviço identificada pelo CDC é, ao mesmo tempo, expressão de um problema territorial mais profundo: a reprodução de desigualdades socioespaciais e a limitação do acesso real à cidade para moradores de áreas populares.

A mobilidade, nesse sentido, não é apenas um meio técnico, mas condição material para o exercício da cidadania urbana. Quando plataformas ou motoristas restringem o serviço em razão do território, deixam de atingir apenas o consumidor individual e passam a produzir mecanismos de exclusão espacial — uma segregação digital territorial — que reforça o estigma histórico das favelas e compromete o direito fundamental de pertencer à cidade.

É nesse ponto que o diálogo entre os três campos jurídicos se torna evidente. O consumidor é também sujeito urbano, e a recusa territorial atinge simultaneamente sua esfera contratual, sua inserção no espaço urbano e sua dignidade constitucional. A proteção consumerista contribui para garantir o acesso imediato ao serviço; o Direito Urbanístico revela que esse acesso é essencial para a integração equitativa do território; e o Direito à Cidade demonstra que a recusa, longe de ser mero inadimplemento, configura violação estrutural do direito de circulação e de usufruto da cidade.

Entretanto, a leitura predominantemente infraconstitucional adotada pelos tribunais, centrada apenas na reparação civil e na lógica do consumo, evidencia o hiato entre a Constituição de 1988 e sua concretização, produzindo a ineficácia social da norma constitucional relativa ao direito à cidade e à mobilidade urbana.

Por isso, compreender o diálogo entre esses microssistemas é fundamental não como objetivo final desta pesquisa, mas como chave para demonstrar que a redução do problema à esfera do consumo empobrece o debate jurídico e impede que o Poder Judiciário reconheça o caráter estrutural da exclusão territorial em aplicativos de mobilidade, reproduzindo desigualdades e silenciando o conteúdo transformador da Constituição.

2.2 Gênese do direito à cidade e perspectiva sociológica e marxista

O conceito de direito à cidade foi formulado por Henri Lefebvre, em sua obra *Le Droit à la Ville* (1968), como uma crítica à urbanização capitalista e à mercantilização do espaço urbano. Para o autor, a cidade é uma obra coletiva, produto da vida social, e não uma simples mercadoria (Lefebvre, 2001). O “direito à cidade” seria, portanto, o direito de apropriação e participação ativa no espaço urbano, um direito de transformar a cidade em lugar de encontro, criação e convivência, e não em instrumento de acumulação de capital.

A partir da tradição marxista, Lefebvre sustenta que o capitalismo moderno submete o espaço urbano à lógica da produção e do lucro, criando uma forma de alienação espacial. A cidade torna-se o cenário da reprodução das desigualdades e das contradições de classe (Lefebvre, 1970). Por isso, o direito à cidade é também o direito à revolução urbana: um chamado à reconstrução democrática do espaço, que pertence à coletividade e deve ser gerido conforme o interesse público.

David Harvey (2014), ao analisar as formulações de Henri Lefebvre, reforça que o direito à cidade não se limita ao acesso individual ou coletivo aos recursos urbanos já existentes, mas refere-se, sobretudo, ao direito de transformar e reconstruir a própria cidade conforme as necessidades, aspirações e desejos sociais mais profundos. Além disso, o autor acrescenta, que é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. Ele associa o processo de urbanização contemporâneo à dinâmica de acumulação por espoliação, na qual o capital se apropria dos espaços urbanos como forma de valorização financeira. Assim, a luta pelo direito à cidade é também uma luta contra a privatização do espaço e pela redistribuição do poder de decisão sobre o território.

No contexto brasileiro, Milton Santos introduz uma leitura crítica sobre a produção desigual do espaço. Descrito no livro *A Natureza do Espaço* (2006), o autor descreve o espaço urbano como campo de coexistência entre técnica, tempo e solidariedade, no qual se manifestam dois circuitos econômicos: o superior, globalizado e voltado à acumulação, e o inferior, ligado à sobrevivência das populações marginalizadas. Essa dualidade expressa o paradoxo do urbanismo brasileiro: uma cidade moderna que convive com a exclusão (Santos, 2006).

Esses estudos são essenciais para compreender fenômenos atuais de segregação digital e territorial, como a recusa de motoristas de aplicativos em atender moradores de favelas. Tal conduta revela a reprodução de barreiras sociais sob uma nova roupagem tecnológica: o algoritmo e o medo, socialmente construído em relação a determinados territórios, constitui-se como um novo mecanismo de exclusão.

Raquel Rolnik, em *Guerra dos Lugares* (2015), também denuncia essa dinâmica ao analisar o impacto da financeirização da moradia e do solo urbano. Segundo ela, o avanço do capital financeiro sobre o território urbano intensifica a segregação espacial e reduz o direito à cidade a uma mercadoria. Rolnik afirma que a moradia, o transporte e a infraestrutura urbana tornaram-se produtos de mercado, e não mais expressões da cidadania. O direito à cidade, portanto, é uma resistência jurídica e política à captura do espaço urbano pela lógica financeira.

Por fim, Rosângela Lunardelli Cavallazzi, em textos como *Construções normativas na cidade standard: vulnerabilidades e sustentabilidade* (2016), traduz essa reflexão sociológica para o campo jurídico. Ela define o direito à cidade como um feixe de direitos fundamentais urbanos, indispensáveis à vida digna, entre eles o direito à moradia, ao transporte, ao lazer, à convivência, à cultura e ao meio ambiente equilibrado (Cavallazzi, 2016). A autora critica o modelo da “cidade standard”, homogênea e excludente, e defende uma leitura constitucional da cidade que promova a inclusão, a diversidade e a qualidade de vida.

