



GT 01 – Direito Urbanístico: Teoria e Prática

## **MOBILIDADE URBANA E O FIM DA ESCALA 6X1: LUTAR PELO TEMPO É LUTAR PELO DIREITO ACHADO NA RUA**

Daniel Fonseca Ximenes Ponte<sup>1</sup>

Victor Müller Paiva Ribeiro<sup>2</sup>

José Milton Pinheiro da Silva Junior<sup>3</sup>

Ligia Melo de Casimiro<sup>4</sup>

### **1. INTRODUÇÃO**

O presente trabalho objetiva, através da pesquisa bibliográfica exploratória, revisar o debate em torno da mobilidade urbana e do tempo social, investigando como a precarização do trabalho e o modelo neoliberal impactam o tempo livre dos trabalhadores e, por conseguinte, o direito à cidade e o direito de achar o direito na rua.

### **2. PROBLEMATIZAÇÃO E ANÁLISE BIBLIOGRÁFICA**

Conforme explica Santos<sup>5</sup>, a relação entre espaço e tempo consolida, assim, a própria história urbana, com todas as suas contradições, sinalizando, em diferentes níveis, as realidades objetivas enfrentadas por cada segmento social.

Segundo David Harvey<sup>6</sup>: “A história do capitalismo tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, ao mesmo tempo em que venceu as barreiras espaciais em tal grau que por vezes o mundo parece encolher sobre nós”. A priorização dada para os meios de locomoção e para transmissão de informações foi central para o desenvolvimento de controles sociais – porque dizia respeito diretamente ao ordenamento do espaço, urbano ou não. “O espaço é tempo, [...] concebendo a técnica como tempo, incluindo entre as técnicas, não apenas as técnicas da vida

---

<sup>1</sup> Mestre e doutor em Comunicação e Cultura (UFRJ). Integra o Peic-UFRJ, Intervozes e IPDMS. Graduando de Direito na UFC. Membro do NAJUC, [fonseca@ufc.br](mailto:fonseca@ufc.br).

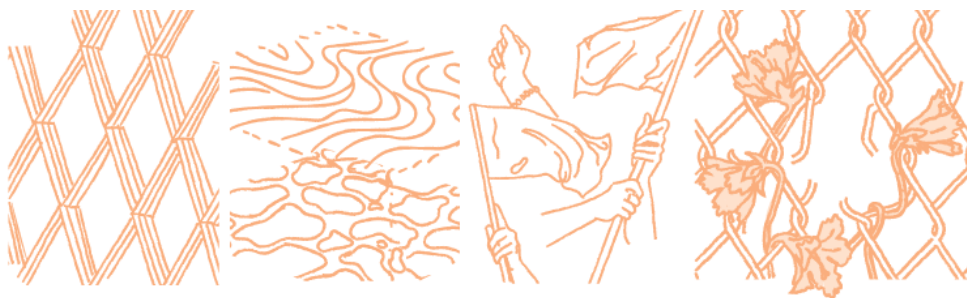
<sup>2</sup> Graduanda de Direito na UFC. Membro do NAJUC, [victormuller@alu.ufc.br](mailto:victormuller@alu.ufc.br).

<sup>3</sup> Tecnólogo em Gestão Ambiental pelo IFCE Campus Fortaleza e Graduando de Arquitetura e Urbanismo – UFC. Membro do NAJUC, [miltonpinheiro@arquitetura.ufc.br](mailto:miltonpinheiro@arquitetura.ufc.br).

<sup>4</sup> Professora da UFC (Direito e Arquitetura), doutora em Direito Econômico (PUCPR), mestre em Direito do Estado (PUC-SP), especialista em Direito Constitucional (UNIFOR). Atua no IDASAN, ICDA (presidenta), IBDA (vice) e IBDU (coord. de ensino e pesquisa). Professora-orientadora no Núcleo de Assessoria Jurídica Comunitária da UFC – NAJUC, [ligiamcas@ufc.br](mailto:ligiamcas@ufc.br).

