

Revista de
**Direito Econômico e
Socioambiental**

ISSN 2179-8214

Licenciado sob uma Licença Creative Commons



REVISTA DE DIREITO ECONÔMICO E SOCIOAMBIENTAL

vol. 11 | n. 3 | setembro/dezembro 2020 | ISSN 2179-8214
Periodicidade quadrimestral | www.pucpr.br/direitoeconomico
Curitiba | Programa de Pós-Graduação em Direito da PUCPR



O mercado de transporte individual de passageiros analisado à luz do Direito Econômico: regulação, desregulamentação, planejamento urbano e proteção ambiental*

*The individual passenger transport market analyzed in the light
of economic law: regulation, deregulation, urban planning and
environmental protection*

Magno Federici Gomes**

Escola Superior Dom Helder Câmara

magnofederici@gmail.com

Como citar este artigo/*How to cite this article*: GOMES, Magno Federici; PINTO, Wallace Douglas da Silva. O mercado de transporte individual de passageiros analisado à luz do direito econômico: regulação, desregulamentação, planejamento urbano e proteção ambiental. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 11, n. 3, p. 142-164, set./dez. 2020. doi: 10.7213/rev.dir.econ.soc.v11i3.26181

* Trabalho financiado pelo Projeto FAPEMIG nº 22869, resultante dos Grupos de Pesquisas (CNPQ): Regulação Ambiental da Atividade Econômica Sustentável (REGA), NEGESP, Metamorfose Jurídica e CEDIS (FCT-PT).

** Professor do Doutorado e Mestrado Acadêmico em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável na Escola Superior Dom Helder Câmara (Belo Horizonte – MG, Brasil). Professor Titular licenciado da Faculdade de Direito Arnaldo Janssen (Belo Horizonte – MG, Brasil). Estágio Pós-doutoral em Direito Público e Educação pela Universidade Nova de Lisboa (Bolsa CAPES/BEX 3642/07-0). Estágios Pós-doutorais em Direito Civil e Processual Civil. Doutor Direito e Mestre em Direito Processual, pela Universidad de Deusto-Espanha (Bolsa da Cátedra UNESCO e do Gobierno Vasco-Espanha). Mestre em Educação pela PUC Minas. Advogado Sócio do Escritório Moraes & Federici Advocacia Associada. Líder do Grupo de Pesquisa: Regulação Ambiental da Atividade Econômica Sustentável (REGA)/CNPQ-BRA e integrante dos grupos: Centro de Investigação & Desenvolvimento sobre Direito e Sociedade (CEDIS)/FCT-PT; Núcleo de Estudos sobre Gestão de Políticas Públicas (NEGESP)/CNPQ-BRA e Metamorfose Jurídica/CNPQ-BRA. E-mail: magnofederici@gmail.com

Wallace Douglas da Silva Pinto ***

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (Brasil)

advogados.ferreira.silva@gmail.com

Recebido: 25/01/2020

Aprovado: 21/06/2020

Received: 01/25/2020

Approved: 06/21/2020

Resumo

A Revolução Industrial representou um divisor na evolução da história, transformando uma sociedade caracteristicamente agrária para um modelo baseado na indústria e tecnologia. O aumento do emprego e investimento em transportes impulsionaram o comércio e o mercado consumidor. Pretende-se, a partir de um estudo doutrinário, verificar os impactos do setor de transporte individual, levando em consideração os aspectos concorrenciais, regulatórios, de planejamento urbano e as externalidades positivas ao meio ambiente. Concluiu-se que, diante da globalização, não há como impedir que os avanços tecnológicos integrem o mercado, mas mantendo o primado da concorrência e um mercado justo e eficiente.

Palavras-chave: direito econômico; direito ambiental; concorrência; externalidades; regulação.

Abstract

The Industrial Revolution represented a divisor in the evolution of history, transforming a characteristically agrarian society into a model based on industry and technology. Rising employment and investment in transport boosted trade and the consumer market. It is intended in this paper, from a doctrinal study, to verify the impacts of the individual transport sector, taking into competitive, regulatory, urban planning aspects and positive externalities to the environment. It is concluded that, with the globalization, there is no way to prevent the technological advances from integrating the market, but maintaining the primacy of competition and a fair and efficient market.

*** Pós-Graduado em Finanças e Controladoria pelo Instituto de Educação Continuada da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (Belo Horizonte-MG, Brasil). Pós-Graduado em Resolución de Conflictos na Universidad de Castilla-La Mancha (Espanha). Graduado em Ciências Econômicas pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Advogado Sócio do Escritório Ferreira e Silva Advogados Associados. E-mail: advogados.ferreira.silva@gmail.com

Keywords: economic law; environmental law; competition; externalities; regulation.

Sumário

1. Introdução. 2. Evolução do Direito Econômico e relação entre direito e economia. 3. Análise do mercado de transporte individual de passageiro mediante as possibilidades de regulação e desregulamentação. 4. Planejamento urbano e proteção ambiental. 5. Considerações finais. Referências.

1. Introdução

Não se discute que a Revolução Industrial representou um ponto marcante na história do desenvolvimento das sociedades, ao fomentar a busca pelo desenvolvimento tecnológico e econômico, e que proporcionou o crescimento das cidades por meio do deslocamento migratório campo-cidade, característico deste período.

A sociedade, até então eminentemente agrária, se adequou à nova realidade marcada pela indústria e pelo consumo dos novos produtos industrializados, que traziam facilidades na vida diária. Diante de um mercado consumidor reprimido e de uma indústria ávida por vender, por estar produzindo em larga escala, não fica difícil explicar o acelerado crescimento econômico pós-Revolução Industrial.

O mercado consumidor crescia e, ao mesmo tempo, os produtores buscavam cada vez mais a maximização do lucro voraz, sem preocupação com os impactos negativos que a produção em massa poderia causar na sociedade e ao meio ambiente.

O exponencial crescimento econômico do período implicou diretamente no crescimento das cidades e trouxe os diversos problemas provocados pela falta de planejamento urbano, que impactam o meio ambiente e a vida das pessoas.

