

**XXVII ENCONTRO NACIONAL DO  
CONPEDI SALVADOR – BA**

**DIREITO CIVIL CONTEMPORÂNEO II**

**LARISSA MARIA DE MORAES LEAL**

**ROBERTO SENISE LISBOA**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

**Diretoria – CONPEDI**

**Presidente** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

**Vice-presidente Sudeste** - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

**Vice-presidente Nordeste** - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

**Secretário Executivo** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - Unimar/Uninove – São Paulo

**Representante Discente – FEPODI**

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

**Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

**Secretarias:**

**Relações Institucionais**

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Santa Catarina

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

**Relações Internacionais para o Continente Americano**

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

**Relações Internacionais para os demais Continentes**

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

**Eventos:**

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

**Comunicação:**

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina)

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul)

Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais)

**Membro Nato** – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

---

D597

Direito civil contemporâneo II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UFBA

Coordenadores: Larissa Maria de Moraes Leal; Roberto Senise Lisboa – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-593-5

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Direito, Cidade Sustentável e Diversidade Cultural

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVII Encontro Nacional do CONPEDI (27 : 2018 : Salvador, Brasil).

CDU: 34



# XXVII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI SALVADOR – BA

## DIREITO CIVIL CONTEMPORÂNEO II

---

### **Apresentação**

Esta coletânea reúne artigos científicos que, por conexão das matérias, foram divididos em quatro grupos.

Inicialmente, o Grupo de Trabalho em Direito Civil Contemporâneo apresenta três artigos que tratam, de modo direto, da temática que é o atual pano de fundo de boa parte das chamadas transformações do direito: a sociedade da informação. A prática de "sharenting", a preocupação com a privacidade na era do Big Data e as discussões mais recentes sobre o Marco Civil da Internet e suas implicações conformam esse grupo de abertura.

No segundo grupo, a obra traz questões que vão resgatar discussões jurídicas, como a dicotomia público-privado (aqui, com especial destaque para a função social da propriedade) e as múltiplas faces que a responsabilidade civil tem apresentado como desafios no campo das obrigações. Da proposta de uma responsabilidade civil imputada sem a comprovação, ou mesmo a existência de dano, até as questões de reparação "in natura" nos casos de danos ambientais, os artigos aprovados estão em sintonia com os debates postos na academia e instigam o leitor à tomada de decisão opinativa.

No terceiro conjunto de artigos são tratadas questões de família e a propriedade, ou não, de regulação dessas questões pelo direito. O resgate de perspectivas históricas, feito na maioria dos artigos deste grupo, ressalta a metodologia de trabalho do direito civil contemporâneo e oferece densidade aos textos, também provocativos e de inegável atualidade.

Por fim, no quarto grupo, a obra oferece dois artigos que ocupam-se em investigar interessantes questões acerca da atividade notarial e de registro no Brasil: a relevância da atividade notarial para a garantia da dignidade da pessoa humana e o registro de negócio jurídico anulável, como forma de garantir direitos.

A obra encontra conexão entre todos os escritos.

Na urgência dos temas tratados e na metodologia aplicada por seus autores, a coletânea justifica-se e, ao mesmo tempo, qualifica-se no âmbito da pesquisa jurídica de qualidade.

Profa. Dra. Larissa Maria de Moraes Leal - UFPE

Prof. Dr.Roberto Senise Lisboa - FMU

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - [publicacao@conpedi.org.br](mailto:publicacao@conpedi.org.br).

# **RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

## **CIVIL LIABILITY OF URBAN COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT CONCESSIONERS AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

**Thiago Cirillo De Oliveira Porto**  
**Alinson Ribeiro Rodrigues**

### **Resumo**

O presente estudo tem por objeto abordar a responsabilidade civil das empresas concessionárias prestadoras do serviço de transporte público coletivo urbano. Como objetivo, apresenta a relação entre a responsabilidade civil das empresas concessionárias com os danos decorrentes da prestação deste serviço público e os seus efeitos na promoção do desenvolvimento sustentável. Para analisar este objeto tem-se o seguinte problema: Em que medida a responsabilidade civil pode contribuir com o desenvolvimento sustentável? Por fim, afirma-se que, a responsabilidade civil pode ser um instrumento salutar na promoção do desenvolvimento sustentável, quando tem os seus efeitos aferidos através da análise econômica do direito.

**Palavras-chave:** Direito civil, Responsabilidade civil, Transporte coletivo urbano, Análise econômica do direito, Desenvolvimento sustentável

### **Abstract/Resumen/Résumé**

The purpose of this study is a civil liability of concessionaires providing public urban public transport services. Like this one, it presents a relation between the civil responsibility and the concessionary companies with the damages caused by the provision of public services. For information on this subject, see the following problem: To what extent can civil liability contribute to sustainable development? Finally, it is argued, civil liability can be an instrument in the promotion of sustainable development, when its effects are presented through analysis of the economy of law.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Civil right, Civil responsabilit, Urban collective transportation, Economic analysis of law, Sustainable development

## 1. INTRODUÇÃO

As normas jurídicas prescrevem ao ser humano um comportamento externo, voltado à coletividade, que consiste em fazer ou não fazer, incidindo na distinção entre direito e as normas, como as fixadas pela moral e pela religião: quando a moral e a religião condenam ou prescrevem uma conduta externa, decorre esta de uma inspiração interna, que primariamente orienta a conduta. A etiqueta, o costume, o uso e a convenção também obrigam, sob pena, de censura social, a uma conduta externa – mas, não participam, porém, do direito. Tais normas podem ser violadas livremente, embora, a coletividade ou o grupo reaja com manifestações de reprimenda ou desagrado. No entanto, a violação da norma jurídica acarreta consequências mais profundas e mais organizadas, suscita a coação, capaz de constranger ao cumprimento em última instância –, com uso da força.

