CONSUMO CONSCIENTE: A MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E A REDUÇÃO DAS TARIFAS DE ÔNIBUS NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

CONSCIOUS CONSUMPTION: IMPROVING PUBLIC TRANSPORTATION AND REDUCTION RATES OF BUS IN VIEW OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Carlos Costa[1]

Nelson Teodomiro Souza Alves[2]

RESUMO

A luta por uma diminuição no preço das passagens de ônibus ganhou proporções gigantescas no final do primeiro semestre do ano de 2013, isso fez com que as autoridades estudassem algumas maneiras de fazer com que o preço das passagens diminuísse. O presente trabalho estuda alguns aspectos do desenvolvimento sustentável, primeiro é feita uma análise de como a sociedade industrial foi estabelecida com o consumo desenfreado, logo em seguida é demonstrado que o desenvolvimento humano sustentável pode ser aproximado da realidade através de um consumo consciente, por fim na perspectiva de um panorama sustentável é demonstrado como o preço das tarifas de ônibus pode ser diminuindo objetivando o acesso de

[1] Mestrando em Direitos Humanos pela Universidade Tiradentes- Sergipe, Especialista em Direito Processual Civil pela Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia. Graduado em Direito pela Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia. Advogado. Professor Universitário. Email:carlos-costaadv@hotmail.com

[2] Mestrando em Direito Humanos pela Universidade Tiradentes, cursando especialização em Direito penal e processual penal pela Faculdade de Direito Damásio de Jesus, graduado em Direito pela Universidade Tiradentes, Advogado, Consultor Jurídico. Email: nelson.teodomiro.adv@hotmail.com

todos a um transporte publico eficiente, bem como outras formas de otimizar o transporte público possibilitando assim o pleno acesso.

Palavras-Chave: desenvolvimento humano sustentável; consumo consciente; transporte público; sociedade industrial.

ABSTRACT

The struggle for a decrease in the price of bus tickets gained gigantic proportions in the first half of the year 2013, it made the authorities to study some ways to make the ticket prices decrease. This paper studies some aspects of sustainable development, first is an analysis of how the industrial society was established with the unbridled consumption, soon after it is demonstrated that sustainable human development can be approached from reality through a conscious consumption, finally the perspective of a sustainable landscape is shown as the price of bus fares may be aiming decreasing access of everyone to an efficient public transport, as well as other ways to optimize public transport thus allowing full access.

Keywords: sustainable human development; conscious consumption; public transport; industrial society.

1 INTRODUÇÃO

O modo como a sociedade se desenvolve tem ligação direta com a economia. Outrora o ser humano sempre procurou desenvolver-se primeiro, só agora que os impactos ambientais são alarmantes que os indivíduos se preocupam com as questões ambientais, uma vez que, os danos ao meio ambiente têm reflexos diretos sobre a vida de todos os seres humanos e com o que será deixado como legado para as próximas gerações. É mais do que necessário que a população entenda que os recursos naturais são finitos, e sem uma política que se preocupe com o consumo e com a renovação desses recursos haverá logicamente ao passo que a sociedade se desenvolve, o esgotamento desses recursos.

O presente trabalho se preocupou primeiramente em analisar o modo como a sociedade industrial foi estabelecida, atendendo aos anseios de um mercado rotulado pelo consumo. Em seguida procurou-se salientar como a sociedade pós-industrial consome de uma forma irracional, sem atentar para as posteriores consequências ambientais e humanas. Surge então uma proposta que pretende aliar esses duas vertentes, desenvolvimento e proteção ambiental, qual seja o Desenvolvimento Humano Sustentável ou DHS, enfatizando os Direitos Humanos como norte e o bem estar da coletividade.

A atuação humana tem sido decisiva para contemplarmos num curto espaço de tempo tantos desastres e catástrofes naturais, razão pela qual será demonstrado que um consumo racional que se preocupa com a quantidade finita de recursos é um caminho que conduz a sustentabilidade.

A temática da tarifa zero, por sua vez, surgiu com os movimentos sociais que eclodiram no fim da primeira metade do ano de 2013, alguns movimentos eram encabeçados por ideais coletivos no sentido de haver uma potencial redução no preço das passagens de ônibus. Muitos alegam não ser possível a redução, pois a população seria privada de outros serviços públicos, ocorre, porém, que é possível haver a redução a ponto de haver passagem livre para todos, essa possibilidade existe do ponto de vista, político, jurídico e social.

2 O ESTABELECIMENTO DA SOCIEDADE INDUSTRIAL

O modo de produção atual e capitalista guarda como estopim a revolução industrial, denominamos revolução pelo fato de que houve um rompimento no modelo antigo (modelo feudal) e o estabelecimento de uma nova sociedade com um novo modelo econômico (modelo industrial), que por sua vez nasceu com um novo modo de produção. O que nos permite qualificar uma sociedade como industrial é a predominância em seu interior desse tipo de atividade econômica, a indústria, que por sua vez surgiu nas sociedades europeias do século XVIII.

A revolução industrial só foi possível na Grã-Bretanha porque o país já dispunha de homens qualificados e capital próprio arrecadados na fase do imperialismo colonial. Mas o estopim para a Revolução Industrial foi a expansão dos mercados consumidores, senão realmente a criação destes, visto que é o mercado que define aquilo que um homem de negócios produzirá. A diferença está não somente no aumento da população, mas

principalmente no poder de compra desta na primeira metade do século XVIII (HOBSBAWM, 2003, p.80). Podemos perceber aqui que o consumo impulsionou todo o aparato industrial, e estabeleceu o modo de produção e o desenvolvimento industrial.