A busca cada vez maior pelo crescimento econômico sem a preocupação com o crescimento das cidades, através de um planejamento urbano pensado no futuro, já revelava seu impacto negativo à medida que crescia o número de pessoas morando em locais que não proporcionam condição de vida digna e saudável.

Em geral, esse contingente da população vive à margem da sociedade, em locais distantes dos pontos de trabalho, sem infraestrutura,

sem saneamento básico, sem direito à propriedade e sem o menor respeito aos direitos básicos do ser humano. Além desses problemas, a falta de planejamento urbano gera aumento no custo de deslocamento, sobretudo quando não se tem transporte público de qualidade.

Ponto de grande relevância dentro da discussão sobre planejamento urbano diz respeito ao deslocamento das pessoas dentro das cidades, seja através do transporte público, por táxis ou mais modernamente pelos transportes individuais ou de caronas pagas, como o caso do UBER, sendo esse o tema deste estudo.

De igual importância, é saber como esse novo mercado pode trazer benefícios à sociedade, seja com redução dos custos de deslocamento, redução dos preços de tarifas de táxi, melhoria no transporte público ou com o aumento do bem-estar social.

Ao se tratar desse novo mercado de transportes, pergunta-se: os novos mercados individuais de transporte são ilegais ou desleais? Ademais, pretende-se responder se tal mercado pode afetar a configuração das cidades, o uso e ocupação do solo e o equilíbrio urbano. Esses são os problemas deste artigo científico.

Portanto, objetiva-se, com base em questões concorrenciais e de direito econômico, verificar se o aumento de prestadores de serviço nesse mercado pode ser positivo e verificar se existem elementos econômicos que possam justificar a proibição.

A presente pesquisa se justifica pela importância de se compreender os mercados de transporte individual de passageiros (URBER, Pop 99 e outros), sobretudo devido à grande variedade de opiniões e entendimentos divergentes que levam as autoridades regulatórias e legislativas a interpretar este mercado como ilegal e desleal, tendo como implicação decisões de proibição dos aplicativos e do serviço de caronas pagas.

Esta investigação será jurídico-exploratória, com metodologia dedutiva em fontes bibliográficas, mediante a análise e esclarecimento dos instrumentos de regulação do desenvolvimento urbano e das condições de vida nos diversos setores das cidades, tendo como marco teórico o trabalho escrito por Esteves (2015), em que o autor discute a regulação do mercado de transporte individual de passageiros, considerando aspectos de equilíbrio urbano.

Para tanto, o primeiro tópico trata do desenvolvimento econômico, direito econômico e a relação entre o direito e a economia. O tópico 2 encarrega-se de realizar uma análise do mercado de transporte individual, mediante as possibilidades de regulação e desregulamentação. Por fim, o terceiro tópico discutirá sobre o planejamento urbano das cidades e a proteção ao meio ambiente.

2. Desenvolvimento econômico, direito econômico e relação entre direito e economia

No estudo do desenvolvimento econômico, economistas vêm trabalhando o liame entre propriedade intelectual e desenvolvimento econômico, destacando-se Joseph Schumpeter na defesa da importância da tecnologia para o desenvolvimento e a inovação considerada a sua principal força. Na visão do autor “o desenvolvimento, no sentido em que o tomamos é um fenômeno distinto, inteiramente estranho ao que pode ser observado no fluxo circular ou na tendência para o equilíbrio, que altera e desloca para sempre o estado de equilíbrio previamente existente” (SCHUMPETER, 1997, p. 75), assim, o desenvolvimento é o motivador das mudanças na vida econômica que surgem por iniciativa própria assim.

Depreende-se, portanto, que o processo de desenvolvimento ocorre no âmbito da produção e assim dá início às mudanças no setor econômico, dessa forma as inovações podem ser consideradas como indutoras do desenvolvimento. Para Schumpeter (1997, p. 95), o processo de desenvolvimento é resultado da iniciativa dos agentes econômicos que se dá através das inovações a partir de novas combinações produtivas ou de mudanças nas funções de produção que permitam a introdução de novos produtos e a inovação nos processos produtivos, bem como a abertura de um novo mercado e de nova fonte de fornecimento de matérias primas, mediante outras formas de organização industrial.

Portanto, na visão do autor as inovações surgem com a criação de novos produtos ou métodos de produção até mesmo via abertura de um novo mercado ou organização industrial tal como no caso do mercado de transporte individual de passageiros.

O histórico acerca do desenvolvimento econômico passa essencialmente pelo desenvolvimento do comércio e das relações comerciais que produziram as mudanças ao longo dos séculos até chegar ao estágio atual. Os registros e documentos históricos não são precisos

quanto a data em que se iniciou o comércio propriamente dito, o que se sabe com certeza é que as trocas na antiguidade representaram o ponto de partida para as relações comerciais.

Segundo Marx (1991, p. 66), a vida nômade foi a primeira maneira de se viver, não havendo lugar fixo de moradia. Os nômades moviam-se de acordo com o que o ambiente em que estavam oferecia, podendo ficar mais ou menos tempo em determinados locais, a depender de quão fértil fosse esse meio.

Em um período com ausência de moeda, a solução para as comunidades locais, diante do excedente produtivo era realizar trocas, em geral de produtos como pesca, agricultura e pecuária. O maior problema desse sistema era a exigência de se achar no mercado duas pessoas com necessidades dos produtos ofertados. Com a expansão do comércio para além das fronteiras das comunidades esse sistema de trocas se tornou muito complexo em um cenário primitivo de comércio onde o valor do produto era determinado por seu valor de uso que por sinal, era estipulado em função da utilidade de quem dele necessitava. A ideia, conforme Marx (2002, p. 58), é que um objeto que tenha utilidade já faz dele um valor-de-uso. Portanto, a própria mercadoria é o valor de uso de um bem e que não depende da carga de trabalho que se gasta para obter suas qualidades úteis, pois o valor-de-uso constitui o seu "conteúdo material de riqueza". Havia, portanto, um conflito nessa relação, pois o valor de troca era determinado pelo mercado e o valor de uso variava de acordo com cada pessoa, podendo, inclusive, sofrer a influência do momento histórico. Dentro deste contexto, ainda na lição de tal doutrinador, inicialmente o valor-de-troca tem relação com a quantidade entre o valor-de-uso e a proporção em que são cambiados, relação essa que é mutante ao longo do tempo e no espaço em que está inserida.