2.3. O direito à cidade como direito fundamental nas construções normativas no Brasil

A Constituição Federal de 1988, conhecida como “Constituição Cidadã”, representou uma ruptura com o modelo autoritário anterior e consolidou um Estado Democrático de Direito fundado na dignidade da pessoa humana e na justiça social.

Embora o direito à cidade não esteja nominalmente previsto, ele se deduz da leitura sistemática dos arts. 5º, 6º, 182 e 183, que tratam dos direitos e garantias fundamentais, dos direitos sociais e da função social da cidade e da propriedade.

O artigo 6º inclui o transporte entre os direitos sociais, enquanto os artigos 182 e 183 reconhecem a cidade como um espaço que deve cumprir sua função social, garantindo o bem-estar de seus habitantes. Nesse mesmo sentido, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) estabelece princípios e diretrizes para orientar políticas públicas voltadas à efetivação desses dispositivos constitucionais, consolidando a cidade como um bem coletivo e afirmando que o planejamento urbano deve atender prioritariamente ao interesse social.

A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprofunda esse marco ao reconhecer que o transporte é direito social e instrumento de inclusão, determinando que o sistema de mobilidade deve garantir acesso universal e equitativo ao espaço urbano. Assim, a mobilidade é elemento essencial do direito à cidade, pois sem circulação, não há cidadania urbana plena.

Para Luís Roberto Barroso (2012), os direitos fundamentais não se restringem ao rol taxativo do artigo 5º, mas se expandem a todos os valores constitucionais que concretizam a dignidade humana, a igualdade e a cidadania. O direito à cidade, portanto, deve ser compreendido como um direito fundamental implícito, pertencente ao grupo dos direitos de solidariedade e sustentabilidade, o que alguns autores chamam de quarta dimensão dos direitos fundamentais.

Rosângela Cavallazzi (2016) reforça que o direito à cidade se manifesta como um conjunto articulado de direitos urbanos fundamentais, cujo núcleo é a dignidade da pessoa humana. Assim, o Estado e o Poder Judiciário têm o dever de garantir políticas públicas e interpretar normas jurídicas que efetivem esse feixe de direitos.

2.4. A mobilidade urbana como elemento central do direito à cidade

A mobilidade urbana ocupa posição central no feixe de direitos que compõem o direito à cidade. Ela é a condição de possibilidade dos demais direitos urbanos: sem mobilidade, o acesso à moradia, ao trabalho, à saúde, à cultura e ao lazer torna-se inviável. A mobilidade, portanto, não é apenas um meio técnico de deslocamento, mas um direito-fim, ligado à inclusão social e à dignidade humana.

A partir da análise de Edésio Fernandes, evidencia-se essa centralidade pela leitura do próprio padrão de urbanização brasileiro que produziu uma estrutura de **exclusão socioespacial**, marcada pela precariedade de serviços, infraestrutura insuficiente e dificuldades de circulação nas áreas populares, o que impede sua integração à cidade formal (Fernandes, 2010).

O autor destaca que a política urbana deve enfrentar essa desigualdade, pois a disputa urbana é, em grande medida, uma disputa por localização, já que o acesso a equipamentos públicos, serviços e oportunidades depende da capacidade de inserção territorial das populações (Fernandes, 2010).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana reforça essa visão ao estabelecer, em seu artigo 2º, que o objetivo da política é “contribuir para o acesso universal à cidade” (Lei nº 12.587/2012). Isso demonstra que a mobilidade é um meio de concretização da cidadania urbana, e não apenas uma questão de infraestrutura.

Raquel Rolnik (2015) argumenta que a falta de mobilidade constitui uma das formas mais graves de exclusão urbana. Em cidades marcadas pela desigualdade territorial, o acesso ao transporte e aos fluxos urbanos é desigual: os mais pobres vivem nas periferias, longe dos centros de emprego e serviços, e enfrentam tempo e custo de deslocamento muito maiores. Assim, a negação da mobilidade é também a negação do direito à cidade.

Milton Santos (2006) também associa o movimento e a circulação à ideia de cidadania. Para ele, o espaço urbano é feito de fluxos, e o direito de circular representa o direito de existir socialmente. Quando determinados grupos são impedidos de circular, seja por barreiras econômicas, simbólicas ou tecnológicas, ocorre a exclusão territorial e o rompimento do vínculo de pertencimento.

A recusa de motoristas de aplicativos em atender moradores de favelas evidencia essa exclusão sob nova forma: uma segregação algorítmica, baseada na lógica de rentabilidade e risco. A mobilidade, transformada em produto digital, perde seu caráter de direito e passa a ser mediada pelo mercado. Nesse cenário, o Poder Judiciário deveria reconhecer que a recusa de transporte em razão do endereço configura violação direta do direito à cidade e da dignidade da pessoa humana. Contudo, ao tratar a situação como um simples conflito contratual, acaba por reproduzir a ineficácia social do direito constitucional à mobilidade.

