



MOBILIDADE URBANA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES SOB A PERSPECTIVA DA ECONOMIA COMPARTILHADA

Urban mobility and sustainable development of cities from the perspective of the shared economy

Bruno Bastos de Oliveira

UNESP - Universidade Estadual Paulista, Campus Franca - SP

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1416133820227723> ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4563-6366>

E-mail: bbastos.adv@gmail.com

Fellipe Vilas Bôas Fraga

Universidade de Marília - UNIMAR

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4154979095213313> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9098-3148>

E-mail: fellipevilasboas@gmail.com

Marisa Rossignoli

Universidade de Marília - UNIMAR

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2438487622642710> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6223-9146>

E-mail: mrossinholi@uol.com.br

Trabalho enviado em 19 de abril de 2023 e aceito em 30 de maio de 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 17, N.03., 2025, p. 150-171

Bruno Bastos de Oliveira, Fellipe Vilas Bôas Fraga e Marisa Rossignoli

DOI: 10.12957/rdc.2025.75123 | ISSN 2317-7721

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo examinar a mobilidade urbana, na perspectiva da economia compartilhada, como instrumento de auxílio ao desenvolvimento sustentável das cidades. Nesse cenário, com base no método dedutivo, utilizando-se da pesquisa exploratória, bibliográfica, em um primeiro momento, discute-se a importância do desenvolvimento sustentável para o futuro da humanidade. Após, serão feitas análises a respeito da economia compartilhada e a importância da mobilidade urbana das cidades sob tal contexto, para a defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado. Por fim, concluir-se-á que a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana sob a perspectiva da economia compartilhada é um instrumento capaz de promover mudanças no caminho do desenvolvimento sustentável das cidades.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Economia compartilhada. Mobilidade urbana. Sustentabilidade.

ABSTRACT

This article aims to examine urban mobility, from the perspective of the shared economy, as an instrument to aid the sustainable development of cities. In this scenario, based on the deductive method, using exploratory, bibliographical research, at first, the importance of sustainable development for the future of humanity is discussed. Afterwards, analyses will be made regarding the shared economy and the importance of urban mobility in cities under such a context, for the defense and preservation of an ecologically balanced environment. Finally, it will be concluded that the implementation of public urban mobility policies from the perspective of the shared economy is an instrument capable of promoting changes in the path of sustainable development in cities.

Keywords: Development. Shared economy. Urban mobility. Sustainability.

1. INTRODUÇÃO

A forma como o ser humano se apropria dos recursos naturais vem causando uma série de impactos negativos ao meio ambiente ecológico, elemento imprescindível à manutenção das condições necessárias à existência da vida humana sobre a Terra para a posteridade (JONAS, 2006).

Nesse contexto, seja pela necessidade de produção de cada vez mais automóveis, pelo excesso de circulação dos mesmos, pela poluição, aumento na emissão de gases nocivos e outros males, além de provocar congestionamentos, engarrafamentos, estresse e diminuição da qualidade de vida, a questão da mobilidade urbana, em especial nas grandes cidades, se apresenta como um fator negativo de impacto ao dever constitucionalmente previsto de defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 1988).



Tal problemática torna relevante a necessidade de se buscar a implementação de métodos que possam convergir para o enfrentamento das adversidades relacionadas a mobilidade urbana no caminho do desenvolvimento sustentável das cidades, estando inserida nesse contexto a economia compartilhada.

Dessa feita, considerando as reflexões que serão feitas adiante para a demarcação do campo de investigação por meio de um enfoque específico (RODRIGUES et al, 2011, pp. 160-161), o tema do presente trabalho pautar-se-á na investigação do uso da economia compartilhada, no cenário da mobilidade urbana, como meio ao desenvolvimento sustentável das cidades.

Dessa forma, sendo o problema uma questão ainda não resolvida, algo para o qual se buscará uma resposta por meio da pesquisa, pergunta-se: será que a economia compartilhada pode ser utilizada como um método capaz contribuir para a mobilidade urbana no caminho do desenvolvimento sustentável das cidades?

Para explicitar as razões da pesquisa e os motivos pelos quais a proposta deve prosperar (MEZZAROBÀ; MONTEIRO, 2009, p. 156), sua relevância teórica, social e para a área do direito, a justificativa desta baseia-se na importância de se criar e de se fomentar mecanismos e políticas de mobilidade urbana que dialoguem com a defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações.

Sendo assim, o objetivo do presente trabalho é sugestionar a implementação de políticas de mobilidade urbana, na perspectiva da economia compartilhada, como instrumento de auxílio ao desenvolvimento sustentável das cidades.

Com o escopo de atribuir maior grau de cientificidade à presente pesquisa, observar-se-ão, devidamente, determinados procedimentos metodológicos, a fim de proporcionar ao leitor uma perspectiva acerca do planejamento dos autores, para perseguir os objetivos propostos.

Assim, quanto à abordagem do problema, a pesquisa terá caráter exploratório e descritivo, e, como base, o método dedutivo, cujas técnicas empregadas envolvem a análise documental de fontes variadas e da pesquisa bibliográfica, com revisão de literatura e doutrinas, textos normativos e artigos científicos, para construir um referencial adequado.

2. O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL COMO VIABILIZADOR DA VIDA HUMANA SOBRE A TERRA PARA A POSTERIDADE

Aponta dos Anjos Filho (2017, II. 17-18) não ser fácil definir o desenvolvimento, tendo a palavra surgido entre os séculos XII e XIII com o sentido inicial de revelar ou expor algo, passando a significar progressão apenas por volta de 1850, fazendo com que a palavra, por meio dessa transição evolutiva,



fosse admitindo diversos prismas, como o social, o humano, o nacional, o econômico e também o sustentável, ampliando sua polissemia.

Direito humano inalienável, hodiernamente, o desenvolvimento é reconhecido como um processo econômico, social, cultural e político abrangente, visando, conforme a Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento (NAÇÕES UNIDAS, 1986)¹, ao constante incremento do bem-estar de toda a população e de todos os indivíduos, com base em sua participação ativa, livre e significativa, no desenvolvimento e na distribuição justa dos benefícios daí resultantes.

Embora a palavra desenvolvimento, na atualidade, tenha um significado diverso de crescimento, as reflexões acerca deste vocábulo contribuíram para a ideia de desenvolvimento (BARROS; CAMPELLO, 2020, p. 1153).

A exemplo disso, Celso Furtado (1998, p. 80) observou o crescimento econômico como um meio de aumentar o bem-estar da população e de reduzir o grau de miséria que pune parte dela.

Tal reflexão vai de encontro com o que Amartya Sen entende por desenvolvimento, ou seja, um processo de expansão das liberdades reais, que os seres humanos desfrutam, sendo o Produto Interno Bruto (PIB), ou as rendas individuais, importantes meios, para se expandir as liberdades desfrutadas, como as disposições sociais e econômicas e os direitos civis, dependendo também de outros determinantes, posto que o desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação da liberdade (SEN, 2000, pp. 17-18).

