

## A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E O USO DA TECNOLOGIA DE RECONHECIMENTO FACIAL NO TRANSPORTE PÚBLICO

**Analice Nogueira Santos Cunha.**

Universidade Federal de Sergipe/Centro Universitário Estácio FIB, analice3@gmail.com.

**Resumo** - O presente artigo tem como objetivo analisar como tem sido empregadas as tecnologias de videomonitoramento e reconhecimento facial no transporte público brasileiro, no que diz respeito ao atendimento das diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. A pesquisa qualitativa e exploratória ainda em andamento aponta que esse tipo de inteligência artificial (IA) tem sido aplicado nas cidades pelos governos estaduais e municipais descolados do planejamento urbano, sem publicidade e transparência, sem amplo debate público, nem controle social. Além disso, falta uma regulamentação específica das IA no país, o que reforça a necessidade de adequação aos princípios, diretrizes e objetivos da legislação de mobilidade urbana federal quando da sua aplicação no serviço público de transporte.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, reconhecimento facial, transporte público.

**Área do Conhecimento:** Ciências Sociais Aplicadas.

### Introdução

A mobilidade urbana é um desafio para as grandes cidades brasileiras, marcadas pelo tráfego lento e longos congestionamentos intensificados pela predominância e aumento progressivo da frota de automóveis. Diante desse cenário, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMNU) dispôs que, nas cidades, os serviços de transporte público coletivo devem ter prioridade sobre o transporte individual motorizado.

O metrô surge, então, como alternativa de transporte de massa com aptidão para satisfazer às necessidades da maioria dos habitantes das cidades de forma mais eficiente. Ocorre que os equipamentos de transporte público, como os vagões do metrô e suas estações, têm sido locais privilegiados para instalação pelos governos estaduais e municipais de câmeras de videomonitoramento com tecnologia de reconhecimento facial como ferramenta de vigilância e segurança pública.

Mas como tem sido empregadas as tecnologias de reconhecimento facial no transporte público das cidades brasileiras no que diz respeito ao atendimento das diretrizes da política nacional de mobilidade urbana?

Essa tecnologia captura dados biométricos dos cidadãos para processamento e comparação com seus bancos de dados, gerando assim, uma catalogação indiscriminada dos rostos das pessoas sem seu prévio conhecimento e consentimento. Além disso, por conta de limitações intrínsecas à essa tecnologia baseada em *deep learning*<sup>1</sup>, como a opacidade quanto à interpretação dos dados e o enviesamento racial e de gênero, ela tem reforçado a vigilância e opressão em face de grupos que são tradicionalmente vulnerabilizados e que já sofrem abuso policial, como as pessoas negras e as mulheres.

---

1

As aplicabilidades das tecnologias de inteligência artificial como essa, ainda não possuem uma regulamentação específica no país, contudo a PNMU traz uma série de princípios, diretrizes e objetivos que servem para proteger o cidadão e o usuário dessas externalidades negativas, disponibilizando ferramentas para o adequado atendimento ao direito social ao transporte e do direito à cidade.

## **Metodologia**

Quanto ao objetivo geral desta investigação, trata-se de uma pesquisa exploratória, pois volta-se para a compreensão de um fenômeno de ocorrência recente e pouco conhecido, qual seja, a aplicação das tecnologias de vigilância por reconhecimento facial no transporte público brasileiro e sua compatibilidade com a PMNU. Desse modo, busca-se ampliar a discussão do campo urbanístico e jurídico-urbanístico com uma problemática atual.

É também uma pesquisa de abordagem qualitativa e de natureza descritiva quando levanta características da forma de emprego dessas tecnologias nos transportes públicos e realiza comparações destas com as diretrizes contidas na normativa federal, bem como é de natureza explicativa, ao analisar e interpretar os fatos, identificando as causas que contribuíram para o contexto urbano e tecnológico atual, aprofundando o conhecimento do fenômeno estudado.

Os meios e técnicas utilizados para levantamento dos dados e informações relevantes para essa investigação serão a pesquisa documental e bibliográfica. As fontes documentais abrangeram documentos oficiais, legislação, projetos de lei e documentos jurídicos. A pesquisa bibliográfica, por sua vez, compreendeu jornais, livros, artigos, com vistas a subsidiar as análises e interpretações, utilizando o conhecimento disponível a partir de teorias e argumentos já publicados.