Em uma conotação ampla, a ordem jurídica não se compadece com o fato de uma pessoa causar mal a outrem, posto que, havendo um agente causador de desequilíbrio social, estabelece um sistema de sanções que procuram atender as exigências da norma. Sob quaisquer circunstâncias, em que haja a subordinação de indivíduo passivo à determinação de um dever de reparação, emerge a responsabilidade civil.

O artigo 186, do Código Civil Brasileiro (CCB) (2002, p. 37) define responsabilidade civil, com a seguinte disposição: aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano.

É a denominada responsabilidade civil subjetiva, ou seja, aquela que, para se configurar, exige a existência de um elemento subjetivo: culpa, evidenciando a não intenção direta do agente em atuar de modo indevido, mas, o faz em razão de um descuido, negligência ou imprudência – ou de uma imperícia ou inaptidão; ou dolo retratado na ação ou omissão voluntária, no qual o agente atua ou se omite intencionalmente.

Para alguns estudiosos como José Aguiar Dias *apud* Caio Mário da Silva Pereira (2002) esse elemento subjetivo é desnecessário, ou seja, basta que haja dano, para que seu autor, independente de ter agido com dolo ou culpa, seja compelido a indenizar. É a chamada responsabilidade objetiva, que, no Brasil, vigora para os danos causados pelo Estado através de seus agentes, e também, em certos casos, para danos causados em razão de atividades de risco, em que o causador do dano é considerado responsável pela indenização causada por sua própria atividade, independentemente de culpa ou dolo, porque essa responsabilidade é tida

como risco de sua atividade econômica. A obrigação de indenizar nasce diretamente da lei e não da vontade das partes, ainda que, o responsável não tenha querido causar o prejuízo.

A responsabilidade civil evoluiu de sua compreensão subjetiva e individual, algo imputável a quem deu causa culposamente a um dano que jamais teria ocorrido se inexistente o ato do responsável, para o estágio mais avançado da culpa presumida e, posteriormente, para a concepção da responsabilidade objetiva, por sua vez suplantada pela teoria do risco. Tudo isso sucedeu por imperativo da nova realidade sócio-político-econômica que o capitalismo e os avanços tecnológicos preconizaram.

De modo a caracterizar a responsabilidade civil, ou seja, a obrigação que tem o agente, causador de um dano, de repará-lo, indenizando a vítima, é necessária a presença dos seguintes requisitos: ação ou omissão voluntária, relação de causalidade ou nexos causal e o dano. A culpa, dentro da teoria objetiva, não se configura como um requisito.

A responsabilidade civil, então, assume na atualidade incontestável importância prática e teórica na Ciência Jurídica como um todo, não mais inerente aos interesses privados, mas, ampliando-se concomitante ao desenvolvimento humano em quaisquer as esferas política, social, cultural, tecnológica, governamental, econômica etc.

Desenvolvimento humano que tem como meta básica o bem-estar da sociedade, através da oferta de serviços de qualidade no referente à saúde, educação, aumento dos níveis de emprego e renda. É neste contexto que emerge a concepção de desenvolvimento sustentável.

Embora, cumpra ao Estado – administrador público por excelência, fazer valer os princípios da responsabilidade civil, e com mais propriedade quando presta serviços da mais ampla ordem, nestas últimas décadas, sua impossibilidade em atender às demandas em vários aspectos da vida cotidiana incentiva a busca por novos agentes que se proponham a preencher as lacunas e dentre as opções está a prestação do serviço de transporte público urbano, o qual deve ser exercido de modo sustentável, posto que, é de conhecimento da sociedade que os processos produtivos das empresas em geral são considerados um dos principais causadores de danos ao sistema ambiental.

O transporte público é serviço essencial às cidades de médio e grande porte, pois, constitui o meio de locomoção primário que garante o direito de ir e vir de seus cidadãos. Além disso, ao utilizar o transporte público, o cidadão contribui para a diminuição da poluição do ar e sonora, do consumo de combustíveis fósseis não-renováveis e para a

melhoria da qualidade de vida urbana, uma vez que menos carros particulares são utilizados para a locomoção de pessoas.

Os impactos causados na natureza geram custos ambientais e sociais, fazendo surgir questões sobre a sustentabilidade, cuja premissa perpassa pela correta e responsável utilização dos recursos naturais a fim de atender as necessidades das gerações atuais sem prejudicar a capacidade das gerações futuras em atender suas próprias necessidades, a partir do desenvolvimento imbricado nos âmbitos econômico, social e ambiental, neste sentido, necessário uma análise da importância dos custos sociais que devem estar presentes quando o Poder Judiciário sopesar a fixação da responsabilidade civil por parte das empresas concessionárias.

O transporte coletivo urbano possui uma grande relevância social e jurídica, dada a grande quantidade de pessoas que fazem uso diário dos sistemas de transportes, principalmente nos grandes aglomerados urbanos, gerando, sem dúvida alguma, uma série de questões que cabe ao Direito responder, porém, não há como e nem qualquer pretensão de exaurir a temática, nem de trazer todas as respostas às muitas arguições que porventura poderão vir a lume, neste estudo ou em outros futuros.

## **2. ASPECTOS CONCEITUAIS SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL**

Pereira (2002) assegura ser o Direito romano o pilar de sustentação de qualquer elaboração jurídica no que concerne à responsabilidade civil, posto que, em sua concepção, foi aquele a propiciar elementos substanciais à formação dos sistemas que há séculos vêm vigendo na ordenação jurídica ocidental.