Para Furtado, (2002, p. 77), é a partir do conceito de desenvolvimento que se pode afirmar que o homem é um elemento de transformação, entendendo Edgar Morin (2015, p. 28) no sentido de que o desenvolvimento é complexo, ambivalente, ou seja, simultaneamente positivo e negativo.

Desenvolvimento é um processo que recusa a linearidade da análise microeconômica do equilíbrio espontâneo de forças no mercado, porque ele depende de políticas de indução, com determinantes encontrados em fatores ideológicos, religiosos, culturais, políticos, entre outros (FEITOSA, 2020, p. 17).

E se o direito existe como método de regulação de condutas, desde a antiguidade, mas é fenômeno bem mais recente como forma pela qual o estado e a sociedade se organizam, é possível falar de economia, desde que o indivíduo superou a produção de subsistência e deu os primeiros passos à troca da geração de excedentes, sendo, entretanto, bem mais recente a economia, ao que concerne ao de

¹ Artigo 1. 1. O direito ao desenvolvimento é um direito humano inalienável em virtude do qual toda pessoa humana e todos os povos estão habilitados a participar do desenvolvimento econômico, social, cultural e político, a ele contribuir e dele desfrutar, no qual todos os direitos humanos e liberdades fundamentais possam ser plenamente realizados. (NAÇÕES UNIDAS, 1986).

modo de produção de uma coletividade organizada, e ainda mais moderna a concepção de economia como ciência (BENSOUSSAN; GOUVÊA, 2019, p. 26).

O desenvolvimento da economia é um dos sustentáculos que permite uma vida livre, justa e solidária aos seres humanos, proporcionando condições para o desenvolvimento humano (FRAGA, 2020, p. 68).

De acordo com a teoria do economista Amartya Sen (2000), conhecida por desenvolvimento como liberdade, para que uma sociedade possa se desenvolver, é necessário que os mecanismos de privação da liberdade sejam removidos, dentre os quais: a pobreza, a tirania, a carência de oportunidades econômicas, a negligência na oferta dos serviços públicos (OLIVEIRA; PEREIRA; CATÃO, 2020, p. 668) e até mesmo a interferência excessiva do Estado (SEN, 2000, p. 18).

Portanto, na contemporaneidade, sempre que se desenvolve economicamente é possível apontar o crescimento, mas nem sempre que se cresce economicamente há desenvolvimento (FRAGA; OLIVEIRA, 2020, pp. 88-91), pois o conceito desse se compreende como um fato histórico relacionado ao capital e às técnicas, bem como com o bem-estar social (SANTIAGO; ROCHA, 2020, p. 646).

Logo, para que se atinja o desenvolvimento, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) é relevante, mas não o único vetor considerado, resultando o desenvolvimento de um processo de ocorrências de profundas modificações estruturais, sociais e econômicas (OLIVEIRA, 2019, p. 110), havendo outros indicadores de qualidade de vida e de circulação de riquezas como, por exemplo, o Índice de Gini (IG)², o Índice de Pobreza Humana (IPH)³, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)⁴ e o Índice de Pobreza Multidimensional (IPM)⁵.

² Criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo, apontando a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos, o índice varia de 0 a 1, sendo quando mais próximo de 1 maior o distanciamento da distribuição de renda de uma distribuição homogênea, ao contrário, quanto mais próximo de zero melhor a distribuição de renda, pelo índice é possível, por exemplo, comparar a renda dos 20% mais ricos de um país com os 20% mais pobres. (IPEA, 2004).

³ Criado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, em 1997, pondera sobre algumas variáveis como, por exemplo, o percentual de analfabetismo, a expectativa de vida e o acesso a recursos essenciais como água potável, alimentação, saúde e educação (IPEA, 2007).

⁴ Criado por Mahbub ul Haq com a colaboração do economista indiano Amartya Sen, tem como objetivo oferecer um contraponto ao Produto Interno Bruto per capita. Entretanto, o Índice de Desenvolvimento Humano não abrange todos os aspectos de desenvolvimento, não sendo uma representação da felicidade das pessoas, nem indicando o melhor lugar no mundo para se viver, não contemplando alguns aspectos como a democracia, a participação, a equidade e a sustentabilidade (PNUD, 2020). A partir de 2020 o Relatório de Desenvolvimento Humano, documento do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento Humano (PNUD) passou a incluir um índice experimental que inclui as emissões de dióxido de carbono, por este índice IDH-P, apesar do Brasil ter tido queda em 2020 comparativamente a 2019 a colocação é elevada em 10 posições (PROJETO COLABORA, 2023).

⁵ Lançado em 2010 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, segundo metodologia desenvolvida por Alkire e Foster, vem sendo utilizado desde 2010 em substituição ao IPH, identificando as privações sobrepostas que os domicílios sofrem em relação à saúde, à educação e ao padrão de vida (COSTA; COSTA, 2014, p. 79).

Assinalam Fraga, Ferreira e Oliveira (2020, p. 7) que o desenvolvimento dignifica a existência da pessoa humana, proporcionando o desfrute de uma vida mais justa, próspera, sadia e solidária, reduzindo desigualdades socioeconômicas como a pobreza e a marginalização, trazendo oportunidades e escolhas às subjetividades humanas.

Ao discorrer sobre a responsabilidade do economista, tendo como alçada a análise dos grandes desequilíbrios que estão na raiz dos graves problemas do mundo contemporâneo, observa Celso Furtado (2002, pp. 69 e 78) que o progresso global de desenvolvimento tem um considerado custo ecológico, e generalizar esse modelo para toda a humanidade, o que é a promessa do desenvolvimento econômico, seria apressar uma catástrofe planetária, que parece inevitável se não se mudar o curso da civilização.

Nessa esteira, faz-se importante pontuar que a garantia pelo desenvolvimento nacional é um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, encontrando-se positivada na Constituição Federal, mais especificamente no inciso II do artigo 3º (BRASIL, 1988)⁶, podendo-se afirmar que para o alcance de um efetivo desenvolvimento, com fundamento na dignidade da pessoa humana, esse deve ser visto e respeitado sob uma perspectiva de complementaridade com os demais objetivos e com a defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, para as presentes e futuras gerações⁷, pois o ser humano é o centro do universo do desenvolvimento, que se realiza por conta do e para o ser racional (FRAGA; OLIVEIRA, 2020, pp. 88-91), que só consegue ter a sua vida e a de sua espécie preservada no planeta Terra por conta do meio ambiente ecológico.