Com a revolução novas tecnologias foram acopladas, o surgimento da máquina a vapor deu vazão a uma série de equipamentos eficientes e sofisticados na época, o que fez com que a produtividade sofresse um aumento constante, inclusive em 1860 com a descoberta da eletricidade. A consequência disso tudo foi a ascensão da classe burguesa que agora tinha o poder econômico em suas mãos, com a substituição da mão de obra pelas máquinas e a migração das pessoas do campo para as grandes cidades onde estavam situadas as indústrias, houve um crescente desemprego e concentração de riquezas nas mãos de alguns, era o resultado da chegada do capitalismo.

Durante a revolução industrial em uma vertente, desenvolveram-se as ideias do liberalismo econômico[3], segundo os postulados dos grandes economistas do final do século XVIII, principalmente Adam Smith, David Ricardo, Jean Batista Say e John Stuart Mill; e, por outro lado, surgiram, posteriormente, as reações de cunho socialista, que atingiram seu ponto máximo, seu clímax, com o Manifesto Comunista de 1848, de Karl Marx e Friedrich Engels.

Foi a revolução social o grande fator diferencial na revolução industrial, pela observação de uma necessidade urbanística, criando um campesinato que visava atender demandas metropolitanas, aumentando o avanço econômico na mesma proporção que a miséria da maior fração da população, surgindo outro fator como agravante produtivo, a mão-de-obra qualificada para atuar de forma adequada às tecnologias (HOBSBAWM,2005, p.61).

O que havia de fato com a fixação da sociedade industrial era o crescimento do comércio e o surgimento do capitalismo moderno, houve uma expansão no comércio que ganhou proporções mundiais, dessa forma houve uma quebra no sistema feudal cedendo lugar para o capitalismo da burguesia industrial emergente. Pode-se definir que o consumo impulsiona e dita os ritmos da economia, conforme ocorrera no século XVIII.

3 A SOCIEDADE PÓS-INDUSTRIAL DO CONSUMO DESENFREADO

[3] O pai da teoria moderna do liberalismo econômico foi Adam Smith, a teoria baseia-se na noção de que elemento de geração de riqueza está no potencial de trabalho, trabalho livre sem ter, logicamente, o estado como regulador e interventor.

A sociedade pós-industrial iniciou-se com a quebra da sociedade industrial, assim como ocorrera com a quebra da sociedade agrária. A expansão dos mercados consumidores, conforme fora demonstrado fez com que houvesse um aumento na produção, o que de fato é natural segundo as regras básicas da economia, que estabelece que quanto maior a demanda, maior deverá ser a oferta, isso fez com que houvesse um crescimento numérico na quantidade de indústrias existentes em toda Europa, e desde então o consumo se tornou a grande mola propulsora da economia capitalista.

A sociedade pós-industrial está claramente insurgido num caos, uma vez que se desenvolve a fim de garantir melhor qualidade de vida daqueles que a pertencem, porém se esta mesma sociedade agindo de forma irracional não se preocupa com a regeneração das reservas naturais, com os locais de deposições de resíduos, e muito menos com a melhoria do bem estar das presentes e futuras gerações, pois o consumo passou a ser um hábito a fim de satisfazer necessidades supérfluas.

A nova sociedade é desenvolvida pelos seus novos métodos de rotular, processar, acessar e distribuir a informação (KUMAR, 2006, p.15). E tem como característica principal alguns pontos, dos quais podemos citar: Um rápido aumento da tecnologia de informação; Um rápido crescimento do setor de serviços, em oposição ao manufaturado; Conhecimento e criatividade tornam-se as matérias cruciais de tais economias.

A era pós-industrial é marcada pelo aumento da informação e do conhecimento, quando diferenciamos informação de conhecimento é muito importante ressaltar que informação pode ser encontrada numa variedade de objetos inanimados, desde um livro até um disquete de computador, enquanto o conhecimento só é encontrado nos seres humanos (CRAWFORD, 1994, p.80).

Ocorre que com o advento de novas tecnologias surgem também novas formas de se extrair os recursos naturais, o que possibilita um consumo maior destes, se a produção em expansão envolver o emprego crescente de tecnologias que poupam recursos naturais considerados escassos, será possível manter o uso dessas tecnologias, entretanto, pode ocorrer o contrário a demanda em expansão pode privilegiar produtos intensivos em recursos naturais escassos e as tecnologias podem não evoluir no sentido de uma produção com menor degradação ambiental (MUELLER, 2012, p.34).

Podemos concluir que na sociedade pós-industrial há o uso das tecnologias para extração de recursos, no entanto como o consumo capitalista é destinado à geração de lucro sem levar em conta a questão ambiental, é necessário um modelo de desenvolvimento que leve em conta a questão ambiental e o desenvolvimento econômico, caso não haja esse

modelo equilibrado, haverá um esgotamento das fontes de recursos naturais, o modelo pós-industrial não pode servir no modelo atual.