## **Resultados**

A pesquisa nos repositórios virtuais de legislação institucional indica que não há uma legislação federal específica, que trate da implementação da tecnologia de reconhecimento facial no sistema de transporte público urbano pelos gestores públicos ou mesmo pelos concessionários privados. As normas específicas são apenas aquelas contidas nos editais de licitação e contratos em que são adquiridos os equipamentos e tecnologias, e que regulamentam apenas a relação entre o ente estatal e o fornecedor.

Além disso, essas contratações são iniciativas das pastas de segurança pública dos governos e não de desenvolvimento e infraestrutura urbana. O que demonstra a sua condução desconectada da política urbanística, como uma resposta do poder público exclusiva à problemática da violência e criminalidade.

A sua aplicação tem sido crescente nas cidades brasileiras, contudo sem a promoção do necessário debate público, antecedido de da ampla publicidade e transparência. O seu uso também não tem sido acompanhado de mecanismos de controle social.

## **Discussão**

Guimarães (2012, p.12) aponta o caráter essencial do transporte público atribuído constitucionalmente uma vez que tem íntima relação com a liberdade de locomoção das pessoas e por constituir meio de deslocamento destas para a fruição de outros direitos como o trabalho, educação, saúde e lazer.

A inserção do elemento da tecnologia do reconhecimento facial no sistema de transporte público urbano, como tem ocorrido com o metrô nas grandes cidades brasileiras, afeta a mobilidade, que é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas no espaço urbano (BRASIL, 2012). Desse modo, a lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevendo princípios, diretrizes e objetivos que devem ser respeitados quando se trata de equipamentos e serviços públicos.

De acordo com as diretrizes da PMNMU (BRASIL, 2012) o sistema de transporte deve estar integrado ao planejamento urbano, cujo instrumento básico é o plano diretor, norma de competência legislativa municipal. Além disso, a política nacional traz como princípios a gestão democrática e controle social do planejamento do sistema de transporte, desse modo a inclusão de videomonitoramento com tecnologia de recolhimento de dados biométricos deve equidade no uso do espaço público de circulação.

Quanto aos objetivos, a legislação dispõe que a política pública de transporte deve perseguir a redução das desigualdades, de modo que ferramentas representem risco de discriminação pautada na raça, etnia e gênero não podem ser associadas a esse serviço público essencial. Também constitui um objetivo garantir que a gestão democrática funcione como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

## Conclusão

As tecnologias que interferem no acesso e uso do sistema de transporte público, como ocorre no videomonitoramento com reconhecimento facial empregado nas estações e vagões de metrô, devem atender aos princípios, diretrizes e objetivos da política nacional de mobilidade urbana, especialmente no que diz respeito à gestão democrática, controle social, equidade no uso dos espaços públicos, integração com o planejamento urbano.

O emprego dessas tecnologias sem conhecimento, consentimento e controle por parte dos cidadãos e usuários do serviço público de transporte público urbano consiste numa violação à PNMU e desrespeita os direitos ao transporte, à cidade, além da do direito à proteção de dados e privacidade.

## Referências

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 19 fev. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 18 fev. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 19 de fev. 2022.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

KAUFMAN, Dora. Inteligência Artificial e os desafios éticos: a restrita aplicabilidade dos princípios gerais para nortear o ecossistema de IA. **PAULUS**: Revista de Comunicação da FAPCOM, [S. l.], v. 5, n. 9, 2021. DOI: 10.31657/rcp.v5i9.453. Disponível em: <https://fapcom.edu.br/revista/index.php/revista-paulus/article/view/453>. Acesso em: 22 fev. 2022.

KAUFMAN, Dora. Inteligência artificial: caminhos para proteger a sociedade. **Revista Interesse Nacional**, n. 56, 2022. Disponível em: [https://interessenacional.com.br/wp-content/uploads/2021/12/IN\\_56.pdf](https://interessenacional.com.br/wp-content/uploads/2021/12/IN_56.pdf). Acesso em: 20 fev. 2022.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2014.

SANTOS FILHO, José dos Santos Carvalho. **Comentários ao Estatuto da Cidade**. São Paulo: Atlas, 2013.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2012.