

# Do carrocentrismo às patinetes: a inovação e a liberdade de escolha

**Giovani Ravagnani**

Mestre em Direito Processual pela Universidade de São Paulo. Membro do Instituto Brasileiro de Direito Processual. Gerente Jurídico em 99.

Movimentar-se em uma metrópole como São Paulo é um problema. Todos sonhamos com um trânsito mais rápido, mais seguro, mais fácil e mais barato. Foi olhando para esse cenário que surgiram plataformas que tentam (ou sonham) em resolver todos estes problemas. Esta é a luta de 99, Uber, Cabify, EasyTáxi, Rappi, Ifood, Loggi, Urbano, CityMapper, Buser, BlaBlaCar: facilitar o deslocamento das pessoas, com a maior segurança possível e com o custo adequado.

Se pensarmos em como a mobilidade urbana era na década passada, certamente veríamos um cenário totalmente carrocêntrico e com escassas opções de locomoção. Praticamente uma escolha binária entre o carro próprio – sonho de qualquer jovem da geração y – ou o precário transporte público.

Imagine-se, no ano de 2005, querendo se deslocar, na cidade de São Paulo durante o horário do *rush*. O racional e habitual seria procurar o melhor caminho no guia Quatro Rodas, lista de páginas amarelas ou perguntar para alguém no trânsito. Felizmente, a tecnologia nos trouxe opções e flexibilidade.

Hoje, em 2019, para fazer o mesmo percurso, o indivíduo pode utilizar aplicativos de trânsito e geolocalização (Waze, GoogleMaps etc), os quais indicarão o melhor caminho e forma de se deslocar de acordo com o destino do usuário e as condições do trânsito. Mas não é só. Os aplicativos ainda indicam paradas estratégicas, como shoppings centers, pontos turísticos e postos de gasolina.

Para além do Waze ou do Google Maps, o usuário ainda poderia escolher ir de carona com algum colega, utilizar os serviços e aplicativos de carona compartilhada (BlaBlaCar, por exemplo), organizar um fretamento coletivo de ônibus via aplicativo Buser, socorrer-se à aviação civil e partir do aeroporto localizado no Campo de Marte. A imaginação é o limite.

A mobilidade urbana, nos dias de hoje, assegura o direito de que cada cidadão possa escolher o melhor veículo e o melhor instrumento para chegar ao seu destino final, seja o caminho ordinário, seja uma combinação das possibilidades existentes na ida ao trabalho, caminhar até o ponto de ônibus, tomar um ônibus até a estação de metrô. Após utilizar o metrô, o usuário pode realizar a baldeação para a linha de trem, desembarcando na estação de trem solicitar um carro por aplicativo – Uber ou

99 – e, enfim, chegar ao local de trabalho. Trata-se da mobilidade urbana *tailor made* às necessidades do cidadão.

De carona nessa onda, os patinetes e as bicicletas compartilhadas chegaram ao Brasil: Yellow, Grin e Tembici são os principais exemplos de empresas em nosso país. Apostando na sistemática da economia compartilhada, por meio de um aplicativo, tais empresas oferecem patinetes e bicicletas para aluguel, que podem ser encontrados (e entregues) em estações pré-estabelecidas ou em qualquer lugar (sistema *dockless*).

As empresas em questão oferecem facilidade no deslocamento curto, propiciando, principalmente complementar o modal público. Yellow, Grin e Tembici investem na resolução da questão da última milha<sup>1</sup>: o último ou o primeiro trecho do deslocamento do cidadão poderá ser feito por esses novos modais de transporte, substituindo o espaço que viria a ser ocupado por um carro.

Em uma cidade – e em uma cultura – que escondeu seus rios para que os carros pudessem passar<sup>2</sup>, qualquer iniciativa que possa reverter o movimento do carrocentrismo deve ser valorizado e incentivado, principalmente porque o uso de bicicletas e patinetes compartilhados ainda reduz a poluição ambiental e sonora, proporciona economia para os usuários e ajuda a melhorar a saúde da população. O Poder Público deve abraçar esta causa e criar políticas públicas que atinjam este fim.