4 O DESENVOLVIMENTO HUMANO SUSTENTÁVEL: CONCEITO E EVOLUÇÃO

O Desenvolvimento humano sustentável ou DHS foi desenvolvido a partir da ideia clássica de desenvolvimento sustentável. O desenvolvimento sustentável por sua vez surgiu com o relatório elaborado pela ONU denominado relatório Brundtland,– documento intitulado "Nosso Futuro Comum", publicado em 1987 após a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento - CMMD, de 1983, que foi presidida por GroHarlemBrundtland, à época primeira-ministra da Noruega. Este relatório está baseado no princípio de que o ser humano deve usufruir dos recursos naturais de acordo com a capacidade de renovação dos mesmos, evitando assim, o seu esgotamento. Podemos extrair então o conceito de desenvolvimento sustentável como sendo o desenvolvimento que satisfaz as necessidades da presente geração sem o comprometimento das necessidades das gerações futuras.

Após o surgimento do conceito, foi realizada a CNUMAD 92, na cidade do Rio de Janeiro. A preocupação aqui era discutir a melhor forma de adequar a proteção ambiental com o desenvolvimento socioeconômico, em outras palavras, a melhor forma para atingir a sustentabilidade. Em 2002 foi realizada a Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável em Johanesburgo, até chegar à Rio +20 ou Conferência das nações unidas sobre desenvolvimento sustentável, os temas chave dessa conferência foram a erradicação da pobreza e aspectos do desenvolvimento sustentável (PAGLIARINI; BASTOS, 2012, p.253).

Na Constituição Federal por sua vez, pela interpretação do texto normativo constitucional no seu todo, entendemos ter sido adotado como modelo para o desenvolvimento nacional aquele definido para o desenvolvimento sustentável (GRAU, 2003, p.145). Dessa forma podemos destacar alguns pontos na Carta Magna, sob os quais se fundamenta o conceito de desenvolvimento: quais sejam: desenvolvimento nacional (art. 3º, II); redução das desigualdades regionais e sociais (art. 3º, III); ordem econômica tem por fim assegurar a todos existência digna em consonância com a preservação ambiental (art. 170,

caput c/c VI); meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225, caput); responsabilidade intergeracional (art. 225, caput).

O conceito de desenvolvimento sempre significou crescimento econômico, a quebra desse paradigma, no entanto se deu com a ideia trazida por Amartya Sen, para ele o desenvolvimento humano ia muito mais além do que apenas o acumulo material de riquezas. "O desenvolvimento humano está preocupado com o que eu considero ser a noção de desenvolvimento de base: ou seja, o avanço da riqueza da vida humana, mais do que a riqueza da economia em que os seres humanos vivem, que é apenas uma parte dela" (SEN, 2010, p. 17).

Partindo do conceito de Sen, notamos que o desenvolvimento sustentável não se limita apenas ao equilíbrio do desenvolvimento econômico e a proteção ambiental, falta um elemento denominado equidade social, sem este elemento não é possível alcançar o desenvolvimento sustentável, e para haver equidade social devemos antes de mais nada lutar pelo respeito aos Direitos Humanos.

E, justamente, no sentido de estabelecimento de regras sustentáveis no vale-tudo da globalização, capazes de combater o paradigma econômico vigente, que seu busca a instauração de diretrizes assecuratórias de existência digna à população excluída dos benefícios monopolizados pela minoria dominante (VILANI, 2009, p.72).

A Tutela do meio ambiente não se esgota apenas em proteger o meio ambiente, conforme leciona o ilustre doutrinador José Afonso da Silva (1994, p.54), podemos perceber:

> O objeto de tutela jurídica não é tanto o meio ambiente considerado nos seus elementos constitutivos. O que o direito visa proteger é a qualidade do meio ambiente em função da qualidade de vida. Pode-se dizer que há dois objetos de tutela, no caso: um imediato, que é a qualidade do meio ambiente, e outro mediato, que é a saúde, o bem-estar e a segurança da população, que se vêm sintetizando na expressão qualidade de vida.

Assim a proteção ambiental conduz de forma reflexiva a garantia do bem estar, saúde e segurança, uma vez que o meio ambiente é o plano físico no qual os seres humanos estão inseridos. O desenvolvimento econômico, por sua vez deverá estar comprometido em proporcionar o aumento de bem-estar social, respondendo pelo suprimento das necessidades da sociedade em que se insere (DERANI, 2001, p.133).

Esgotadas as considerações, em contrapartida aquele conceito isolado de desenvolvimento como crescimento econômico, é que surge a ideia de um Desenvolvimento

Humano Sustentável, na concepção do professor Alexandre Pagliarini (2013) podemos definir o seguinte:

> O DHS é um conceito amplo, multidimensional e interrelacional que abrange meios e fins tais como: justiça social e desenvolvimento econômico; bens materiais e o bem-estar humano; investimento social e o empoderamento (empowerment) das pessoas; atendimento das necessidades básicas e estabelecimento de redes de segurança; sustentabilidade ambiental para as gerações atuais e futuras; e a garantia dos direitos humanos — civis, políticos, sociais, econômicos e ambientais. Dentre as medidas utilizadas pela ONU para mensurar o DHS, encontram-se o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o IDH Municipal (IDHM), o Índice de Pobreza Humana (IPH), o Índice de Desenvolvimento Humano ajustado por Gênero (IDG) e a Medida de Empoderamento de Gênero (MEG).

O conceito de DHS, portanto é mais abrangente que a ideia antiga, pois agrega fatores antes desconsiderados como o emponderamento das pessoas e a garantia dos Direitos humanos. A dimensão temporal de longo prazo, desvendada pelo próprio termo humanidade, a abranger tanto as gerações presentes quanto as futuras, e a revelar o vínculo com o âmbito dos direitos humanos (a busca da sobrevivência) (TRINDADE, 1993, p. 218).