Nesse contexto, conforme observa Immanuel Kant (2018, pp. 70-83), o ser humano é uma finalidade em si, ser racional dotado da capacidade de imaginar a própria existência e de agir conforme uma vontade, não tendo preço e nem podendo ser substituído por qualquer outra coisa equivalente, estando na posição de legislador do reino das finalidades, mas sendo, ao mesmo tempo, a ele imposto os deveres de respeitar as leis universais e de agir sob a máxima de que a sua vontade possa ser ao mesmo tempo, também, uma lei universal.

Então, em todas as suas ações, inclusive naquelas dirigidas a si mesmo e também a outros seres racionais, a todo momento, o ser humano precisa ser considerado ao mesmo tempo como finalidade, devendo agir de modo a usar a humanidade, tanto na sua pessoa quanto na pessoa de outrem, a todo instante e ao mesmo tempo, como um fim, mas jamais apenas como um meio, consistindo a dignidade

⁶ Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: [...] II - garantir o desenvolvimento nacional; (BRASIL, 1988).

⁷ Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988).

da humanidade, justamente, na capacidade de legislar universalmente, apesar da condição de se submeter, ao mesmo tempo, a essa legislação (KANT, 2018, pp. 70-71 e 83).

Ocorre que o uso dos meios às finalidades humanas vem impactando, negativamente, o meio ambiente ecológico do planeta Terra, até então o único local – do qual se tem conhecimento – que é capaz de abrigar e manter a vida humana e, assim, possibilitar as suas finalidades como, por exemplo, o desenvolvimento socioeconômico, devendo-se, então, pensar no implemento deste desenvolvimento em consonância com a necessidade de não pôr em perigo as condições necessárias para a conservação indefinida da humanidade sobre a Terra, ou seja, incluir na ideia de desenvolvimento (social, econômico e humano) a futura integridade do ser humano como um imperativo de responsabilidade, adequado ao agir humano, sob todos os aspectos, de modo que os efeitos da ação do ser racional sejam compatíveis com a permanência da vida humana sobre a Terra, para a posteridade (JONAS, 2006, pp. 47-48).

Assim, os fatores históricos, que viabilizaram a consolidação de uma abordagem de desenvolvimento a ser orientada pela sustentabilidade, decorrem da compatibilização dos âmbitos social, econômico e ambiental, por conta da intervenção humana, que causou efeitos negativos, através da exploração dos recursos naturais e da difusão do modelo consumista com deterioração ecológica (TAROCO; MOREIRA, 2020, p. 1197).

Verifica-se a preocupação que a sociedade de forma geral tem tido com a questão do desenvolvimento sustentável, talvez uma das grandes dificuldades atuais da economia: ao mesmo tempo que é necessário crescer, o Brasil discute uma reindustrialização, é de fundamental importância o olhar para a questão da sustentabilidade.

Como exemplo verifica-se o Plano de Desenvolvimento Sustentável desenvolvido em 2022 pela ABDE – Associação Brasileira de Desenvolvimento. A partir de uma análise do comprometimento do Brasil com os 17 ODSs – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável para 2030 foram propostas 5 missões, a saber: missão de futuro digital, inteligente e inclusivo⁸; Missão Ecossistema de inovação em bioeconomia

⁸ Propõe-se uma agenda de digitalização que se apresenta de forma essencial para o desenvolvimento, sendo responsável pela geração de empregos (ODS8) e inovações (ODS9), podendo reduzir desigualdades raciais (ODS10) e de gênero (ODS5) (GALA, 2023).

e para a Amazônia⁹; Missão Agronegócio engajado¹⁰; Missão Infraestrutura e cidades sustentáveis¹¹ e Missão Saúde como motor do desenvolvimento¹² (GALA, 2023; ABDE, 2020).

No que se refere à chamada reindustrialização necessária em função de um processo definido como desindustrialização, entende-se a necessidade de desenvolvimento de complexidade produtiva, o que apesar de parecer um paradoxo, pode ser justamente o caminho para uma produção com maior valor agregado e menos nociva a questão ambiental.

Para Lacerda (2022)

A desindustrialização precoce da economia brasileira representa um claro fator limitador do desenvolvimento. Ao contrário de países ricos, o Brasil perde participação da indústria de transformação no Produto Interno Bruto (PIB), sem que ela tivesse contribuído para a ampliação da renda per capita do país. Portanto, reindustrializar a economia brasileira se torna imprescindível (LACERDA, 2022, p. 5).

Neste ponto Lacerda (2022) apresenta algo fundamenta que é a ampliação da renda per capita como elemento necessário ao desenvolvimento. Nas diretrizes governamentais apresentadas pelo MDIC – Ministério do Desenvolvimento também se coloca a necessidade de uma reindustrialização com desenvolvimento sustentável e alinhado a uma economia verde¹³

É a partir do conceito de desenvolvimento que se pode afirmar que o homem é um elemento de transformação, agindo tanto sobre o contexto social e ecológico como sobre si mesmo (FURTADO, 2002, p. 77), partindo a sustentabilidade do pressuposto de que é preciso encontrar novos caminhos ao desenvolvimento, caminhos que respeitem o meio ambiente ecologicamente equilibrado e que possibilitem a manutenção da vida humana no planeta Terra (FRAGA; OLIVEIRA, 2020, p. 87), para a posteridade. São estes novos caminhos que precisam ser compatibilizados com o crescimento econômico, uma vez que países, ao exemplo do Brasil, encontram-se com alto índice de desemprego populacional e dos fatores produtivos e com elevado grau de trabalhadores em situação de precariedade nas relações

⁹ Objetiva-se promover o crescimento e gerar empregos (ODS8) em bases sustentáveis, além da melhora da qualidade de vida da sociedade e proteção ao meio ambiente (ODS15) (GALA, 2023).

¹⁰ Importante avaliar que grande parte das emissões de gases é originada do desmatamento gerado pela agropecuária, sendo necessário estabelecer padrões de consumo e produção responsáveis no meio rural (ODS12). (GALA, 2023)

¹¹ A transformação de cidades tem grande potencial para (ODS11) acelerar o cumprimento da Agenda 2030 é um reflexo do elevado efeito multiplicador no acesso à água e saneamento (ODS6) e à infraestrutura em geral (ODS9). (GALA, 2023)

¹² Necessidade de geração de empregos de qualidade (ODS8) e inovação (ODS9) que produzem gases em menor intensidade (ODS13) (GALA, 2023).

¹³ O MDIC além de apresentar dados da desindustrialização propõe a criação de uma secretaria de economia verde, descarbonização e bioindústria para trabalhar em parceria com o Ministério do Meio Ambiente (BRASIL, 2023), apesar de não ser uma secretaria já estabelecida mostra um direcionamento para políticas públicas.

com o mercado, seja com vínculos informais, seja no crescimento do empreendedorismo por necessidade¹⁴.