2.5. A eficácia social da norma constitucional e a omissão judicial

A discussão sobre a eficácia das normas constitucionais é decisiva para compreender por que o direito à cidade e à mobilidade permanecem, em grande parte, ineficazes. José Afonso da Silva (2020) distingue três planos de eficácia: a jurídica (validade formal da norma), a social (sua aplicação efetiva na realidade) e a política (a adesão e aceitação social de seu conteúdo). Uma norma pode ser válida e juridicamente eficaz, mas ainda assim socialmente ineficaz se o Estado e o Judiciário não a aplicam.

No caso do direito à cidade, observa-se uma situação típica de eficácia social reduzida: a Constituição e as leis reconhecem o direito, mas ele não é concretizado pelas decisões judiciais. O Poder Judiciário, ao julgar casos de mobilidade ou exclusão urbana, raramente invoca os princípios constitucionais da função social da cidade, da igualdade ou da dignidade humana. Ao contrário, as decisões tendem a reduzir esses conflitos à lógica contratual ou consumerista, sem enfrentar a dimensão constitucional da mobilidade.

Luís Roberto Barroso (2012) sustenta que a efetividade constitucional exige uma interpretação principiológica e teleológica, capaz de concretizar os valores da Constituição. Quando o Judiciário ignora o conteúdo fundamental dos direitos urbanos, ele reforça o hiato entre a eficácia jurídica e a eficácia social da norma.

Betânia Alfonsin e Eduarda Lanfredi (2021) também alertam que a efetividade dos direitos urbanos depende da integração entre políticas públicas e atuação judicial comprometida com a justiça distributiva. A omissão judicial, nesse sentido, contribui para a manutenção das desigualdades e da segregação espacial.

Em última análise, a falta de eficácia social do direito à cidade reflete a permanência de uma hermenêutica privatista na atuação judicial: os tribunais tratam a cidade como espaço de relações contratuais e não como espaço de cidadania. Essa omissão institucional perpetua a exclusão de moradores periféricos e demonstra a distância entre o projeto constitucional de 1988 e a prática judicial cotidiana.

3 ANÁLISE DOS JULGADOS DO TJRJ SOBRE A RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE URBANA EM APLICATIVOS DE TRANSPORTE

Este capítulo apresenta a análise crítica da jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ) envolvendo a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda., com foco nas decisões que tratam da recusa de motoristas em realizar corridas para áreas periféricas e favelas.

O objetivo é compreender como o Judiciário tem interpretado esses contextos de exclusão territorial e em que medida suas decisões refletem — ou silenciam — os princípios constitucionais do direito à cidade e da mobilidade urbana como direito fundamental.

Entre os 25 acórdãos identificados, três decisões abordam diretamente essa problemática e foram selecionadas como casos referência, nos moldes metodológicos apresentados nos capítulos anteriores. A leitura dessas decisões busca evidenciar a distância entre o texto constitucional e sua aplicação prática, fenômeno que José Afonso da Silva (2020) denomina de ineficácia social da norma constitucional.

A análise será conduzida à luz dos referenciais discutidos no capítulo anterior, especialmente a concepção de direito à cidade como direito coletivo (Lefebvre, 2001) e a ideia de mobilidade como dimensão essencial da cidadania (Rolnik, 2015). Cada acórdão será apresentado e interpretado individualmente, destacando as omissões hermenêuticas e normativas que revelam como o sistema de justiça contribui, direta ou indiretamente, para a manutenção das desigualdades urbanas.

3.1. Análise do Acórdão 2, nº 0819182-63.2023.8.19.0054 – TJRJ (outubro de 2025)

Dados do Julgado:

Tribunal: Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ)

Câmara: 11ª Câmara de Direito Privado

Relator: Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres

Data do Julgamento: 2 de outubro de 2025

Número do Processo: 0819182-63.2023.8.19.0054

Partes:

Apelante: Luan de Alcântara dos Reis, representado por sua mãe, Cláudia Cavalcante de Alcântara Reis

Apelada: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Origem: Comarca de São Gonçalo (RJ)

Matéria: Ação indenizatória por danos morais — agressão física e recusa de corrida em área de “comunidade”.

Decisão: Recurso provido para condenar a ré (Uber) ao pagamento de indenização de R\$ 6.000,00 ao autor.

Fundamento jurídico utilizado: Aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e da teoria do risco do empreendimento.

Síntese: O autor, adolescente, relatou ter solicitado viagem por meio do aplicativo Uber com destino à sua residência. Durante o trajeto, o motorista perguntou se o destino ficava em uma “comunidade”. Após resposta evasiva da mãe do passageiro, o motorista teria encerrado a corrida, exigido o desembarque dos passageiros e, em seguida, agredido verbal e fisicamente o menor. O Tribunal reformou a sentença de improcedência e reconheceu o dano moral, condenando a plataforma à indenização, sob o fundamento de que havia prova mínima suficiente para a inversão do ônus da prova (art. 6º, VIII, CDC) e que a Uber integrava a cadeia de consumo, respondendo objetivamente pelos atos de seus motoristas (arts. 7º e 25, §1º, CDC).

Analizando a crítica sob a perspectiva da eficácia da Norma Constitucional a decisão, embora sensível à vulnerabilidade do passageiro e correta ao reconhecer a responsabilidade objetiva da plataforma sob a ótica consumerista, não ultrapassa o plano infraconstitucional. O Tribunal reconhece o dano moral, mas o faz sem mobilizar o arcabouço constitucional que estrutura o direito à cidade e à mobilidade como direitos fundamentais.