Alex Weill e François Terré *apud* Pereira (2002, p. 1) afirmam que é difícil estabelecer com precisão o histórico da responsabilidade civil. No entendimento de Pereira (2002) o tema sempre esteve presente nos mais antigos escritos legislativos da história da civilização humana, como no Código de Hamurábi (ordenamento mesopotâmico) em que a ideia de punição de um dano deveria se igualar ao sofrimento causado *a priori*.

De acordo como autor supracitado, no antigo Direito romano o delito é a gênese da responsabilidade e sua concomitante caracterização, sem se cogitar a culpabilidade, determinada pela intervenção do poder público cujo fito era a disciplina, o que de certa maneira consistia na equivalência (*talio* em latim), na justa reciprocidade do crime e da pena, do pagamento do mal com o mal – Lei de Talião (do latim *Lex Talionis: lex – lei e talis – tal*,

parelho), lei a qual é simbolizada pela expressão – “Olho por Olho, Dente por Dente”. É uma das mais antigas leis existentes. (PEREIRA, 2002, p. 2).

Os primeiros indícios da lei do talião foram encontrados no Código de Hamurábi, em 1730 a. C., no reino da Babilônia. Essa lei permitia evitar que as pessoas fizessem justiça elas mesmas, introduzindo, assim, um início de ordem na sociedade com relação ao tratamento de crimes e delitos, ou seja, o objetivo do código era de homogeneizar o reino juridicamente e garantir uma cultura comum.

O vocábulo talião deve ser escrito com inicial minúscula, pois, não se trata, como muitos pensam, de nome próprio. Encerra a idéia de correspondência de correlação e semelhança entre o mal causado a alguém e o castigo imposto a quem o causou: para tal crime, tal e qual pena. Está no Direito hebraico (Êxodo, cap. 21, vers. 23/5): o criminoso era punido *taliter*, ou seja, talmente, de maneira igual ao dano causado a outrem, esboçando, a perspectiva de composição entre a vítima e o agressor, quando da falta de um prévio acordo, o qual existindo denotaria uma composição voluntária: “a vítima, ao invés de imposição de igual sofrimento ao agente, recebia, a título de *poena* (pena, no antigo latim) uma importância em dinheiro ou outros bens conforme os delitos e crimes cometidos”. (PEREIRA, 2002, p. 2).

Ainda para Pereira (2002), é a Lei *Aquilia*, de data incerta no Direito Romano, o marco nos conceitos jurídicos no concernente à responsabilidade civil, uma vez que sua importância deve-se precipuamente ao fato de substituir as multas fixas por uma pena proporcional ao dano causado. A Lei *Aquilia* é originária de um plebiscito proposto pelo tribuno *Aquilio*, conforme Raymond Monnier, *apud* Pereira (2002, p. 3) e, se atribui a ela a origem do aspecto da culpa como fundamental na reparação da perda (da coisa alheia) ou dano à coisa alheia.

Do latim *culpa* o significado segue mantendo-se o mesmo. Uma observação cumpre ser feita: que o sujeito é quem pratica a ação. Para os romanos a culpa não era um sentimento, quer dizer não procedia do sujeito, não estava na sua natureza, mas sim fora dele; ou seja, que o núcleo semântico da culpa está no verbo *culpare* e, portanto em seu agente o *culpator* – aquele que cuida de exercer a ação, de modo que sem este não é possível a existência nem de *culpabilis* (o que é digno de ser culpado) nem do *culpatus* (em quem recai o dano); por conseguinte somente há culpa à medida que há um culpado (termo atual para quem exerce a culpa) e alguém que sofre o ato danoso ou de perda. (PEREIRA, 2002, p. 3).

Na culpa aquiliana o encargo da prova era de quem se sentia lesado, pois o dano que não causasse prejuízo não ensejava lugar à indenização, uma vez não existir um contrato entre

as partes. Porém, como sugere Leonardo Colombo *apud* Pereira (2002, p. 3), com a multiplicação de casos aumenta a necessidade de reparação mesmo que inexistisse um corpo lesado, cabendo então ao culpado demonstrar que não havia incorrido em negligência, isto é, em culpa.

No campo do Direito Romano, porém, a culpa vincula-se à racionalidade – atributo humano, de quem comete o ato culposo, pois, em quem falta a razão não pode se responsabilizar por seus atos. Assim, a culpa aquiliana se estabelece em razão da vontade, ou seja, é um ato decorrente de comportamento voluntário que transgride um dever. Neste contexto culpa é a falta de diligência no cumprimento do que é exigido a cada um.

Para Sílvio de Salvo Venosa (2004, p. 27) culpa é a inobservância de um dever que o agente devia conhecer e observar.

Segundo Venosa (2004) o ato volitivo é o primeiro pressuposto da responsabilidade civil, e os seus efeitos contrários ao ordenamento existente, ou seja, é um ato ilícito, traduzido num comportamento voluntário que transgride um dever, e não se pode afastar a noção de culpa do conceito de dever, posto que o próprio ato em si gera um novo dever jurídico, qual seja, o de reparar o dano.

José de Aguiar Dias *apud* Venosa define culpa de maneira mais ampla:

A culpa é falta de diligência na observância da norma de conduta, isto é, o desprezo, por parte do agente, do esforço necessário para observá-la, com resultado não objetivado, mas previsível, desde que o agente se detivesse na consideração das consequências de sua atitude. (DIAS *apud* VENOSA, 2004, p. 27).