Visando a sustentabilidade na sociedade brasileira, a Constituição Federal de 1988, que ostenta um mandamento bastante evoluído, elaborado com observância a critérios multidisciplinares e uma abordagem social, política, econômica, ambiental e cultural, tendo como norte o desenvolvimento sustentável (CALDAS; SILVA; BARROSO, 2020, p. 55), assevera que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo, para as presentes e futuras gerações, sendo a defesa do meio ambiente também um dos princípios gerais da atividade econômica (BRASIL, 1988)¹⁵.

Diante desse cenário, há de se considerar que, se Anthony Giddens (2007, p. 16) menciona que a humanidade pode e deve encontrar meios de tomar as rédeas do mundo em descontrole e Edgar Morin (2015, p. 105) afirma que, para o ser humano se tornar plenamente cidadão da Terra, é preciso mudar o modo de habitá-la, há que se considerar a economia compartilhada como um instrumento social e econômico a ser utilizado para tomar as rédeas do mundo em descontrole e mudar a forma de como habitar o planeta no caminho do desenvolvimento sustentável.

3. ECONOMIA COMPARTILHADA E MOBILIDADE URBANA NO AUXÍLIO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES

A economia compartilhada, por vezes denominada economia colaborativa”, constitui um conjunto de atividades econômicas que aproveitam a conectividade ampla entre as pessoas e os agentes econômicos, com uma grande variedade de arquiteturas organizacionais (DOWBOR, 2018, p. 11).

Partindo da premissa estabelecida por Botsman, e Rogers (2011, p.53) de que a economia compartilhada pode ser utilizada como um importante mecanismo socioeconômico capaz de promover o equilíbrio entre as necessidades individuais, coletivas e ambientais, a presente pesquisa propõe analisar como esse instrumento pode contribuir para uma mobilidade urbana mais sustentável.

¹⁴ O relatório GEN - Global Entrepreneurship Monitor – que apresenta dados sobre o empreendedorismo no Brasil diferencia o empreendedorismo por oportunidade (a empresa que surge de uma oportunidade do mercado e visão do empreendedor) do empreendedorismo por necessidade (aquele que vem ocupar o espaço de um emprego uma vez que a pessoa não encontra mais este espaço no mercado); No relatório de 2021 verifica-se que aproximadamente 50% dos empreendedores nascentes se deram por necessidade. (GEN, 2022).

¹⁵ Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existências digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...] VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; (BRASIL, 1988).

A economia compartilhada teve origem na década de 90 do século XX justamente da discussão entre avanço tecnológico e sustentabilidade (SILVEIRA, PETRINI E SANTOS, 2016).

Neste sentido, Silveira, Petrini e Santos (2016) observam que dada a necessidade do crescimento de forma sustentável, conforme discutido no tópico anterior, tem levado a que:

(...) diferentes modelos de negócio baseados na ideia de compartilhamento, troca ou empréstimo surgiram. A difusão continuada desses modelos é favorecida por uma necessidade crescente de produção e consumo sustentáveis nos negócios e na sociedade. A economia compartilhada parece responder a essa necessidade por meio da produção de modelos de negócio que combinam o crescimento econômico com sustentabilidade ambiental e social, dimensões base do conceito de desenvolvimento sustentável. Tomados em conjunto, a economia compartilhada e o desenvolvimento sustentável aparentam ter o potencial de produzir novas formas de organização e concorrência, bem como alterar ou refinar os modelos (SILVEIRA, PETRINI E SANTOS, 2016, p. 299).

Feitas as breves considerações a respeito do conceito de economia compartilhada, torna-se necessário pontuar as externalidades, as falhas de mercado, geradas pelo modelo de transporte adotado em um país que prioriza o transporte individual automobilístico.

Maria da Conceição Sampaio de Sousa (2008, p.1) explica que as “Externalidades ocorrem quando o consumo e/ou a produção de um determinado bem afetam os consumidores e/ou produtores, em outros mercados, e esses impactos não são considerados no preço de mercado do bem em questão”.

No que tange as externalidades negativas provadas pelo uso de automóveis privados, a autora destaca aumento de tráfego e congestionamento, o que contribui para redução da velocidade do deslocamento e o transporte de mercadorias (SOUSA, 2008, p.1).

Nesse universo, o consumo, a manutenção, a produção e o aumento da quantidade de veículos geram externalidades negativas como a poluição, seja atmosférica, sonora, visual, do solo e da água, sem contar a necessidade de mais e mais extração de finitos recursos naturais do meio ambiente ecológico.

Sobre o tema, Harris, Jonathan (2017), explicam com precisão a dimensão do custo externo da poluição:

O automóvel é um causador importante da poluição do ar, incluindo ambos os problemas urbanos e regionais tais como a chuva-ácida. Somado a isto, suas emissões de dióxido de carbono contribuem para o aquecimento global, e o arrefecimento escapando dos condicionadores de ar dos automóveis antigos contribui para a depleção da camada de ozônio. O óleo do automóvel é uma causa significativa da poluição dos lençóis freáticos. A produção de automóveis envolve materiais tóxicos que podem ser liberados para o ambiente ou podem permanecer como lixo tóxico. Os sistemas de estradas pavimentam muitos hectares de terras rurais e campos abertos, e o sal lixiviado das estradas danifica os mananciais.

Para além das externalidades ambientais, o modelo de locomoção brasileiro gera um impacto negativo na qualidade de vida dos cidadãos que habitam nos grandes centros. Os constantes engarrafamentos e a poluição sonora geram aumento de estresse e ansiedade, enquanto a poluição atmosférica tem um impacto direto com o aumento de doenças respiratórias.

Os problemas supracitados são agravados pelo fato de que no Brasil, em regra, automóveis são utilizados apenas por uma pessoa para seu deslocamento, havendo ociosidade do uso deste bem, que normalmente pode levar mais quatro pessoas além do condutor (PEIXOTO; SANTIAGO, 2019, p. 137).

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), que demonstra as características gerais dos domicílios e dos moradores no Brasil, com atualização de informações em 26 de maio de 2020, estimou-se em 49,2% a posse de carro para uso pessoal dos domicílios, a de motocicleta em 22,9% e apenas 11,7% dos domicílios possuíam ambos (IBGE, 2020).

Da junção do exposto tem-se que: (i) em que pese mais da metade dos domicílios no Brasil não possuírem qualquer veículo automotor; (ii) a grande quantidade de automóveis circulando nas cidades gera diversos efeitos nocivos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e aos seres humanos; e (iii) que em um carro popular convencional cabem até 5 pessoas.

Sobre o tema, Carvalho e Brito (2016, p.118) explicam que o crescimento do número e do uso dos automóveis privados está extremamente relacionado à degradação do serviço público de transporte, o encarecimento e a precarização.

Frente ao problema, a transição de uma economia de produto para uma economia de serviço, voltada ao compartilhamento, seria um instrumento capaz de minimizar o problema exposto.