Podemos concluir que o DHS é uma ideia moderna, mais ampla e que tem como fundamento o bem estar social, a garantia de bens as pessoas para que possam conquistar os seus anseios, não há como garantir o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental sem emponderar as pessoas que não detém uma grande expressividade econômica, razão pela qual o DHS representa o desenvolvimento futuro.

5 O CONSUMO CONSCIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A preocupação com o meio ambiente pode ser considerada uma vertente recente, conforme demonstrado. O consumo consciente é uma ferramenta poderosa que pode auxiliar um Estado a desenvolver-se de forma sustentável. Dado o fato do indivíduo retirar recursos naturais do meio em que vive para satisfazer as suas necessidades, sendo que esses recursos são finitos e o capitalismo prega a ideia quantitativa de produção para maximizar o lucro, faz-se necessário uma política de consumo que equilibre as necessidades dos indivíduos e a

capacidade que o meio ambiente tem de regenerar seus recursos. a economia só prospera pelo escoamento de produtos e de serviços que a seu redor se moldam: o alvo é um só – a massa anônima de consumidores (EFING, 2011, p.04).

Com o liberalismo econômico, a livre iniciativa ganhou força, fazendo com que o Estado, passasse de agente ativo na atividade econômica, para apenas um regulador da atividade através de suas agências e de normas. Podemos inclusive mencionar que a empresa cumpre sua função social respeitando as normas de proteção ao meio ambiente.

O consumo consciente conforme definiu muito bem o professor Efing, reflete a necessidade de serem adequados os produtos e serviços à realidade que ora se apresenta. Com efeito, não se pode ter uma ideia individualista a respeito do que se consome, do que se utiliza, porque isto tem influência direta para todos os cidadãos e para o próprio meio ambiente (EFING, 2013). O Estado tem o dever de fomentar um consumo que respeite o meio ambiente, visto que tem a prerrogativa da educação ambiental, importante arma a favor da bandeira da sustentabilidade.

Através de suas escolhas o consumidor pode escolher o produto ou serviço que menos cause danos ao meio ambiente, contribuir para estabelecer uma economia que respeite o meio ambiente, diminuir os impactos ou aumentar os pontos positivos da preservação ambiental, construindo assim um mundo mais saudável.

O consumo consciente é, portanto a maneira de consumir pensando na sustentabilidade. O consumidor consciente sempre está buscando o equilíbrio entre satisfazer suas necessidades e a sustentabilidade do planeta, lembrando que a sustentabilidade implica em uma forma de pensar ambientalmente correta, socialmente justa e economicamente viável. O consumidor consciente pensa sobre seus atos de consumo e como eles irão repercutir não só sobre si mesmos, mas também sobre todas as suas relações sociais, a economia e a natureza (LIMA, 2010, p.47).

5.1 O Consumo Colaborativo

Outra estratégia acerca da relação de consumo enfatizando a questão da sustentabilidade é quando falamos em consumo colaborativo[4], a ideia do consumo

[4] Conceito desenvolvido por Rachel Botsman e Roo Rogers, que baseia a noção de consumo numa idéia coletiva, ou seja, as pessoas consomem os bens e quando esses bens não são necessários compartilham com outras pessoas, ou quando é viável dividir, dividem ou alugam para outras pessoas, para que não haja a retirada de um novo produto do meio natural, enfatizando mercados de redistribuição e estilo de vida colaborativos.

colaborativo já existe há bastante tempo na sociedade, todavia foi Botsman e Rogers (2011, p.63) que conceituaram essa forma de consumo, vejamos:

> Um progresso real e significativo na sustentabilidade só poderá ser alcançado quando tanto o consumidor quanto a empresa estiverem motivados para mudar seu comportamento. O consumo colaborativo tem a vantagem de fazer parte do interesse pessoal do usuário, não enfatizando a culpa nem o sacrifício pessoal. Além disso, mudanças de hábito precisam ser fáceis e convenientes para a pessoa média e devem, ao mesmo tempo, criar valor tanto para a empresa quanto para a sociedade. E, quando um novo comportamento rende recompensas fortes, é mais provável que ele dê certo.

O consumo colaborativo é uma forma de consumo consciente, ocorre, porém que consumir colaborativamente traz uma consequência positiva diversa daquela acima demonstrada, qual seja: não há uma nova retirada da matéria prima do meio ambiente. Consumir dessa maneira significa que há dois pontos há que se pensar, em dividir o bem, e em redistribuir o bem após satisfação da necessidade.

A crença nos bens de uso comum (BOTSMAN; ROGERS, 2011, p.74) apesar de privados também é uma bandeira forte na ideia do consumo colaborativo. Imaginemos um indivíduo da sociedade que deseja comprar um veículo para ir ao emprego todos os dias, e ele compra o veículo para uso exclusivo, imaginemos cem indivíduos que pensem da mesma forma, logicamente teremos a noção de que haveriam cem carros nas ruas, isso seria um problema que culminaria em um trânsito mais lento, em mais poluição e em uma qualidade de vida menor para os indivíduos. Agora imaginemos a mesma situação vislumbrada sob a óptica do consumo colaborativo, teríamos o seguinte resultado: se cada sujeito que desejasse comprar o seu carro e ao invés de sair um dia para trabalhar em seu veículo combinasse com os outros quatro indivíduos um sistema de revezamento onde cada um teria que sair com seu carro um dia da semana para levar os outros quatro, teríamos carros nas ruas, menos poluição, maior economia e uma qualidade de vida melhor para os que enfrentam o transito. Haveria, portanto um uso consciente e colaborativo dos bens adquiridos, que por sua vez resultaria em uma forma de consumir compatível com o desenvolvimento sustentável.