Venosa (2002) diz que a responsabilidade civil tem origem no fato que incorre em prejuízo violando o equilíbrio social, porém a reparação não é para punir o dano ocasionado e sim, beneficiar a vítima, o que torna as situações de responsabilidade civil mais numerosas e complexas, diferentemente das de responsabilidade penal, as quais dependem da definição típica da lei (*ato ilícito* no campo penal – crime ou delito).

De acordo com Sérgio Cavalieri Filho (2005) responsabilidade, no sentido epistemológico, expressa a ideia de obrigação, encargo, contraprestação, qualidade ou condição de responsável.

No âmbito jurídico, para Cavalieri Filho (*ibidem*), responsabilidade civil é a capacidade de entendimento ético-jurídico e determinação volitiva adequada, que constitui pressuposto penal necessário da punibilidade, ou seja, é o dever que alguém tem de reparar o

prejuízo em face da violação de um precedente dever jurídico, ensejando a compreensão de que toda conduta humana que transgrida um dever jurídico originário (primário), causando prejuízo a outrem, gera um dever jurídico sucessivo (secundário), constituindo por sua vez em fonte geradora de responsabilidade civil.

Cabe ainda distinguir obrigação de responsabilidade. Para Cavalieri Filho (2005, p. 24): Obrigação é sempre um dever originário; responsabilidade é um dever jurídico sucessivo, conseqüente à violação do primeiro.

Em se tratando de dever jurídico sucessivo, que é o de reparar o dano, assim disciplina o novo Código Civil Brasileiro em seu artigo 927:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (CCB, 2002, p. 112).

De modo análogo o art. 186 do novo CCB (2002, p. 37) refere-se ao dano moral: Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Assim, o ato ilícito, tanto pode decorrer de contrato, como de ralação extracontratual, já anteriormente referenciado na culpa aquiliana. O dever de indenizar, contudo, denota a necessidade precípua de estabelecer o equilíbrio rompido com a ação ou omissão do agente, cuja conduta esteja relacionada à causa de prejuízo à vítima, o que exige por sua vez a relação de causalidade ou nexos causal e ocorrência de dano e de culpa, mas para Venosa (2002) não existindo estes condicionantes, o ato ilícito é irrelevante, consubstanciando o entendimento de Cavalieri Filho (2005) que a responsabilidade civil situa-se na quebra do equilíbrio patrimonial provocado pelo dano, ou seja, sua essência está na ilicitude provocada pelo descumprimento da obrigação originária.

### **3. DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

É facilmente constatável que metade da população mundial vive em cidades que surgem como espaços sociais, de modo a suprir desde as necessidades mais básicas até a satisfação de expectativas desta mesma população, no concernente às condições de vida, no âmbito social, material e cultural, o que faz da urbanização um dos elementos constitutivos

essenciais da modernidade, embora, a realidade mostre a total incapacidade do Estado de oferecer os serviços públicos inerentes a uma sociedade moderna.

O surgimento do conceito de serviço público está ligado à transformação técnica e econômica verificada no século XIX. A revolução industrial e a extensão do modo capitalista de produção transformaram radicalmente as estruturas sociais existentes, resultando daí toda uma série de novas configurações nas condições materiais de existência humana, do estilo de vida em sociedade, em torno dos quais surgiram lutas, entre outros aspectos, tornando imprescindível a intervenção do Estado. A noção de serviço público nasce justamente para determinar a separação entre direito público e privado, distinção esta que trata da demarcação do âmbito de incidência do Direito Administrativo nas atividades estatais.

Até então, o Estado se limitava a cumprir funções de soberania: justiça, política, defesa nacional, coleta de impostos. Era o que se costumava chamar de Estado policial. Seu âmbito de ação, no entanto, viria a ampliar-se progressivamente. Ele passa a cuidar da educação, das obras públicas, da saúde, do trabalho, do urbanismo, etc. Para caracterizar esta mudança, passou-se a falar de Estado previdenciário.

O atual Estado brasileiro tem como inspiração a noção de Estado do bem estar social e o art. 175 de sua Constituição (2005, p. 81) prevê várias atribuições que cabem ao Estado prestar, consubstanciando-se, tais atividades, nos chamados serviços públicos.

Neste sentido é o serviço público o próprio espaço de ação do Estado em que a presença de particulares é meramente acessória ou substitutiva e, somente acontece, mediante condições obrigatórias muito específicas porque se trata efetivamente de um serviço à sociedade e, aos cidadãos aos quais se destina devem ser assegurados o acesso igual e a qualidade desse serviço.

Hely Lopes Meirelles define:

Serviço Público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controle estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado. (MEIRELLES, 2004, p. 103).

Diogo de Figueiredo Moreira Neto (2003) diz que em se considerando a noção funcional, serviço público seria a atividade administrativa assegurada, ou assumida pelo Estado, que se dirige à satisfação de interesses coletivos secundários, de fruição individual, e considerada por lei, como de interesse público.

José Cretella Júnior (1998, p. 98) enuncia ser o serviço público toda atividade que o Estado exerce, direta ou indiretamente, para satisfação das necessidades públicas mediante procedimento típico do Direito Público.

Já Maria Sílvia Zanella Di Pietro (1998, p. 66) considera serviços públicos como a atividade material que a Lei atribui ao Estado para que exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público.

Diógenes Gasparini afirma que o serviço público:

Abarca as atividades de oferecimento de comodidades ou utilidades materiais (energia elétrica, telecomunicações, distribuição de água domiciliar), bem como as jurídicas (serviços cartorários), as fruíveis diretamente (transporte coletivo, coleta de lixo) ou indiretamente (segurança pública) pelos administrados de forma preponderante, ou pela Administração (serviços administrativos). (GASPARINI, 2004, p. 278).