O voto do relator — ao afirmar que “não é difícil compreender a conduta do motorista de transporte que se recusa a ir a comunidades” e que “a agressão, e não a recusa, é o comportamento inadmissível”, naturaliza a segregação territorial e legitima a recusa de corrida por motivos geográficos, ao tratá-la como compreensível diante do “risco”. Essa passagem é crucial: ela demonstra que o Tribunal reconhece a desigualdade urbana, mas aceita-a como fato social inevitável, e não como uma violação de direito fundamental.

Do ponto de vista constitucional, essa omissão representa a ineficácia social da norma (Silva, 2020). O art. 6º da Constituição reconhece o transporte como direito social, e os arts. 182 e 183 impõem ao Estado o dever de assegurar o bem-estar dos habitantes mediante a função social da cidade. Ao deixar de invocar esses princípios, o acórdão restringe a análise à responsabilidade civil e esvazia a dimensão pública e coletiva do problema.

A abordagem consumerista, centrada na reparação individual, não enfrenta o caráter estrutural da violação: o fato de que moradores de áreas populares são sistematicamente recusados ou abandonados por motoristas e plataformas, o que compromete seu direito de circulação e, por consequência, o direito à cidade (Lefebvre, 2001; Cavallazzi, 2016).

A decisão também ignora a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que determina que a mobilidade deve promover acesso universal e equitativo ao espaço urbano. O silêncio sobre essa lei reforça a interpretação de que a mobilidade é vista como serviço privado e não como direito social constitucionalmente tutelado.

Além disso, a omissão judicial em reconhecer a dimensão constitucional da recusa reforça o que Raquel Rolnik (2015) denomina de “cidade financeirizada”: uma cidade regulada por critérios de mercado e segurança privada, na qual determinados territórios são invisibilizados e excluídos da rede de circulação legítima. Ao se limitar ao dano moral individual, o Judiciário reproduz a segregação urbana, ao invés de corrigi-la.

O Acórdão nº 0819182-63.2023.8.19.0054 ilustra o padrão de eficácia jurídica sem eficácia social. O Tribunal aplica corretamente o direito infraconstitucional, mas falha em concretizar o projeto constitucional de cidade democrática inscrito na Carta de 1988. Assim, o caso revela não apenas uma agressão individual, mas um sintoma institucional da omissão judicial diante do direito à mobilidade como expressão do direito fundamental à cidade.

3.2. Análise do Acórdão 12, nº 0190422-26.2020.8.19.0001 – TJRJ (fevereiro de 2024)

Dados do Julgado:

Tribunal: Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ)

Câmara: 14ª Câmara de Direito Privado

Relatora: Desembargadora Daniela Brandão Ferreira

Data do Julgamento: 22 de fevereiro de 2024

Processo: 0190422-26.2020.8.19.0001

Partes:

Apelante: Wilson Ferreira Coelho (motorista de aplicativo)

Apelada: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Origem: 41ª Vara Cível da Comarca da Capital

Matéria: Ação de obrigação de fazer c/c indenização por danos morais e materiais.

Decisão: Recurso conhecido em parte e, nesta extensão, negado provimento. Mantida a sentença de improcedência dos pedidos do autor.

Fundamento central: Validade da cláusula contratual que autoriza o descredenciamento imediato do motorista por descumprimento do Código de Conduta da empresa, especialmente por comportamento discriminatório em razão do destino do passageiro (favela/comunidade).

Sintetizando os fatos e apresentando a fundamentação judicial o autor, motorista cadastrado no aplicativo da Uber, alegou ter sido descredenciado de forma abrupta e sem justificativa, após quatro anos de atividade e mais de 7.000 corridas concluídas. Sustentou que a exclusão ocorreu sem aviso prévio, sem direito de defesa e sem transparência quanto às razões do bloqueio. Requereu reintegração à plataforma, indenização por danos morais (R\$15.000,00) e materiais (lucros cessantes de R\$12.000,00).

A empresa, em sua defesa, afirmou que o desligamento ocorreu em razão de reclamações de passageiros que relataram comportamento discriminatório do motorista, que teria perguntado se os destinos ficavam “em comunidade ou favela”, e teria se recusado a realizar a corrida. Anexou *prints* de tela com relatos e avaliações negativas de usuários, invocando seu Código de Conduta, o qual proíbe expressamente qualquer forma de discriminação.

A sentença de 1º grau julgou improcedente a ação, entendendo que a Uber agiu dentro do exercício regular do direito, conforme previsão contratual e em respeito à função social do contrato (art. 421, CC). O acórdão da 14ª Câmara manteve integralmente esse entendimento.

A relatora destacou que: “O Código de Conduta da Uber é expresso ao afirmar que o motorista não pode discriminar nenhum usuário com base no seu destino ou local de entrega. [...] A cláusula contratual que prevê a rescisão imediata não é abusiva, pois a empresa não pode ser obrigada a manter vínculo com motorista que adota condutas inadequadas e que prejudiquem a imagem da plataforma.”

Assim, a decisão considerou legítima a exclusão imediata do motorista, entendendo que a plataforma atuou em conformidade com a boa-fé objetiva e a função social do contrato. O recurso foi negado por unanimidade.

Analizando criticamente sob a ótica da eficácia social da Norma Constitucional, embora a decisão reconheça expressamente o caráter discriminatório da conduta do motorista, o acórdão se limita ao plano contratual-civil, deixando de invocar qualquer referência à dimensão constitucional da mobilidade urbana e do direito à cidade.