Outro ponto positivo na concretização do consumo colaborativo é a diminuição no acumulo de resíduos resultantes do consumo exacerbado, pois ao invés de falarmos em lixo para aqueles produtos que não nos servem, falamos em mercados de redistribuição e estes produtos serão destinados ao uso por outras pessoas que necessitam do produto, diminuído assim a quantidade de lixo.

O lixo é um grave problema enfrentado pela população mundial, um país cuja renda per capita se expande acentuadamente, se utiliza de grandes quantidades de recursos naturais e gera também grandes quantidades de poluição e de rejeitos. O aumento da renda per capita está diretamente associado a uma produção material do mesmo tamanho, bem como uma utilização de recursos para que aquelas produções ocorram. Os processos de produção e de consumo em aumento geram consigo poluição e degradação ambiental crescentes. A tecnologia pode amenizar a situação, porém as leis da natureza impedem que esses efeitos sejam da expansão natural sejam eliminados (MUELLER, 2012, p.32). Para que eliminemos tais efeitos, devemos eliminar a retirada dos recursos do meio ambiente e só conseguimos isso através de um consumo colaborativo, isso porque aquele produto passará por várias pessoas antes de ser descartado, resultando em um adiamento da retirada da matéria prima.

6 A MELHORIA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E A REDUÇÃO DAS TARIFAS DE ÔNIBUS NA PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

No final do primeiro semestre do ano de 2013, vários manifestantes foram as ruas protestar contra alguns pontos da política brasileira, e uma das bandeiras levantadas foi em relação à tarifa zero, ou passe livre. A tarifa zero é um movimento que pretende fazer com que as passagens de ônibus sejam gratuitas, ou sejam, tarifadas no valor de vinte centavos para os usuários, mas será que é possível que não haja a cobrança das passagens de ônibus? Do ponto de vista jurídico é possível, pois se trata de questão de política tributária.

A tarifa zero apresenta-se como uma ferramenta eficaz na busca pelo equilíbrio socioambiental, e não se trata da extinção de um tributo, mas sim do manejo dos parâmetros legalmente previstos para repasse das receitas que são previamente autorizadas pela Constituição. Podemos concluir, portanto, que a tarifa zero assegura o acesso a alguns Direitos fundamentais, dos quais podemos citar a saúde e a educação, uma vez que aquele cidadão que não tem condições de pagar uma passagem pode usufruir do transporte gratuito para que possa exercitar seu direito de ir e ir sem prejudicar o seu sustento e o de sua família.

A otimização dos transportes públicos traz algumas consequências do ponto de vista social, político, econômico e poderá trazer também do ponto de vista ambiental.

Antes de mais nada, é necessário conceituarmos tarifa, ela tem fundamento jurídico no art. 175, § único, III da Constituição Federal[5], trata-se basicamente de um preço público cobrado por um particular quando executa uma atividade que lhe fora delegada pelo Estado, ou nas lições de Uadi Bulos (2005, p. 1155) notamos o seguinte:

> Destarte, já é possível afirmar que, quando se fala em tarifas, *está se referindo a uma atividade pública, prestada por particulares*. E justamente por se tratar de *pública* a atividade, é que esta sofrerá restrições à livre concorrência, ou seja, há interferência estatal na determinação do valor do produto oferecido à coletividade– que, no caso, será de interesse de toda a coletividade, porque a lei ou a constituição o definiram como sendo de natureza pública.

A atividade pública é delegada para um particular através da concessão ou permissão, o particular explora a atividade, mas, o titular da atividade continua sendo o Estado. O transporte público coletivo é uma atividade que pode ser prestada diretamente pelo Estado, todavia, em grande parte do Brasil o que ocorre é que esse tipo de serviço é delegado para um particular, constituindo, portanto, uma tarifa, importante ressaltar que caso o serviço fosse executado diretamente pelo Estado a natureza jurídica seria de taxa, razão pela qual a Carta Magna ao mencionar as tarifas, o faz no tocante a um instituto que seria cobrado por particulares, quando estes, através de delegação, prestassem um serviço público qualquer.

Feitas essas ressalvas, concluímos que o preço das passagens de ônibus pode sofrer redução ao ponto de não serem cobradas, já que o valor da tarifa sofre intervenção Estatal, além do mais a Constituição no seu texto definiu que a política tarifária será definida por Lei.

Do ponto de vista jurídico é possível existir a tarifa zero, apesar de que a ideia pode ser chamada de embrionária, em vários municípios do Brasil não existe a cobrança da tarifa, no entanto, se formos apenas pensar em reduzir o preço das pensando na proposta de um desenvolvimento sustentável a ideia será uma ilusão, isso porque a ideia é gradativa e depende de uma política eficiente agora para que no futuro possamos colher os frutos.

