

GT 02 – Compreendendo as Conexões e Interfaces do Direito à Cidade com a Justiça Climática e o Racismo Ambiental

Eletromobilidade e Justiça Socioambiental: O Novo PAC entre Direito à Cidade, Racismo Ambiental e Injustiça Climática

Rebecca Bassi de Castro Lima¹

1 INTRODUÇÃO

O avanço da eletromobilidade como solução técnica para os desafios climáticos urbanos tem ganhado espaço nas agendas públicas e multilaterais. No Brasil, essa tendência se consolida com os investimentos previstos no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), que, entre outros eixos, destina recursos à renovação da frota de transporte coletivo por ônibus elétricos. A proposta está ancorada no discurso da sustentabilidade, da inovação e da transição energética. Contudo, quando observada a partir do território, a política apresenta limites estruturais relacionados às desigualdades socioespaciais e à reprodução de padrões históricos de injustiça urbana.

Este resumo expandido tem como objetivo discutir como a política nacional de eletromobilidade, impulsionada pelo Novo PAC, pode reforçar desigualdades estruturais no espaço urbano brasileiro. Para tanto, articula os conceitos de direito à cidade (LEFEBVRE, 2001), justiça climática (ACSELRAD, 2010; BULLARD, 2005) e racismo ambiental (SANTOS; SILVA, 2022), argumentando que as escolhas técnico-jurídicas e financeiras do Estado não são neutras e podem produzir legados excludentes em nome da modernização e da neutralidade de carbono.

A metodologia adotada é de natureza qualitativa, com base em análise documental de instrumentos normativos, dados oficiais e diretrizes do Novo PAC, combinada com revisão bibliográfica crítica no campo do direito urbanístico, justiça socioambiental e planejamento urbano. A abordagem territorial e socioespacial permitiu identificar padrões de distribuição

¹ Mestranda em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
rebeccabassiufRJ@gmail.com



desigual dos investimentos e tensionar os efeitos da eletromobilidade em diferentes escalas urbanas, articulando aspectos jurídicos, ambientais e sociais à luz dos princípios constitucionais da função social da cidade e do direito à cidade.

2 CONTEXTO: NOVO PAC E ELETROMOBILIDADE

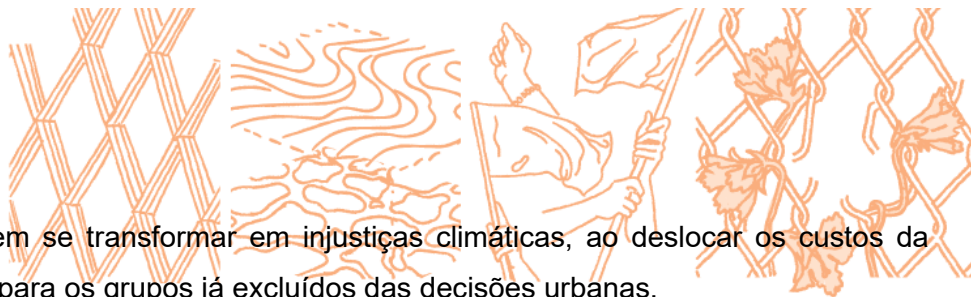
O Novo PAC, lançado em 2023, prevê investimentos de R\$ 1,8 trilhão em infraestrutura e desenvolvimento sustentável, sendo R\$ 25 bilhões destinados à mobilidade urbana (BRASIL, 2024). Entre as ações, destacam-se os programas Refrota e Mobilidade Grandes e Médias Cidades, que incentivam a aquisição de veículos elétricos e a implantação de corredores de transporte público. No entanto, a distribuição dos recursos segue critérios que priorizam grandes municípios e regiões metropolitanas com mais de 300 mil habitantes, deixando de fora cidades pequenas e periferias urbanas que concentram populações vulneráveis (BRASIL, 2024; NTU, 2024).

Essa escolha tem implicações diretas sobre o direito à cidade. Ao privilegiar áreas já integradas à malha urbana formal, o programa reforça a centralidade dos investimentos nos espaços com maior capacidade de atração de recursos e infraestrutura existente. Como destaca Harvey (1980), o acesso desigual aos serviços urbanos é uma forma de injustiça espacial, que pode ser acentuada por decisões de planejamento que ignoram os grupos historicamente marginalizados.

3 DIREITO À CIDADE, JUSTIÇA CLIMÁTICA E RACISMO AMBIENTAL

O direito à cidade não se restringe ao acesso físico ao espaço urbano, mas implica a apropriação social, política e simbólica da cidade por todos os seus habitantes (LEFEBVRE, 2001). Esse direito exige políticas urbanas redistributivas, participativas e sensíveis às desigualdades históricas. No contexto do Novo PAC, a eletromobilidade corre o risco de ser transformada em um privilégio urbano-tecnológico, acessível apenas a centros metropolitanos, sem enfrentar as causas profundas da exclusão urbana.

Por sua vez, o conceito de justiça climática alerta para a dimensão social da crise ambiental. Embora as mudanças climáticas afetem a todos, seus impactos são mais intensos sobre as populações negras, periféricas, pobres e historicamente vulnerabilizadas (ACSELRAD, 2010). Assim, medidas climáticas que não incorporam essa desigualdade em



sua concepção podem se transformar em injustiças climáticas, ao deslocar os custos da transição energética para os grupos já excluídos das decisões urbanas.