Em outras palavras: o Tribunal acerta no juízo moral e fático (reprovar a discriminação), mas falha no enquadramento jurídico-constitucional do problema.

A relatora invoca o art. 421 do Código Civil (função social do contrato), mas apenas para reforçar a liberdade negocial da empresa, e não para expandir o sentido social do transporte como direito público essencial. O acórdão reconhece a função social do contrato em favor da empresa, não da coletividade.

Sob a ótica da eficácia social da norma constitucional (Silva, 2020), essa decisão demonstra o que José Afonso da Silva descreve como aplicação formal da Constituição sem concretização material. O transporte urbano, previsto no art. 6º da CF como direito social, e regulado pela Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), é tratado apenas como uma relação privada entre contratantes.

Essa leitura restritiva revela o déficit hermenêutico de que fala Luís Roberto Barroso (2012): quando o Judiciário se limita à legalidade estrita, sem realizar a interpretação principialista e teleológica da Constituição, ele mantém a eficácia jurídica, mas anula a eficácia social do direito.

Do ponto de vista do direito à cidade (Lefebvre, 2001; Cavallazzi, 2016), o transporte, e especialmente o transporte mediado por plataformas, é instrumento de cidadania e integração espacial. A recusa de corrida ou o bloqueio de motoristas com base em destinos “de risco” afeta diretamente o direito coletivo de acesso igualitário à cidade. Mesmo quando o motorista é o agente da discriminação, o Estado (Poder Judiciário) tem o dever de qualificar juridicamente o fato como violação de direito fundamental coletivo, e não apenas como inadimplemento contratual.

O 12º acórdão tampouco explora a dimensão estrutural do problema. A exclusão territorial e digital, como mostram Milton Santos (2006) e Raquel Rolnik (2015), é expressão da “cidade partida”, uma cidade onde o valor do território define quem pode circular, trabalhar e existir. Ao julgar o caso sem mencionar a função social da cidade (art. 182, CF) ou o dever de acesso universal à mobilidade urbana (Lei 12.587/2012, art. 5º, I), o Tribunal neutraliza a dimensão coletiva do conflito, reduzindo-o a um litígio entre particulares.

A análise do caso revela, assim, uma inversão do princípio da função social: o dispositivo que deveria proteger a coletividade urbana é utilizado para legitimar a liberdade contratual da empresa. O resultado é a reprodução de um espaço urbano marcado pela segregação socioespacial, fenômeno que Lefebvre descreve como consequência da urbanização comandada pelo capital, na qual o espaço passa a ser organizado pelo valor de troca, subordinando e desqualificando o valor de uso (Lefebvre, 1970).

Sintetizando a interpretação o 12 Acórdão nº 0190422-26.2020.8.19.0001 representa um caso emblemático de eficácia jurídica sem eficácia social. O Tribunal aplicou corretamente as normas contratuais e civis, mas falhou em concretizar o conteúdo constitucional dos direitos urbanos.

O caso ilustra o silêncio judicial diante da exclusão urbana mediada por tecnologia. Ainda que o Judiciário reconheça a proibição de discriminação no âmbito privado, não a reconecta à ideia de direito à cidade, o que seria o passo necessário para transformar decisões isoladas em instrumentos de transformação social.

3.3. Análise do Acórdão 22, nº 0005938-36.2021.8.19.0001 – TJRJ (setembro de 2022)

Dados do Julgado

Tribunal: Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ)

Câmara: 27ª Câmara Cível

Relator: Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres

Data do Julgamento: 8 de setembro de 2022

Número do Processo: 0005938-36.2021.8.19.0001

Partes:

Apelante: Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Apelado: Rômulo Ferreira da Silva

Origem: 43ª Vara Cível da Comarca da Capital

Matéria: Ação indenizatória por dano moral – recusa de motorista em realizar corrida sob alegação de que o endereço do passageiro ficava “dentro da favela”.

Decisão: Recurso da ré desprovido; mantida a condenação por dano moral no valor de R\$ 5.000,00.

Fundamento jurídico: Aplicação do Código de Defesa do Consumidor (arts. 7º, parágrafo único, e 25, §1º) e da teoria do risco do empreendimento.

Sintetizando os fatos e a fundamentação judicial o passageiro Rômulo Ferreira da Silva ajuizou ação indenizatória contra a Uber após ter uma corrida cancelada pelo motorista poucos minutos após a aceitação da chamada. A justificativa, registrada no chat do aplicativo, foi que o endereço do passageiro ficava “dentro da favela” e que ele estaria “sendo chamado para uma emboscada”.

O motorista enviou mensagens como: “Tá dando dentro da favela”, “Cheio de barricada” e “Tá me chamando pra dentro da favela pra me roubar”.

A Uber defendeu-se alegando ausência de responsabilidade, sustentando que atua apenas como intermediadora tecnológica, não sendo empregadora nem prestadora direta de transporte. Argumentou ainda que a conduta do motorista configurava fato de terceiro, e que não haveria dano moral por falta de publicidade da ofensa.

O Tribunal, entretanto, rejeitou as preliminares e reconheceu a legitimidade passiva da Uber, afirmando que a empresa “tem controle sobre o cadastro de motoristas e a qualidade do serviço prestado”, gerando no consumidor “a legítima expectativa de segurança e regularidade da viagem”. Aplicou-se a teoria do risco do empreendimento, reconhecendo a responsabilidade objetiva da plataforma pelos atos de seus motoristas, conforme os arts. 7º e 25 do CDC.