<sup>5</sup> SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. *Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, abr./mai. 2004. p.21

<sup>6</sup> HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 22. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012 [1989]. p. 220



material, mas as técnicas da vida social, que vão nos permitir a interpretação de contextos sucessivos”, complementa Santos<sup>7</sup>.

O espaço impede que o tempo se dissolva e o qualifica de maneira extremamente diversa, permitindo que pessoas, instituições e firmas com temporalidades diversas, funcionem na mesma cidade, de modo harmônico, mas não harmonioso, e também atribui a cada uma dessas formas particulares de comando e de uso do tempo e do espaço<sup>8</sup>.

Entretanto, fundamentalmente, as intenções maiores se dirigiam à redução de barreiras espaciais e à compressão do espaço pelo tempo. Harvey<sup>9</sup> aponta: esse objetivo, operado sobretudo no cenário urbano-industrial, visava (e ainda visa) “racionalizar a organização espacial em configurações de produção eficientes (organização serial da divisão detalhada do trabalho, sistemas de fábrica e de linha de montagem, divisão territorial do trabalho e aglomeração em grandes cidades), redes de circulação (sistemas de transportes e comunicação) e de consumo (formas de uso das residências, organização comunitária, diferenciação residencial, consumo coletivo nas cidades)”. Por isso, a divisão socioespacial expressa tanto – e escancaradamente – as relações de poder na cidade, varrendo amplas majorias populacionais para o que se chama geralmente de “periferia” - ainda que não seja tão marginal em relação ao centro político e administrativo da cidade.

As cidades, são, portanto, espacialmente “divididas, fragmentadas e tendentes ao conflito”, características que se constituem *pari passu* ao processo de urbanização. “Na história urbana, calma e civilidade são exceções, e não regra. A única pergunta interessante é se os resultados são criativos ou destrutivos. Normalmente são ambos: a cidade tem sido por muito tempo um epicentro da criatividade destrutiva”, classifica Harvey<sup>10</sup>. Em consequência, o Estado (em sentido ampliado, pelos termos gramscianos<sup>11</sup>), arbitra o espaço urbano sempre em favor das classes grupos sociais específicos, numa ação articulada entre as sociedades política e civil. O resultado é um apartheid, que, “particularmente no mundo em desenvolvimento, está rachando em diversas partes separadas, com a aparente formação de ‘microestados’”<sup>12</sup>. Enquanto em alguns bairros ou “zonas” têm concentração excessiva de serviços urbanos públicos e privados, em outros vive-se em Estado de exceção.

---

<sup>7</sup> SANTOS, op. cit., p. 22.

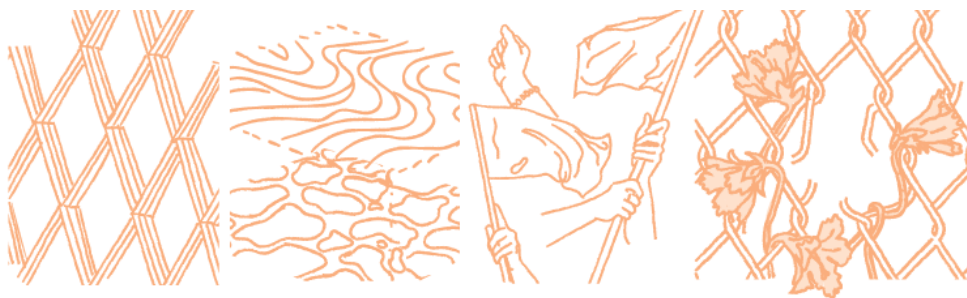
<sup>8</sup> Ibid., p. 22

<sup>9</sup> HARVEY, op. cit, p. 212

<sup>10</sup> HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: CIDADES rebeldes. Coleção Tinta Vermelha. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013. p. 30.

<sup>11</sup> COUTINHO, Carlos Nelson. Gramsci. Porto Alegre: L&PM, 1981. (Coleção Fontes do Pensamento Político; v. 2). p.91

<sup>12</sup> HARVEY, op. cit, p. 28-29



É imprescindível, portanto, a discussão sobre direito ao tempo, que perpassa questões acerca do neoliberalismo - e, conseqüentemente, da mobilidade urbana e da disputa de espaços.