Claro que não se pode desconsiderar que a indústria automobilística é um setor tradicional na economia brasileira, possuindo uma cadeia de produção com vários agentes que se desenvolveram ao redor e empregam mão de obra.

Desde sua criação e conformação, a indústria automotiva sempre foi extremamente relevante para a economia brasileira. Apenas para dar uma dimensão, nos anos recentes o setor representou cerca de 5% do produto interno bruto (PIB) brasileiro e respondeu por pouco mais de 20% do PIB da indústria de transformação (DAUDT, WILLCOX, 2018).

Uma das soluções propostas é o compartilhamento de veículos, tendo em vista que a disponibilização de lugares nos automóveis, de forma gratuita ou onerosa, pode diminuir circulação de veículos, vez que otimiza o seu uso (PEIXOTO; SANTIAGO, 2019, p. 137).

Além de minimizar os impactos ao meio ambiente ecológico gerados pelos veículos, a política de economia compartilhada gera uma melhor qualidade, principalmente nos centros urbanos, tendo em vista que reduz o tráfego e a possibilidade de engarrafamento, bem como melhora a qualidade do ar e diminui a poluição sonora.



No cerne da economia compartilhada está o cálculo de como se pode aproveitar a capacidade ociosa dos bens e serviços e redistribuí-la em outro lugar para maximizar a produtividade e enxugar o excedente criado pelo hiperconsumismo (BOTSMAN, ROGERS, 2011, p. 71), estando inserido neste quadro a prestação de serviços de transporte privado individual de passageiros.

Inegavelmente, esta pode ser uma das formas de desenvolvimento das relações voltadas à mobilidade urbana capaz de viabilizar o desenvolvimento sustentável das cidades, pois contribui para a possibilidade de diminuição da aquisição e da circulação de veículos, diminuindo a poluição no ar, o trânsito, os engarrafamentos (consequentemente o estresse das pessoas), bem como da diminuição da necessidade de mais e mais extração dos finitos recursos naturais para a fabricação, disponibilização e comercialização de veículos.

Robin Chase, cofundadora da *Zipcar*¹⁶, empresa norte americana de compartilhamento de veículos, aponta três crenças fundamentais que a fizeram acreditar no sucesso dessa forma de atividade econômica voltada ao consumo colaborativo, a saber: (i) as pessoas estão dispostas a compartilhar em vez de comprar carros, porque a conta econômica fecha; (ii) uma plataforma tecnológica capaz de alavancar a internet e a tecnologia *wireless* facilita o compartilhamento; (iii) a empresa pode confiar que as pessoas pegarão e devolverão os carros sem necessitar de supervisão, os abastecerão usando o cartão de crédito da empresa e não deixarão lixo nos carros (CHASE, 2015, p. 8).

A Uber, maior plataforma mais usada no Brasil se comprometeu em enfrentar de maneira mais incisiva o desafio das mudanças climáticas e oferecer aos usuários mais formas de viajar de um jeito sustentável, ajudando motoristas parceiros na adaptação a veículos elétricos, priorizando a transparência e firmando parcerias com ONGs e com o setor privado para acelerar a transição para uma energia limpa e justa.

Em 8 de setembro de 2020 a CEO da empresa Dara Khosrowshahi (2020), fez uma declaração amplamente divulgada e utilizada como marketing, a qual afirma que, sendo a Uber a maior plataforma de mobilidade do mundo, há consciência quanto ao impacto e que esse vai além da tecnologia, motivo pelo qual há vontade por parte da empresa em apoiar a reconstrução e a recuperação ecológica das cidades e regiões onde essa opera.

Assim, com o lema “oferecer alternativas sustentáveis e compartilhadas ao uso do carro particular é nosso compromisso”, a plataforma publicamente se comprometeu que até 2040, todas as viagens serão feitas em veículos sem emissão de carbono ou em micro mobilidade e transporte público (KHOSROWSHAHI, 2020).

¹⁶ Disponível em: <https://www.zipcar.com/>

Ademais, foi desenvolvido em alguns países projetos como o Uber Green, que possibilita que o usuário escolha um veículo elétrico ou híbrido, e a Uber Transit, parceria com empresas locais de transporte público ao redor do mundo para incluir informações de rotas e bilhetes em tempo real no aplicativo da empresa (KHOSROWSHAHI, 2020).

Mas, se os serviços de transporte individual remunerado de passageiros, prestados por meio do modelo da empresa *Uber*, configuram atividade econômica classificada como serviço de utilidade pública (MELLO, 2016, p. 810), essa não é a única forma, meio, tipo ou serviço com base na economia compartilhada para o fomento à mobilidade urbana no intuito de viabilizar o desenvolvimento sustentável das cidades.

Nessa esteira, é possível observar o modelo implementado pela empresa francesa *BlaBlaCar*¹⁷, conectando motoristas com lugares disponíveis no carro e passageiros que queiram compartilhar os custos da viagem, tendo como motivação inicial a oferta repesada para a otimização do desperdício dos carros vazios nas ruas, considerando que o conceito de um aplicativo para conseguir uma carona para outra cidade no carro de um desconhecido é extremamente popular em várias partes do mundo (SUNDARARAJAN, 2018, p. 162).

O compartilhamento de carros, bicicletas e outros meios de transporte, como o compartilhamento de igual para igual, aumenta a eficiência do sistema de transportes (GANSKY, 2011, p. 214), sendo uma forma de economia compartilhada para a mobilidade urbana como instrumento viabilizador do desenvolvimento sustentável das cidades.

Importante analisar o ordenamento jurídico brasileiro a fim de pontuar a legislação pátria que regulamento a política e mobilidade urbana, bem como verificar a existência de normatização acerca do mercado de transporte individual de passageiros e seus aspectos de equilíbrio sustentável.

Interessante mencionar que a Lei nº 10.257/2001 (BRASIL, 2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) e estabelece diretrizes gerais da política urbana destaca o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana mediante “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001).

Nesse cenário, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano com o objetivo de promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, contribuindo para o acesso

¹⁷ Disponível em: <https://www.blablacar.com.br/>

universal à cidade, ao fomento e à concretização das condições que cooperem para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme os artigos 1º e 2º, da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012)¹⁸.

E se, dentre os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, se encontra o do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (BRASIL, 2012)¹⁹; se, dentre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, se encontra a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (BRASIL, 2012)²⁰, sendo, ainda, objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social, bem como a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (BRASIL, 2012)²¹, a economia compartilhada, mais do que uma forma de se consumir bens e serviços a um custo menor à sociedade hipermoderna e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (GANSKY, 2011, p. 5) é uma forma de equilibrar as necessidades individuais, as das comunidades e as do planeta (BOTSMAN, ROGERS, 2011, p. 53), ou seja, é uma forma de organização do mercado com base na solidariedade e na sustentabilidade (FRAGA; OLIVEIRA, ROSSIGNOLI, 2020, p. 278) capaz de contribuir para a mobilidade urbana no caminho do desenvolvimento sustentável das cidades.