Contudo, no voto do relator, há um trecho emblemático:

“Não é difícil compreender a conduta do motorista de transporte que se recusa a ir ao local de embarque e cancela uma chamada de viagem sob o argumento de que o local está localizado numa ‘favela’ e está ‘cheio de barricada’, já que ‘conhece a área’.” (TJRJ. Acórdão 22. UBER)

O relator reconhece a ofensa moral individual (por ter sido acusado de criminoso), mas, paradoxalmente, naturaliza a recusa territorial, justificando-a como compreensível diante dos “riscos da região metropolitana do Rio de Janeiro”.

A analisando criticamente à luz da eficácia social da Norma Constitucional O acórdão é exemplar para compreender o fenômeno que José Afonso da Silva (2020) denomina de ineficácia social da norma constitucional: há validade jurídica da norma (a Constituição e as leis urbanas existem e são aplicáveis), mas há ausência de eficácia prática, porque o Judiciário não a invoca nem realiza seus fins constitucionais.

Embora o Tribunal reconheça a responsabilidade da empresa com base no Código de Defesa do Consumidor (lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990), ele se mantém inteiramente no plano infraconstitucional, tratando a questão como mero conflito contratual-consumerista, sem qualquer referência ao direito à cidade, à mobilidade urbana ou à igualdade espacial.

Essa postura judicial reduz um problema coletivo e estrutural — a exclusão territorial de moradores de favelas do acesso à mobilidade — a um dano moral individual. Ao fazê-lo, o Judiciário reforça o que Lefebvre (1968) chamou de “dominação do espaço”: a lógica pela qual o capital e as instituições reproduzem a desigualdade através da estrutura espacial da cidade.

Mais grave ainda é a passagem do voto em que o relator afirma que “não é difícil compreender a conduta do motorista”. Essa afirmação, ao empregar a linguagem da empatia com a recusa, normaliza a discriminação geográfica e reproduz o estigma que marca os territórios populares como espaços de risco, deslegitimando seus moradores como cidadãos plenos. O Judiciário, ao naturalizar essa exclusão, abandona seu papel constitucional de garantidor da igualdade e da função social da cidade (art. 182 da CF).

Além disso, o acórdão ignora a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), cujo art. 5º estabelece o “acesso universal e equitativo aos serviços de transporte” como princípio orientador da política pública. O silêncio sobre essa norma infraconstitucional reforça o distanciamento entre o texto legal e a prática jurisdicional.

Sob a perspectiva do direito à cidade como direito fundamental implícito, defendido por Rosângela Cavallazzi (2016) e David Harvey (2014), a decisão revela uma compreensão privatista do direito à mobilidade. A recusa de transporte não é

tratada como violação do direito de circulação, mas como uma falha contratual sem dimensão pública. Esse reducionismo jurídico é o sintoma mais evidente da ineficácia social da norma constitucional.

Há, portanto, uma contradição hermenêutica: o Tribunal reconhece a “reprovabilidade” da conduta e concede indenização simbólica, mas valida o motivo discriminatório subjacente, isto é, a recusa de adentrar o território considerado perigoso. O resultado é uma dupla omissão judicial:

- Omissão material, por não enfrentar o direito à mobilidade e à cidade;
- Omissão simbólica, por legitimar a segregação como “compreensível”.

Nesse sentido, o acórdão expressa o que Barroso (2012) chama de “déficit hermenêutico da efetividade constitucional”: a Constituição é reconhecida formalmente, mas sua força transformadora é neutralizada pela aplicação restritiva do direito.

A decisão também ilustra o que Milton Santos (2006) denominou de “cidadania mutilada”: a cidade que promete direitos, mas organiza o espaço de forma a restringi-los. A recusa de transporte em razão do território é a negação mais literal do direito de ir e vir, previsto no art. 5º, XV, da Constituição, e, no plano coletivo, do direito de pertencer à cidade.

Sintetizando interpretativamente o 22 Acórdão nº 0005938-36.2021.8.19.0001 sintetiza o problema central desta monografia: O Judiciário reconhece a desigualdade urbana, mas não a enfrenta juridicamente. Em vez de aplicar os princípios constitucionais da mobilidade, da função social da cidade e da dignidade da pessoa humana, o Tribunal mantém o debate no nível contratual e moral, conferindo eficácia jurídica à norma, mas negando-lhe eficácia social.

Trata-se, portanto, de uma decisão que, mesmo punindo a ofensa individual, reproduz a exclusão coletiva, transformando o direito à cidade em um direito “de papel”, incapaz de produzir transformação concreta.

Assim, o acórdão de 2022 consolida o padrão hermenêutico identificado nesta pesquisa: a omissão judicial na aplicação do direito à cidade e à mobilidade como direitos fundamentais, e a consequente ineficácia social da norma constitucional.

4 CONCLUSÕES

O presente trabalho teve como objetivo investigar de que modo o Poder Judiciário fluminense tem enfrentado os conflitos relacionados à recusa de motoristas de aplicativos em transportar passageiros para áreas de favela, examinando se, e em que medida, tais decisões refletem a efetividade do direito à cidade e da mobilidade urbana como direitos fundamentais.

A pesquisa partiu de um marco teórico interdisciplinar, construído a partir da obra de Henri Lefebvre (1968) sobre o direito à cidade, da crítica marxista à produção do espaço urbano, e das formulações contemporâneas de Rosângela Lunardelli Cavallazzi (2016), Raquel Rolnik (2015), David Harvey (2014) e Milton Santos (2006), entre outros.