A complexidade exigida pelas trocas levou ao falecimento do sistema de escambo impondo a criação de um novo método que permitisse a evolução do comércio. Assim, elegeram-se como moeda os metais. Cobre, bronze e ferro foram os eleitos à função de moeda, pois diferente dos produtos anteriormente utilizados como tal, esses não perdem valor pela ação do tempo, são fracionáveis, homogêneos e, principalmente, possuem aceitação geral.

Com a Revolução Industrial houve verdadeira transformação no mundo caracterizado por uma economia de subsistência conduzindo a uma aceleração da evolução tecnológica e científica baseado na indústria. A indústria nascente fomentou a migração do campo para a cidade em busca de melhores condições de vida, por ocupação dos novos postos de emprego, produziu o crescimento acelerado do comércio, das cidades através dos investimentos em transportes impulsionando o desenvolvimento industrial. De acordo com Hobsbawm (2011, p. 60), grande parte dos investimentos em melhorias no transporte por rios, canais e estradas, a partir do início do século XVIII, foi motivado pelo estímulo dado pelo mercado interno e pela crescente busca por alimentos e combustíveis nas urbes.

Os centros de comércio, onde se localizavam portos e mercados tinham posição geográfica privilegiada estimulando a instalação das indústrias nestes locais aumentando o fluxo de chegada de pessoas do campo dando início aos grandes comércios da época.

A velocidade da evolução tecnológica proporcionava o surgimento dos mais variados tipos de descobertas tanto no campo material quanto no imaterial e o direito de propriedade evolui rapidamente. Após séculos de estudo ainda não se conseguiu chegar a conceito definitivo sobre o tema, seja por ser considerado como direito fundamental do homem e em mesmo grau de importância de direitos como liberdade, honra e a vida ou ainda por que a definição do termo depende da análise do período histórico e a sociedade na qual está inserido.

De igual modo o comércio e a economia se desenvolviam a passos largos mantendo-se a ideia de que economia e direito eram atividades completamente distintas e que não tinham qualquer influência uma sobre a outra. No pensamento liberal a economia tinha uma lógica própria, racional e que se desenvolvia através do mercado. Em conformidade com Moncada (2018, p. 07), para os liberais existia uma preponderância da economia sobre o direito, em que a atividade econômica seria um dado natural, extensão das liberdades individuais e produtora de riqueza. Dessa forma, ela seria regida por uma lógica racional que tem como meio próprio de desenvolvimento o mercado.

Depreende-se, portanto, que à ordem jurídica cabia apenas instrumentalizar a atividade econômica com mecanismos jurídicos que fossem capazes de dar segurança e garantir o objetivo final da economia na

geração de riqueza. Esse pensamento começa a se modificar quando nos Estados Unidos da América (EUA), conforme Moncada (2018, p. 7) “o liberalismo econômico parecia invencível, que as primeiras restrições àquela confiança aparecem sob a forma da disciplina da concorrência”.

A ideia de que a concorrência era o motivo principal para a mudança do pensamento da primazia da economia sobre o direito, tinha como fundamento algo mais específico, o fato de começar a perceber que o mercado não funciona adequadamente quando deixado sob a influência da “mão invisível” conforme pensamento de Adam Smith. Há que se ter a interferência externa de modo a corrigir as possíveis falhas, que ao final trarão consequências negativas aos consumidores e ao mercado em geral.

De acordo com Moncada (2018, p. 08), houve uma inversão da subserviência do direito em relação à economia. Assim, a ideia (de que a economia funcionaria de forma independente e que ao direito era dada a simples função de criar regras de proteção e consecução dos objetivos de geração de riqueza) mudou de rumo. Com a percepção da necessidade de intervenção externa para correção das falhas de mercado, criou-se condições para que ele funcione de modo adequado, impedindo exploração além dos limites, e evitando ganhos de uma minoria em contrapartida a uma maioria de desfavorecidos economicamente.

Ao Estado, conseqüentemente, foi atribuída a função de intervenção no mercado para correção de falhas e de seus impactos negativos, de modo a preservar critérios valorativos estranhos à economia. Segundo Moncada (2018, p. 09), tal fato tem como objetivo satisfazer plenamente as necessidades básicas, a efetividade da livre empresa e a redução dos riscos da atividade pública e privada, destacando-se a tentativa de erradicação dos riscos socioambientais e ecológicos.

A globalização e o desenvolvimento econômico mostravam a cada dia a necessidade da intervenção do Estado na economia, pois, segundo afirma Moncada (2018, p.12), intervir nada mais é do que uma forma de fomentar, corrigir e controlar o funcionamento da decisão econômica privada, livre e descentralizada e assim possibilitar o funcionamento do mercado. O direito econômico, então, através de regras jurídicas que disciplinariam essa intervenção passa a predominar como direito público e como instrumento da autoridade de governar do Estado.

Ainda conforme Moncada (2018, p. 35), o mercado não pode ser visto como um jogo de soma-zero, onde o ganho de uns corresponde à perda de outros. Ao contrário, busca uma situação mais adequada e que seja capaz de produzir justiça social e melhoria da situação de vida.

Pelo exposto, verifica-se que ainda que possa pairar alguma dúvida sobre a intrínseca relação entre o direito e a economia essa não se justifica, pois, como verificado, o desenvolvimento econômico afeta diretamente a sociedade como um todo e exatamente por isso necessita de regras que controlem a atividade empresarial com o fulcro de preservar os direitos sociais e dos consumidores.

Conforme o impacto do mercado de transporte individual aos consumidores e à sociedade, o tópico seguinte discute os prós e contras do funcionamento deste mercado sobre a ótica da regulação e da desregulamentação.

