

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC**

**CURSO DE DIREITO**

**RICARDO VASCONCELLOS NEVES**

**ANÁLISE JURÍDICA: UBER COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO  
SOCIOECONÔMICA**

**CRICIÚMA**

**2016**

**RICARDO VASCONCELLOS NEVES**

**ANÁLISE JURÍDICA: UBER COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO  
SOCIOECONÔMICA**

Monografia de Conclusão de Curso,  
apresentada para obtenção do grau de  
Bacharel no curso de Direito da Universidade  
do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Dr. Yduan de Oliveira May.

**CRICIÚMA**

**2016**

**RICARDO VASCONCELLOS NEVES**

**ANÁLISE JURÍDICA: UBER COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO  
SOCIOECONÔMICA**

Monografia de Conclusão de Curso aprovada  
pela Banca Examinadora para obtenção do  
Grau de Bacharel, no Curso de Direito da  
Universidade do Extremo Sul Catarinense,  
UNESC.

Criciúma, 28 de novembro de 2016.

**BANCA EXAMINADORA**

Prof. Yduan de Oliveira May - Doutor - (UNESC) - Orientador

Prof. Andréia Dota Vieira -Especialista - (UNESC)

Prof. Luiz Eduardo Lapolli Conti- Mestre - (UNESC)

**Dedico especialmente a familiares, amigos e  
a todos que possam interessar.**

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de agradecer a família pelo apoio incondicional em todos os momentos e ao Professor Dr. Yduan de Oliveira May, por todo auxílio e motivação na elaboração deste trabalho.

**“O verdadeiro progresso é aquele que  
coloca a tecnologia ao alcance de todos.”**

**Henry Ford**

## RESUMO

O método de pesquisa a utilizado na presente monografia é o dedutivo, através de pesquisa teórica e qualitativa, com o emprego de material bibliográfico e artigos publicados na internet. A evolução tecnológica foi responsável por alterar a estrutura da economia e a forma com que as pessoas se relacionam. Diante de um cenário de crise e demissões em massa, o Uber, aplicativo utilizado para o transporte individual privado de passageiros, surge como uma alternativa de obtenção de renda, uma vez que se encontra de acordo com os princípios regentes da ordem econômica brasileira, como os princípios da livre concorrência e livre iniciativa privada. Sendo assim, diante das mudanças proporcionadas pela economia compartilhada, é preciso que a sociedade e a legislação se adaptem às novas formas de prestação de serviços que começam a surgir.

**Palavras-chave:** Uber. Economia compartilhada. Livre concorrência. Livre iniciativa. Mobilidade Urbana.

## **ABSTRACT**

*The research method used in the present work is the deductive, through theoretical and qualitative research, with the use of bibliographical material and articles published on the internet. Technological development was responsible for changing the structure of the economy and the way people relate. Facing a crisis situation and massive layoffs, Uber, a mobile application used for private individual passenger transport is an alternative of getting income, since it conforms with the governing principles of Brazilian economical order, as the principles of free competition and free enterprise. So, given the changes provided by the shared economy, it is necessary that the society and the legislation adapt to new ways of providing services that are beginning to emerge.*

**Keywords:** *Uber. Shared Economy. Free competition. Free Initiative. Urban mobility.*

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2 A CRISE DO EMPREGO E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA .....</b>	<b>10</b>
2.1 O CENÁRIO ATUAL DA ECONOMIA BRASILEIRA E A CRISE DO EMPREGO .....	10
2.2 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E A NECESSIDADE DE INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA .....	22
<b>3 OS MEIOS ALTERNATIVOS DE GERAÇÃO DE TRABALHO E RENDA.....</b>	<b>27</b>
3.1 OS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA PRIVADA E LIVRE CONCORRÊNCIA .....	27
3.2 NOVOS MODELOS DE GERAÇÃO DE TRABALHO E RENDA PROPORCIONADOS PELA TECNOLOGIA .....	32
<b>3.2.1 Economia compartilhada na visão de Jeremy Rifkin .....</b>	<b>35</b>
<b>3.2.2 Aplicativos e serviços.....</b>	<b>37</b>
<b>4 O USO DO APLICATIVO UBER COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA.....</b>	<b>40</b>
4.1 OPINIÕES CONTRÁRIAS E CRÍTICAS AO MODELO IMPLANTADO PELO UBER .....	40
4.2 REFLEXÃO SOBRE O NECESSÁRIO PARA TORNAR VIÁVEL O MODELO PARA INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA.....	48
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>53</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>54</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O aplicativo Uber, criado nos Estados Unidos, surgiu como uma alternativa para o transporte individual de passageiros e vem sendo utilizado em várias cidades ao redor do mundo, inclusive nas grandes metrópoles brasileiras. No Brasil, ele começou a ser utilizado no ano de 2014, no entanto, não há uma regulamentação específica para este serviço, o qual, inclusive, já foi considerado ilegal em algumas cidades, *verbi gratia*, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e Florianópolis.

A sua utilização está causando uma série de debates e posicionamentos divergentes em diversos países, pois ele é considerado, por alguns, uma concorrência desleal perante outros prestadores de serviço similar, que são os taxistas. Inclusive, já foram registrados vários casos de repressão contra os motoristas do Uber, os quais chegaram a sofrer violência física e tiveram seus carros completamente destruídos em algumas situações.

Com o passar dos anos, as relações pessoais, jurídicas e a forma de oferecimento de serviços vêm sofrendo grandes mudanças, e uma das grandes responsáveis por essa mutação é a Internet. A partir do momento em que as pessoas começaram a se comunicar e compartilhar informações em rede, o poder legislativo não conseguiu acompanhar essa mudança, não conseguindo regulamentar essas diferentes atividades e, assim, solucionar os possíveis conflitos que possam surgir com essa nova realidade.

Com a presente monografia, portanto, buscar-se-á analisar se a prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros do Uber é compatível com o ordenamento jurídico do País, para que, então, possa ser utilizado como uma ferramenta de inclusão socioeconômica para aqueles que sofreram com os efeitos da crise econômica e do emprego, iniciados no ano de 2015.

## 2A CRISE DO EMPREGO E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

### 2.1 O CENÁRIO ATUAL DA ECONOMIA BRASILEIRA E A CRISE DO EMPREGO

O atual momento vivenciado pela economia brasileira é caracterizado por uma redução da produção de vários setores da economia, marcado até mesmo pelo encerramento total de atividades de algumas fábricas e pelo conseqüente aumento do desemprego, deixando grande parte da população sem uma fonte de renda.

Ao analisar a atual crise na indústria brasileira, Luiz Guilherme Gerbelli e Anna Carolina Papp(2016) a relacionam com o cenário externo, o qual também apresentou sinais de estagnação econômica:

A produção industrial tem sofrido com uma combinação perversa: o mercado externo dá claros sinais de fraqueza e o interno está parado. As crises política e econômica derrubaram a confiança de consumidores e empresários, o que estancou os investimentos. No setor de máquinas e equipamentos – considerado o coração da indústria –, a utilização da capacidade instalada está em 65,6%, nível mais baixo desde março de 1999.

Ou seja, a combinação da “fraqueza” do mercado externo com a do mercado interno, aliada à crise política atualmente vivenciada pelo Brasil, é geradora de uma desconfiança quanto à aplicação de investimentos no País, fato esse que é um dos responsáveis pela estagnação da economia brasileira. Havendo, também, uma redução considerável da utilização da capacidade instalada no setor de máquinas e equipamentos, fato esse que gera, como consequência, as demissões em massa que estão ocorrendo.

Quanto aos índices medidos por agências especializadas, vários deles estão em constante queda e alguns deles chegaram até mesmo a atingir o seu menor valor desde o início de sua captação. Fato esse que indica a fragilidade do momento atual vivido no Brasil.

O Índice de Confiança da Indústria (ICI) medido pela Fundação Getúlio Vargas, no mês de Fevereiro de 2016, recuou de tal maneira que apresentou o menor nível desde setembro de 2015, *in verbis*: “O Índice de Confiança da Indústria (ICI) da Fundação Getúlio Vargas recuou 1,5 ponto em fevereiro, ao passar de 76,2 para 74,7 pontos, o menor nível desde setembro de 2015” (IBRE, 2016a).

O Superintendente Adjunto para Ciclos Econômicos da FGV/IBRE, Aloisio

Campelo Jr. (*apud* IBRE, 2016a), ao analisar o dado supracitado, afirmou que nos próximos meses ocorrerá uma piora expressiva deste índice:

O resultado de fevereiro reforça a suspeita de que a alta da confiança industrial nos últimos meses poderia não se sustentar ao longo do primeiro semestre. A queda do ICI devolve mais da metade da alta acumulada entre o mínimo histórico, ocorrido em agosto, e o mês passado. Além de sinalizações de que a demanda interna continua enfraquecendo, a pesquisa mostra uma piora expressiva das expectativas em relação aos próximos meses.

Pode-se constatar, então, que a desconfiança na economia brasileira por parte de consumidores e de empresários, que acarretou a diminuição ou a falta de investimentos, levou o Índice de Confiança da Indústria ao menor nível, desde setembro de 2015.

No mês de abril de 2016 o ICI apresentou certo avanço, tendo alcançado o maior nível desde abril de 2015: “O Índice de Confiança da Indústria (ICI) da Fundação Getúlio Vargas avançou 2,4 pontos em abril, ao passar de 75,1 para 77,5 pontos, o maior desde abril de 2015”(IBRE, 2016b).

No entanto, conforme afirmou Aloisio Campelo Jr.(*apud* IBRE, 2016b), esse aumento do ICI no mês de abril de 2016 ainda não significa uma virada da confiança industrial, havendo, ainda, muita incerteza quanto aos próximos meses:

Embora ainda insuficiente para se identificar um efetivo ponto de virada da confiança industrial, os números de abril trazem aspectos novos e favoráveis às perspectivas do setor. O Nível de Utilização da Capacidade, por exemplo, sobe de forma consistente pela primeira vez desde 2013, e as expectativas para a situação dos negócios nos seis meses seguintes são as menos pessimistas desde fevereiro de 2015. Ainda há muita ociosidade, incerteza e pessimismo, mas o setor parece enfim avistar uma luz no fim do túnel.

Quanto ao período de maio de 2016, este mesmo índice diminuiu o ritmo de queda, mas ainda apresenta incertezas quanto às próximas previsões, conforme estabeleceu Aloisio Campelo Jr.(*apud* IBRE, 2016c):

Após a terceira alta consecutiva, a confiança industrial se distancia do mínimo histórico de agosto passado. O setor já realizou parte do ajuste de estoques e percebe diminuição do ritmo de queda da demanda. Mas, apesar da redução do pessimismo nos dois últimos meses, há ainda muita incerteza, como as relacionadas ao potencial de crescimento do consumo interno e ao ambiente político.

Já o Índice de Confiança da Construção (ICST), que realiza a sondagem

nesta área da economia, também medido pela Fundação Getúlio Vargas, apresentou uma alta no mês de março de 2016 após três recuos seguidos, tendo alcançado, inclusive, o nível mínimo de sua história, durante o mês de Fevereiro de 2016:

O Índice de Confiança da Construção (ICST), da Fundação Getulio Vargas, apresentou alta de 0,2 ponto em março, alcançando 66,8 pontos. O resultado sucede três recuos seguidos, que haviam levado o índice ao nível mínimo histórico em fevereiro. Dessa forma, o indicador acumulado no ano fechou com redução de 2,6 pontos, sinalizando a continuidade do encolhimento da atividade do setor em 2016 (IBRE, 2016d).

Ao comentar este índice, Ana Maria Castelo (*apud* IBRE, 2016d) afirmou que o cenário de contínuas demissões no ramo da construção deve continuar:

A Sondagem de março mostra que a atual situação do setor alcançou o pior patamar desde o início de sua série, em julho de 2010. Esta percepção tem se traduzido nos números do emprego, que vêm registrando queda de forma sistemática. A Sondagem aponta que os empresários devem continuar demitindo, reproduzindo a mesma dinâmica negativa do ano passado, que culminou com a queda acumulada de 10% do contingente de mão de obra.

Tendo ficado o nível do ICST, no mês de Fevereiro de 2016, no patamar de 66,6 pontos:

O Índice de Confiança da Construção (ICST), da Fundação Getulio Vargas, recuou 0,9 ponto em fevereiro, atingindo 66,6 pontos, o menor nível da série histórica. Depois de subir em novembro passado (0,9ponto), esta foi a terceira queda consecutiva, sucedendo as variaçõesde -0,3 ponto, em dezembro de 2015, e de -1,9 ponto, em janeiro (IBRE, 2016e).