Contudo, no plano prático, onde se encaixaria a economia compartilhada no caminho para a consecução dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana?

Tem-se que a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018 (BRASIL, 2018), deu nova redação ao inciso X, do artigo 4º, da Lei 12.587/2012²² (BRASIL, 2012), para definir o transporte remunerado privado de

¹⁸Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012).

¹⁹Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: [...] II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

²⁰Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: [...] IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

²¹Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; [...] IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

²²Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: [...] X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens

passageiros. O artigo 11-B²³, da Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), incluído pela Lei 12.587/2012 (BRASIL, 2012), traz as condições que devem ser cumpridas pelo motorista para a autorização da prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros nos Municípios que optarem pela sua regulamentação.

Não obstante, considerando o dever de defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações, por parte do Poder Público²⁴, com base nas diretrizes para o planejamento e gestão de sistemas de mobilidade urbana, os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados (BRASIL, 2012)²⁵, podendo condicionar o acesso e a circulação dos espaços urbanos sob controle, o que pode estimular e conscientizar os particulares ao consumo e ao uso de veículos menos poluentes.

Também não se pode deixar de observar que pode estimular o descarte, a venda e outras formas de transacionar veículos, para a aquisição de novos que, mesmo menos poluentes, geram impactos ambientais negativos a partir da necessidade de extração de mais e mais finitos recursos naturais, sendo, mais ou menos, em nível maior ou menor, mas ainda sim, uma forma de fomento e estímulo, por meio de políticas públicas, ao consumo colaborativo.

Por esse ângulo, também se encontram as políticas públicas para o monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando

individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

²³Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

²⁴Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

²⁵Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: [...] II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle.



a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição (BRASIL, 2012)²⁶.

De certo, há no cenário da República Federativa do Brasil um marco regulatório que possibilita a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana como instrumento viabilizador do desenvolvimento sustentável das cidades, com base na utilização das formas e sistemas da economia compartilhada, e o envolvimento da sociedade, empresas, Estado e organizações não governamentais está diretamente relacionado ao sucesso da solidariedade na mobilidade urbana, sempre com a finalidade de sustentabilidade (PEIXOTO; SANTIAGO, 2019, p. 138).

Segundo Botsman e Rogers (2011, pp. 96-97), quando a sociedade muda para uma economia baseada na maximização de unidades de uso em vez de na quantidade de unidades vendidas, a eficiência ambiental e a de negócios se alinham.

Todavia, conforme asseveram Maximiliano e Oliveira (2016, p. 163), não basta a legislação e os projetos realizados pelos entes públicos, é necessário que se promova uma mudança de comportamento da população em relação à mobilidade urbana, sendo ela lenta e gradativa, mas que deve ser incentivada constantemente pelos governantes.

4. CONCLUSÕES

Diante das ideias expostas, com a finalidade de manter a lógica entre as premissas estabelecidas e o objeto da presente investigação, apresentam-se as seguintes conclusões.

Se o desenvolvimento não é apenas movimento relacionado ao capital, mas também ao bem-estar e à eliminação de mecanismos de privação de liberdades (SEN, 2000, pp. 17-18); se realizando por conta do e para o ser humano (FRAGA; OLIVEIRA, 2020a, pp. 88-91), o desenvolvimento sustentável enflora o social, o cultural e o econômico sempre com o devido respeito e a vital estimulação, valorização, contribuição, conservação e fomento para com a preservação dos meios necessários à manutenção das finalidades humanas, para a posteridade.

A economia compartilhada aproveita a conectividade ampla entre as pessoas e os agentes econômicos, podendo ser utilizada como um importante mecanismo socioeconômico capaz de promover

²⁶Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: [...] VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

o equilíbrio entre as necessidades individuais, coletivas e ambientais, contribuindo com o desenvolvimento sustentável.

O consumo, a manutenção, a produção e o aumento da quantidade de veículos gera externalidades negativas que não se coadunam com o ideal do desenvolvimento sustentável, sendo necessário pensar em novas e antigas formas e meios menos degradantes ao meio ambiente ecologicamente equilibrado quanto a questão da mobilidade urbana. Sendo, entretanto, necessário pensar o desenvolvimento de novas bases produtivas que empregue mão de obra de forma sustentável.

A implementação de políticas públicas que fomentem mecanismos e formas de organização de mercado voltadas para a mobilidade urbana sob a perspectiva da economia compartilhada consubstancia instrumento capaz de promover mudanças no caminho do desenvolvimento sustentável das cidades.

No âmbito federal, é preciso que se estabeleçam políticas de financiamento e investimento com recursos da União nas grandes obras para a mobilidade urbana conferindo prioridade ao transporte coletivo. Já na esfera regional e local, as medidas reguladoras do trânsito como, por exemplo, a criação de mais espaço no sistema viário para o transporte público coletivo e a circulação de pessoas, exercem papel relevante no sistema de mobilidade eficiente. Logo, incumbe aos gestores transformar essa realidade em busca de uma mobilidade urbana de cunho verdadeiramente sustentável.

5. REFERÊNCIAS

ABDE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO. **Plano ABDE 2030 de Desenvolvimento Sustentável**. 2020. Disponível em: <https://abde.org.br/plano-abde-2030-de-desenvolvimento-sustentavel-faca-o-download/>. Acesso em 17 abril de 2023.

BARROS, Ana Carolina Vieira de; CAMPELLO, Livia Gaigher Bósio. O direito ao desenvolvimento em evidência: construção conceitual e inserção da biodiversidade como quesito chave para o fortalecimento dos direitos humanos. **Revista Argumentum**, Marília, v. 21, n. 3, p. 1151-1175, set./dez. 2020. Disponível em: <http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1377/825>. Acesso em: 20 abr. 2021.

BENSOUSSAN, Fabio Guimarães; GOUVÊA, Marcus de Freitas. **Manual de direito econômico**. Salvador: Juspodivm, 2019.

BLABLACAR. **Sua viagem. Sua escolha**. Disponível em: <https://www.blablacar.com.br/>. Acesso em: 20 fev. 2021.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é seu é meu**: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Tradução de Rodrigo Sardenberg. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de outubro de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 3 jan. 2021.



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. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 19 fev. 2021.

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. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 19 fev. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm#art3.htm. Acesso em: 19 fev. 2021.

BRASIL. Serviços e informações do Brasil. "**A reindustrialização é essencial para a retomada do desenvolvimento sustentável**", diz Alckmin. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2023/01/a-reindustrializacao-e-essencial-para-a-retomada-do-desenvolvimento-sustentavel201d-diz-alckmin>. Acesso em 17 abril de 2023.