Diante de cidades tão densamente clivadas, o direito ao tempo é sucessivamente mitigado pela ascensão do neoliberalismo. O modelo de mobilidade urbana centrado no automóvel intensifica desigualdades. Jane Jacobs (1973)<sup>13</sup> criticava o urbanismo tecnocrático e propunha cidades com usos mistos, ruas ativas e bairros caminháveis. Jan Gehl (2014)<sup>14</sup> reforça essa ideia ao defender que o desenho urbano deve seguir o ritmo humano, e não o dos veículos: os espaços públicos deveriam ser como festas das quais ninguém quer ir embora. No entanto, o planejamento urbano brasileiro ainda privilegia deslocamentos longos, infraestrutura viária e a lógica do lucro, sacrificando o tempo da maioria.

Vive nesse contexto um crescente precariado, que além de perder até oito horas da sua semana no trajeto para o trabalho<sup>15</sup>, sofre ora via pejotização, ora via ritmos de emprego de pagamento baixo e extremamente exaustivos, baseados em escala 6x1, que tornam operacionalmente inviável o controle sobre a própria vida. No Brasil, esta realidade já constitui o novo normal: 65% dos empregos de celetistas baseiam-se nessa escala, dos quais 65% ganham até dois salários mínimos<sup>16</sup>. Além disso, segundo o PNAD, estima-se que 40% da população trabalhadora retira do trabalho informal o sustento de sua vida<sup>17</sup>.

Nesse âmbito, até tempo livre da classe trabalhadora, segundo Byung-Chul Han<sup>18</sup>, permanece subordinado ao capital — é tempo de esgotamento, e não de potência. “Esse cansaço nos incapacita de fazer qualquer coisa”, é psicologicamente adoecedor e atua de forma “solitária, individualizante e isolante”. Complementarmente, Marx analisa que no capitalismo:

Quanto menos você come, bebe e lê livros; quanto menos você vai ao teatro, ao baile, à discussão pública; quanto menos você pensa, ama, teoriza, canta, pinta, se exercita (...); quanto menos você expressa sua própria vida, maior é sua vida alienada - maior o estoque do seu ser alienado.<sup>19</sup>

<sup>13</sup> JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas*. São Paulo: Martins Fontes, 1973, p. 148–151.

<sup>14</sup> GEHL, Jan. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Senac, 2014, p. 47–52; 205.

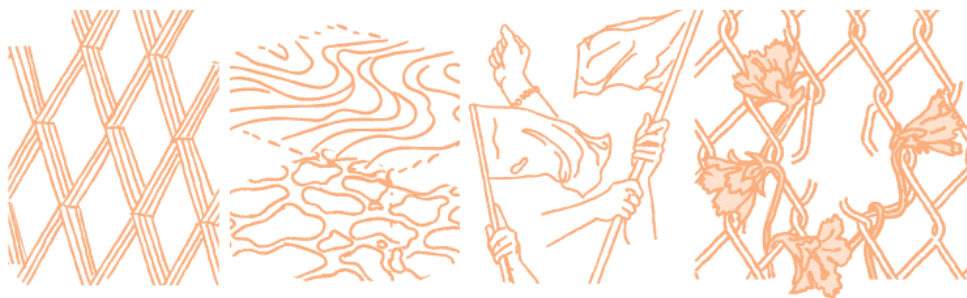
<sup>15</sup> CARNEIRO, Luciane; ROSAS, Rafael. IBGE: tempo de deslocamento ao trabalho no país é de 4,8h por semana, mas chega a 7,8h em SP. *Valor Econômico*, 07 mai. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/40CPbcc>. Acesso em: 6 set. 2024.

<sup>16</sup> VIEIRA, Thais Reis. Contratos 6x1 à cara: o Brasil que trabalha demais e ganha de menos. *CartaCapital*, 22 abr. 2022. Disponível em: <https://bit.ly/3Tq0xws>.