No afã de regulamentar o aluguel de *bikes* e patinetes, no sistema de estações ou no sistema *dockless*, o Poder Público deve estar atento às novas formas de utilização do espaço público. Este é o movimento irreversível nas cidades. As pessoas já têm tomado de volta o espaço público que antes era tomado pelos carros. A abertura das Avenidas Paulista e Viera Souto e do Elevado João Goulart aos finais de semana e feriados, além das dominicais ciclofaixas de lazer, são exemplos positivos da nova ocupação do espaço urbano.

O Poder Público, ao regulamentar esses novos serviços e plataformas, deve privilegiar e defender a livre concorrência, a livre iniciativa, a liberdade de escolha e, sobretudo, coibir o avanço do uso irracional dos carros nas cidades.

Ora, o movimento do compartilhamento de patinetes e de bicicletas faz parte da nova revolução ‘Revolução Digital’, um movimento praticamente irreversível que incorpora a mudança da tecnologia mecânica e eletrônica analógica para a eletrônica

---

<sup>1</sup> SCHLICKMANN, Marcos Paulo. Patinete elétrico: resolvendo o problema da última milha. Caos Planejado. Disponível em <https://caosplanejado.com/patinete-eletrico-resolvendo-o-problema-da-ultima-milha/>, acesso em 04 de junho de 2019, às 23h44min.

<sup>2</sup> CAVALCANTE, Aline. São Paulo escondeu seus rios para que os carros pudessem passar. Disponível em <http://vadebike.org/2012/11/rios-canalizados-avenidas-sao-paulo-chuvas/>, acesso em 04 de junho de 2019, às 23h53min; RAMALHOSO, Wellington. Aqui tem água. Disponível em <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/listas/aqui-tem-agua-veja-10-avenidas-que-escondem-rios-em-sao-paulo.htm>, acesso em 04 de junho de 2019, às 23h57min. Mais sobre no documentário “Entre Rios”: <https://www.youtube.com/watch?v=Fwh-cZfWN1c>.

digital. A nova tecnologia permite a escalabilidade, via telefone celular, por meio da rede mundial de computadores.

As patinetes e bicicletas de Yellow, Grin e Tembici se inserem na sistemática da economia do compartilhamento, em que a propriedade é substituída pelo uso coletivo. A economia de compartilhamento supera a lógica de consumo de massa e acúmulo de bens e se volta para iniciativas de sustentabilidade e uso racional dos bens. A tecnologia serve apenas como fator propulsor de tal nova lógica de consumo de uso, seja de bens ou de serviços.

Em voto paradigmático, o Ministro Luis Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal, afirma que “a maneira como se realiza uma pesquisa, se fazem compras, se chama um táxi ou um carro, reserva-se um voo ou ouve-se música, para citar alguns exemplos, foi inteiramente revolucionada. Nós vivemos sob a égide de um novo vocabulário, uma nova semântica e uma nova gramática. A linguagem dos nossos dias inclui um conjunto de termos recém-incorporados, sem os quais, no entanto, já não saberíamos viver: Google, Whatsapp, Waze, Spotify, Youtube, Windows, Dropbox, Skype, I-tunes, I-phone, Facetime, Facebook, Twitter, Instagram, Amazon, Google maps, Google translator, Netflix.”.

Trata-se de um caminho irreversível. Em um futuro próximo, todas as indústrias tradicionais serão afetadas pela tecnologia e por novas formas de capitalismo e de novas lógicas da economia de mercado. Inovações que sempre devem comportar uma nova ética que consiga colocar as liberdades em primeiro lugar.

Portanto, qualquer tipo de regulamentação ou mecanismo legal que venha a afetar as liberdades dos cidadãos – econômicas ou de escolha – será um tiro na contramão daquilo que a sociedade tem indicado que quer: mais flexibilidade, mais facilidade, menos custos, mais segurança (e menos carros!).