No mês de abril de 2016, conforme afirmou Ana Maria Castelo(*apud* IBRE, 2016f), o ICST também apresentou uma melhora, a qual, no entanto, ainda se mostra frágil e não representa uma tendência de melhora para análises posteriores:

Pelo segundo mês, a Sondagem capta uma melhora da confiança que advém do índice de expectativas. Essa melhora, contudo, ainda se mostra frágil e restrita a alguns segmentos. O indicador permanece muitos pontos abaixo do patamar otimista, o que não permite vislumbrar uma reversão da tendência de queda da atividade. Vale notar também que o indicador de situação corrente continua no piso da série histórica (IBRE, 2016f).

O IPEA, no mês de dezembro de 2015, ao apresentar um estudo

analisando dados do IBGE, como a PNAD contínua e o PME, concluiu que, neste ano, houve uma piora generalizada nos ramos da indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços:

A análise do comportamento dos quatro maiores empregadores – indústria de transformação, construção civil, comércio e serviços – revela que o ritmo de retração de empregos nestes setores vem se acentuando rapidamente. Em outubro de 2014, apenas a indústria de transformação e a construção civil apresentavam saldos líquidos negativos, uma vez que o comércio e os serviços ainda mostravam algum fôlego, gerando novas vagas (32.771 e 2.433, respectivamente). Em outubro de 2015, entretanto, houve uma piora generalizada: enquanto a indústria e a construção civil aumentaram o seu ritmo de destruição de empregos (-48.444 e -49.830), o comércio e os serviços também passaram a demitir em velocidade superior a de contratações, gerando um saldo negativo de 4.261 e 46.256, respectivamente (IPEA, 2015).

Além disso, o Índice de Confiança do Comércio (ICOM) recuou 1,7 pontos no mês de março de 2016, tendo atingido o seu quarto menor valor da série iniciada no mês de março de 2010:

O Índice de Confiança do Comércio (ICOM) da Fundação Getúlio Vargas recuou 1,7 pontos em março de 2016, atingindo 67,1 pontos, quarto menor valor da série iniciada em março de 2010 (73 observações). Em médias móveis trimestrais, o índice avançou 0,7 ponto, na terceira alta consecutiva. (IBRE, 2016g).

Aloisio Campelo Jr. (*apud* IBRE, 2016g), ao analisar o ICOM do mês de março de 2016, afirmou que a situação econômica atual é uma das responsáveis pela queda deste índice:

O setor continua encontrando dificuldade para evitar a contínua queda das vendas e das margens de lucro. Além do ambiente econômico desfavorável, o aumento da incerteza no ambiente político contribuiu negativamente para a queda do ICOM em março.

No mês de maio de 2016, este índice apresentou certa alta, no entanto, ainda está muito baixo, conforme estabeleceu Aloisio Campelo Jr. (*apud* IBRE, 2016h):

A alta mais expressiva do Índice de Confiança do Comércio em maio capta a redução do pessimismo no setor, mas ainda deve ser interpretada com alguma cautela. Primeiro, porque o nível da confiança ainda está muito baixo. Segundo, porque a alta do índice em 2016 tem ocorrido em função de uma leitura gradualmente mais favorável em relação às chances de

melhora do ambiente econômico nos meses seguintes do que devido a uma efetiva melhora das vendas ou da lucratividade no presente.

Conforme a análise da variação do emprego setorial de 2014 a 2015, realizado pelo IPEA – Disoc, concluiu-se que os setores da economia, nos quais há uma maior transição do “ocupado” para o “não ocupado” e do “formal” para o “informal”, são a agropecuária, o comércio, a construção e os serviços domésticos (IPEA, 2016).

Pode-se concluir a partir desse estudo, que os trabalhadores que estavam exercendo as supracitadas atividades, ou estão exercendo uma atividade de maneira informal, ou estão desempregados, isentos de alguma fonte de renda para sua subsistência e de sua família.

Conforme Amorim e Corseuil (2016, p. 02), através da análise da dinâmica do emprego setorial de 2014 a 2015, ressalta-se a trajetória preocupante da taxa de desemprego, principalmente durante o período do terceiro trimestre do ano de 2015.

Sobre o assunto, explicam os autores:

Sem dúvida, o indicador com trajetória mais preocupante é a taxa de desemprego. Dados da PNAD Contínua do IBGE mostram que a taxa de desemprego no terceiro trimestre de 2015 alcançou 8,9%, ficando bem acima do verificado para o terceiro trimestre de 2014, quando registrou 6,8%. Há que se mencionar que uma parte desse crescimento veloz pode ser explicada pela pressão da oferta, uma vez que houve um crescimento da taxa de participação de 60,9% no terceiro trimestre de 2014 para 61,4% no terceiro trimestre de 2015. Ainda assim, um crescimento de dois pontos de porcentagem é algo que merece uma atenção especial, dado o possível impacto sobre bem-estar social (AMORIM; CORSEUIL, 2016, p. 02).

Pode-se concluir, então, que a estagnação recente da economia brasileira é uma das responsáveis pelo aumento da taxa de desemprego.

Ainda conforme o supracitado estudo, percebe-se que o aumento da taxa de desemprego foi acompanhado de certa estagnação da população ocupada e do aumento da taxa de informalidade no mesmo período:

Esse aumento na taxa de desemprego foi acompanhado de uma relativa estagnação na população ocupada, que passou de 92,3 milhões para 92,1 milhões do terceiro trimestre de 2014 ao 3º trimestre de 2015. Além disso, pode-se observar uma mudança na composição dessa população, no sentido de aumentar a participação dos trabalhadores ocupados em postos informais. A taxa de informalidade cresceu nesse mesmo período, de 44,1% no terceiro trimestre de 2014 para 45,1% no terceiro trimestre de 2015.

Essa tendência de aumento, embora menos intensa, torna-se relevante por não ter sido registrada nos anos recentes, inclusive em 2014, quando o desemprego já mostrava os primeiros sinais de crescimento.(AMORIM; CORSEUIL, 2016, p. 02).

Então, na medida em que as pessoas estão perdendo os seus empregos por conta da crise, elas estão migrando para a informalidade, na qual estão obtendo sua fonte de renda.

O Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) e o Indicador Coincidente de Desemprego (ICD), ambos da Fundação Getúlio Vargas, apontaram certa estabilidade e atenuação do aumento do desemprego durante o mês de março de 2016. Porém, na opinião do economista Fernando de Holanda Barbosa Filho(*apud* IBRE, 2016i) o IAEmp ainda está em um patamar muito baixo e a queda observada no ICD nos últimos meses não significa redução da taxa de desemprego no curto prazo.

Embora esses índices tenham apresentado uma melhora, é preciso tomar alguma medida que gere eficácia em longo prazo, senão esses indicadores voltarão a apresentar sinais negativos e a situação econômica atual continuará a mesma.

A queda do Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) iniciou no mês de fevereiro de 2016, após ter quatro altas seguidas, alcançando 72,5 pontos:

O Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp), da Fundação Getúlio Vargas, recuou 1,1% em fevereiro de 2016, alcançando 72,5 pontos. A queda representa uma acomodação do indicador após quatro altas consecutivas, entre outubro de 2015 e janeiro de 2016, que sinalizam algum arrefecimento do ritmo de diminuição do pessoal ocupado na economia brasileira neste início de ano(IBRE, 2016j).

No mesmo ritmo, o Indicador Coincidente de Desemprego (ICD) também diminuiu no mês supracitado, atingindo a marca de 97,7 pontos:

O Indicador Coincidente de Desemprego (ICD) também apresentou queda em fevereiro, ao variar -0,7%, atingindo 97,7 pontos. Esta é a segunda queda consecutiva do indicador (-1,6%, em janeiro), também sinalizando acomodação, neste caso da taxa de desemprego ao início de 2016, após um período de fortes altas ao longo de 2015(IBRE, 2016j).

Nesse mesmo período, no ano de 2015, o Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) apresentou o menor nível da série iniciada em abril de 2009:

O Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) da Fundação Getúlio Vargas recuou 4,3% em fevereiro, atingindo 71,0 pontos, o menor nível da série iniciada em abril de 2009. O resultado corrobora a percepção de desaquecimento do mercado de trabalho para os próximos meses. Em janeiro, o índice havia caído 2,4% e em dezembro de 2014, avançado 2,0% (IBRE, 2015a).

Nesse caso, Rodrigo Leandro de Moura(*apud* IBRE, 2015a) já apontou a continuidade da redução de emprego e a piora das expectativas quando ao cenário econômico brasileiro:

Os resultados apontam que a redução do emprego deve continuar no primeiro trimestre do ano, principalmente pela piora nas expectativas de trabalhadores e empresas em relação ao mercado de trabalho. Adicionalmente, a piora na percepção dos negócios, principalmente no setor de serviços intensivos em mão de obra, deve contribuir também para elevação das demissões e, conseqüentemente, do desemprego, nos próximos meses.

No mês de setembro de 2015, o Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) apresentou um recuo de 3,4%, chegando aos 62 pontos, considerado o menor da série, sinalizando que o mercado de trabalho continuaria a piorar nos próximos meses (IBRE, 2015b).

Rodrigo Leandro de Moura(*apud* IBRE, 2015b), pesquisador da FGV/IBRE, assim estabeleceu sobre os dados do IEEmp no mês de setembro de 2015:

O IEEmp de setembro piorou em todas as dimensões captadas pelas sondagens, tanto da indústria e dos serviços como do lado do consumidor, indicando que a deterioração da economia é generalizada e, portanto, a piora do emprego deve perdurar nos próximos meses.

Conforme a opinião do mencionado pesquisador, a deterioração da economia não é relativa a algum ramo específico, mas sim generalizada, abrangendo todos os ramos de atividades desempenhadas no País.

Em abril de 2016, o ICD apresentou uma queda, mas isto ainda não significa que o mercado de trabalho esteja em uma situação “boa”, no entanto, os dados estão indicando certa melhora, conforme pontuou Fernando de Holanda Barbosa Filho(*apud* IBRE, 2016k):

O Indicador Antecedente de Emprego permanece abaixo da média histórica

e o Indicador Coincidente de Desemprego, acima. Ou seja, o mercado de trabalho encontra-se em uma situação ruim. A boa notícia é que os movimentos recentes mostram uma melhora na margem. Isso mostra que, embora o mercado de trabalho deva continuar se deteriorando nos próximos meses, o ritmo da piora está desacelerando.

Por meio da Sondagem de Investimentos, realizada pelo IBRE, a qual sinaliza o rumo dos investimentos no setor industrial brasileiro, no período do quarto trimestre de 2015 constatou-se o menor nível do Indicador de Intenção de Investimentos da Indústria, o qual teve sua série iniciada no terceiro trimestre de 2012:

O Indicador de Intenção de Investimentos da Indústria da Fundação Getúlio Vargas recuou 7,0 pontos no quarto trimestre de 2015 em relação ao trimestre anterior. Com o resultado, o índice atingiu 84,9 pontos, o menor nível da série iniciada no terceiro trimestre de 2012, sinalizando continuidade da tendência de desaceleração do volume de investimentos produtivos (IBRE, 2015c).

Aloisio Campelo Jr. (*apud* IBRE, 2015c) afirmou que a queda do indicador no último trimestre de 2015 sinaliza uma continuidade, para os próximos meses, de recessão de investimentos no setor industrial:

A queda do indicador no quarto trimestre sinaliza continuidade da fase de desaceleração dos investimentos produtivos e reflete o aumento da ociosidade e a baixa confiança empresarial. A pesquisa captou ainda um aumento da incerteza das empresas em relação à execução dos investimentos planejados, uma tendência que, em condições normais, sinaliza o aumento da chance de revisões do planejamento diante de mudanças do cenário.

Junto ao estudo citado acima, houve divulgação do indicador de Ímpeto de Investimentos, o qual abrange os setores de serviços, comércio e construção. Através dele, pôde-se constatar que o setor da construção obteve o pior resultado setorial:

O pior resultado setorial foi observado na Construção, segmento em que o indicador caiu 13,7 pontos e chegou a 69,6 pontos, menor da série iniciada no quarto trimestre de 2014. Neste trimestre, apenas 9,9% das empresas pretendem investir nos próximos 12 meses e 40,3% planejam diminuir os investimentos. No segundo trimestre, 14,3% previam aumento e 31,0%, diminuição do volume de investimentos nos 12 meses seguintes (IBRE, 2015c).