3. Análise do mercado de transporte individual de passageiro mediante as possibilidades de regulação e desregulamentação

Sem dúvida uma das maiores preocupações dos gestores públicos é com o transporte coletivo e como criar políticas públicas de incentivo para a utilização do transporte público em detrimento do uso de veículos particulares. Assim, buscam os gestores públicos aumentar o interesse por esse tipo de transporte através de redução dos custos de tarifas, tempo de deslocamento e, em contrapartida, aumentam os custos dos veículos de transporte individual para criar desestímulo por sua utilização, assim explicado por Gomes e Santos (2017, p. 953). No mesmo sentido afirma Esteves:

Uma das principais prioridades dos gestores urbanos é o transporte coletivo, sendo que existe claro foco em políticas que possam gerar incentivos para que as pessoas substituam o transporte individual de passageiros (públicos ou privados) por transporte coletivo. Nesse sentido, os gestores urbanos manipulam “carrots & sticks”, ou seja, buscam reduzir custos pecuniários (tarifas) e de oportunidade (tempo de deslocamento) dos transportes coletivos e imputam custos adicionais aos veículos que servem de transporte individual de passageiros, tais como impostos sobre propriedade de veículos, taxas, seguros, pedágios urbanos, não utilização de linhas e canaletas exclusivas para ônibus,

rodízios de placas, restrição do número de licenças de táxi etc (ESTEVES, 2015, p. 24).

Um dos princípios da mobilidade urbana é o desenvolvimento sustentável das cidades nas suas múltiplas dimensões¹. Para Nascimento, Martins e Chacon (2013, p. 219), o agente público responsável pela implementação dos serviços deve sempre observar os pilares da locução desenvolvimento sustentável em seu plexo de sustentabilidade, já que ele agrega diretrizes constitucionais, marcado sobretudo pela busca por medidas e estratégias que conduzam à sustentabilidade no meio ambiente urbano e a uma mobilidade urbana sustentável.

Por sua vez, o mercado de táxi sempre foi regulado sendo essa a regra de mercado na maioria dos países, muito embora a partir da década de 80, em algumas cidades do mundo, verificou-se a experimentação de determinadas formas de desregulamentação e que passou a ter discussão mais séria a partir do surgimento do mercado de transporte por aplicativos. Segundo Esteves (2015, p. 20), a principal motivação para a regulação do mercado de táxi são as restrições e falhas de mercado ocorridas no seguimento de pontos de táxi e de rua. Assim, o mercado é dividido em três grupos, quais sejam, ponto de táxi ou *taxi rank*, segmento de rua ou *halling* e porta a porta ou *pre-booking*, *taxi-booking*, ou ainda *phone booking*, em que operam os provedores de caronas pagas.

Ainda segundo o autor, a regulamentação tem como fundamento preocupações com segurança pública das pessoas físicas e consumidores, proteção econômica dos consumidores, redução dos congestionamentos e o controle da combinação de diferentes pontos, tarifas e número de licenças.

Com o surgimento do mercado de prestadores de serviço por aplicativos teve início um intenso debate sobre os benefícios e malefícios para a cidade e para os consumidores. O início tumultuado e marcado por enormes discussões entre taxistas e motoristas de aplicativos, que muitas

¹ Para aprofundamento nas dimensões do desenvolvimento sustentável, especialmente na dimensão jurídico política como forma de se assegurar os direitos fundamentais intergeracionais, inclusive o de locomoção, ver respectivamente: GOMES; FERREIRA, 2018, p. 161-172 e GOMES; FERREIRA, 2017, p. 94-105.

vezes chegaram às vias de fato, passou a integrar as discussões políticas e jurídicas sobre o futuro deste novo mercado.

Assunto de alta complexidade gerou opiniões divergentes em casas legislativas de diferentes Estados, tal como mostrou o Documento 001/2015 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), que tinha como ponto central a busca de soluções para a convivência com esse novo cenário, inclusive os possíveis impactos sobre a concorrência e o mercado consumidor.²

Em conformidade com Fabri e outros (2009, p. 05), de um lado estava o mercado de táxi alegando que a entrada de novos motoristas era exercida de forma ilegal e desleal, sobretudo por não terem qualquer regulação ou fiscalização das autoridades competentes. De outro, os motoristas de aplicativo defendendo-se ao argumento da livre concorrência, redução de preços e aumento do bem-estar social.

Obviamente, não só questões mercadológicas e legislativas serviam de justificativas para tentar impedir a continuidade do novo mercado, pois além dessas questões, havia a resistência dos taxistas que já estavam no mercado há anos e, de certa forma, tinham alguns privilégios como valores de placas muito altos e, em que pese a legislação controladora do setor, não havia concorrência e assim, preço e qualidade não sofriam pressões externas ou de concorrentes.

Tinha-se, portanto, dois polos distintos, quais sejam, de um lado o mercado de táxis incomodado com a entrada de concorrentes, possibilidade de redução de preços e lucros, e, de outro, o argumento dos motoristas de aplicativos que alegavam que a entrada do sistema de aplicativos traria benefícios aos consumidores bem como para a cidade, conforme afirma o Trabalho 001/15. De acordo com Esteves (2015, p. 09), os aplicativos de transporte trariam benefícios extraordinários ao interesse público, com o aumento do bem-estar da sociedade mediante mecanismos

² Nesse sentido, ver: "no dia 30 de junho de 2015, Câmara de Vereadores do Município de São Paulo, aprovou em primeira votação, um projeto de lei de autoria do Vereador Adilson Amadeu (PTB/SP), que veta a prestação de serviços de caronas pagas por meio do aplicativo UBER - um aplicativo de smartphones que serve como plataforma para o pareamento entre ofertantes e demandantes de caronas pagas. O projeto foi aprovado com ampla vantagem: foram 48 votos favoráveis e apenas um voto contrário. No mesmo dia a Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou o Projeto de Lei, de autoria do Deputado Distrital Rodrigo Delmasso (PTN/DF), que regulamenta a utilização de tais tipos de dispositivos no Distrito Federal. Na prática, contudo, o projeto regulador teria os mesmos efeitos da proibição imposta pelos vereadores de São Paulo, pois veta que motoristas sem licença de táxi ofereçam transporte pago em aplicativos como o UBER. Assim como qualquer tema ligado ao dia a dia das cidades, tais decisões foram objeto de grande controvérsia" (ESTEVES, 2015, p. 04).

diversos como: mercado substituto superior aos carros particulares, mercado substituto aos táxis e redução nos preços das corridas, devido ao novo mercado concorrente ao dos táxis.