O transporte público coletivo é essencial, e o grande problema em haver a redução da tarifa se traduz na seguinte pergunta: Quem paga a conta? Ora, se formos imaginar que o valor médio da passagem de ônibus custa R$ 2,50 no Brasil, e que o valor do salário mínimo é de R$ 622,00, um cidadão que utiliza o transporte público de segunda a sexta durante um mês indo e voltando do trabalho gasta R$ 100,00 em média, prejudicando seu próprio sustento e

---

[5] Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. A política tarifária deverá ser tratada por lei.

desenvolvimento, se invertermos a lógica, ao invés de pagar a conta quem utiliza o transporte e onerar a tributação para aqueles que se beneficiam da conta, dos quais podemos citar: os grandes industriais, as grandes empresas de comércio, os detentores dos grandes meios de produção e de circulação de mercadorias, estaríamos respeitando um dos princípios do Direito Tributário, o principio da capacidade contributiva, previsto no art. 150, II da CF, o princípio hospeda-se nas dobras do princípio da igualdade e ajuda a realizar, no campo tributário, os ideais republicanos. Realmente, é justo e jurídico que quem, em termos econômicos, tem muito pague, proporcionalmente, mais imposto do que quem tem pouco. Quem tem maior riqueza deve, em termos proporcionais, pagar mais imposto do que quem tem menor riqueza. Noutras palavras, deve contribuir mais para a manutenção da coisa pública. As pessoas, pois, devem pagar impostos na proporção dos seus haveres, ou seja, de seus índices de riqueza (CARRAZZA, 2012, p. 96-97).Conforme salienta Felipe Chaves (2013, p. 42) o tributo pode ser um instrumento eficaz contra o dano ambiental, a utilização da tributação, em sua faceta extrafiscal exsurge como instrumento deveras eficaz na persecução de objetivos sociais, não sendo diferente no que tange à proteção do meio ambiente, aliás, a instrumentalidade fiscal é uma das poderosas armas contra a degradação ambiental.

Uma solução apresentada no Estado de São Paulo foi o projeto de Lei 0342/1990[6], que tinha como objetivo a criação de um fundo dos transportes, dessa forma a população não necessitaria pagar a tarifa, através do fundo dos transportes (FUMTRAN), que tinha sido concebido com o objetivo de manter os transportes a custo zero, todo e quaisquer gastos seriam retirados desse fundo, ocorre, porém, que o projeto de lei não foi aprovado. A criação de um fundo dos transportes seria uma solução válida por hora, pois assim haveriam reduções das tarifas, entretanto o problema ambiental não seria reduzido.

Se ao invés de reduções constantes de IPI (imposto sobre produto industrializado), o governo brasileiro investisse em transporte coletivo, estaríamos respeitando a ideia de um desenvolvimento sustentável, pelo fato de que haveria menos carros poluentes nas ruas, menos poluição sonora e o transito fluiria melhor. Não significa dizer que reduzindo a tarifa haveria reflexos no desenvolvimento sustentável, a questão diz respeito a aplicar a atual receita arrecada em políticas públicas voltadas ao desenvolvimento sustentável e que por resultado teríamos a queda das tarifas cobradas, no seguinte sentido, se o dinheiro fosse aplicado em melhorias do transito, em transportes menos poluentes, em transportes elétricos como existe em alguns países, estaríamos caminhando para uma forma de consumo que

[6] Projeto de lei criado na gestão da ex-prefeita de São Paulo Luiza Erundina.

respeita o modo de produção e a resiliência[7] do meio ambiente. Conforme ilustra Garcez Ghirardi(2013) o problema dos transportes no Brasil pode ser definido da seguinte maneira:

> Além disso, e de modo mais grave, há uma diferença crucial entre estimular o consumo e referendar a lógica do consumismo - diferença que o atual paradigma de gestão parece desconsiderar. No primeiro caso, a ampliação do poder aquisitivo é objetivo atrelado à consolidação e melhoria dos bens coletivos. No segundo, há um sucateamento desses mesmos bens e uma ampliação dos espaços privados e individuais de consumo A recente opção do governo em relação à indústria automotiva ilustra bem as implicações que resultam de uma escolha pelo segundo modelo. A agressiva ação governamental para que cada um adquirisse seu carro - por meio da longa e repetida redução de IPI e pela expansão do crédito- tornou mais evidente, pelo contraste, a timidez das iniciativas para efetivamente melhorar e ampliar a qualidade do transporte público. A mensagem implícita é a de que o transporte é, em primeiro lugar, um problema individual e apenas residualmente um problema coletivo. Dentro dessa lógica, o melhor modo de saná-lo é transferir recursos (via crédito mais barato ou renúncia fiscal, por exemplo) para que cada um cuide do seu. O uso de ônibus, metrô e trem vai se tornando índice de falta de opção e não do seu oposto. Esses meios coletivos de transporte atendem, em regra, àqueles que não podem adquirir seu veículo e, assim, livrar-se do desrespeito quotidiano de ter que submeter-se a condições muitas vezes desumanas para chegar ao trabalho e à casa. No processo, a qualidade geral de vida decai, e a locomoção nas cidades se torna cada vez mais lenta e cada vez mais desgastante.

Assim, é possível perceber que a melhor opção é pensar em um transporte que consumido de forma consciente, que não prejudique a qualidade de vida geral e a locomoção na cidades seja facilitada, se o IPI for reduzido constantemente em comunhão com a expansão do crédito haverá um consumo maior de veículos automotivos, é visível porém, que existirão muitos veículos nas ruas e sem uma política que melhore os transportes nas vias a eficiência do trânsito será prejudicada, fora os problemas de saúde oriundos da poluição.

Uma solução apresentada à época foi a municipalização dos transportes públicos, que significa a divisão dos custos do transporte entre o município e as empresas de ônibus, de forma que a prefeitura municipal fretava os veículos privados e a população que utilizasse o transporte só pagaria metade do valor da passagem, uma vez que o preço pago seria inversamente proporcional ao custo do transporte, não havendo lucro para o município.