CALDAS, Roberto Correia da Silva Gomes; SILVA, Camila Barreto Pinto; BARROSO, Saulo Furtado. A transversalidade horizontal sistêmico-integrativa da dimensão ambiental de desenvolvimento sustentável: uma conceituação em evolução. **Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v.17, n. 38, p.41-68, mai./ago. 2020. Disponível em: <http://revista.domholder.edu.br/index.php/veredas/article/view/1749>. Acesso em: 20 abr. 2021.

CARVALHO, Claudio Oliveira de; BRITO, Filipe Lima. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 103-132, jul./dez. 2016. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/direitoeconomico/article/view/5825/5750>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CHASE, Robin. **Economia compartilhada:** como pessoas e as plataformas estão inventando a economia colaborativa e reinventando o capitalismo. Tradução de Cristina Yamagami. São Paulo: HSM do Brasil, 2015.

COSTA, Bruno Lazzarotti Diniz; COSTA, Marcela Menezes. Concepções de pobreza e operacionalização do Índice de Pobreza Multidimensional para Minas Gerais. **Cadernos da Escola do Legislativo**, Belo Horizonte, v. 16, n. 25, p. 75-99, jan./jun. 2014. Disponível em: <https://cadernosdolegislativo.almg.gov.br/seer/index.php/cadernos-ele/article/view/143/113>. Acesso em 20 abr. 2021.

DAUDT, Gabriel; WILLCOX, Luiz Daniel. Indústria Automotiva. **Visão 2035:** Brasil, país desenvolvido. BNDES. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/16241/1/PRCapLiv214167_industria_automotiva_c ompl_P.pdf. Acesso em 18 abril de 2023.

DOS ANJOS FILHO, Robério Nunes. **Direito ao desenvolvimento.** São Paulo: Saraiva, 2017.



DOWBOR, Ladislau. Apresentação à edição brasileira. In: SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. Tradução de André Botelho, São Paulo: Senac São Paulo, 2018.

FARIAS, Eduardo Helfer de; RACHED, Gabriel. Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo sobre o caso Uber no Brasil. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 825-866, jul./set. 2017. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26922>. Acesso em: 19 fev. 2021.

FEITOSA, Maria Luiza Pereira de Alencar Mayer. Homenagem ao centenário Celso Furtado, esse paraibano genial. **Prim@ Facie**, João Pessoa, v. 19, n. 41, mai./ago., 2020, p. 13-22. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/54348/31040>. Acesso em: 23 jan. 2023.

FRAGA, Fellipe Vilas Bôas. **O consumo colaborativo como mecanismo de desenvolvimento sustentável na sociedade líquido-moderna**. 2020. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Marília - UNIMAR, Marília, 2020.

FRAGA, Fellipe Vilas Bôas Fraga; OLIVEIRA, Bruno Bastos de. **O consumo colaborativo como mecanismo de desenvolvimento sustentável na sociedade líquido-moderna**. Uberlândia: LAECC, 2020.

FRAGA, Felipe Vilas Bôas; OLIVEIRA, Bruno Bastos de; ROSSIGNOLI, Marisa. Collaborative consumption and economic development: an analysis from the perspective of combating the coronavirus pandemic (COVID-19). **Revista Jurídica**, Curitiba, v. 5, n. 62, p. 251 - 292, dez. 2020. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/4928>. Acesso em: 19 fev. 2021.

FURTADO, Celso. **Em busca de novo modelo: reflexões sobre a crise contemporânea**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

GALA, Paulo. **Plano ABDE 2030 de Desenvolvimento Sustentável para o Brasil**. Disponível em: <https://www.paulogala.com.br/plano-abde-2030-de-desenvolvimento-sustentavel-para-o-brasil/>. Acesso em 17 abril 2023.

GANSKY, Lisa. **Mesh: porque o futuro dos negócios é compartilhar**. Tradução de Carolina Maia Alampi e Alexandra Machado Toste. Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

GEN - Global Entrepreneurship Monitor. **Empreendedorismo no Brasil 2021**. Disponível em: <https://datasebrae.com.br/wp-content/uploads/2022/06/Diagrama%C3%A7%C3%A3o-GEM-RE-Brasil-2021-v5-web.pdf>. Acesso em 18 abril de 2023.

GIDDENS, Anthony. **Mundo em descontrole**. Tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2007.

HARRIS, Jonathan M.; ROACH, Brian. **Environmental and natural resource economics: A contemporary approach**. Routledge, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa nacional por amostra de domicílios contínua: características gerais dos domicílios e dos moradores 2019**. Informações atualizadas em 26 de



maio de 2020. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101707_informativo.pdf. Acesso em 19 fev. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. O que é?: índice de gini. **Desafios do desenvolvimento**, Brasília, ed. 4, ano 1, 01 nov. 2004. Disponível em:

https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1132:reportagens-materias&Itemid=39. Acesso em 20 abr. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Sociedade: as dimensões da pobreza. **Desafios do desenvolvimento**, Brasília, ed. 30, ano 4, 11 jan. 2007. Disponível em:

https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1132:reportagens-materias&Itemid=39. Acesso em 20 abr. 2021.

JONAS, Hans. **O princípio responsabilidade**: ensaio de uma ética para a civilização tecnológica. Tradução de Marijane Lisboa e Luiz Barros Montez. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-RIO, 2006.

KANT, Immanuel. **Fundamentação da metafísica dos costumes**. Tradução de Inês A. Lohbauer. São Paulo: Martin Claret, 2018.

KHOSROWSHAHI, Dara. Driving a Green Recovery, 08 set. 2020. In: **Uber Newsroom**. Disponível em: <https://www.uber.com/newsroom/driving-a-green-recovery/>. Acesso em: 29 set. 2021.

LACERDA, Antônio Correa de. **Reindustrialização**: para o desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Contraconcorrente, 2022.

LUCENA, Micaella Carolina; CAMPELLO, Livia Gaigher Bósio. Florestas e o bem-estar humano: desafios para o direito internacional no século xxi. **Revista Argumentum**, Marília, v. 20, n. 3, p. 1161-1182, set./dez. 2019. Disponível em:

<http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1220/748>. Acesso em: 20 abr. 2021.

MAXIMILIANO, Ana Maria; OLIVEIRA, Emilia Daniela Chuery Martins de. A elaboração e a implementação de políticas públicas para a integração de mobilidade urbana por meio da valoração do transporte não motorizado. **Revista de Direito Sociais e Políticas Públicas**, Curitiba, v. 2, n. 2, p. 151-165, jul./dez. 2016. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistadspp/article/view/1563/pdf>. Acesso em: 20 fev. 2021.