A rivalidade entre os mercados gerava entendimentos antagônicos como dos taxistas sobre a necessidade de banimento do mercado de aplicativos, pois, como dito, esse mercado seria ilegal e desleal. De outro lado, o argumento dos motoristas de aplicativos e o mercado consumidor de que a proibição à entrada era influenciada por lobistas dos taxistas.

O principal argumento, segundo Esteves (2015, p. 21), a favor da desregulamentação se baseava nos benefícios trazidos pelo mercado de motoristas de aplicativo ao mercado consumidor e às cidades, mas que foram rebatidos pelos gestores públicos a favor da regulamentação por meio de quatro políticas de mercados. Os argumentos principais foram: a solução de mercado (ausência de qualquer regulação); restrições de entrada sem regulação; entrada livre com regulação de preços e regulação de entrada e preços. Das políticas em destaque, a regulação de entrada e preços, dada a inelasticidade³ da curva de demanda de taxista, criaria mais equidade, tornando a competição de preços no mesmo ponto de taxi praticamente inviável.

Quanto aos argumentos favoráveis para as políticas acima, destacam-se:

Regulação da entrada - estrutura espacial dos segmentos de pontos de táxi e de rua inibem competição de preços, a curva de demanda para cada taxista é inelástica, criar equidade pois algumas regiões são mais atrativas que outras, a competição de preços entre motoristas de um mesmo ponto de táxi seria física e praticamente inviável (ESTEVES, 2015, p. 22).

Indo além das questões mercadológicas, necessário se faz trazer à discussão questões sobre as implicações que a desregulamentação causaria na sistemática das cidades, no cotidiano dos cidadãos bem como no transporte coletivo. Assim, a busca de respostas se daria através da análise

³ Segundo a doutrina de Mankiw (2009, p. 89-110), a elasticidade mede como reagem compradores e vendedores diante de variações nos preços. Por sua vez, demanda inelástica é acontece quando a quantidade demandada não responde com muita intensidade a variações nos preços.

do modelo de equilíbrio parcial⁴ e do equilíbrio urbano. Segundo Esteves (2015), pelo fato de o equilíbrio parcial não levar em conta que variações nos custos de deslocamento podem alterar a configuração das cidades e o uso e ocupação do solo, a escolha do equilíbrio urbano para a análise se mostra mais correta.

Desse modo, ainda na lição de Esteves (2015, p. 12), questões importantes que influenciam o espaço urbano (como, por exemplo, preço de venda e de aluguel dos imóveis e a taxa de crescimento das cidades) podem ter suas variações analisadas em função da influência das variações nos custos de deslocamento urbano. Portanto, em casos de reduções de custos de deslocamentos, haveria um aumento do espaço geográfico da cidade, o chamado *sprawl* urbano. Para os economistas, a medida aplicável para reduzir o *sprawl* urbano seria a introdução de pedágios urbanos, que, a rigor, seria aumentar o custo do deslocamento do transporte individual para afastar outros custos sociais.

Mesmo com a verificação dos benefícios na cidade há que se levar em conta as consequências geradas pelas externalidades negativas como aumento do consumo, aumento da frota de veículos, impacto nas ruas com aumento do congestionamento e aumento da poluição.

A ausência de preocupação com os impactos negativos do aumento do consumo do mercado de transporte individual cria um pseudoentendimento de amplo benefício social, pois a redução nos níveis de preço seria ilusória ao não incorporar as externalidades negativas. Assim, o mercado seria visto como mais econômico, mas não seria socialmente desejável ao não ter eliminadas ou compensadas as externalidades de mercado. De modo que, segundo Fabri e outros (2009, p. 38), a adoção de uma metodologia econômico-jurídica com objetivo de distribuição, redistribuição de riqueza e valorização de direitos promoveria aumento do bem-estar social, pelo uso eficaz dos recursos, e ainda afastando os custos sociais causados pelas externalidades negativas.

Importante, ademais, mensurar as possíveis consequências geradas pelas externalidades negativas em conjunto com políticas públicas capazes de reduzir seus efeitos ou criar formas de incorporá-los aos preços. Criaria, então, um ambiente socialmente favorável aos consumidores, à cidade e, conforme Moncada (2018, p. 19), à aplicação de mais conhecimentos por

⁴ O modelo de equilíbrio parcial pressupõe que os preços e quantidades de equilíbrio de um mercado são obtidos independente de outros mercados.

meio da cooperação social, resultando na racionalidade das decisões e no aumento do bem-estar geral.

Na atualidade, quando se discute sobre o funcionamento do mercado já é unânime o entendimento de que seus principais balizadores legais são o direito do consumidor, representado pela Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990 e a defesa da livre concorrência, portanto a análise de determinadas situações de mercado, como o de transporte individual de passageiros, deve ter como foco a interação das normas de direito de concorrência em conjunto com a proteção dos direitos do consumidor, parte mais vulnerável da relação frente aos oligopólios.

No tocante ao mercado em comento, a possibilidade de restrições ou vedações absolutas a sua entrada pelos entes públicos não se apresenta como a solução jurídica mais adequada, pois essa atividade se insere no campo do livre exercício das atividades econômicas encontrando proteção constitucional no artigo 1º, IV e caput do artigo 170, da Constituição Federal de 1988 (CF/88).

Como o surgimento do mercado de motoristas por aplicativos se deu em 2014 esse mercado, assim como Cabify e outros que utilizam tecnologia de aplicativos de celulares, não foram abarcados pela Lei nº 12.578 de janeiro de 2012 que trata da mobilidade urbana e dos tipos de transportes, conforme se verifica em seu artigo 3º, §3º. Assim, os taxistas, entendendo que estavam sendo prejudicados, passaram a pressionar os municípios de modo a que fossem editadas leis que proibissem o mercado de transporte por aplicativo.

Ocorre que, ainda sob a hipótese de prejuízos sofridos pelos taxistas com o novo mercado, os Tribunais de Justiça julgaram as leis de iniciativa dos municípios como inconstitucionais. A justificativa das decisões era que o veto à entrada do mercado de transporte individual atinge o direito constitucional de liberdade das pessoas físicas e jurídicas de se organizarem para realizar atividades, a livre concorrência e a liberdade ao trabalho nos termos dos artigos 1º, IV, 5º, XIII e 170, IV, da CF/88, em que se constata pelo julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 2213289-26.2016.8.26.0000 do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP). A lacuna da lei em comento foi sanada com a edição da Lei nº 13.640/2018.