No plano jurídico, o trabalho se apoiou na Constituição Federal de 1988, no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), bem como na doutrina constitucional de Luís Roberto Barroso (2012) e José Afonso da Silva (2020) sobre a eficácia e a concretização das normas constitucionais.

Com base nesse referencial, foram analisados 25 acórdãos do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), proferidos entre 2022 e 2025, envolvendo a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda..

Desse conjunto, três decisões trataram diretamente da recusa de motoristas em realizar corridas com destino a áreas de favela, configurando o núcleo empírico central da pesquisa.

Os outros 22 acórdãos foram analisados e descartados do desenvolvimento principal por decisão metodológica, uma vez que abordavam temas de natureza contratual, trabalhista ou indenizatória, sem relação com a problemática da mobilidade urbana.

Por fim, foi realizada uma busca complementar nos bancos de dados do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Supremo Tribunal Federal (STF), que revelou a inexistência absoluta de precedentes sobre a temática da recusa de transporte vinculada a território.

4.1. Confirmação das hipóteses de pesquisa

A hipótese formulada na introdução, de que o Poder Judiciário, ao enfrentar casos de discriminação territorial em aplicativos de transporte, limita-se ao campo da responsabilidade civil e do consumo, omitindo-se quanto à dimensão constitucional do direito à cidade e da mobilidade urbana, foi amplamente confirmada pelo percurso analítico e pelos resultados obtidos.

Nos três acórdãos paradigmáticos analisados como casos-referência, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ) reconheceu a responsabilidade da Uber do Brasil Tecnologia Ltda. pelos danos individuais sofridos por usuários ou motoristas, aplicando, de forma recorrente, a teoria do risco do empreendimento e as normas do Código de Defesa do Consumidor. No entanto, em nenhum momento as decisões incorporam os fundamentos constitucionais que orientam a política urbana brasileira, como o direito à cidade (arts. 182 e 183 da CF), o direito à mobilidade urbana (art. 6º) e o princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III).

Esse padrão interpretativo revela que o Judiciário reconhece o dano, mas não o contexto, isto é, enxerga a lesão individual sem perceber sua inserção em uma estrutura mais ampla de desigualdade urbana. Ao tratar a recusa de transporte para áreas de favela como mero descumprimento contratual, as decisões privatizam um problema público, esvaziando a dimensão coletiva e transformadora do direito à cidade.

O resultado é a confirmação do que José Afonso da Silva (2020) define como ineficácia social da norma constitucional: as normas fundamentais, embora formalmente válidas, não produzem efeitos concretos nas práticas institucionais. No caso estudado, essa ineficácia manifesta-se no silêncio hermenêutico do Judiciário diante da exclusão territorial, que continua a ser tratada como fato social inevitável e não como violação constitucional.

O direito à cidade, portanto, permanece sem eficácia social, limitado à retórica normativa da Constituição, enquanto a jurisprudência segue orientada por uma racionalidade contratual e mercadológica.

Em síntese, a análise empírica confirma a hipótese central deste trabalho: o Poder Judiciário brasileiro, ao não aplicar a Constituição ao campo da mobilidade urbana, atua como instância de manutenção, e não de superação, das desigualdades

territoriais, perpetuando a distância entre o texto constitucional e a experiência vivida nas margens da cidade.

4.2 Reflexões sobre a omissão judicial e a ineficácia social da norma constitucional

Os resultados empíricos revelam que a ineficácia social da norma constitucional é o elemento estruturante da exclusão urbana contemporânea. Embora o texto da Constituição e as leis urbanísticas reconheçam o direito à cidade e à mobilidade, sua concretização depende de uma hermenêutica constitucional ativa, capaz de transformar princípios em critérios de decisão judicial. Essa hermenêutica, porém, ainda não se materializou nas práticas interpretativas do Judiciário.

Os acórdãos analisados demonstram que o Poder Judiciário atua como instância de manutenção da ordem contratual, e não como garantidor da justiça espacial. Em vez de interpretar a cidade como espaço de direitos, o Judiciário a lê como espaço de risco, adotando uma linguagem que reproduz o medo e a seletividade territorial. Com isso, a decisão judicial torna-se parte do próprio mecanismo de exclusão, legitimando a segmentação da cidade e perpetuando a desigualdade espacial.

O silêncio do STJ e do STF reforça essa constatação. A ausência de precedentes sobre o tema é sintoma de uma omissão institucional: os tribunais superiores ainda não reconhecem a mobilidade urbana e a discriminação territorial como problemas constitucionais. Esse vazio jurisprudencial transforma a Constituição em um texto formalmente protetor, mas socialmente inerte.

4.3 Considerações finais e perspectivas futuras

A pesquisa permitiu concluir que o direito à cidade e à mobilidade, embora constitucionalmente assegurados, não alcançam efetividade social no sistema judicial brasileiro, dentro do recorte analisado.

A análise dos acórdãos do TJRJ demonstrou que a Constituição é silenciada nas margens da cidade: quando o conflito envolve moradores de favelas e periferias, o discurso jurídico recua para a legalidade contratual e abandona a promessa

constitucional de igualdade. Tal constatação impõe a necessidade de uma reorientação hermenêutica.

O Judiciário precisa adotar uma leitura socioterritorial da Constituição, reconhecendo que a exclusão de determinados espaços urbanos é forma contemporânea de violação de direitos fundamentais.