Fica evidente que o cenário de crise econômica encontra-se acompanhado por um baixo investimento, principalmente na área industrial e na construção, por conta da desconfiança dos empresários, os quais ficam temerosos de que seus negócios não prosperem e tenham que arcar com uma série de prejuízos advindos de um cenário de recessão e de encerramento inesperado de atividade.

Conforme afirmou Fernando de Holanda Barbosa Filho (*apud* IBRE, 2016), as melhoras apresentadas pelo ICD e pelo IAEmp em maio de 2016 apresentam uma melhora bastante consistente quanto às expectativas em relação aos próximos índices. No entanto, as tendências a curto prazo permanecem ruins:

Os resultados dos índices mostram uma melhora das expectativas com relação ao futuro bastante consistente, indicando um otimismo para os próximos meses. No entanto, a tendência de curto prazo permanece ruim. O indicador coincidente de desemprego mostrou forte aumento, refletindo de certa forma os aumentos recentes da taxa de desemprego divulgada pelo IBGE (IBRE, 2016).

O Indicador de Intenção de Investimentos da Indústria, no segundo trimestre de 2016, conforme afirmou Aloisio Campelo Jr. (*apud* IBRE, 2016m), apresentou a primeira alta desde o penúltimo trimestre de 2013, no entanto, ainda há elevado grau de incerteza na expectativa dos empresários:

Embora discreta, esta foi a primeira alta do indicador desde o terceiro trimestre de 2013, o que é uma boa notícia. Assim como ocorre com os indicadores de confiança, o resultado sugere que as taxas de crescimento do investimento já passaram por seu pior momento e podem, gradualmente, setornar menos negativas daqui por diante. Há que se considerar, no entanto, o elevado grau de incerteza contido nas expectativas dos empresários atualmente, tanto na definição dos valores a serem investidos quanto nas avaliações de risco que o programa atual não seja cumprido conforme originalmente planejado (IBRE, 2016m).

Verificou-se na pesquisa mensal de emprego, realizada durante o mês de Fevereiro de 2016 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que a taxa de desocupação ficou em 8,2%:

A taxa de desocupação (proporção de pessoas desocupadas em relação à população economicamente ativa) foi estimada em fevereiro de 2016, para o conjunto das seis regiões metropolitanas investigadas, em 8,2%, registrando alta de 0,6 ponto percentual frente ao mês anterior. Em relação a fevereiro de 2015, a taxa subiu 2,4 pontos percentuais (passando de 5,8%

para 8,2%) no período de um ano. Regionalmente, a análise mensal mostrou que a taxa de desocupação frente a janeiro último, subiu na Região Metropolitana de São Paulo (de 8,1% para 9,3%) e ficou estável nas demais regiões. Contudo, na comparação com fevereiro de 2015, houve crescimento da taxa em todas as regiões: em Recife, foi de 7,0% para 10,4% (3,4 pp); em São Paulo, de 6,1% para 9,3% (3,2 pp); em Belo Horizonte, de 4,9% para 7,2% (2,3 pp); em Salvador, a taxa passou de 10,8% para 12,6% (1,8 pp); em Porto Alegre, de 4,7% para 6,4% (1,7 pp) e no Rio de Janeiro, de 4,2% para 5,2% (1,0 pp). (IBGE, 2016a).

No mesmo estudo, também se constatou uma redução no rendimento real habitual dos trabalhadores:

O rendimento médio real habitual dos trabalhadores foi estimado em fevereiro de 2016, para o conjunto das seis regiões pesquisadas, em R\$ 2.227,50. Este resultado ficou 1,5% menor do que o estimado em janeiro (2.262,51) e 7,5% abaixo do apurado em fevereiro de 2015 (R\$ 2.407,53). Regionalmente, em relação a janeiro de 2015, o rendimento apresentou retração em Recife (-4,6%), em São Paulo (-2,9%) e no Rio de Janeiro (-0,6%). Apresentou elevação em Belo Horizonte (2,5%) e em Salvador (0,6%) e não variou em Porto Alegre. Frente a fevereiro de 2015 o quadro foi de queda em todas as regiões, sendo a maior delas em Salvador (-12,5%) e a menor em Porto Alegre (-5,3%). (IBGE, 2016a).

Ou seja, por meio desses dois medidores do IBGE, pode-se constatar que no mês de fevereiro de 2016, o aumento da taxa de desocupação aliou-se à diminuição do rendimento médio real habitual dos trabalhadores.

Conforme Lúcia Müzell (2016), a recessão econômica, aliada à crise política, comprometeu os avanços sociais obtidos pelo país nos últimos dez anos:

A recessão econômica e o impasse político no Brasil ameaçam os avanços sociais obtidos na última década, como a mobilidade social, o aumento dos salários e a redução da pobreza. Especialistas avaliam que o país não deve voltar a ter fracos índices de desenvolvimento como os de 2005, mas reconhecem que uma regressão se tornou inevitável.

Fica claro que a recessão acaba afetando outras áreas que estão diretamente ou indiretamente relacionados à ordem econômica.

Conforme a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, realizada no período do 1º trimestre de 2015, pelo IBGE, a taxa de desocupação apresentou significativa alta, tanto em comparação ao 4º quanto ao 1º trimestre do ano de 2014:

No 1º trimestre de 2015, a taxa de desocupação, no Brasil, foi estimada em 7,9%. Esta estimativa apresentou alta tanto na comparação com o 4º

trimestre de 2014 (6,5%), quanto frente ao 1º trimestre de 2014 (7,2%). Do 1º trimestre de 2014 para igual trimestre desse ano, houve expansão da taxa nas Regiões Centro-Oeste (de 5,9% para 7,3%), Sudeste (de 7,0% para 8,0%), Norte (de 7,7% para 8,7%), Sul (de 4,4% para 5,1%) e; enquanto na Região Nordeste o cenário foi de estabilidade nesse indicador. A taxa de desocupação dos jovens de 18 a 24 anos de idade, 17,6%, continuou a apresentar patamar superior ao estimado para a taxa média total. Este comportamento foi verificado tanto para o Brasil, quanto para cada uma das cinco Grandes Regiões, onde a taxa oscilou entre 12,0% no Sul e 20,6% no Nordeste. Já nos grupos de pessoas de 25 a 39 e de 40 a 59 anos de idade este indicador foi de 7,5% e 4,0%, respectivamente. (IBGE, 2015).

Foram verificados então, no primeiro trimestre do ano de 2015, claros sinais de que a economia estava em estagnação.

Já no 4º trimestre de 2015, taxa de desocupação foi avaliada em 9%, tendo aumentado significativamente quando comparada à do quarto trimestre de 2014: “A taxa de desocupação, no Brasil, no 4º trimestre de 2015, foi estimada em 9,0%, com estabilidade em relação ao trimestre anterior (8,9%) e alta de 2,5 pontos percentuais contra o 4º trimestre de 2014 (6,5%)” (IBGE, 2016b).

No final deste mesmo ano o PIB sofreu a maior contração da série iniciada em 1996:

O PIB em 2015 sofreu contração de 3,8% em relação ao ano anterior, a maior da série histórica iniciada em 1996. Em 2014, o PIB havia ficado praticamente estável (+0,1%).

Em decorrência desta queda, o PIB per capita alcançou R\$ 28.876 (em valores correntes) em 2015, após ter recuado (em termos reais) 4,6% em relação ao ano anterior. O PIB per capita é definido como a divisão do valor corrente do PIB pela população residente no meio do ano.[...] (IBGE, 2016c, p. 10).

Conforme estudo divulgado pela Boa Vista SCPC (Serviço Central de Proteção ao Crédito), os pedidos de falência registraram uma alta no primeiro trimestre de 2016, quando comparado com o mesmo período no ano de 2015:

Os pedidos de falência registraram alta de 31,6% no 1º trimestre de 2016 em relação ao mesmo período de 2015, segundo dados da Boa Vista SCPC (Serviço Central de Proteção ao Crédito), com abrangência nacional. Em março, o número de pedidos de falências aumentou 13,5% na comparação mensal e 25,2% na comparação com março de 2015.(BOA VISTA SCPS, 2016).

A pesquisa da Boa Vista SCPC (2016) também indicou que tanto os pedidos de falência quanto as falências decretadas foram protagonizados, em sua

grande maioria, pelas empresas de pequeno porte (88% e 89%, respectivamente).

Esses números indicados na pesquisa acima mostram que, além de a crise econômica causar um enorme número de demissões nas pequenas e grandes empresas, ela também está provocando o encerramento destas atividades.

A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (ABIMAQ), em pesquisa publicada no mês de janeiro de 2016, concluiu através do Nível de Utilização da Capacidade Instalada (NUCI) que neste mês houve uma significativa redução do uso da capacidade das indústrias:

Em janeiro/16 a indústria brasileira de máquinas e equipamentos mecânicos utilizou **60,9%** de sua capacidade instalada. Comparado com o mês anterior (dezembro/15, 65,5%) a queda foi de **6,9%**, e na comparação com o janeiro de 2015 (67,7%) a queda chegou a **10,0%**.(DCEE, 2016, p. 15).

Este estudo também divulgou o número de pessoas ocupadas no setor da indústria, o qual também apresentou uma redução quando comparado com o mesmo período no ano de 2015: “O setor encerrou o mês de jan16 com 311 mil pessoas empregadas contra mais de 358 mil em janeiro de 2015, que significa o fechamento de aproximadamente 47 mil postos de trabalho nos últimos 12 meses” (DCEE, 2016, p. 16).

Verifica-se, então, que com a crescente demissão de trabalhadores nas indústrias ocorre a desocupação de certos setores destas. Fato esse que pode trazer sérios prejuízos à atividade empresarial.

José Ricardo Ramalho (2010), por sua vez, estabeleceu uma relação entre a crise do emprego e o modelo gerado pela globalização, no qual a demissão de trabalhadores surge como uma opção na tentativa de aumento nos lucros:

Empresas do setor automotivo, principalmente montadoras como a VW, são globalizadas e estruturadas em redes e, premidas por uma grande competição, impõem cada vez mais sua intenção de reduzir os custos do trabalho, ora enxugando pessoal, ora flexibilizando relações e acordos trabalhistas - estabelecidos de forma estável e historicamente consistentes como no caso alemão, ou de modo mais passageiro e dependente do poder de barganha, de sindicatos territorializados, como no caso brasileiro.

O Boletim Macro do Instituto Brasileiro de Economia da FGV (FGV/IBRE), no mês de maio de 2016, demonstrou o atual cenário de demissões:

O mercado de trabalho continua em baixa no primeiro trimestre deste ano, com elevação da taxa de desemprego para 10,9% segundo a PNAD Contínua — ou seja, 0,7 pp acima da taxa do trimestre dezembro-fevereiro — e forte queda do emprego formal, com o fechamento líquido de 120 mil vagas em março. Projeções para o restante do ano indicam que o cenário do mercado de trabalho é relativamente pouco sensível ao nível de atividade no curto prazo. Na trajetória mais otimista traçada pelos nossos analistas, a taxa de desemprego cai pouco, para 11,6% em dezembro de 2016, contra 12,4% no cenário base. Da mesma forma, a trajetória mais pessimista não levaria a um aumento expressivo da taxa de desemprego até o fim deste ano, com alta apenas moderada: de 12,4% no cenário base para 12,8% na trajetória mais pessimista (IBRE, 2016n).

Quando tratou da mudança da trajetória do trabalho nos anos de 2014 e 2015, Clemente Ganz Lúcio (2015, p. 26-27) pontuou:

O rebatimento desse processo para o mercado de trabalho será o contínuo aumento do desemprego, com queda dos rendimentos, precarização, crescimento da informalidade etc. Sobre os trabalhadores e suas famílias, o drama do desemprego tem um enredo de desalento, sofrimento, luta e desespero. Os anos 1990 ainda estão na memória coletiva de boa parte da população, pois, na época, o desemprego teceu um duradouro drama social. As lutas travadas contra o desemprego foram muitas e longas. Aqueles que superavam o desalento do desemprego de longa duração enfrentavam as barreiras impostas pelas empresas, que apontavam “inadequações” dos jovens (sem experiência) e dos idosos (cansados e improdutivos) que vinham para o mercado de trabalho procurando, de alguma maneira, recompor uma renda mínima para a família. Mais e mais pessoas o mercado de trabalho à procura de uma ocupação, em uma economia que gerava novos postos de trabalho residuais, promovia o aumento da taxa de participação no mercado de trabalho, mas com os trabalhadores, em geral, na condição de desempregados.