Não se discute que tanto os argumentos a favor e contra as situações de regulação e desregulamentação têm fundamentos consistentes e que

necessitam serem aprofundados de modo a se chegar a uma solução de ótimo de Pareto⁵ em que as partes envolvidas estejam igualmente satisfeitas.

Em conformidade com Fabri e outros (2009, p. 198-199), o que não se tem como dúvida na presente discussão é que o ponto principal, seja pela regulação ou desregulamentação, deve ser a defesa dos consumidores representados pelo princípio básico do direito da concorrência. A ausência de um ambiente de livre concorrência permitiria a busca desmedida de lucros, em que os preços de mercado e a garantia da concorrência não estariam em consonância com a economia social (do próprio mercado) e com os objetivos fundamentais da lei de defesa da concorrência. Tais objetivos envolvem a proteção das liberdades políticas e individuais, a proteção do consumidor quanto à qualidade dos produtos e serviços, a contribuição para a eficiência econômica e a possibilidade de maiores oportunidades de participação na atividade econômica.

Assim, infere-se que muito mais importante que apontar os prós e contra as possibilidades de regulação e desregulamentação é buscar através de estudos sérios saber quais os impactos causados, pois a inibição da livre concorrência reduz a proteção aos consumidores e impede a máxima eficiência econômica. Por outro lado, a desregulamentação e livre entrada, sem qualquer controle geram, como dito, impactos negativos na qualidade de vida da cidade através do aumento de congestionamento e ao meio ambiente através da poluição produzida pelo aumento de veículos.

Discute-se, portanto, no próximo tópico como o planejamento urbano das cidades pensando, sobretudo em políticas públicas de transporte, incluindo-se o mercado de transporte por aplicativo, pode conduzir em situações de proteção ao meio ambiente.

4. Planejamento urbano e proteção ao meio ambiente

A partir do momento que as indústrias se fixaram nos centros urbanos houve intensa migração do campo para as cidades favorecendo diretamente o crescimento do comércio e a expansão das indústrias através do aumento expressivo do mercado consumidor.

⁵ “A eficiência, ou ótimo de Pareto, é um conceito econômico desenvolvido por Vilfredo Pareto. Segundo esse conceito, uma situação econômica seria ótima quando não puder mais ser melhorada, ou quando não se puder melhorar um dos fatores sem o detrimento de outro fator participante” (DANI; OLIVEIRA; BARROS, 2010, p. 323).

Na medida em que as fábricas iam se estabelecendo e aumentando a produtividade em resposta à demanda cada vez maior por produtos industrializados era necessária mais mão de obra para preencher as vagas existentes, bem como o aumento do mercado consumidor para absorver a oferta de produtos. Como explica Hobsbawn (2011, p. 31-32), um mercado consumidor não se cria de um dia para o outro e, por maior que seja, só cresce mediante o aumento da população. Isso cria mais consumidores, transferência de renda entre pessoas (inclusive de rendas não monetárias para rendas monetárias) e mais clientes, aumentando a renda *per capita* e a substituição das manufaturas pela produção de bens produzidos em escala industrial.

Assim, nesse cenário estavam presentes os requisitos necessários ao rápido crescimento das cidades, pois a cada dia mais postos de trabalho eram abertos, mais pessoas vinham do campo para a cidade na busca de melhores condições de vida dando início ao surgimento dos problemas do crescimento desordenado e as consequências negativas da falta de planejamento urbano.

Por sua vez, a Revolução Industrial foi o motor do crescimento das cidades e os problemas que surgiram mostravam a importância e a necessidade de um bom planejamento econômico e urbano que, para Maluf (2010, p. 96), tornou-se de fundamental importância para a adequada estruturação e crescimento saudável das urbes.

De acordo com Fabri e outros (2009, p. 54), as origens do planejamento econômico vêm dos planos de divisão territorial e urbanísticos, com o objetivo de adequação das estruturas em virtude do progresso econômico, fluxo de pessoas, veículos, aumento do comércio e da atividade industrial. Para o aprimoramento e adequação das cidades a essa nova realidade, o planejamento econômico passou a ser uma ferramenta de aplicação para coordenar as ações a serem implantadas.

Depreende-se, pois, que o impulso ao crescimento econômico produzido pelas indústrias causava outros impactos como o crescimento territorial, modificação nos traçados urbanos e impactos ao meio ambiente, surgindo a necessidade de se conduzir, de forma simbiótica, um crescimento econômico e urbano sustentável mediante planejamento urbano e econômico pensado para o futuro.

A falta de planejamento urbano e econômico promoveu um dos mais graves problemas das cidades, o surgimento de favelas formado pela reunião de pessoas que vinham do campo e não encontravam locais nos centros urbanos onde pudessem se fixar e se viam obrigados a viver onde encontrassem locais disponíveis e em péssimas condições de vida.

Conforme Esteves (2015, p. 38), o chamado *sprawl* ocorre em áreas de pouca densidade populacional por meio de uso e ocupação de áreas nos limites da cidade, produzindo, assim, uma ocupação descontrolada e anormal dos espaços urbanos. Tem como efeitos o *“scattered development”*, que é a especialização do uso do solo em que grandes áreas centrais das cidades são dedicadas para o uso comercial, industrial ou residencial; e *“leapfrog development”*, que acontece em áreas de solo vagas entre as aglomerações urbanas que são motivadas por especulação imobiliária.

Esse fenômeno traz consigo problemas ao meio ambiente e à saúde pública como aumento do escoamento das águas pluviais, redução da diversidade de espécies, aumento do risco de enchentes e inundações, remoção de vegetação nativa, bem como doenças respiratórias provocadas pela redução da qualidade do ar.