Ainda no entender de Gasparini (2004) a prestação dos serviços é da Administração Pública através de órgãos, agentes e meios materiais, ou de seus delegados, os denominados concessionários ou permissionários sob a égide da legislação pertinente, ou seja, os serviços públicos são de competência privativa do Estado, através da Administração Direta ou Indireta, cuja prestação é repartida entre a União, os Estados, o Distrito Federal, e os Municípios, cumprindo ser examinados nos respectivos níveis.

No entanto, consoante ao Estado Democrático de Direito, toda atividade administrativa deve estar formal, funcional e integralmente submetida à Constituição, como afirma Moreira Neto (2003, p. 416), a atividade jurídica do Estado caracteriza-se por ser essencial à sua existência. Assim, o Estado, por critérios jurídicos, técnicos e econômicos, define e estabelece quais os serviços deverão ser públicos ou de utilidade pública e, ainda, se estes serviços serão prestados diretamente pela estrutura oficial ou se serão delegados a terceiros.

Segundo Moreira Neto (2003) são serviços essenciais, os definidos pela Lei n.º 7.783/89, os serviços os de água e tratamento de esgoto, energia elétrica, gás, combustíveis, saúde, distribuição de medicamentos e alimentos, funerário, tráfego aéreo, compensação bancária, os quais, no sentido estrito, voltam-se à satisfação das necessidades primárias da sociedade, constituindo o atendimento de interesse coletivo a condição de sua própria natureza, contexto no qual o transporte coletivo urbano se encaixa.

O transporte urbano classificado em individual (táxi e bicicletas alugadas) ou coletivo (ônibus municipal, intermunicipal, metrô, trem, etc), nos países desenvolvidos, com economias estáveis, é feito preponderantemente através de trens e metrôs, responsáveis por 60% da demanda, cabendo ao meio rodoviário algo em torno de 30%. No Brasil, o transporte sobre trilhos, por não ter contado com os investimentos necessários ao longo do tempo, participa, hoje, com apenas 6% na demanda diária do transporte coletivo no País e o rodoviário, com emprego do ônibus, chega ao percentual de 93%. (CAVALIERI FILHO, 2005, p. 312).

O Código Civil Brasileiro de 2002, a partir do seu art. 730, estatuiu o contrato de transporte, tanto o transporte de pessoas (arts. 734 - 742) como o de coisas (arts. 743 - 756), e o faz incorporando no texto da lei, tudo aquilo que foi sendo construído e consagrado pela doutrina e pela jurisprudência ao longo do século XX. Ao entrar em vigor, operou duas peculiaridades em relação ao contrato de transporte: revogou uma das leis brasileiras mais antigas – a Lei das Estradas de Ferro – e passou a disciplinar um contrato que não é novo – pelo contrário, mais antigo do que o próprio Código de 1916. Para Cavalieri Filho (*op.cit*), o normal é que sejam incluídos num novo Código os contratos que foram surgindo na vigência do Código anterior. Daí que as ocorrências com os meios de transporte, hoje, até já constituem um setor especial da responsabilidade civil. (CAVALIERI FILHO, 2005, p. 312).

Na primeira metade da década de 1960, quando a economia brasileira era muito mais precária e os recursos públicos limitados, os investimentos em transporte coletivo representavam cerca de 40% da formação bruta do capital fixo do país, ou seja, aproximadamente 6,7% do Produto Interno Bruto (PIB). Embora com dificuldades, foram construídas algumas estradas de ferro, dotadas de modernos trens para a época, capazes de transportar milhares de passageiros por vez. Porém, no final da década de 1980 esses percentuais de investimentos despencaram para 10% e 1,7%, respectivamente, sendo ainda pior a situação nesses primeiros anos da década de 90, por falta de disposição política. (CAVALIERI FILHO, 2005, p. 315).

Para se ter ideia da enormidade dos problemas sociais e jurídicos que diariamente ocorrem no campo dos transportes coletivos, basta atentar para o que ocorre nas grandes capitais brasileiras, entre outras cidades emergentes, retratado pela situação caótica em que se encontra o transporte coletivo no Brasil, obrigando as pessoas a viajar quatro ou cinco horas por dia, em condições desumanas e de insegurança, até com estatísticas de morte, seja por acidentes de trânsito, seja por outras razões, tais como apedrejamento e incêndio de ônibus,

balas decorrentes de tiroteios, assaltos a passageiros como noticiados quase que diariamente. (CAVALIERI FILHO, 2005, p. 313).

Verifica-se ainda, que a maioria das atividades econômicas depende do transporte de bens e pessoas, assim, os sistemas de transportes desempenham papel de suma importância no concernente ao estilo de vidas pessoas. Apesar de, a grande concentração no caso do transporte público coletivo ocorrer nos grandes conglomerados urbanos, a sua quantidade não atende de forma satisfatória a todos os usuários e, associado a isso, o predomínio dos transportes individuais em muito acentua os problemas dos transportes nos centros urbanos, relacionados ao excesso de veículos, gerando congestionamentos, impactos ambientais e degradação do espaço socioeconômico, causando-lhes prejuízo que deverão ser reparados.

Verifica-se, pois, que o transporte coletivo urbano tomou-se um instrumento fundamental para o cumprimento das funções sociais e econômicas do Estado Moderno e, no Brasil, como serviço público de interesse público, sua prestação se dá, geralmente, através de delegação (concessão ou permissão), nas formas do art. 175, da Constituição Federal. Entretanto, mas, longe está de um serviço público adequado – conforme disposto no art. 6 da lei 8987/95.