<sup>17</sup> CUT. 40% dos trabalhadores são informais no Brasil; no Norte, são mais de 50%. *CUT Brasil*, 02 mar. 2022. Disponível em: <https://bit.ly/4kpKHwO>. Acesso em: 6 set. 2024.

<sup>18</sup> HAN, Byung-Chul. *A sociedade do cansaço*. São Paulo: Vozes, 2014. p. 40

<sup>19</sup> MARX, Karl. Salário de trabalho e capital. In: *Manuscritos econômico-filosóficos de 1844*. Disponível em: <https://bit.ly/45rnJA5>. Acesso em: 5 ago. 2025.



Em uma sociedade que tem como mote “tempo é dinheiro”, perde-se a disponibilidade para estudo, sociabilização e análise e, portanto, da participação política e da vida coletiva organizada, vistos como contraproducentes. A disputa pelo tempo, portanto, é a luta pelo ócio potente, criativo - não ligado ao capital -, é afirmar não só direito ao lazer, mas à organização popular, que é ferramenta principal para achar o direito na rua.

Afinal, conforme a sistematização de José Geraldo de Sousa Junior<sup>20</sup>, o Direito Achado na Rua compreende justamente que são os movimentos sociais, os novos sujeitos coletivos de direitos, a verdadeira ferramenta capaz de promover direitos e a mitigação de carências. Esses sujeitos, todavia, encontram-se ameaçados, pois aqueles que os compõem, as classes oprimidas, vivem em constante situação de cansaço e o adoecimento mental, não tendo condições materiais de se rebelar.

### 3. CONCLUSÃO

O Tempo livre contraproducente é fundamental não só para o direito à cidade, mas para o Direito Achado na Rua. A lógica produtiva atual impõe jornadas exaustivas e dificulta o acesso pleno ao espaço urbano. O tempo, nesse contexto, torna-se condição para o viver. Recuperá-lo por meio de transporte público de qualidade, adensamento equilibrado e infraestrutura cicloviária é essencial para ampliar o lazer, o convívio e a participação política. Também é urgente limitar jornadas de trabalho e reconhecer o tempo livre como direito. Lutar pelo tempo significa criar cidades democráticas, onde todos possam conviver, permanecer e se transformar.

### REFERÊNCIAS

CARNEIRO, Luciane; ROSAS, Rafael. IBGE: tempo de deslocamento ao trabalho no país é de 4,8h por semana, mas chega a 7,8h em SP. **Valor Econômico**, 07 mai. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/40CPbcc>. Acesso em: 6 jul. 2025.

COUTINHO, Carlos Nelson. **Gramsci**. Porto Alegre: L&PM, 1981. (Coleção Fontes do Pensamento Político; v. 2).

CUT – CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES. 40% dos trabalhadores são informais no Brasil; no Norte, são mais de 50%. **CUT Brasil**, 02 mar. 2022. Disponível em: <https://bit.ly/4kpKHwO>. Acesso em: 6 jul. 2025.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas**. São Paulo: Martins Fontes, 1973.

---

<sup>20</sup> SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. Direito como liberdade: o direito achado na rua. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2011. p.47-50



GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Senac, 2014.

HAN, Byung-Chul. **A sociedade do cansaço**. São Paulo: Vozes, 2014.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: **CIDADES rebeldes**. Coleção Tinta Vermelha. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013. p. 27-34.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 22. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012 [1989].

MARX, Karl. Salário de trabalho e capital. In: **Manuscritos econômico-filosóficos de 1844**. Disponível em: <https://bit.ly/45rnJA5>. Acesso em: 5 ago. 2025.

SANTOS, Milton. **O tempo nas cidades**. Ciência e Cultura, São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, abr./mai. 2004. Disponível em: <https://bit.ly/4nvVLvb>. Acesso em: 6 jul. 2025.

VIEIRA, Thais Reis. Contratos 6x1 à cara: o Brasil que trabalha demais e ganha de menos. **CartaCapital**, 22 abr. 2022. Disponível em: <https://bit.ly/3Tq0xws>. Acesso em: 6 jul. 2025.

SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. **Direito como liberdade: o direito achado na rua**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2011. 231 p.