---

[7] Capacidade do meio ambiente natural regenerar seus recursos,após a retirada deles.

O uso de transportes coletivos elétricos já está sendo implementado em Viena na Áustria, de certo modo o preço dos ônibus que utilizam energia elétrica é bem mais alto que os ônibus convencionais, todavia em longo prazo haverá redução no consumo de combustíveis nas emissões dos transportes em 60% até 2050. Os ônibus representam até 60% do transporte público na Europa. Deles, 95% usam gasolina ou óleo diesel. Além da manutenção mais barata, algumas despesas são compensadas pelos custos operacionais, geralmente 25% a 35% mais baixos por causa da economia em combustível e em manutenção. Os ônibus elétricos funcionam com bateria recarregável, a bateria é carregada uma vez ao dia, fazendo com que não haja o consumo de diesel ou gasolina.

Dessa forma se a receita arrecadada com a cobrança das tarifas de ônibus, fosse aplicada em uma política sustentável de transportes a longo prazo, o preço das passagens poderia reduzir naturalmente uma vez que as empresas gastariam menos com a manutenção do transporte, além de haver redução na emissão de poluentes. Caso o poder público não desenvolva uma política tributária protetora do meio ambiente, de acordo com previsão do art. 225, caput da Constituição Federal, infere-se que é dever do Estado uma política tributária voltada a proteção ambiental, não cumprida essa exigência haverá uma consequência jurídica, o cabimento de ação direta de inconstitucionalidade por omissão do Poder Público prevista no art. 103, § 2º, da CRFB.

A necessidade de um transporte coletivo público e voltado para os interesses do desenvolvimento da sociedade, das forças produtivas em geral traduz uma política de desenvolvimento preocupada com o meio ambiente. A relação guardada com o consumo consciente é no sentido que um consumo consciente dos transportes públicos coletivos pode diminuir os custos da manutenção dos ônibus, que por sua vez irá diminuir os impactos causados no meio ambiente, já que consumir consciente (LIMA, 2010, p.56) significa busca o equilíbrio entre sua satisfação pessoal e a sustentabilidade do planeta.

Conforme demonstrado no documentário intitulado uma verdade inconveniente, feito pelo ex-vice-presidente dos Estados Unidos, Al Gore, a utilização de biocombustíveis e a substituição por automóveis que poluem menos o ambiente faria com que o planeta emitisse a mesma quantidade de gases poluentes equivalentes ao ano de 1970. Incentivar, uma política de transportes que priorize o consumo de biocombustíveis significa que em longo prazo a emissão de gases poluentes seria reduzida, concretizando, portanto a ideia trazida pelo art. 225 da carta magna.

Por fim, percebe-se que aquelas pessoas de baixa renda que não tem condições de pagar a tarifa de ônibus serão beneficiadas, pois poderão usufruir de outros Direitos prestados

pelo Estado através de sua locomoção, a sustentabilidade pode ser alcançada começando pela mudança na forma do Estado encarar o transporte público coletivo. Isso é desenvolvimento humano sustentável.

7 CONCLUSÕES

A sociedade atual é regida por um ritmo de consumo que muitas vezes não observa alguns fatores que podem prejudicar o bem estar das gerações atuais e futuras. O capitalismo tem como principal objetivo o lucro imediato de quem produz isso faz com que um país com uma renda per capita crescente extraia mais recursos naturais da natureza.

A sociedade pós-industrial do consumo desenfreado usa as tecnologias para extração de recursos naturais, no entanto o consumo capitalista é destinado à geração de lucro sem levar em conta a questão ambiental, é necessário para tanto um modelo de desenvolvimento que se preocupe tanto com a questão ambiental e o desenvolvimento econômico, caso não haja esse modelo equilibrado, haverá um colapso causando o esgotamento de vários recursos naturais.

Como proposta para a atual crise surge um método que traz a noção de um desenvolvimento que respeite a questão ambiental e não somente o método antigo de acumulo de riquezas, qual seja: o desenvolvimento sustentável, como contra proposta surge de forma mais ampla e que tem como fundamento o bem estar social, a garantia de bens as pessoas para que possam conquistar os seus anseios, garantir o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental sem emponderando as pessoas que não detém uma grande expressividade econômica, surge por tais motivos o Desenvolvimento Humano Sustentável, um modelo que respeita os Direitos Humanos acima de tudo, além de pensar no bem estar do indivíduo.

O Desenvolvimento humano sustentável não resolve por si só o problema, principalmente quando as pessoas inseridas num sistema capitalista desejam apenas consumir para satisfazer suas necessidades. O consumo consciente apresenta uma solução plausível para essa deficiência, uma vez que essa ideia traz a baila uma forma de consumo que respeita o meio ambiente e busca o equilíbrio entre satisfazer as necessidades do consumidor e a sustentabilidade do planeta. Uma solução apresentada seria o consumo colaborativo, que tem como principais bandeiras a reutilização de produtos e serviços por outras pessoas, sem que precise haver o descarte, evitando assim de imediato a geração de resíduos e de uma nova

retirada de matéria prima do meio ambiente natural, uma ideia de consumo trazida por Rachel Botsman, pouco utilizada, mas que a cada dia ganha adeptos, melhorando assim a longo e curto prazo a qualidade de vida dos indivíduos.