Fica claro, diante dos dados apresentados acima, que mesmo que os índices que medem o desempenho econômico e os que medem a taxa de desemprego apresentem certa melhora, eles estão abaixo do esperado. Sendo assim, o Estado precisa garantir uma fonte de renda para os indivíduos que estão impossibilitados de exercerem suas atividades por conta das demissões em massa que vêm ocorrendo.

## 2.2 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E A NECESSIDADE DE INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA

Dos princípios existentes no ordenamento jurídico pátrio, para o estudo do presente trabalho pode-se citar o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, o qual

prevê, dentre outras garantias, a necessidade de inclusão socioeconômica de indivíduos que se encontram sem uma fonte de renda.

Robert Alexy (2008, p. 90), ao destacar as diferenças entre normas e princípios, estabeleceu aquela que é considerada “decisiva”:

O ponto decisivo na distinção entre regras e princípios é que *princípios* são normas que ordenam que algo seja realizado na maior medida do possível dentro das possibilidades jurídicas e fáticas existentes. Princípios são, por conseguinte, *mandamentos de otimização*, que são caracterizados por poderem ser satisfeitos em graus variados e pelo fato de que a medida devida de sua satisfação não depende somente de possibilidades fáticas, mas também das possibilidades jurídicas. O âmbito das possibilidades jurídicas é determinado pelos princípios e regras colidentes.

Portanto, deve ser estabelecida a maior abrangência possível aos princípios, os quais são responsáveis por resguardar os direitos de fundamental importância.

O princípio da dignidade da pessoa humana encontra-se previsto já no artigo 1º da Constituição Federal de 1988, sendo considerado um dos fundamentos do Estado Democrático de Direito:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III - a dignidade da pessoa humana;(BRASIL, 2016).

Maria Cristina Cereser Pezzella e Michelle Dias Bublitz (2004) relacionaram a edificação do princípio da dignidade da pessoa humana com o reconhecimento de todos os indivíduos como sendo sujeitos de direito:

O princípio constitucional da dignidade da pessoa humana só pode ser edificado a partir do momento que se reconhece que todas as pessoas são sujeito de direitos. Em época recente, os filhos deveriam repetir a profissão dos pais, e as mulheres estavam excluídas de uma gama de ofícios, sem falar das pessoas com deficiência; além disso, os estrangeiros ainda hoje são excluídos constitucionalmente de vários ofícios e de cargos eletivos. A partir do momento histórico em que se confere dignidade a todos, independentemente de gênero, se amplia o conceito de igualdade; assim como se reconhece a dignidade da pessoa humana num leque ampliado da população. Fundado nesse marco teórico indissociável de toda pesquisa científica jurídica é que surge a convergência dos esforços da presente investigação, que reconhece a igualdade e a dignidade da pessoa humana se tornarem uma busca constante.

Alexandre de Moraes(2014, p. 18)asseverou:

A dignidade é um valor espiritual e moral inerente à pessoa, que se manifesta singularmente na autodeterminação consciente e responsável da própria vida e que traz consigo a pretensão ao respeito por parte das demais pessoas, constituindo-se um mínimo invulnerável que todo estatuto jurídico deve assegurar, de modo que, somente excepcionalmente, possam ser feitas limitações ao exercício dos direitos fundamentais, mas sempre sem *menosprezar a necessária estima que merecem todas as pessoas enquanto seres humanos* e a busca ao Direito à Felicidade.[...]

Constata-se, dessa forma, que é necessária a existência de um “mínimo invulnerável” no ordenamento jurídico, o qual somente poderia ser limitado de forma excepcional, para que possa se garantir da Dignidade da pessoa humana, e, certamente, no rol deste “mínimo invulnerável” está a necessidade de inclusão socioeconômica, pois sem ela os indivíduos estariam desprovidos de uma fonte de renda que possa garantir uma existência digna.

Ingo Wolfgang Sarlet(2004, p.59), por sua vez, estabeleceu sobre a ausência de respeito às condições mínimas para se assegurar a dignidade da pessoa humana:

O que se percebe, em última análise, é que onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano, onde as condições mínimas para uma existência digna não forem asseguradas, onde não houver limitação do poder, enfim, onde a liberdade e a autonomia, a igualdade (em direitos e dignidade) e os direitos fundamentais não forem reconhecidos e minimamente assegurados, não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana e esta (a pessoa), por sua vez, poderá não passar de mero objeto de arbítrio e injustiças.

Evidenciando-se que quando não é garantido ao indivíduo o exercício de uma atividade econômica que possa lhe garantir a subsistência, não há respeito à este princípio.

Como é possível ocorrer a colisão entre normas, também pode ocorrer a colisão entre princípios em um caso concreto. Caso este princípio venha a se colidir com outro, Robert Alexy (2008, p. 93-94) propôs o seguinte como solução:

As colisões entre princípios devem ser solucionadas de forma completamente diversa. Se dois princípios colidem – o que ocorre, por exemplo, quando algo é proibido de acordo com um princípio e, de acordo com o outro, permitido -, um dos princípios terá que ceder. Isso não significa, contudo, nem que o princípio cedente deva ser declarado inválido, nem que nele deverá ser introduzida uma cláusula de exceção. Na verdade, o que ocorre é que um dos princípios tem precedência em face do outro sob

determinadas condições. Sob outras condições a questão da precedência pode ser resolvida de forma oposta. Isso é o que se quer dizer quando se afirma que, nos casos concretos, os princípios têm pesos diferentes e que os princípios com o maior peso têm precedência. Conflitos entre regras ocorrem na dimensão da validade, enquanto as colisões entre princípios – visto que só princípios válidos podem colidir – ocorrem, para além dessa dimensão, na dimensão do peso

Assim sendo, precisa haver uma “valoração” das circunstâncias que envolvem o caso concreto para se verificar qual dos princípios terá precedência e, portanto, irá reger o caso.

Ronald Dworkin (2002, p. 143) ao analisar a relação entre direito e objetivos, assim estabeleceu sobre as metas coletivas de uma comunidade:

As metas coletivas estimulam as trocas de benefícios e encargos no seio de uma comunidade, tendo em vista a produção de algum benefício geral para a comunidade como um todo. A eficiência econômica é uma meta coletiva: exige a distribuição de oportunidades e responsabilidades que possam produzir o maior benefício econômico agregado, definido de um determinado modo.

Pode-se perceber, então, através da união das teorias de Robert Alexy e de Ronald Dworkin, de que o princípio que terá precedência em um caso concreto será aquele que garante maior eficiência econômica, ou seja, aquele que gera uma maior distribuição de oportunidades para os indivíduos ingressarem em um mercado de trabalho fragilizado pela recessão econômica.

José Afonso da Silva (2014, p. 107), ao analisar este princípio, concluiu da seguinte maneira:

[...] Daí decorre que a ordem econômica há de ter por fim assegurar a todos existência digna (art. 170), a ordem social visará a realização da justiça social (art. 193), a educação, o desenvolvimento da pessoa e seu preparo para o exercício da cidadania (art. 205) etc., não como meros enunciados formais, mas como indicadores do conteúdo normativo eficaz da dignidade da pessoa humana.

A existência digna também abrange o conceito da inclusão socioeconômica dos indivíduos, os quais não podem ser privados de ter uma fonte de renda, principalmente em um cenário de recessão econômica, visto que, para Ingo Wolfgang Sarlet (2004, p. 90-91), os direitos sociais e econômicos são vertentes do princípio da dignidade da pessoa humana.

Paulo Roberto dos Santos Corval(2006, p. 69) afirmou que, conforme este princípio, a vulnerabilidade humana será protegida em todos os seus âmbitos, inclusive no econômico:

A introdução da dignidade da pessoa humana como fundamento da República renova um ambiente de humanismo, no qual a vulnerabilidade humana será protegida onde quer que se manifeste, seja nas questões relacionadas aos valores exteriores (econômicos), seja naquelas referentes à dimensão interna da pessoa (sua existência).

Por sua vez, Jailton Macena de Araújo(2012, p. 213) pontuou sobre a importância do desenvolvimento socioeconômico de cada indivíduo frente a coletividade:

A pessoa humana deve ser colocada no centro do processo de desenvolvimento, sendo imprescindível que se apodere do entendimento de que os direitos de solidariedade são indispensáveis para a compreensão do que se propõe quando se fala de uma sociedade justa e solidária. O desenvolvimento de cada um (em especial daqueles mais vulneráveis social e economicamente) está inexoravelmente ligado ao desenvolvimento de todos os demais. É essa a compreensão de igualdade consentânea à liberdade plena.

Entende-se que o princípio da Dignidade da pessoa humana é de fundamental importância no ordenamento jurídico pátrio, e uma forma de garantir a sua incidência é assegurando o acesso a alguma fonte de renda para quem se encontra desempregado, garantindo-se a sua subsistência.

### 3 OS MEIOS ALTERNATIVOS DE GERAÇÃO DE TRABALHO E RENDA

#### 3.1 OS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA PRIVADA E LIVRE CONCORRÊNCIA

Dentre os princípios que norteiam a ordem econômica brasileira para orientar as relações e o desenvolvimento econômico, existem os princípios da livre iniciativa privada e da livre concorrência.

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu a livre iniciativa como fundamento da ordem econômica e financeira, conforme o seu artigo 170, *caput*: “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...]” (BRASIL, 2016a).

Dessa forma, conforme estabelecido na própria Constituição Federal de 1988, a exploração econômica, cabe, de regra, à iniciativa privada, sendo a atuação estatal a exceção, conforme pontuou José dos Santos Carvalho Filho (2013, p. 929):

[...] A exploração de atividades econômicas cabe, como regra, à iniciativa privada, um dos postulados fundamentais do regime capitalista. Desse modo, a possibilidade que a Constituição admitiu no art. 173 há de ser considerada como tendo caráter excepcional. Por isso é que o próprio texto estabeleceu os limites que ensejariam essa forma de atuar do Estado. Sendo assim, não é difícil perceber que a leitura do texto indica claramente que a regra é que o Estado *não explore atividades econômicas*, podendo fazê-lo, contudo, em caráter especial, quando estiverem presentes os pressupostos nele consignados.

Ao lecionar sobre a livre iniciativa, J. Cretella Júnior (2003, p. 70) demonstrou que ela já era prevista no ordenamento jurídico pátrio antes de 1988:

A atividade do homem é “dirigida”, ou é “livre”. *Livre iniciativa* é a possibilidade de agir, neste ou naquele sentido, sem influência externa. Não é novidade entre nós o *princípio da liberdade de iniciativa*, prescrito na EC nº 1, de 1969, art. 160, I (“A ordem econômica e social tem por fim realizar o desenvolvimento nacional e a justiça social, com base nos seguintes princípios: liberdade de iniciativa”), na Constituição de 1946, art. 145 (“A ordem econômica deve ser organizada conforme os princípios da justiça social, conciliando a liberdade de iniciativa com a valorização do trabalho humano”) [...]

Para José dos Santos Carvalho Filho (2013, p. 913), este fundamento trata da exploração econômica por parte da iniciativa privada, sem a interferência

estatal, sendo ela em forma de monopólio ou de concorrência, completando-se este fundamento com o que está disposto no artigo 170, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988. Ou seja, não há necessidade de autorização de órgãos públicos para os particulares exercerem uma atividade econômica, salvo quando a lei a exigir.

Wilges Bruscato(2011, p. 46), ao discorrer sobre a iniciativa privada, fez uma relação entre esta e o trabalho:

O trabalho e a iniciativa privada, juntos, são os sustentáculos da atividade produtiva. A livre iniciativa é a base do sistema democrático-capitalista. Os indivíduos ou grupos de indivíduos são os empreendedores, um dos fatores de produção, que ousam encetar esforços e recursos, congregando os demais fatores (recursos naturais, capital, recursos humanos e tecnologia) para obter lucro. Por outro lado, é impensável o crescimento empresarial sem o valor do trabalho, mormente o assalariado.

Resta clara a importância do empreendedorismo e dos trabalhadores para o desenvolvimento de uma atividade econômica e para a melhora de resultados.

Por outro lado, além da atuação privada, o Estado pode atuar de duas maneiras na ordem econômica, conforme apontou José dos Santos Carvalho Filho(2013, p. 915):

Numa primeira, é ele o agente regulador do sistema econômico. Nessa posição, cria normas, estabelece restrições e faz um diagnóstico social das condições econômicas. É um fiscal da ordem econômica organizada pelos particulares. Pode-se dizer que, sob esse ângulo, temos o *Estado Regulador*. Noutra forma de atuar, que tem caráter especial, o Estado executa atividades econômicas que, em princípio, estão destinadas à iniciativa privada. Aqui a atividade estatal pode estar mais ou menos aproximada à atuação das empresas privadas. O certo, porém, é que não se limita a fiscalizar as atividades econômicas, mas também ingressa efetivamente no plano da sua execução. Seja qual for a posição que assumo, o Estado, mesmo quando explora atividades econômicas, há de ter sempre em mira o interesse, direto ou indireto, da coletividade. Podemos considerá-lo nesse ângulo como *Estado Executor*. (grifos no original).