#### **4. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: A importância da responsabilidade civil na prestação do serviço público de transporte coletivo urbano**

O desenvolvimento sustentável, em termos atuais, é uma ideia consagrada tanto no plano internacional quanto no contexto interno dos países, desde início dos anos 1970 quando do surgimento das primeiras discussões sobre ecodesenvolvimento, por ocasião da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano realizada em 1972 em Estocolmo na Suécia, que teve continuidade com a Declaração de Coyococ no México, organizada pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) e a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, em 1974. Nesse documento, lê-se que o ecodesenvolvimento seria uma relação harmoniosa entre a sociedade e seu meio ambiente natural conectado à autodependência local. (ENRIQUE LEFF, 1994, *apud* EDUARDO VIOLA *et al*, 1995).

Entretanto, a consagração definitiva da sustentabilidade tenha se efetivado na Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, no Rio de Janeiro, Brasil, envolveu Estados, terceiro setor e comunidades nas discussões sobre meio ambiente,

resultando na Agenda-21, como plano de ação para o alcance do desenvolvimento sustentável para o século XXI, em que se procurou identificar as questões prioritárias, os recursos e os meios necessários para enfrentar os problemas, bem como as metas a serem atingidas nas décadas vindouras, reafirmada, mais recentemente, em outra conferência das Nações Unidas sobre o tema, também, no Rio de Janeiro, em 2012. (REINALDO DIAS, 2011).

Ainda, de acordo com Thiago Rodrigues (2017), o documento do PNUD de 1994 defendia o desenvolvimento econômico e social sustentável como a única forma de assegurar que os direitos humanos fossem respeitados, e em 2003, as mudanças ambientais foram apontadas como catalisadoras de conflitos entre estados nacionais devido à escassez de recursos naturais e energéticos, o que impossibilitaria o atendimento da demanda incrementada por fluxos migratórios entre os referenciados estados, mas, a maior dificuldade está, na indeterminação do conceito de desenvolvimento sustentável, que se presta a interpretações diversas e variadas, frequentemente não coincidentes, quais sejam:

O relatório *Nosso Futuro Comum*, importante documento publicado em 1987 pela Comissão Mundial sobre Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) criada em 1983 pela Organização das Nações Unidas (ONU), sob o comando da então primeira-ministra da Noruega Gro Harlem Brundtland, contém a definição mais difundida de desenvolvimento sustentável: (...) aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades (CMMAD, 1988, p. 46).

O desenvolvimento sustentável foi então concebido como um conjunto de ações voltadas à solução ou redução de grandes problemas de ordem econômica, social e, sobretudo, ambiental e social, tais como: crescimento econômico ilimitado decorrente do processo de globalização desencadeado a partir dos anos de 1980, o agravamento da desigualdade social e aumento da pobreza e do esgotamento dos recursos naturais, seja, pela degradação natural ou por uso indevido de tais recursos. Problemas os quais ameaçam à sobrevivência da vida no planeta e demandam ação conjunta de governos, empresas e sociedade, e, para serem superados devem integrar de forma equilibrada os aspectos econômicos, sociais e ambientais.

Uma afirmação muito própria nesse direcionamento é a feita por Peter Nijkamp *apud* Ronaldo Seroa da Motta:

Os pré-requisitos para desenvolvimento sustentável são a disponibilidade de bens e serviços, assim como, recursos materiais e energéticos, diminuição do desperdício e um correto uso dos serviços oferecidos pelo meio ambiente, para a produção econômica e o bem-estar do ser humano. (PETER NIJKAMP, 1994, *apud*, RONALDO SEROA DA MOTTA, 2000, p. 3).

John Elkington (2001) (criador do termo *Triple Bottom Line* que designa o equilíbrio dos aspectos econômico, social e ambiental de modo interdependente à obtenção de sucesso nos negócios) afirma que, em virtude, dos negócios requererem mercados estáveis alicerçados em habilidades tecnológicas, financeiras e de gerenciamento que possibilitem o desenvolvimento sustentável, as empresas devem contribuir de forma progressiva com a sustentabilidade, e mais, suas ações e inovações neste sentido devem ser cada vez mais disseminadas na busca em ampliar a eficiência e a efetividade da sustentabilidade almejada.

Outra vertente complementar à noção da sustentabilidade definida como um princípio de uma sociedade que mantém as características necessárias para um sistema social justo, ambientalmente equilibrado e economicamente próspero por um período de tempo longo e indefinido, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, no Artigo 3 da Declaração Universal sobre a Diversidade Cultural estabelece que a diversidade cultural é fator de desenvolvimento, constituindo um desafio à implementação do desenvolvimento sustentável:

A diversidade cultural amplia as possibilidades de escolha que se oferecem a todos; é uma das fontes do desenvolvimento, entendido não somente em termos de crescimento econômico, mas também, como meio de acesso a uma existência intelectual, afetiva, moral e espiritual satisfatória. (UNESCO, 2002, p. 1).

Por seu lado, José Eli da Veiga (2005) afirma que o conceito de desenvolvimento sustentável é uma utopia para o século XXI, apesar de defender a necessidade de se buscar um novo paradigma científico capaz de substituir os dilemas paradigmáticos provenientes da globalização.

Leila da Costa Ferreira (1998) afirma que o padrão de produção e consumo que caracteriza o atual estilo de desenvolvimento tende a consolidar-se no espaço das cidades e estas se tornam cada vez mais o foco principal na definição de estratégias e políticas de desenvolvimento, como resposta às necessidades humanas em tais espaços, sendo premente a busca de alternativas sustentáveis à qualidade de vida na dinâmica urbana.