Essa relação se evidencia na distribuição desigual dos ônibus elétricos. Municípios com menor infraestrutura, muitas vezes localizados em regiões do Norte e Nordeste, recebem veículos com tecnologia Euro 6 — ainda movidos a diesel — enquanto os ônibus elétricos são destinados, majoritariamente, ao Sudeste e Sul (BRASIL, 2024). Trata-se de uma atualização do que Bullard (2005) denomina de racismo ambiental: a distribuição desigual dos riscos e benefícios ambientais com base em raça, classe e território.

4 A CRÍTICA AOS “NOVOS LEGADOS”: INFRAESTRUTURA PARA QUEM?

A crítica aos “legados” de megaeventos como a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 serve como pano de fundo para questionar se a nova onda de investimentos representada pelo Novo PAC não repete os mesmos erros. Estudos demonstraram que muitas dessas obras foram realizadas sem participação social, com sobrecustos, remoções forçadas e promessas não cumpridas (RODRIGUES, 2015). A COP 30, que será sediada no Brasil em 2025, e os compromissos internacionais com o Acordo de Paris e os ODS, impõem ao país o desafio de conciliar ação climática com equidade urbana.

Ao associar a eletromobilidade a compromissos globais, o governo brasileiro pode estar novamente priorizando a imagem internacional em detrimento da transformação cotidiana das cidades. A seletividade dos investimentos revela uma racionalidade tecnocrática que despreza os saberes locais, os modos de vida periféricos e os princípios do planejamento participativo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: POR UMA TRANSIÇÃO JUSTA

Para que a eletromobilidade seja instrumento de justiça climática e urbana, é necessário revisar os instrumentos urbanísticos e ambientais a partir de uma perspectiva crítica. Isso implica avaliar a territorialização das políticas, os critérios de seleção de projetos e a integração entre transporte, moradia, saneamento e equipamentos urbanos.

É fundamental que o planejamento urbano e ambiental avance para além da lógica setorial e tecnocrática, incorporando os princípios da redistribuição, do reconhecimento e da



reparação (FRASER, 2008). A transição energética não deve aprofundar desigualdades, mas ser oportunidade para reconstruir as cidades de forma democrática, inclusiva e antirracista.

Para que a eletromobilidade cumpra um papel transformador na promoção de justiça climática e urbana, é imprescindível que sua implementação seja orientada pelos princípios do direito urbanístico democrático, que inclui o direito à cidade, à moradia digna, ao transporte público de qualidade e à participação social qualificada. O Novo PAC, ao privilegiar grandes centros urbanos com maior capacidade institucional, tende a reforçar um modelo de urbanismo seletivo, que concentra os investimentos em áreas valorizadas, invisibilizando os territórios populares, as periferias e os pequenos municípios — espaços onde a precariedade da mobilidade urbana é historicamente mais aguda.

O direito urbanístico brasileiro, consagrado no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), determina que o planejamento urbano deve garantir a função social da cidade e da propriedade, com base nos princípios de equidade, sustentabilidade e gestão democrática. Contudo, a política de eletromobilidade do Novo PAC, ao adotar critérios técnicos excludentes e centralizadores, demonstra incompatibilidade com esses preceitos legais, falhando em reconhecer e reparar desigualdades estruturais na organização socioespacial das cidades.

Além disso, os instrumentos urbanísticos tradicionais – como planos diretores, zonas especiais de interesse social (ZEIS), e planos de mobilidade urbana – têm sido pouco articulados com as agendas de transição energética. A eletromobilidade, nesse contexto, aparece como uma solução técnica dissociada do planejamento territorial e das necessidades concretas da população urbana marginalizada. O risco, portanto, é que se repliquem os "legados negativos" de megaeventos passados, onde a infraestrutura de mobilidade foi utilizada como vitrine internacional, mas não como estratégia de inclusão territorial.

É urgente reorientar os investimentos do Novo PAC à luz de uma leitura crítica do direito urbanístico, promovendo uma distribuição equitativa dos recursos, a integração entre políticas setoriais (transporte, habitação, saneamento, uso do solo), e a valorização de experiências populares de mobilidade. A transição energética no transporte público deve ser compreendida como oportunidade para construir cidades menos poluídas, mas também mais democráticas, antirracistas e socialmente justas. Isso exige o fortalecimento de práticas de planejamento urbano participativo, territorializado e comprometido com os princípios constitucionais do direito à cidade e da justiça socioambiental.



REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betânia. et al. **Das ruas de Paris a Quito: o Direito à Cidade na Nova Agenda Urbana – Habitat III.** Revista de Direito da Cidade, v. 9, n. 3, p. 1214-1246, 2017.

BALBIM, Renato. **Geopolítica das cidades: velhos desafios, novos problemas.** Brasília: IPEA, 2016.

BRASIL. Novo PAC – **Mobilidade Urbana.** Casa Civil. Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac>. Acesso em: 2 jul. 2025.

BULLARD, Robert D. **The quest for environmental justice: human rights and the politics of pollution.** San Francisco: Sierra Club Books, 2005.

FRASER, Nancy. **Escalas de justiça: repensando o espaço na crítica social.** São Paulo: Boitempo, 2008.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Considerações sobre a renovação e modernização tecnológica da frota de ônibus urbano.** Brasília, jul. 2024.

RODRIGUES, Juciano. **Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014.** In: SANTOS JUNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-Papers, 2015. p. 105-130.

SANTOS, Layla; SILVA, Aiala Colares da. **Racismo ambiental e justiça climática na Amazônia urbana: experiências de resistência nas cidades da floresta.** Belém: NAEA/UFPA, 2022.