Marçal Justen Filho (2014, p. 865) assim asseverou sobre a existência do monopólio estatal na ordem econômica:

Um princípio inerente à ordem econômica consiste na livre iniciativa e na livre concorrência para as atividades econômicas propriamente ditas. Estabelecer que certa atividade se configura como econômica em sentido próprio e impor monopólio estatal é uma contradição aparente. A Constituição afastou a livre iniciativa e a livre concorrência quanto a certas atividades, em virtude de sua relevância política e econômica. As atividades

referidas no art. 177 não são destinadas a satisfazer direitos fundamentais, no entanto foram reservadas ao monopólio estatal, porque podem produzir reflexos sobre a soberania nacional ou outros valores essenciais. O monopólio estatal reflete uma decisão política.

Ao mesmo tempo, a Magna Carta brasileira também assegura a liberdade de profissão dentre o rol dos direitos e deveres individuais e coletivos, como consta em seu artigo 5º, inciso XIII:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer; (BRASIL, 2016a).

Wilges Bruscato (2011, p. 45) lecionou sobre a liberdade de exercício de qualquer atividade econômica, prevista na Constituição Federal de 1988, ao dispor o seguinte:

A Constituição garante a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, ressalvando autorização dos órgãos públicos ao particular apenas nos casos previstos em lei. A liberdade de iniciativa é uma consequência da liberdade individual. O Estado, por sua vez, só deverá explorar atividade econômica, na forma de empresa pública ou sociedade de economia mista, em casos que afetem a segurança nacional ou relevante interesse coletivo, submetendo-se ao regime jurídico próprio das empresas privadas (art. 173).

Por fim, tem-se a presença da livre concorrência como princípio da ordem econômica brasileira, conforme o artigo 170, inciso IV, da Constituição Federal de 1988:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

IV - livre concorrência; (BRASIL, 2016a).

Nesse sentido, J. Cretella Júnior (2003, p. 72) caracterizou o regime de livre concorrência ou de livre competição da seguinte maneira:

No *regime de livre concorrência* ou de *livre competição*, o *mercado competitivo*, ou *concorrencial*, caracteriza-se pelo grande número de vendedores, agindo de modo autônomo, oferecendo produtos, em mercado

bem organizado. No *mercado competitivo*, os produtos oferecidos por uma dada empresa são recebidos pelo comprador como se fossem substitutos perfeitos ou equivalentes dos produtos da firma concorrente. Na hipótese de preços iguais, ao comprador é indiferente, regra geral, a procedência do produto, só influenciando a marca, na medida em que a propaganda se intensifica. De qualquer modo, no *regime da livre concorrência*, os preços de mercado tendem a baixar, beneficiando-se com isso o comprador, ao contrário do que acontece no *regime do monopólio*, que prejudica o comprador e afeta o equilíbrio da Ordem Econômica, a não ser quando a *intervenção monopolística* é assegurada por lei federal, fundada em expresse dispositivo constitucional. (grifos no original).

Diante da lição acima, constata-se que um dos benefícios trazidos pela livre concorrência é a diminuição do preço dos produtos e serviços, fato esse que beneficia amplamente os consumidores.

Ao tratar do assunto, José Carlos de Magalhães e Onofre Carlos de Arruda Sampaio(1998, p. 112)demonstraram situações em que o estabelecimento de um monopólio é aceito pela ordem jurídica:

A eliminação da concorrência é, igualmente, aceita pela ordem jurídica, se decorre da atividade industrial ou mercantil melhor desenvolvida, com oferta de produtos com melhor tecnologia e melhor preço, sem que haja abuso do poder econômico. A disputa pelo cliente tem como pano de fundo a diminuição do poder do concorrente e tende a eliminá-lo, não sendo, por si só, ilegítima essa eliminação se não houver abuso de poder econômico ou atividade desleal ou ilícita. Esta, a propósito, a norma do parágrafo 1º do art. 20 da Lei 8.884/94, que não caracteriza como ilícita a dominação de mercado relevante de bens e serviços, mediante processo natural, fundado na maior eficiência do agente econômico.

Bruno Polonio Renzetti (2015, p. 153), ao analisar a privatização dos terminais de aeroportos, ressaltou os benefícios trazidos aos consumidores por um modelo de livre concorrência:

A abertura do mercado de terminais aeroportuários à iniciativa privada promove a introdução de um regime de concorrência neste setor. Como exposto alhures, os aeroportos concorrem em diversos mercados relevantes, não somente aquele do transporte de passageiros. O consumidor, em um regime de livre concorrência dos aeroportos, acaba sendo beneficiado em muitas frentes: não só passa a ter maiores opções para escolher qual prestadora de serviço deseja optar, mas também acaba recebendo serviços de maior qualidade, pois as empresas – como é de se esperar em um regime concorrencial – buscam sempre a melhoria e maior eficiência para atrair o maior número possível de consumidores.

Em sentido semelhante, estabeleceuMelissa Ferreira Gasparini(2003, p. 166):

É pela livre concorrência que se melhoram as condições de competitividade das empresas, impelindo-as a um constante aperfeiçoamento que ensejará maiores opções de bens ou serviços, com melhor qualidade e a preços mais justos, beneficiando o consumidor. A prevalecerem condições monopolísticas, o privilégio desloca-se para o produtor em detrimento da coletividade. Sinteticamente, o Estado atua para assegurar um mercado saudável e propício à regulação pelas forças naturais, reprimindo as práticas abusivas, preservando e estimulando o meio ambiente de forma a torná-lo mais competitivo, utilizando-se dos instrumentos que lhe são disponíveis, uma vez que as realidades econômicas, por sua própria dinâmica, tendem sempre a produzir distorções que obstam o livre confronto entre os seus agentes.

Para José dos Santos Carvalho Filho (2013, p. 919), uma das formas de abuso de poder econômico, prevista na Constituição Federal de 1988, é a dominação dos mercados, que decorre de um desequilíbrio entre a relação de fornecimento e de consumo ocasionado por ações de uma empresa que busca dominar o mercado. Isto é prejudicial à coletividade.

Quando ocorrer o fato de o Estado desempenhar uma atividade econômica propriamente dita, torna-se necessário que este não tenha benefícios ou vantagens, caso contrário, haverá a destruição da livre concorrência, conforme estabeleceu Marçal Justen Filho(2014, p. 864):

Para manutenção da ordem econômica constitucionalmente consagrada, é indispensável que o Estado não goze de privilégios ou vantagens quando desempenhar atividade econômica propriamente dita. Se assim não for, haverá a destruição da livre concorrência, e o Estado eliminará as empresas privadas, não por ser mais eficiente, mas porque as leis a ele asseguram benefícios desiguais.

Gesner Oliveira (1999) associou o surgimento da política de concorrência nos países desenvolvidos a uma menor atuação estatal nos mercados:

Diferentemente do contexto histórico do Sherman Act, o surgimento da política de concorrência nos países desenvolvidos, desde o final da década de 80, está associado à mudança do papel do Estado na direção de menor intervenção nos mercados. Esse, na verdade, tem sido o caso do Brasil, no qual a liberalização comercial, a desregulamentação e a privatização têm alterado a economia desde o início da década de 90.

Desta feita, percebe-se que ocorre a mudança de um modelo caracterizado pelo monopólio estatal para um modelo guiado pela livre iniciativa privada e pela livre concorrência.

### 3.2 NOVOS MODELOS DE GERAÇÃO DE TRABALHO E RENDA PROPORCIONADOS PELA TECNOLOGIA

O crescente desenvolvimento tecnológico e o avanço da internet mudaram significativamente as relações humanas, e, por conta disso, trouxeram possibilidades que há algum tempo eram inimagináveis.

Como bem estabeleceu Manuel Castells(2000, p. 431), será o século XXI que testemunhará o desenvolvimento de um sistema de produção extraordinário pelos padrões históricos:

É provável que o amadurecimento da economia informacional e a difusão e uso adequado da tecnologia da informação como sistema liberem o potencial de produtividade dessa revolução tecnológica. O fato será notado por meio de mudanças na contabilidade estatística quando as categorias e procedimentos do século XX, já manifestamente inadequados, forem substituídos por novos conceitos capazes de mensurar a nova economia. Sem sombra de dúvida, o século XXI testemunhará o desenvolvimento de um sistema produtivo extraordinário pelos padrões históricos. O ser humano produzirá mais e melhor com esforço muito menor. O trabalho mental substituirá o esforço físico na maior parte dos setores produtivos da economia.

Conforme Wilges Bruscato (2011, p. 103),além da atividade humana, a empresarial também é atingida pelas novas tecnologias que surgemcom o passar do tempo.

Jorge Werthein (2000, p. 71)estabeleceu sobre a utilização da expressão “sociedade da informação”, a qual tem sido utilizada como substituta da “sociedade pós-industrial”:

A expressão “sociedade da informação” passou a ser utilizada, nos últimos anos desse século, como substituto para o conceito complexo de “sociedade pós-industrial” e como forma de transmitir o conteúdo específico do “novo paradigma técnico-econômico”. A realidade que os conceitos das ciências sociais procuram expressar refere-se às transformações técnicas, organizacionais e administrativas que têm como “fator-chave” não mais os insumos baratos de energia – como na sociedade industrial – mas os insumos baratos de informação propiciados pelos avanços tecnológicos na microeletrônica e telecomunicações.

Manuel Castells (2006, p. 44-45), por sua vez, entendeu o seguinte:

Entretanto, embora não determine a tecnologia, a sociedade pode sufocar seu desenvolvimento principalmente por intermédio do Estado. Ou então,

também principalmente pela intervenção estatal, a sociedade pode entrar num processo acelerado de modernização tecnológica capaz de mudar o destino das economias, do poder militar e do bem-estar social em poucos anos. Sem dúvida, a habilidade ou inabilidade de as sociedades dominarem a tecnologia e, em especial, aquelas tecnologias que são estrategicamente decisivas em cada período histórico, traça seu destino a ponto de podermos dizer que, embora não determine a evolução histórica e a transformação social, a tecnologia (ou sua falta) incorpora a capacidade de transformação das sociedades, bem como os usos que as sociedades, sempre em um processo conflituoso, decidem dar ao seu potencial tecnológico.

Assim, tomando por base a lição supracitada, a estrutura social sofre, e vem, cada vez mais, sofrendo mudanças, as quais são inimagináveis e importantes em um mundo no qual a sociedade está conectada por “redes”.

Euripedes Falcão Vieira (2006, p. 9) aborda a “sociedade cibernética” como sendo uma sociedade em permanente mudança:

A sociedade cibernética será uma sociedade de permanente mudança pela própria condição tecnológica que lhe dá sustentação. Nada mais permanecerá por muito tempo no mesmo lugar. Tanto no plano individual, social, como na ordem econômica global. Os poderes transterritoriais serão mais transcendentais aos poderes nacionais, o que leva à percepção de soberanias compartilhadas e, naturalmente, a determinadas rupturas de identidades. Em pouco mais de um decênio a sociedade transmutou-se rapidamente, pressionada pelas inundações do conhecimento e da informação. Um tempo de conflito certamente, e previsivelmente, se instalou, confrontando a nova realidade com a realidade em fase de esgotamento; uma impondo-se como realidade do presente para o futuro; a outra, mantendo-se encastelada em ambientes de conservadorismo.

Rose Marie Santini (2005, p. 76) pontua sobre o nascimento de um novo ambiente onde há difusão cultural, o ciberespaço, que é representado fisicamente pela Rede Mundial de Computadores (*World Wide Web* ou “www”):

A Internet vem se tornando, nos primeiros anos deste novo milênio, a base tecnológica para novas formas de interação e a organização comunicacional e social. O nascimento da web traz consigo uma peculiaridade trazida pelos ambientes computacionais referentes a difusão cultural: o ciberespaço. Este ambiente é representado fisicamente pela Rede Mundial de Computadores e seus diversos protocolos, que começam a ser explorados, principalmente nos últimos cinco anos, como um novo espaço de difusão e circulação de textos, sons e imagens.