Manuel Castells (2000) acredita que o aparecimento de redes de transportes públicos assegurou a integração das diferentes áreas de atividades, distribuindo os fluxos internos segundo uma relação espaço/tempo suportável, uma vez que, a grande concentração do transporte público coletivo ocorre nos grandes conglomerados urbanos, mas, a sua quantidade

não atende de forma satisfatória a todos os usuários e, ainda, causa-lhes prejuízo que deverão ser reparados.

Associado a isso, o predomínio dos transportes individuais em muito acentua os problemas dos transportes nos centros urbanos, relacionados ao excesso de veículos, gerando congestionamentos, impactos ambientais e degradação do espaço socioeconômico.

Contudo, o início das preocupações acerca da interseção do ambiente, transportes e desenvolvimento sustentável decorreram da crise do petróleo, notadamente no final da década de 1970 e início dos anos 1980. Situação materializada através de vários problemas, como, por exemplo, a escassez dos recursos naturais, a degradação ambiental, o prejuízo à saúde de pessoas e animais ocasionado por excesso de ruído oriundo de veículos e aeronaves, entre outros fatores, desencadearam muitos movimentos em uma tendência mundial de compatibilizar a evolução do sistema de transportes com a necessidade de manutenção da base de recursos naturais para a continuidade de utilização pelas gerações futuras. (IGNACY SACHS, 1993).

Segundo estudos da Union Internationale des Transports Publics (UITP) (2018), o planeta Terra terá em 2050 mais de 9 bilhões de habitantes e a malha urbana ocupará cerca de 1,5 milhão de km<sup>2</sup>, por volta de 2030, o que corresponde à área de França, Alemanha e Espanha juntas. O que significa, em média, 1 milhão de novos habitantes por semana, durante os próximos 38 anos, correspondendo a mais 500 mil passageiros por semana nos sistemas de transportes coletivos urbanos. Esses números impressionantes levaram a UITP às seguintes perguntas: como preparar as cidades para esta realidade? Como apoiar o setor de transporte para enfrentar essa dinâmica e executar a estratégia de dobrar o transporte público, até 2025?

Na tentativa de trazer as melhores respostas aos questionamentos citados, a UITP (2018) esteve presente na Rio+20, a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, que aconteceu em junho de 2012 no Rio de Janeiro (20 anos após a Eco-92, reunião mundial realizada no Brasil com diretrizes semelhantes), cujo objetivo foi avaliar a Eco-92 e como continuar com as ações para o desenvolvimento sustentável. O encontro foi um dos mais relevantes no cenário global, e reuniu líderes de mais de 150 países membros da ONU, além de especialistas, pesquisadores e grupos da sociedade civil que buscam o desenvolvimento sustentável consciente.

A UITP (2018) ainda estima que, nos últimos anos, as principais cidades da América Latina reduziram substancialmente a emissão dos gases de efeito estufa, a partir dos significativos investimentos nos sistemas de transporte, em especial nos sistemas de Bus

Rapid Transit (BRT) e nas extensões das linhas de metrô. Somente no Rio de Janeiro houve a redução de 900 mil toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, em decorrência dos investimentos em transporte público, nos últimos cinco anos. Em Santiago e na Cidade do México, a redução atingiu 400 mil e 200 mil toneladas de CO<sub>2</sub>/ano, respectivamente.

Diante destas ponderações é dever do Estado-Juiz ao fixar o *quantum* indenizatório do dano decorrente da responsabilidade civil, analisar o custo social que a atividade gera, aumentando com isso o risco, bem como, a precaução do concessionário com eventuais danos decorrentes do exercício da atividade.

Neste sentido Timm ensina:

A aplicação da regra da responsabilidade civil subjetiva imputa a vítima, em regra, arcar com o ônus decorrente do dano esperado; e, ao ofensor, arcar com o dano esperado quando este age com culpa. A aplicação da regra da responsabilidade civil objetiva, ao reverso, imputa ao ofensor, em regra, arcar com o ônus decorrente do dano esperado; e a vítima, quando esta age com culpa. (TIMM, p.195-196)

Cediço com isso que acertou o legislador quando da previsão das normas constantes no Novo Código Civil de 2002, considerando que a responsabilidade diante de danos causados em decorrência da atividade da prestação do serviço público de transporte coletivo urbano segue a regra da responsabilidade objetiva, forçando a empresa concessionária do serviço a ter maior diligência e minorar os riscos quando do desenvolvimento da atividade.

É mister lembrar que o transporte público de qualidade ao desempenhar seu papel vital para as populações urbanas contribui com a prosperidade e o bem-estar social das cidades, permitindo o acesso das pessoas aos locais de trabalho e lazer; proporciona o desenvolvimento econômico a partir da estruturação e valorização imobiliária, da criação de novos negócios e da geração de empregos, entre outros benefícios, entre outros aspectos, contudo, deve ser eficiente em termos de consumo energético e emissões de carbono, de forma a favorecer a saúde dos cidadãos, também deve oferecer excelente mobilidade urbana e acesso permanente às oportunidades existentes nas cidades, de forma segura, rápida, econômica e confortável, criando, assim, uma sociedade mais integrada e produtiva.

## 5. CONCLUSÃO

Desde os primórdios da história da humanidade que as pessoas, para sua comunicação, sentiram necessidade de se locomover, iniciando andanças pela terra, por meio de seus

próprios pés, o que demandava tempo. Para sua comodidade, passou a usar os animais como meios de locomoção, não somente para si, mas também para suas coisas. O advento da roda trouxe racionalização ao uso do animal, com a criação de carroças, consideradas os primeiros meios de transporte coletivo.