A criação e o crescimento das cidades, a partir da visão da economia, têm como principal explicação a concentração de empregos nos centros urbanos, implicando também em altas taxas de aglomeração de residências nesses locais, devido à facilidade de deslocamento e o baixo custo de locomoção. As forças econômicas principais que fomentam a concentração urbana são as economias de escala e as economias de aglomeração, na lição de Esteves (2015, p. 32). Para ele:

As economias de escala ocorrem dentro das firmas e estão relacionadas ao fato de o custo marginal de produção ser declinante à medida que o nível de produção aumenta. Já as economias de aglomeração são externas à firma e decorrem da internalização de benefícios incorridos por sua proximidade com outras firmas (clientes e fornecedores), bem como de uma ampla estrutura de provisão de bens públicos (ESTEVES, 2015, p. 32).

Conforme se retira do trecho em destaque, as economias de escalas e de aglomeração são essenciais na decisão das firmas, de onde irão se

estabelecer, assim como os custos de transporte que acabam por exercer influência na configuração das cidades.

Segundo Maricato (2000, p. 147), o Brasil possui um enorme conteúdo de leis rigorosas no controle da produção do espaço urbano, mas que não impedem a ocupação de áreas irregulares e o crescimento desorganizado das cidades implicando em grande percentual da população vivendo em áreas de risco ou em favelas.

Não há, portanto, como se pensar no crescimento das cidades sem a existência de um bom planejamento urbano de modo que se possa garantir o desenvolvimento sustentável e a de qualidade de vida às gerações futuras nos moldes definidos no artigo 2º da Lei nº 10.257/01, o Estatuto da Cidade, que prevê a garantia do direito sustentável da cidade e da moradia tratando no inciso VI da ordenação e controle do uso do solo.

A convivência harmoniosa entre meio ambiente de qualidade e desenvolvimento econômico capaz de gerar sustentabilidade, deve abarcar as cinco dimensões da sustentabilidade inicialmente propostas por Sachs (1993, p. 28), mas a dimensão espacial adquire especial importância quando o assunto a ser tratado é desenvolvimento urbano, vez que grande parte dos problemas urbanísticos surge em função do crescimento desordenado e das ocupações irregulares da cidade, necessitando, portanto, de organização de seu espaço.

Indo mais além e ao se discutir sobre sustentabilidade, há que se mencionar a importância das demais dimensões, entre elas a jurídica política, tal como apresentado por Gomes e Ferreira (2017, p. 94), capaz de assegurar os direitos fundamentais intergeracionais e de proporcionar o pleno desenvolvimento do Estado Democrático de Direito, de maneira a evitar a degradação ambiental.

O crescimento espacial das cidades é situação que não se pode impedir e, portanto, há que se buscar meios onde se tenha meio ambiente ecologicamente equilibrado e saudável convivendo de forma harmoniosa com o crescimento e desenvolvimento econômico. Desta forma, importante a combinação dos dispositivos constitucionais dos artigos 170 e 225 da CF/88 na consecução desses objetivos.

A modernidade transformou as cidades e estas, ao contrário do interior, passaram a ser o novo ambiente onde se fixou a grande maioria da população. Desta forma, as cidades se transformaram em um bem da

coletividade e, portanto, impondo aos gestores públicos a função de criar a possibilidade de trabalho, qualidade de habitação e circulação representada por bons instrumentos de transporte.

A expansão urbanística, nos dizeres de Gaio (2015, p. 32), não pode ser objeto de privilégios a determinados setores sociais, mas deve proporcionar a igualdade, pois assim impedirá que o aproveitamento das cidades tenha como foco o conteúdo econômico na sua determinação. Além disso, impedirá pressões do setor imobiliário sobre o planejamento urbano, como ocorreu quando foi aprovado o Estatuto da Cidade, em 2001, e o Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro, em 1992.

O planejamento urbano deve, portanto, contemplar em sua construção as diversas situações referentes ao crescimento urbano e que podem produzir impactos negativos aos cidadãos, consumidores, mercados consumidores e ao meio ambiente. Situações como o surgimento de novos mercados, como o de motoristas que utilizam aplicativos, devem também ser objeto do planejamento urbano, pois, como dito, trazem à tona a discussão sobre benefícios e problemas à coletividade.

5. Considerações finais

O tema deste artigo foi o mercado individual de transportes por meio de aplicativos tecnológicos. Relembra-se que os dilemas apresentados foram: esse mercado é ilegal ou desleal? Além disso, como ele afeta o equilíbrio urbano?

Os resultados da pesquisa foram:

A Revolução Industrial representou um divisor de águas para o crescimento econômico e das sociedades, culminando no atual cenário da sociedade moderna onde restam poucas características dos períodos anteriores, marcadamente pelo abandono de uma sociedade baseada na agricultura e na transformação em uma sociedade tecnológica e científica.

A esse tempo, ainda se entendia como verdade o princípio de que o mercado funcionava de modo independente, apenas sob a influência da “mão invisível” de Adam Smith, acreditando na autorregulação pautada na regra da oferta e demanda. Verificou-se, todavia, a existência de falhas no mercado e que não são passíveis de solução sem que haja interferência externa para a garantia de seu bom funcionamento, o que evita o abuso por parte dos agentes financeiros envolvidos.

O desenvolvimento econômico caminhava a passos largos pautado no pensamento de que o mais importante era a produção de riquezas, objetivo principal da economia, e que o direito tinha como função principal a instrumentalização de regras para a garantia desse objetivo. No entanto, ao final da década de 30, com início dos estudos sobre a concorrência, começa a ceder a ideia da ausência de intervenções do Poder Público.

Percebeu-se que a falta de interferência no mercado para a correção das falhas (pelo poder de polícia) permitiria, além do abuso na busca de lucros pelos empresários (lucro voraz irresponsável), também enormes impactos negativos nos consumidores, sociedade e meio ambiente, por meio do aumento da produção de externalidades negativas.

Não se discute a importância da concorrência como garantia de um mercado consumidor competitivo, justo, com preços mais realistas, mas há que se pensar nas consequências da liberdade de entrada nos mercados, isso individualmente. No caso do mercado de caronas pagas, algumas consequências negativas podem ser pensadas muito facilmente como aumento do número de veículos e consequente produção de poluição e congestionamentos.