Carlos Henrique R. Tomé Silva (2012, p. 03) estabeleceu uma relação entre a desigualdade econômica de certos países com a desigualdade tecnológica:

As desigualdades entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento estão relacionadas, em boa medida, com desigualdades tecnológicas. As empresas, por seu turno, enfrentam competição em escala global, na qual o sucesso mercadológico depende fundamentalmente da sua capacidade de inovar. A manutenção – e o incremento – da competitividade comercial internacional são condicionados, cada um à sua maneira, a contínuos avanços tecnológicos.

Sobre o assunto, Daisy Rafaela da Silva e Elizabeth Novaes Pereira (2012) dissertaram sobre essa evolução que a modernidade está atualmente experimentando:

Atualmente a sociedade ingressou na era do tempo real, o que demorava horas a ser informado agora é em tempo real; o deslocamento virtual dos negócios e a quebra dos paradigmas trazem uma transformação na sociedade em relação a conceitos, métodos de trabalho e estruturas. Deve-se perceber que se vive um momento único, tanto social como economicamente e o profissional na área de TI tem por obrigação ficar em sintonia com as transformações que ocorrem na sociedade, e ciente de que esses avanços tecnológicos não são frutos de uma realidade fria que ocorre no mundo cotidiano, as pessoas procuram fazer suas tarefas da maneira rápida e simples, como pagar contas via internet, comprar produtos diversificados e até mesmo fazer uma graduação à distância. A tecnologia está envolvida em tudo, no cotidiano das pessoas, no trabalho, nas casas e principalmente nas escolas e faculdades.

Depreende-se que a internet é uma das responsáveis por gerar uma maior “aproximação” entre as pessoas, bem como gerar uma maior facilidade para a obtenção de produtos e serviços.

Historiou Manuel Castells(2000, p. 412-413)que, a partir de meados dos anos 70, a crise dos modelos de desenvolvimento econômico tanto do capitalismo como do estatismo, motivaram a sua reestruturação paralela:

A crise dos modelos de desenvolvimento econômico tanto do capitalismo como do estatismo motivaram sua reestruturação paralela a partir de meados dos anos 70. Nas economias capitalistas, empresas e governos estabeleceram várias medidas e políticas que, em conjunto, levaram a uma nova forma de capitalismo. Suas características são a globalização das principais atividades econômicas, flexibilidade organizacional e maior poder para o patronato em suas relações com os trabalhadores. Pressões competitivas, flexibilidade de trabalho e enfraquecimento da mão-de-obra sindicalizada levaram à redução de despesas com o Estado do bem-estar social, alicerce do contrato social na era industrial. As novas tecnologias da informação desempenharam papel decisivo ao facilitarem o surgimento desse capitalismo flexível e rejuvenescido, proporcionando ferramentas para a formação de redes, comunicação a distancia, armazenamento/processamento de informação, individualização coordenada do trabalho e concentração e descentralização simultâneas do processo decisório.

Este “novo modelo” também trouxe consigo a possibilidade da criação de novos meios de geração de trabalho e renda. Como é o que ocorreu com o surgimento de modos alternativos de transporte individual de passageiros.

### 3.2.1 Economia compartilhada na visão de Jeremy Rifkin

O modelo gerado pela livre iniciativa privada e pela livre concorrência é de natureza predominantemente capitalista. No entanto, o modelo proporcionado por este modo de produção está sendo substituído por um novo modelo denominado de Economia compartilhada.

Esclareceu Manuel Castells(2004, p. 89):

Mais além do turbilhão das empresas *dot.com*, o que surgiu da interação entre a Internet e o mundo empresarial foi um novo panorama econômico, com os negócios eletrônicos como elemento central. Por negócios eletrônicos entendo a actividade cujas operações-chave de gestão, financiamento, inovação, produção, distribuição, vendas e relações entre os empregados e os clientes têm lugar sobretudo por/na Internet ou em outras redes informáticas, independentemente do tipo de ligação entre as dimensões virtual e física da empresa. Ao utilizar a Internet como um meio fundamental de comunicação e processamento da informação, as empresas adoptam a rede como a sua forma organizativa. Esta formação sociotécnica abarca o sistema económico no seu conjunto, e afecta todos os processos de criação, intercâmbio e distribuição de valor. [...]

Observa-se que a Internet virou um novo “ambiente de negócios”, por meio da qual ocorrem todas as negociações que surgiram em decorrência da evolução tecnológica.

Este novo modelo tem seu surgimento aliado às novas possibilidades criadas pelo surgimento da Internet, que possibilitou a conexão entre pessoas do mundo inteiro:

Centenas de milhões de pessoas estavam se conectando e explorando um novo mundo virtual cada vez mais expansivo com oportunidades como a descoberta do novo mundo 500 anos antes. Houve uma corrida maníaca para mapear o novo território do ciberespaço e explorar um domínio virgem que era praticamente ilimitado e sem fronteiras. Novos espaços de mídia social ganhavam vida todos os dias, e uma geração inteira parecia impressionada com as possibilidades de criar maneiras inteiramente novas de colaborar e compartilhar suas vidas umas com as outras. Abaixo de toda a hipérbole superficial que acompanhou a colonização do ciberespaço, eruditos e ativistas começaram a fazer a pergunta de como essa nova praça pública virtual - capaz de conectar toda a raça humana pela primeira vez na história - Pode mudar os fundamentos de como a sociedade está

organizada. Que conseqüências resultaria de um espaço social onde todos poderiam alcançar todos os outros, conectar-se, colaborar e criar novas maneiras de interagir uns com os outros em uma escala planetária - algo nunca antes imaginável? (RIFKIN, 2014, p. 185, tradução livre).

Jeremy Rifkin (2014) reconhece a ligação entre o automóvel e o capitalismo, uma vez que a propriedade daquele proporcionava sensação de liberdade e de independência para quem estava inserido no modelo clássico de capitalismo. O automóvel passa a ser associado à ideia de liberdade.

No entanto, para uma nova geração que teve todas as suas relações e desejos alterados com o surgimento da Internet, a antiga noção de liberdade (baseada na propriedade) sofreu uma alteração. Para ela, a liberdade agora está associada à ideia de acesso, e não mais da propriedade, e também da possibilidade de colaborar com os outros, visto que, o modelo anterior estava relacionado às ideias centrais de posse e exclusão:

A geração da Internet, entretanto, passou a pensar na liberdade não no sentido negativo - o direito de excluir os outros - mas sim no sentido positivo do direito de ser incluído com os outros. Para eles, a liberdade significa a capacidade de otimizar a vida de alguém, e a vida ótima é percebida pela diversidade de suas experiências e o alcance distribuído de seus relacionamentos nas várias comunidades às quais se afilia ao longo de uma vida. A liberdade é medida mais pelo acesso a outros em redes do que a propriedade dos bens nos mercados. Quanto mais profundo e mais inclusivo é o relacionamento, mais liberdade desfruta. Ter acesso contínuo a outros em espaços sociais como Facebook e Twitter dá significado à vida. Liberdade para uma geração da Internet é a capacidade de colaborar com os outros, sem restrições, em um mundo peer-to-peer (RIFKIN, 2014, p. 180, tradução livre).

Dados apresentados pelo autor demonstram que o compartilhamento de carro está aumentando e que, conseqüentemente, a propriedade está diminuindo. Fica demonstrado também que essa mudança da “propriedade ao acesso” é benéfica para o meio ambiente e para a saúde dos indivíduos, uma vez que reduz emissão de dióxido de carbono, conduz os indivíduos a terem hábitos diferentes, inclusive compartilhando bicicletas e fazendo um maior uso do transporte público.

Ocorre que, com a crise de 2008, a maiorias das pessoas se encontravam endividadas, pois o seu consumo estava baseado em comprar tudo, até mesmo o que não precisavam. A alternativa encontrada para sair da crise foi criar um novo comportamento nas pessoas, através do compartilhamento de seus bens, pelo qual, além de diminuir o consumo, as pessoas conseguiam obter uma renda alternativa.

O compartilhamento de carros também está ajudando as pessoas a economizarem dinheiro, uma vez que os custos para manter um automóvel são altos. Constatou-se, então, que é melhor gastar dinheiro em tempo de uso do que na propriedade.

Esse novo modelo de economia, baseado no compartilhamento de produtos e serviços foi capaz de gerar efeitos em diversas áreas, como, por exemplo, o que ocorreu com as empresas de publicidade. Foi constatado que a publicidade na internet não é lucrativa, uma vez que surgiram vários fóruns e comunidades onde os usuários relatam experiências, problemas, perigos e modos de utilização dos produtos ou serviços.

Este modelo de economia compartilhada está avançando em vários setores além do transporte, como, por exemplo, com o compartilhamento de brinquedos através do “*Baby Plays, Rent That Toy!*” e “*Spark Box Toys*”:

O aluguel de brinquedos também teve sucesso como itens compartilháveis. *Baby Plays, Rent That Toy!*, e *Spark Box Toys* são típicos. Para uma assinatura pequena de entre US \$ 25 e US \$ 60 por mês, os serviços de navio entre quatro e dez brinquedos por mês para a casa do membro. Os brinquedos são higienizados após cada remessa para garantir que eles atendam às salvaguardas adequadas de saúde. Qualquer pai sabe que as crianças geralmente se cansam de brinquedos novos muito rapidamente, depois que eles permanecem em uma caixa de brinquedo, armário ou caixa no sótão, às vezes por anos, recolhendo poeira. Com brinquedos compartilháveis, as crianças começam a aprender cedo que um brinquedo não é uma posse para possuir, mas sim uma experiência de curto prazo para desfrutar, mudando a maneira como eles pensam sobre as coisas físicas que eles (RIFKIN, 2014, p. 188, tradução livre).

As pessoas estão, inclusive, compartilhando dados sobre doenças, formas de tratamento e apoiando umas às outras em sites na internet.

### **3.2.2 Aplicativos e serviços**

Com o avanço das relações proporcionado pela internet, que possibilitou uma maior abrangência das relações humanas e o novo modelo proporcionado pela economia compartilhada, novos aplicativos e serviços disponibilizados na rede mundial de computadores estão sendo amplamente utilizados como fontes alternativas de obtenção de renda.

Dentre o setor do transporte individual de passageiros, muitas empresas podem ser citadas. A primeira delas a atuar neste setor através de um aplicativo instalado em *smartphones*, foi a empresa criadora do Uber.

João Grandino Rodas (2015) assim explicou sobre a origem e abrangência de mercado deste aplicativo:

Surgida em 2009, em São Francisco, USA, a Uber é uma empresa que, por meio de plataforma disponível pela internet, põe em contato passageiros e motoristas profissionais particulares. Startup com valor de mercado de cerca de 40 bilhões de dólares americanos é acessível, atualmente, em mais de 50 países e 270 cidades.

Com o passar do tempo e a conseqüente percepção deste novo mercado, começaram a surgir concorrentes para o Uber, como é o caso do *Cabify*, oriundo da Espanha, que começou a atuar no Brasil no mês de maio de 2016 e promete trazer competitividade a todos os seus concorrentes (AGRELA, 2016a).

Outro concorrente que surgiu é o *WillGo*, que passa a atuar em diversas cidades brasileiras e conta, inclusive, com a opção de transporte de mercadorias, percebendo-se então uma maior abrangência de possibilidades de contratação:

O serviço é prestado por uma startup indiana e também vai funcionar em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília e outras cidades brasileiras. Assim como o Uber, o WillGo oferece diversos tipos de veículos, como populares, sedans, carros blindados e SUV's. Além disso, há um serviço de moto para entrega de documentos e objetos, Os preços variam conforme a categoria. (ZERO HORA, 2016).

Nessa mesma linha, surgiu a Televo, uma *startup* brasileira que funciona através de um aplicativo para *smartphones*, a qual disponibiliza o transporte de pessoas ou de documentos (AGRELA, 2016b).

Há, inclusive, a opção da escolha de prestação de serviço de transporte em um carro blindado, como é o que ocorre com o "Bluclub":

Um novo rival da Uber oferece um aplicativo para corridas em carros blindados nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. O app se chama Bluclub e é possível pedir veículos imediatamente, como fazem os apps concorrentes. No entanto, ele é voltado para pessoas que queiram contratar motoristas particulares que tracem rotas regulares. Por exemplo, o trajeto pode ser de ida e volta de casa para o trabalho, em uma faixa horária similar. A empresa vende pacotes de quilômetros, em vez de cobrar por corridas individuais, como faz a Uber. (AGRELA, 2016c).