MELLO, Cláudio Ari. O futuro da mobilidade urbana e o caso uber. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 775-812, abr./jun. 2016. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/22029/16255>. Acesso em: 19 fev. 2021. doi: <https://doi.org/10.12957/rdc.2016.22029>.

MEZZAROBIA, Orides; MONTEIRO, Cláudia Servilha. **Manual de metodologia da pesquisa no direito**. São Paulo: Saraiva, 2009.

MORIN, Edgar. **A via para o futuro da humanidade**. Tradução de Edgard de Assis Carvalho e Mariza Perassi Bosco. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

NAÇÕES UNIDAS. **Declaração sobre o direito ao desenvolvimento**. 1986. Disponível em: <http://dhnet.org.br/direitos/sip/onu/spovos/lex170a.htm>. Acesso em: 19 abr. 2021.



OLIVEIRA, Bruno Bastos de. **Arbitragem tributária: racionalização e desenvolvimento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

OLIVEIRA, Flávia De Paiva Medeiros de; PEREIRA, Maria Marconiete Fernandes; CATÃO, Maria Marconiete Fernandes. A tributação como mecanismo de fomento do desenvolvimento como liberdade: uma análise do sistema tributário brasileiro à luz da teoria de amartya sen. **Revista Argumentum**, Marília, v. 21, n. 2, p. 663-686, mai./ago. 2020. Disponível em: <http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1377/825><http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1300/792>. Acesso em: 20 abr. 2021.

PEIXOTO, Leonardo de Carvalho; SANTIAGO, Mariana Ribeiro. A mobilidade urbana solidária no Estatuto das Cidades e sua concretização pela via da economia colaborativa. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 122-142, abr./jun. 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/36908>. Acesso em: 19 fev. 2021.

PROJETO COLABORA. **ONU cria IDH que considera emissões e pegada ambiental**. Disponível em: <https://projetocolabora.com.br/ods13/onu-cria-idh-que-considera-emissoes-e-pegada-ambiental/>. acesso em 18 de abril de 2023.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO NO BRASIL. **O que é o idh, 2020**. Disponível em: <https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos/o-que-e-o-idh.html#:~:text=O%20IDH%20%C3%A9%20uma%20medida,popula%C3%A7%C3%A3o%20no%20n%C3%ADvel%20de%20pa%C3%ADs>. Acesso em: 20 abr. 2021.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO NO BRASIL. **Para além do pib: pnud propõe índice de desenvolvimento humano sustentável**. Publicado em: 20 jun. 2012. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/para-alem-do-pib-pnud-propoeindice-de-desenvolvimento-humano-sustentavel/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

RODRIGUES; Auro de Jesus; et al. **Metodologia científica**. 4. ed. Aracaju: Unit, 2011.

SANTIAGO, Mariana Ribeiro; ROCHA, Alceu Teixeira. **Revista Jurídica da Presidência**, Brasília v. 21 n. 125, p. 644-667, out.2019/jan.2020. Disponível em: <https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/article/download/1934/1308>. Acesso em: 22 abr. 2021.

SILVEIRA, Lislene Melo da; PETRINI, Maiara; SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo dos. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?. **Revista de Gestão – FEA/USP**. n. 23. p. 298-305. Disponível em: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S1809227616306063?token=E300FB075D22008ABE18ACBBD E2FCEFE01BB1F67A28FA842879C7894EE3C34043415FB5D5C7FAA100EB6DF4A300F3C50&originRegion=us-east-1&originCreation=20230418115121>. Acesso em 18 abril de 2023.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução de Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia de Letras, 2000.

SOUSA, Maria da Conceição Sampaio de. Bens públicos e externalidades. Introdução à economia, **Universidade de Brasília - UnB**, 2008. Disponível em: <https://introducaoaeconomia.files.wordpress.com/2012/03/texto-externalidades-conceicao-2011.doc>. Acesso em: 29 set. 2021.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. Tradução de André Botelho, São Paulo: Senac São Paulo, 2018.



TAROCO, Lara Santos Zangerolame; MOREIRA, Nelson Camatta. O desenvolvimento sustentável e a insustentabilidade do desenvolvimento: a crítica ao ideal de progresso a partir da tensão entre Hegel e Benjamin. **Revista Argumentum**, Marília, v. 21, n. 3, p. 1195-1218, set./dez. 2020. Disponível em: <http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1127/812>. Acesso em: 20 abr. 2021.

UBER. **Uber Technologies Inc.** Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/>>. Acesso em: 20 fev. 2021.

ZIPCAR. **Instantly book cars near you:** Need a car? Oh, you've come to the right place. Book cars on demand by the hour or day. Join instantly, drive in minutes. Disponível em: <https://www.zipcar.com/>. Acesso em: 31 dez. 2020.

Sobre os autores:

Bruno Bastos de Oliveira

Professor Assistente na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais (FCHS) da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP) - Campus de Franca - SP, vinculado ao Departamento de Direito Público, sendo professor das disciplinas de Direito Tributário e Direito Financeiro. Consultor Jurídico, especialista na área fiscal. Pós-doutor em Direito pela UNIMAR - Universidade de Marília - SP, sendo bolsista PNPd. Foi Professor Efetivo do Programa de Pós-graduação em Direito - Mestrado e Doutorado - da UNIMAR - Universidade de Marília - SP (2020 - 2023). Doutor em Ciências Jurídicas - Direitos Humanos e Desenvolvimento - pela Universidade Federal da Paraíba. Mestre em Ciências Jurídicas, área de concentração Direito Econômico, pela Universidade Federal da Paraíba. Especialista em Direito Tributário, pela Universidade do Sul de Santa Catarina
UNESP - Universidade Estadual Paulista, Campus Franca - SP
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1416133820227723> ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4563-6366>
E-mail: bbastos.adv@gmail.com

Fellipe Vilas Bôas Fraga

Doutor e Mestre em Direito pela UNIMAR - Universidade de Marília. Doutor em Ciências Jurídicas pela UMSA - Universidad del Museo Social Argentino. Mestre da Universidade Federal Fluminense no Mestrado Profissional do Programa de Pós-Graduação Justiça Administrativa (PPGJA). Especialista em Direito Notarial e Registral, Direito Civil, Direito Constitucional, Direito Empresarial, Direito Tributário e Direito Administrativo.
Universidade de Marília - UNIMAR
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4154979095213313> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9098-3148>
E-mail: fellipevilasboas@gmail.com

Marisa Rossignoli

Professora do Programa de Pós-graduação em Direito da Universidade de Marília - Mestrado e Doutorado. Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho -UNESP - "Campus" de Araraquara (1994). Mestre em Economia (Economia Política) pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC-SP (1998) e Doutora em Educação (Política e Gestão da Educação) na Universidade Metodista de Piracicaba - UNIMEP (2008).
Universidade de Marília - UNIMAR
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2438487622642710> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6223-9146>
E-mail: mrossinholi@uol.com.br