A globalização trouxe inúmeras vantagens para a humanidade, expandiu os horizontes das relações comerciais por meio do avanço do sistema de comunicação que também produziu a possibilidade da junção de forças e a conscientização de que é vital a busca por soluções aos problemas ambientais da modernidade.

As cidades se ampliaram e se desenvolveram impulsionadas pelo crescimento industrial e comercial, ao mesmo tempo em que os produtores, aproveitando do crescente mercado consumidor, buscavam a maximização de lucros a qualquer custo, implicando negativamente nas cidades devido à falta de planejamento urbano.

Cada vez mais se verificava o aumento do contingente da população vivendo à margem da sociedade, em locais distantes dos pontos de trabalho, sem infraestrutura, sem saneamento básico e sem condições dignas de transporte ofertado pelo Estado, coletivamente, trazendo como ponto de extrema relevância a importância do planejamento urbano no aumento do bem-estar das pessoas dentro das urbes.

Ao longo da presente discussão, apresentou-se diversos argumentos prós e contra a regulamentação o mercado de táxis, bem como foi

abordada a polêmica em torno do surgimento de novas tecnologias trazidas pelos aplicativos de *smartphones*.

Não se discute a importância do Estado na produção de mecanismos reguladores do mercado e na correção de falhas para a proteção dos consumidores, da sociedade e do meio ambiente, por meio da redução das externalidades negativas e da redistribuição das externalidades positivas. De modo geral, são aspectos relevantes para a tomada de decisão no tocante à regulação, o aumento do bem-estar do consumidor, a influência da variação nos custos de deslocamento na configuração das cidades, do uso e ocupação do solo, bem como na taxa de crescimento das cidades como vetores indicativos das políticas públicas.

Portanto, na busca desse objetivo, é de extrema importância, não só a participação do Estado como fiscalizador dos mercados, mas há que se ter a junção das ciências de modo a permitir a construção do maior número possível de instrumentos capazes de permitir que os avanços tecnológicos, produtivos e econômicos convivam harmoniosamente com o meio ambiente e um desenvolvimento economicamente sustentável.

A título de resposta aos problemas apontados, em um mundo globalizado e tecnologicamente avançado, não há como impedir que os avanços trazidos pela tecnologia, desde que produzam benefícios coletivos e sociais, integrem o mercado. Desse modo, conclui-se que, sob o enfoque do Direito econômico e ambiental, devido aos benefícios trazidos para a sociedade, aumento do bem-estar para os consumidores e impactos positivos no desenvolvimento das cidades, não há que se falar em ilegalidade, deslealdade e proibição da desregulamentação dos aplicativos de transporte individual via *smartphones*. Com base na regulamentação, eles podem favorecer o equilíbrio urbano.

Por fim, cumpriram-se os objetivos desta investigação, pois se constatou que o aumento de prestadores de serviço nesse mercado de transporte individual é positivo e não existem elementos econômicos que possam autorizar a sua vedação, por questões concorrenciais.

Referências

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 07 jan. 2020.

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. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/LEIS_200/l10257.htm>. Acesso em: 07 jan. 2020.

BRASIL. Lei nº. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Código de Defesa do Consumidor. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 12 set. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 07 jan. 2020.

DANI, Felipe André; OLIVEIRA, Álvaro Borges de; BARROS, Débora Sabetzki. O desenvolvimento sustentável como ótimo de Pareto na relação entre os princípios constitucionais ambientais e os princípios constitucionais econômicos. **Revista Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 1, nº 2, p. 303-331, jul./dez. 2010. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.7213/rev.dir.econ.socioambiental.01.002.A005>>. Acesso em: 08 jan. 2020.

ESTEVES, Luiz Alberto. **O mercado de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e equilíbrio urbano**. Brasília: CADE, Departamento de Estudos Econômicos, 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 24 jan. 2020.

FABRI, Andréa Queiroz; et al. **Direito econômico: evolução e institutos escritos em homenagem ao professor João Bosco Leopoldino da Fonseca**. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

GAIO, Daniel. **A interpretação do direito de propriedade em face da proteção constitucional do meio ambiente urbano**. Rio de Janeiro: Renovar, 2015.

GOMES, Magno Federici; FERREIRA, Leandro José. A dimensão jurídico-política da sustentabilidade e o direito fundamental à razoável duração do procedimento. **Revista do Direito**, Santa Cruz do Sul, nº 52, v. 2, p. 93-111, maio/set. 2017. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.17058/rdunisc.v2i52.8864>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

GOMES, Magno Federici; FERREIRA, Leandro José. Políticas públicas e os objetivos do desenvolvimento sustentável. **Revista Direito e Desenvolvimento**, João Pessoa, v. 9, n. 2, p. 155-178, ago./dez. 2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.25246/direitoedesenvolvimento.v9i2.667>>. Acesso em: 24 jan. 2020.

GOMES, Magno Federici; SANTOS, Ariel Augusto Pinheiro dos. Do controle judicial da política pública de mobilidade urbana no paradigma sustentável. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 09, n. 3, p. 951-971, jul./set. 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.12957/rdc.2017.26938>>. Acesso em: 24 jan. 2020.

HOBSBAWN, Eric John Ernest. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2011.

MALUF, Adriana Caldas do Rego Freitas Dabus. **Limitações urbanas ao direito de propriedade**. São Paulo: Atlas, 2010.

MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo: Cengage Learning, 2009.
MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 121-192.

MARX, Karl. **Formações econômicas pré-capitalistas**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. 20. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. v. 1.

MONCADA, Luis S. Cabral de. **Direito econômico**. 7. ed. São Paulo: Almedina, 2018.

NASCIMENTO, Diego Coelho; MARTINS, Josefa Cicera Alves; CHACON, Suely Salgueiro. O direito ao transporte coletivo urbano na região metropolitana de Cariri- CE: sustentabilidade, problemáticas e alternativas. **Revista Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 10, no 20, p. 207-230, jul./dez. 2013. Disponível em: <<http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/360>>. Acesso em: 25 jan. 2020.

SACHS, Ignacy. Estratégias de transição para o século XXI. In: BURSZTYN, Marcel (Org). **Para pensar o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Brasiliense, 1993. Cap. 2, p. 29-56.

SCHUMPETER, Joseph Alois. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e ciclo econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1997.