No entanto, também existem outros serviços semelhantes disponibilizados através da internet. Como é o caso da possibilidade do compartilhamento de carros através do aplicativo Zipcar, o qual conta com um serviço de alta tecnologia, como, por exemplo, o uso de um cartão eletrônico para abrir e fechar o veículo(JULIBONI, 2013).

É possível observar que esse novo modelo de prestação de serviços possibilitou a criação de uma fonte de renda alternativa, e que as modalidades de serviços por ele proporcionadas só tendem a aumentar, criando-se uma concorrência para os serviços já existentes. Fato que caracteriza um mercado, de regra, sem a existência de monopólios e que beneficia amplamente os consumidores.

## 4 O USO DO APLICATIVO UBER COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA

### 4.1 OPINIÕES CONTRÁRIAS E CRÍTICAS AO MODELO IMPLANTADO PELO UBER

O uso do aplicativo Uber no Brasil trouxe muita controvérsia acerca da sua legalidade e da sua suposta concorrência desleal, fato esse que gerou grande repercussão e revolta por parte dos profissionais prestadores dos serviços de táxi.

Os motoristas do aplicativo chegaram a sofrer duras repressões e ameaças por parte dos taxistas. Estes também compareciam em grande quantidade na Câmara dos Deputados para tentar proibir a continuação do uso do aplicativo.

Coriolano Almeida Camargo e Marcelo Crespo (2015) relataram alguns desses casos de violência:

Neste contexto, houve episódios de violência e agressão a motoristas e usuários da Uber. Em um dos casos (ocorrido no bairro do Itaim em São Paulo) o motorista foi perseguido, obrigado a entrar em um veículo onde foi ameaçado com arma de fogo e agredido com um soco, além de ter o carro avariado. Em Belo Horizonte também houve incidentes, bem como em Brasília. Os episódios não se limitam a estes, retro citados. Mas, sem dúvida, são lamentáveis demonstrações de selvageria realizadas, por uma parcela ínfima dos taxistas, que, todavia, em nada auxiliam na divulgação de sua boa imagem e reputação. Aliás, sob os argumentos de a Uber atuar de forma ilícita, foram praticados crimes graves, o que fala por si só.

Assim, o debate que surgiu após a sua utilização em território nacional é acerca da sua receptividade ou não pelo ordenamento jurídico vigente no País.

João Grandino Rodas (2015) listou os argumentos utilizados a favor dos taxistas:

[...]- ser ilegal a utilização do aplicativo por propiciar o transporte clandestino e não autorizado de passageiros;  
 - tratar-se de concorrência desleal, por não estarem os credenciados da Uber sujeitos a regulamentação e ao pagamento de impostos;  
 - favorecer o exercício ilegal da profissão de taxista por parte de motorista particular; e  
 - não ser o serviço da Uber tão diferenciado e barato como se propala. (RODAS, 2015).

Na defesa de seus interesses, os taxistas, através da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, utilizam o seu artigo 2º:

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros. (BRASIL, 2016b)

O ex-ministro Eros Roberto Grau, ao elaborar parecer sobre a questão, manifestou-se no sentido de considerar ilegal o serviço prestado pelo Uber, pontuando que o transporte individual remunerado de passageiros cabe exclusivamente aos taxistas:

É certo que a regulação da prestação de transporte individual remunerado de passageiros no âmbito local compete ao Município. Essa prestação, contudo, apenas será admissível quando a desempenhe um profissional taxista, observado o quanto disposto na lei federal 12.468/11. (GRAU, 2015).

Ivana Có Crivella (2015), por sua vez, ao reconhecer a concorrência desleal praticada pelo Uber, afirmou:

A doutrina entende que para a configuração de concorrência desleal é preciso constatar a existência de concorrência entre os fornecedores de um mesmo bem ou serviço, com o objetivo de trazer para si o maior número de consumidores (clientes); a existência de clientela; a deslealdade, ou seja, um ato resultante da violação de normas e de usos honestos, que seja suscetível de repreensão e que venha ou possa vir a causar prejuízo. Os taxistas não podem escolher suas corridas, estacionar ou formar fila fora do ponto de táxi em local que não tenha recebido autorização da prefeitura, estão afeitos a regras e exigências para competir entre si, e não com outros que forjam seus serviços.

Utilizando como base o princípio da isonomia de tratamento, Erik Fontenele Nybo(2015) reconheceu uma desigualdade de tratamento entre os dois serviços:

Ora, estamos diante de um caso de isonomia de tratamento, princípio de nossa Constituição. Não pode uma empresa operar um serviço que essencialmente assemelha-se ao serviço de táxi, sem incorrer nos mesmos ônus que o táxi suporta, apenas por oferecer serviços de luxo. Atualmente, um taxista sofre fiscalização em seu veículo, é obrigado a pagar para obter um alvará, submete documentos ao Poder Público, possui um controle de cobrança de tarifas, dentre outros ônus que impõe um custo alto à atividade do taxista. O motorista do Uber não arca com esses ônus, o que tem gerado o embate entre as categorias.

Vale ressaltar que com a recente promulgação da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de Setembro de 2015, o transporte foi acrescentado ao rol dos direitos

sociais, ficando o artigo 6º, da Constituição Federal de 1988 com a seguinte redação:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 2016a).

No entanto, a senadora Ana Amélia do PP do Rio Grande do Sul (*apud* BORTONI, 2015) se posicionou no sentido de prevalecer o interesse dos consumidores:

— O cidadão deve ter o direito de escolha do serviço que vai pagar. Nós temos que compreender e analisar todos esses aspectos. Os próprios taxistas talvez devam melhorar o serviço. Essa é a forma de atender bem o princípio final? O que conta num serviço prestado? Qual o interesse maior? Tem que ser o usuário do serviço ou o produto?

Floriano de Azevedo Marques Neto (2015) relacionou o sucesso do serviço trazido pelo aplicativo com a existência da oferta de motoristas dispostos a prestarem o serviço de transporte e a demanda de usuários não atendidos pelo serviço de táxi:

O fato de o aplicativo ter, rapidamente, se tornado um sucesso indica que havia oferta (motoristas que querem prestar serviço qualificado por sua conta e risco) e demanda (usuários que não são atendidos pelo serviço público por insuficiência qualitativa ou quantitativa da oferta de taxis) frustrados pelo serviço público. Fossem os taxis adequados e suficientes às necessidades do cidadão paulistano e o serviço não teria tanto sucesso. Uma atividade pode ser reservada ao regime de serviço público (e portanto retirada da livre iniciativa) ou porque o Estado quer universalizar ou porque ela tem características que impedem a competição (por exemplo, monopólios naturais) ou, ainda, porque demandam uma regulação rigorosa.

Sobre o atendimento diferenciado no atendimento dos clientes, por parte dos motoristas do Uber, Humberto Gustavo Drummond da Silva Teixeira (2016) afirmou:

A qualidade do serviço do Uber se dá em razão da obrigação de haver um atendimento cordial, o fornecimento de balinhas e doces gratuitos e até a possibilidade de avaliação online do serviço prestado pelo motorista. Ademais, utilizando-se tais serviços, é sempre oferecido aos consumidores a alternativa de pagamento via cartão de crédito e recebimento de nota fiscal. Por outro lado, nos taxis convencionais, eventualmente há a

possibilidade de pagar a viagem por cartão de crédito e o envio de recibo pelo pagamento do serviço.

Estes gestos e a flexibilidade de se efetuar o pagamento com cartão de crédito se demonstraram essenciais na medida em que diferenciou este serviço daquele prestado pelos taxistas.

Na defesa da legalidade do serviço prestado pelo Uber, utiliza-se como base o artigo 4º, inciso VIII, da Lei nº12.587, de 3 de Janeiro de 2012, a qual instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas; (BRASIL, 2016c).

A referida lei conceituou o transporte público individual de passageiros, o qual se diferencia daquele prestado pela empresa privada, conforme estabeleceu Ricardo Barretto de Andrade (2015):

O serviço prestado por meio do UBER possui natureza diversa. Não é aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a corrida de acordo com sua conveniência. E não se utiliza de veículo de aluguel, mas de veículo particular. Portanto, a legislação limita-se a assegurar que somente o taxista profissional prestará os serviços de táxi com o seu regime jurídico específico. Inexiste vedação legal à prestação do serviço de transporte individual de passageiros em regime privado.

Decisão judicial proferida na Comarca do Rio de Janeiro consolidou entendimento no mesmo sentido:

Em confirmação à existência de tipos diversos de transporte individual de passageiros, estabelece a Lei nº 12.587/12, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e define esta em seu art. 4º como transporte urbano o "conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana". Prevê o inciso VIII, expressamente, o transporte público individual aberto ao público, privativo da profissão taxista. E prevê o inciso X, o transporte motorizado privado, meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. A atividade econômica dos impetrantes se relaciona com transporte individual distinto dos taxistas, eis que privado, formado por um grupo determinado de pessoas, quais sejam, aquelas que instalaram em seus smartphones o aplicativo UBER, nele se cadastrando para utilização dos serviços dos

motoristas "parceiros"(MS-Processo Nº 0406585-73.2015.8.19.0001. Comarca da Capital. 6ª Vara de Fazenda Pública. Juíza Mônica Ribeiro Teixeira. D.J. 08/10/2015) (RIO DE JANEIRO, 2015).

Logo, não havendo vedação no ordenamento jurídico, não há que se falar em ilicitude.

Nesse sentido, a OAB-DF reconheceu a inconstitucionalidade formal e material do Projeto de Lei nº 282/2015, o qual previa a ilegalidade do serviço do Uber, através do Parecer nº 11162-8/2015:

Além disso, com relação ao art. 170, par. único, da Constituição Federal, configura-se a ofensa princípio do livre exercício da atividade econômica, uma vez que, por se tratar de atividade da esfera privada, como já exposto, a ausência de regulamentação não implica ilicitude, sendo inconstitucional a interferência no exercício dessa atividade, como proposta no PL 282/2015.(OAB-DF, 2015, p. 07).

O Economista-Chefe do CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), através de uma pesquisa feita pelo Departamento de Estudos Econômicos sobre a rivalidade existente entre os serviços do Uber e o prestado pelos taxistas, concluiu o seguinte:

Em outras palavras, a análise do período examinado, que constitui a fase de entrada e sedimentação do **Uber** em algumas capitais, demonstrou que o aplicativo, ao contrário de absorver uma parcela relevante das corridas feitas por taxis, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de taxi. Significa, em suma, que até o momento o **Uber** não "usurpou" parte considerável dos clientes dos taxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda(ESTEVEES, 2015, p. 08).

Já Rafael Tomaz de Oliveira e Lenio Luiz Streck (2015) pontuaram sobre a necessidade de o Estado regulamentar o serviço prestado pelo Uber:

Portanto, neste caso Uber versus taxistas, precisamos, sim, do Estado, para organizar e fiscalizar o serviço de transporte individual de passageiros. Entregar todo o controle da atividade a uma empresa privada gera riscos. Se por um lado, o "monopólio" das companhias de táxi é pernicioso, temos de cuidar para, com a ausência de regulamentação, não transmitirmos simplesmente ao Uber o mesmo monopólio. Estaríamos, neste caso, apenas a trocar uma corporação por outra.

O Ministério Público Federal, compartilhando do mesmo ponto de vista, elaborou um documento que será entregue aos parlamentares no Congresso

Nacional, no qual defende a regulamentação federal do serviço. Em reportagem ao *Jornal Estadão*, Fausto Macedo (2016) expôs o seguinte:

De acordo com a 3.<sup>a</sup> Câmara de Consumidor e Ordem Econômica, a modalidade seria caracterizada como serviço remunerado de transporte de passageiros pré-agendados, por intermédio de veículos de aluguel para viagens individualizadas. O Ministério Público Federal também recomenda a desregulamentação progressiva do serviço de táxis, com a definição de critérios para o aumento gradativo do número de licenças, até atingir a livre entrada e saída de ofertantes do serviço no país, culminando na livre concorrência na modalidade. Além das alterações na regulamentação, a nota sugere “a elaboração de estudos que orientem as cidades brasileiras para a adoção de políticas urbanas que promovam a redução de congestionamentos, poluição e outros fatores negativos do transporte urbano, além de estratégias para a integração entre transportes públicos e individuais”.

Percebe-se, então, que essas providências do Ministério Público Federal têm a intenção de favorecer a livre concorrência entre os serviços gerados pelo Uber e pelos taxistas.