Decisões judiciais que ignoram a mobilidade como direito coletivo perpetuam a lógica da “cidade partida” (Santos, 2006), em que o direito de ir e vir é segregados em territórios.

Para além de um diagnóstico, este trabalho propõe uma agenda de reflexão constitucional: que o direito à cidade seja interpretado não apenas como um conceito teórico, mas como diretriz vinculante de atuação judicial e política pública.

Em síntese, a pesquisa demonstrou que o problema não está na ausência de norma, mas na ausência da garantia efetiva dos direitos. A Constituição de 1988 já contém as bases para uma cidade democrática e inclusiva. O que falta é fazê-la valer nas ruas, nas favelas e nas decisões judiciais. Enquanto o Judiciário permanecer cego às barreiras geográficas que segregam os cidadãos, o direito à cidade continuará sendo um direito de papel, proclamado, mas não vivido.

Como proposta de continuidade, sugere-se aprofundar a pesquisa sob uma perspectiva interseccional, traçando recortes de raça, classe e gênero para compreender como essas dimensões se cruzam na experiência concreta da exclusão territorial. A recusa de mobilidade afeta de forma desigual mulheres, pessoas negras e moradores periféricos, o que demanda uma análise que una o direito à cidade às teorias críticas do direito e à justiça social.

Além disso, propõe-se expandir o estudo para outros tribunais estaduais, a fim de verificar se o padrão de omissão hermenêutica e ineficácia social da norma constitucional identificado no TJRJ se repete em outros contextos regionais. Com a ampliação empírica e o recorte interseccional permitirão consolidar uma compreensão mais ampla do papel do Judiciário na (re)produção das desigualdades urbanas no Brasil.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Código de Defesa do Consumidor. Diário Oficial da União, Brasília, 12 set. 1990.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 04 jan. 2012.

ALFONSIN, Betânia de Moraes. Direito à moradia e segurança da posse no Estatuto da Cidade: diretrizes, instrumentos e processos de gestão. Belo Horizonte: Fórum, [s.d.].

ALFONSIN, Betânia de Moraes; LANFREDI, Eduarda Schilling. O direito à moradia digna: de direito fundamental à transformação em ativo financeiro. Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU, Belo Horizonte: Fórum, v. 7, n. 12, p. 85–104, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/direitourbanistico/article/view/alfonsin_rbdu12>. Acesso em: 29 set. 2025.

BARROSO, Luís Roberto. O novo direito constitucional brasileiro: contribuições para a construção teórica e prática da jurisdição constitucional no Brasil. Belo Horizonte: Fórum, 2012. 522 p. ISBN 978-85-7700-640-3.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 30 ago. 2025.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli; MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro. Construções normativas na cidade standard: vulnerabilidades e sustentabilidade. Conpedi Law Review, v. 1, n. 11, p. 15–34, 2016. Disponível em: <<https://www.indexlaw.org/index.php/conpedireview/article/view/3438>>. Acesso em: 10 out. 2025.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. *O plano de Platicidade da Teoria Contratual. Tese de Doutorado . UFRJ. RJ 1993.*

FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia; CAMARATA, Lourdes Veneranda (Orgs.). Direito urbanístico e política urbana no Brasil. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

FERNANDES, Edésio; O Estatuto da Cidade e a ordem jurídico-urbanística. In: RIBEIRO, L. C. de Q.; CARDOSO, A. L. (orgs.). O Estatuto da Cidade comentado. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. p. 55–70.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2008. 200 p.

HARVEY, David. Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014. Disponível em: <<https://www.procomum.org/wp-content/uploads/2019/04/David-Harvey-Cidades-rebeldes.pdf>>. Acesso em: 29 set. 2025.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001. Disponível em: <https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 2015. Tese (Livre Docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Acesso em: 13 set. 2025.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://sites.usp.br/fabulacoesdafamiliabrasileira/wp-content/uploads/sites/1073/2022/08/A-natureza-do-Espaco.pdf>>. Acesso em: 29 set. 2025.

SENNETT, Richard. Construir e habitar: os usos da arquitetura. Tradução de Maria José de Abreu. São Paulo: Companhia das Letras, 2018. Disponível em: <<https://www.livros1.com.br/pdf-read/livar/CONSTRUIR-E-HABITAR.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2025.

SILVA, José Afonso da. Aplicabilidade das normas constitucionais. São Paulo: Malheiros, 2020. Disponível em: <<https://arquivos.integrawebsites.com.br/66582/bc2c06fb00ef651400fb18045b1797b3.pdf>>. Acesso em: 29 set. 2025.

SILVA, José Afonso da. Curso de Direito Constitucional Positivo. São Paulo: Malheiros, 2018. 936 p. ISBN: 8539203995 / 978-8539203994.

TORRES, Marina Abreu. Ruzar a metrópole: segregação urbana, exclusão social e a lógica restritiva dos serviços de transporte. Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Usp, São Paulo, v. 25, n. 2, p. 128-149, jan. 2018. Disponível em: <<https://revistas.usp.br/plural/article/view/145969/150061>>. Acesso em: 29 set. 2025.

BARDIN, L. (2011). Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70.

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Pesquisa Uber: datafolha 10 anos. [S.l.: s.n., s.d.]. Disponível em: <<https://uber.app.box.com/v/datafolha10anos>>. Acesso em: 14 out. 2025.