A revolução industrial acarretou no seu bojo o surgimento de outros meios de transporte coletivo tais como: navios, trens (ainda bastante utilizados em alguns países da Europa), ônibus, aviões, metrô e até os atuais veículos espaciais.

Para fins deste estudo, especificamente, tratou-se de serviços de transporte coletivo urbano ou transporte público, os quais são gerenciados pelo Estado, ou a partir da concessão para que outras empresas cuidem do serviço, a fim de que o cidadão possa usufruir dele, portanto, não pertencendo aos usuários, classificados em individuais (táxi e bicicletas alugadas) ou coletivos (ônibus municipal, intermunicipal, metrô, trem, etc.), enquadrando-se, em virtude do interesse local, essencial e de utilidade pública, na modalidade dos serviços de transporte coletivo, cuja instituição e manutenção são aqueles obrigatórios da Administração Pública Municipal prestar diretamente ou admite ser prestado por terceiros através da concessão, como atribuído no art. 30, V da Constituição Federal (CF) de 1988. (CF, 2005, p. 52).

Observe-se que os serviços públicos ou de utilidade pública de qualquer natureza têm por objetivo principal de servir a coletividade social (a sociedade pública), bem como, o de produzir renda para aquele que o explora e mais, que toda a sociedade seja beneficiada com um serviço de qualidade que tem reconhecida a sua essencialidade para a sobrevivência do grupo social e do próprio Estado, que tem para si a respectiva competência na construção de vias, terminais, organização das linhas e horários dos diversos meios de transporte coletivo urbano, implantação dos pontos de parada, regulação das tarifas e fiscalização das empresas concessionárias para operacionalização do sistema, de modo que a população urbana possa usufruir permanentemente de seus imensuráveis benefícios sociais, econômicos e ambientais.

Por sua vez as empresas concessionárias dos serviços de transporte público urbano são responsáveis por conservar os meios de transporte, respeitar as leis de segurança, realizar a contratação e capacitação dos funcionários, cumprir as ordens do âmbito do Estado e atender os passageiros com qualidade. Os usuários e sociedade também têm o seu papel, pois, devem respeitar uns aos outros, zelar pelo uso adequado do transporte e pagar o valor cobrado pela tarifa, ainda que, o transporte público não se constitua uma mercadoria precificada com qualquer valor, ao contrário, a ele deve ser atribuído um valor conforme o nível de renda da

população de uma dada localidade, posto que, um trânsito seguro é um direito da população e é responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito promover e implantar medidas para garantia desse direito, conforme se encontra no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no § 2º: O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (CTB, 1997).

Fato é que o transporte coletivo urbano promove a acessibilidade da população aos mais diversos bens e serviços, por ser um dos instrumentos fundamentais do Estado Moderno na persecução do desenvolvimento socioeconômico ao se constituir numa atividade que avulta crescimento, por envolver os mais variados setores da sociedade, embora as dificuldades que advirão em prol do desenvolvimento sustentável, como por exemplo, a construção de uma ferrovia é de vital importância para o escoamento de produtos de uma região para outra, mas, a comunidade poderá sofrer ao ter que se locomover para outro local devido à sua construção, ou até mesmo se incorrer em agressões à flora e fauna regional, entre outras consequências.

Assim, o Estado-juiz tomando como premissas os impactos ambientais e o custo social dos efeitos do transporte público coletivo, deve quantificar as indenizações decorrentes da responsabilidade civil das empresas concessionárias prestadoras de serviços públicos de acordo com estes custos, posto não ser salutar viver em localidades de trânsito intenso e barulho excessivo, com ar poluído, a fim de alcançar o desenvolvimento sustentável relacionando sempre as questões ambientais, econômicas, sociais e culturais.

## **REFERÊNCIAS**

BRASIL. Código (2002). **Novo Código Civil Brasileiro**. São Paulo: Escala, 2002.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Vade Mecum Acadêmico de Direito**. São Paulo: Rideel, 2005.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 6. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (CMMAD). **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

CRETELLA JR, José. **Curso de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Editora Forense 1998.

CTB. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Disponível em: <<http://legislacao.planalto.gov.br>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

DIAS, Reinaldo. **Gestão Ambiental**: responsabilidade social e sustentabilidade. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

ELKINGTON, John. **Canibais com Garfo e Faca**. São Paulo: Makron Books, 2001.

FERREIRA, Leila da Costa. **A Questão Ambiental**: sustentabilidade e políticas públicas no Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 1998.

GASPARINI, Diógenes. **Direito Administrativo**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2004.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. 13. ed. **Curso de Direito Administrativo**: parte introdutória, parte geral e parte especial. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2003.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

RODRIGUES, Thiago. Segurança Planetária: entre o climático e o humano. **Revista Ecopolítica**, São Paulo, n. 3, p. 5-41, mai. – ago. 2012. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/ecopolitica/article/view/11385/8298>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de Transição para o Século XXI**: desenvolvimento e meio ambiente. São Paulo: Studio Nobel – Fundação para o desenvolvimento administrativo, 1993.

SEROA DA MOTTA, R. **Indicadores Ambientais**: aspectos ecológicos, de eficiência e distributivos. Rio de Janeiro: DIPES/IPEA, 2000.

TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia no Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 2014

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**: parte geral. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

VIOLA, Eduardo *et al.* **Meio Ambiente, Desenvolvimento e Cidadania**: desafios para as ciências sociais. São Paulo: Cortez, 1995.

UITP. Disponível em: <<http://www.uitp.org>>. Acesso em: 22 fev. 2018.