Em relação às tarifas de ônibus, pode-se concluir que através do pensamento do professor Ghirardi de que a cidadania não significa consumo, o desenvolvimento humano fica prejudicado quando a coletividade é prejudicada, partindo desse pressuposto as pessoas não sentem incentivadas a consumir um transporte público coletivo, nem tampouco abandonar seus veículos pensando no bem comum. Só através de uma política de desenvolvimento sustentável é possível haver a diminuição nas tarifas de ônibus sem que haja a perda de outros serviços. Só podemos pensar em desenvolvimento humano sustentável se houver o empoderamento das pessoas, com a baixa das tarifas de ônibus as pessoas poderão ter acesso a outros Direitos fundamentais necessários a sua subsistência.

Conclui-se por todo exposto que é necessário que o governo desempenhe uma política voltada para a proteção ambiental, pensando numa economia de longo prazo. Não há como existir desenvolvimento sem pensar no bem estar humano e na concretização dos Direitos Fundamentais, sem pensar numa forte educação ambiental, numa política que incentive o consumo consciente, para tanto a palavra chave é Direitos Humanos.

REFERÊNCIAS

BOTSMAN, Rachel. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo pode mudar o nosso mundo/** Rachel Botsman, Roo Rogers; tradução: Rodrigo Sardenberg. – Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Senado,

BULOS, Uadi Lammêgo. **Constituição federal anotada**. 6.ed. rev. atual. ampl. São Paulo:Saraiva, 2005.

CARRAZZA, Roque Antonio. **Curso de Direito Constitucional Tributário**. 28ª Ed. São Paulo, Malheiros, 2012.

CHAVES, Felipe Mendes Ribeiro. **Da necessidade de implementação do ICMS Ecológico no Estado de Sergipe.** Revista da Ordem dos Advogados do Brasil - Seccional Sergipe, Ano IV – nº 8- Aracaju, abril 2013.

CRAWFORD, Richard. **Na era do capital humano**. São Paulo : Atlas, 1994.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 2 ed. São Paulo: Editora Max Limonad, 2001.

EFING, Antônio Carlos. **Direito do consumo e Direito do consumidor: reflexões oportunas.**Revista Luso-Brasileira de Direito do consumo. Vol. I n. 1-Março 2011.

_____.**Consumo Consciente e o combate ao tabagismo: reconhecimento jurídico da responsabilidade dos fornecedores.** Disponível em:<http://www.conpedi.org.br/anais> Acesso em: 20 de jul de 2013.

GHIRARDI, José Garcez. **Cidadania não é consumo.** Revista eletrônica valor econômico. Disponível em: http://www.valor.com.br/opiniao/3131566/cidadania-nao-e-consumo. Acesso em: 19 de jul de 2013.

GORE Jr., A. A. **Uma verdade inconveniente - o que você precisa saber (e fazer) sobre o aquecimento global.** [tradução Isa Mara Lando] - Barueri, SP: Editora Manole, 2006. 328p.**An Incovenient Truth.** Dirigido por Davis Guggenheim. Produzido por Lawrence Bender, Scott Burns, Laurie Lennard e Scott Z. Burns. Elenco: Albert Arnold Gore Júnior. Estados Unidos: Lawrence Bender Productions / Participant Productions, 2006. Filme (100 min), DVD, color, 35 mm.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 8 ed. rev. atual. São Paulo: Malheiros, 2003.

HOBSBAWM, Eric John Earnest. **Da Revolução Inglesa ao Imperialismo**, Forense Universitária, Rio de Janeiro. 2003.

_____. **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. 19. ed. tradução: Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. São Paulo: Paz e Terra S/A, 2005.

JOSEPH E INIKORI. **Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development**. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

KUMAR, Krishan. **Da sociedade pós-industrial a pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo**/ KrishanKumar tradução Ruy Jungmann. 2.ed. ampl- Rio de Janeiro: Jorge Zahar 2006.

LIMA, Isabelle Calliari Monteiro de. **Consumo consciente e responsabilidade socioambiental estatal**; orientador, Antônio Carlos Efing. – 2010. 163 f. Dissertação (mestrado) Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2010.

MUELLER, Charles C. **Os economistas e as relações entre o sistema econômico e o meio ambiente –** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª reimpressão, 2012.

PAGLIARINI, Alexandre Coutinho**. Desenvolvimento e Direitos Humanos**. Disponível em: http://www.imil.org.br/artigos/ptdesenvolvimento-direitos-humanos/. Acesso em: 20 de jul de 2013.

_____; DIMOULIS, Dimitri (Coord.).**Direito constitucional e internacional dos direitos humanos**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

_____. BASTOS, Juliana Cardoso Ribeiro. **Economia versus Direito Ambiental- A opção brasileira.** Revista de Direito Empresarial-RDEmp- Belo Horizonte, Fórum.2012 – mai/ago.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal de São Paulo. PL 342/1990. **Cria o Fundo Municipal de Transportes –FUMTRAN, e dá outras providências.** Disponível em: http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/03/PL0342-1990.pdf acesso em : 09 de agosto de 2013.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SILVA, José Afonso da**. Direito ambiental constitucional**. SP: Malheiros, 1994.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **Direitos humanos e meio ambiente: paralelo dos sistemas de proteção ambiental**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993.

VEIGA, José Eli da.**Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI.** Rio de Janeiro. Garamond, 2010.

VILANI, Rodrigo Machado. **O desenvolvimento sustentável na perspectiva do STF e do STJ.** Revista Brasileira de Direito Constitucional – RBDC n. 13 – jan./jun. 2009.