No momento em que tratou da necessidade de uma legislação específica ao caso, Emerson Santos (2015) afirmou que, como não há legislação adequada tratando do caso, não há que se falar em concorrência desleal:

Enquanto não houver legislação adequada ao transporte privado individual de passageiros, não se pode falar em Concorrência Desleal, uma vez que a lei ainda não esclareceu os ditames para a prática dessa profissão, o instituto da Concorrência Desleal só se aplica quando se tem como pressupostos as regras básicas estabelecidas para a prática de determinada profissão ou atividade empresária. Não há como estabelecer um critério de concorrência leal ou desleal frente há uma profissão não regulamentada, qualquer tentativa de qualificar a concorrência entre *Uber* e taxistas se torna ilegítima. Não negamos a existência da concorrência entre *Uber* e taxistas no plano material, porém, a falta de legislação da atividade de transporte privado individual de passageiros ao qual a *Uber* se encaixa torna inexistente essa concorrência pela ausência de previsão no plano abstrato. Não há como uma empresa ou profissional controlar se seus atos são leais ou desleais se o legislador previu o exercício dessa profissão, mas não o regulamentou, sem saber com quem se concorre, em que categoria se concorre e quais as regras dessa concorrência.

Ao tratar do caso, o professor Daniel Sarmiento (2015, p. 41) estabeleceu que o legislador não possui plena liberdade para instituir serviços públicos, pois se assim fosse, ele estaria criando novos monopólios e suprimindo a livre iniciativa privada. Em suas palavras, expõe:

Ademais, o legislador não desfruta de liberdade irrestrita para instituir serviços públicos, pois, não fosse assim, ele poderia instituir novos monopólios e suprimir a iniciativa privada ao seu talante, passando por cima dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência. Daí porque, e na linha da jurisprudência do STF, a criação de serviços públicos além daqueles já previstos na Constituição só é legítima se eles se voltarem ao atendimento de necessidades essenciais da população. Não é o caso do transporte individual de passageiros, que, pela sua própria natureza, não apresenta vocação para a universalização, ao contrário do transporte coletivo. Por isso, nem mesmo o legislador federal pode converter em serviço público toda a atividade de transporte individual de passageiros. É possível e legítima a regulação estatal dessa atividade, mas as restrições devem ser proporcionais, visando sempre à salvaguarda do interesse público, e jamais à garantia de uma reserva de mercado para uma corporação, à moda do *Ancien Régime*, o que não se compatibilizaria com a nossa ordem constitucional republicana (SARMENTO, 2015, p. 41).

Márcio Oliveira (2015), por sua vez, propôs que deve ser levada em consideração a opinião dos usuários no caso conflitante entre os dois serviços:

Se, na opinião dos clientes, o serviço do Uber trazer vantagens para a sociedade como um todo por ser mais uma alternativa de transporte dentro de uma cidade com trânsito e serviços de transporte público caóticos, isso não deveria ser levado em conta? E, se for uma opinião contrária a este modelo de serviço, por falta de regras mais claras que tragam mais equilíbrio de mercado, também não deveria? O fato é que a nossa sociedade está mudando muito rapidamente em vários aspectos. E os modelos de negócios também seguem esta tendência de mudanças gostem todos ou não. Vários mercados já sofreram com estas mudanças. Lembra-se das escolas de datilografia, dos filmes fotográficos ou de quando a linha telefônica da sua casa era um bem tão caro que tinha que ser declarada no imposto de renda (os mais velhos lembrarão)? Nessa época, existiam empresas que ganhavam muito dinheiro apenas comprando, vendendo ou alugando linhas telefônicas.

A Lei nº 12.965, de 23 de Abril de 2014, conhecida como “marco civil da internet”, a qual estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil, aduz em seu art. 2º, inciso V, que: “Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como: [...] V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor;” (BRASIL, 2016d).

Ou seja, o legislador aparentemente entendeu que, com a evolução tecnológica, certamente surgiriam novos serviços para concorrer com os já existentes.

Conforme já foi exposto, o surgimento das novas tecnologias proporcionou mudanças inesperadas nas relações pessoais e comerciais. Sobre a evolução tecnológica e a mudança das relações introduzidas por ela, a ministra

Nancy Andrichi, do STJ, em palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet, afirmou o seguinte:

Nas últimas décadas a humanidade modificou significativamente a forma de se relacionar e interagir. O surgimento de novas tecnologias e a difusão da comunicação digital redimensionou o fenômeno da globalização, lançando nova dinâmica sobre as relações sociais, que passaram a ocorrer em volume, formato e tempo jamais imaginados (ANDRIGHI, 2015, p. 02).

Tendo em vista que o surgimento da internet, que começou a ser utilizada em solo nacional a partir do ano de 1995, e dos *smartphones*, os quais comportam um número cada vez maior de aplicativos e com as mais diversas utilidades, ainda é recente, pode-se acreditar, tendo por base o quadro atual, que as relações geradas por essa “rede” ainda sofrerão muitas mudanças.

Além disso, a empresa Uber está começando a enfrentar problemas de ordem trabalhista e de decepção com o baixo retorno financeiro por parte de alguns motoristas, o que acarretou a demissão de alguns destes em São Paulo:

A empresa americana Uber, a mais conhecida entre os aplicativos de transporte individual de passageiros, tem perdido motoristas em São Paulo. Os condutores falam em “decepção” diante do retorno financeiro esperado, acusam a empresa de fazer pressão psicológica e se queixam de horas excessivas de trabalho. O Uber afirma que são eles que são contratados, e não o contrário (RESK; DIÓGENES, 2016).

Ou seja, embora esta possa ser considerada uma “nova” relação de trabalho, ela também é marcada pelos traços negativos existentes em qualquer relação desta natureza, como a pressão exercida por parte do empregador para que o trabalhador alcance certas metas.

Marcus Menezes Barberino Mendes e José Eduardo de Resende Chaves Júnior (2007, p. 209), ao tratarem da reorganização produtiva e segurança jurídica, pontuaram:

Essas novas formas jurídicas que dão corpo às coalizões empresariais, quer cooperativas e coordenadas, quer hierarquizadas abalaram a estrutura das relações jurídicas empregatícias. Se numa primeira análise e sob um prisma estritamente formal é possível dizer que tais mutações encarnam o próprio espírito empreendedor e o princípio da livre iniciativa, uma análise mais acurada revela-nos a ameaça à segurança jurídica, aqui tomada na perspectiva de direito a ter direitos, e nesse sentido transmutar-se numa pedra angular do sistema de proteção dos direitos humanos.

Sobre o teletrabalho e suas inovações, Ricardo Souza Calcini (2015) afirmou:

De toda forma, e nada obstante a divergência de opiniões, é certo que com a crescente evolução tecnológica e da economia de mercado, que serviram de fundamento para o surgimento do fenômeno do "teletrabalho", o labor tende a ser realizado, preponderantemente, à distância, ou melhor, fora das dependências estruturais da tomadora dos serviços. Neste cenário, as partes contratantes passam a se valer de mecanismos ditos informatizados, a exemplo de computadores, e-mails, celulares, smartphones, tablets, câmeras de vídeo, dentre outros, tudo com acesso remoto ou em tempo real pela rede mundial de computadores (internet).

A empresa, então, depara-se diante de questões oriundas dessa nova forma de trabalho, como, por exemplo, quanto às obrigações trabalhistas e ao vínculo presente na relação entre os motoristas e a empresa.

#### 4.2 REFLEXÃO SOBRE O NECESSÁRIO PARA TORNAR VIÁVEL O MODELO PARA INCLUSÃO SOCIOECONÔMICA

Entende-se a dificuldade e complexidade que é trazida pela criação de um serviço que gera concorrência para um setor que teve certo monopólio por muitos anos, o qual gerou certa “segurança” e “tranquilidade” para os seus prestadores de serviço, uma vez que não se viam ameaçados por qualquer outro serviço.

Momentos como o que está sendo vivenciado no mundo inteiro podem ser considerados como uma “transição” de modelos, nos quais os antigos serviços passam a ser substituídos por novos modelos proporcionados pela evolução tecnológica e pelas novas necessidades dos homens, as quais, certamente, mudam no decorrer dos anos.

Francisco Schertel Mendes e Frederico Meinberg Ceroy (2015, p. 04), ao tratarem do modelo introduzido pela economia compartilhada, pontuaram sobre a sua participação cada vez maior nos mercados:

Desde a música à hospedagem, a economia compartilhada vem criando base sólida nos mais diversos setores da economia mundial e ganhando cada vez mais participação em mercados antes controlados por algumas poucas empresas. O efeito justifica-se não apenas pelos preços relativamente menores encontrados na economia compartilhada, mas – sobretudo – pela comodidade e praticidade dos serviços oferecidos, que,

além de utilizarem plataformas digitais seguras e interativas, trabalham com mercados de redistribuição, ou seja, realocam bens ociosos, que são transferidos de locais onde não têm mais utilidade para outros onde possuem.

A implantação de um modelo que tem em seus pilares a livre iniciativa privada e a livre concorrência, em um primeiro momento, pode não ser tão benéficos para alguns indivíduos que se viam totalmente vinculados à sua atividade, visto que não se viam “ameaçados” por nenhuma outra. No entanto, quando se pensa no progresso de uma nação e dos homens, vistos de uma forma geral, é preciso, sobretudo, levar em conta as consequências que são geradas para a coletividade, e não para apenas um nicho dela. Também porque seria utópico imaginar uma situação em que haja apenas benefícios.

É preciso entender também que, conforme julgados recentes, o reconhecimento da ilicitude do Uber também viola os direitos dos consumidores.

Nesse sentido, ressalta-se a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor, em seu artigo 4º:

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;

II - ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:

a) por iniciativa direta;

b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas;

c) pela presença do Estado no mercado de consumo;

d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.

[...]

III - harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores; [...](BRASIL, 2016e)

Pela interpretação deste artigo é possível concluir que deve haver uma compatibilização entre a proteção do consumidor e os princípios da livre iniciativa privada e da livre concorrência, tendo em vista que o Uber foi amplamente recepcionado pela população.

Portanto, não resta caracterizada a ilicitude do serviço prestado pelo Uber, uma vez que não há proibição expressa nesse sentido, conforme uma interpretação sistêmica do ordenamento jurídico brasileiro, principalmente da Lei<sup>o</sup> 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Ressalta-se, ainda, a Lei nº 12.865, de 2013 alterou o artigo 12 e incluiu o artigo 12-A e seus parágrafos na lei<sup>o</sup> 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passando estes a ter a seguinte redação:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1o É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2o Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3o As transferências de que tratam os §§ 1o e 2o dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga..(BRASIL, 2016f).

Para José Joaquim Gomes Canotilho(2015, p. 15), a referida alteração eliminou a natureza de serviço público do transporte individual de passageiros, sendo que, conforme a redação do supracitado artigo 12-A, passa a contar com a outorga de um “direito à exploração de serviços de táxi”, diferentemente da antiga redação do artigo 12 da mesma lei, a qual estabelecia que o serviço público de transporte individual de passageiros era prestado sob permissão. Portanto, essa passa a ser uma atividade econômica privada.

Ainda conforme o jurista português, a lei supracitada utilizou a expressão “modos de transporte... privados” para que o intérprete da norma não tenha uma leitura restritiva e sim extensiva, possibilitando a abrangência de qualquer modo de transporte privado (CANOTILHO, 2015, p. 19-20).

Daniel Sarmiento(2015, p. 22), por sua vez, afirmou que a ausência de regulamentação para a atividade não importa em vedação ao seu exercício:

Antes de passar ao exame da legislação sobre o transporte individual de passageiros, é conveniente firmar outra premissa importante: a ausência de

regulamentação de determinada atividade econômica em sentido estrito **não** importa em vedação ao seu exercício, mas em possibilidade de atuação do particular. É o que decorre do princípio da livre empresa, consagrado no art. 170, Parágrafo único, da Constituição, segundo o qual “*é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei*”.(grifos no original),

Sobre a necessidade de adequação do modelo introduzido pela economia compartilhada aos princípios norteadores da ordem econômica nacional, Francisco Schertel Mendes e Frederico Meinberg Ceroy(2015, p. 13) estabeleceram:

Assim, constata-se que, no âmbito da economia compartilhada, a ação legislativa deve ser balizada pelos princípios constitucionais que sustentam a Ordem Econômica e Financeira nacional, de modo a permitir a expansão da competitividade, o estímulo à inovação e, por fim, o desenvolvimento socioeconômico. Não obstante, igualmente se revela fundamental que os futuros regimentos atentem-se para os direitos de consumidores e terceiros, bem como levem em consideração os possíveis impactos concorrenciais que podem acompanhar o desenvolvimento de alguns setores, especialmente diante da dependência destes às novas tecnologias.

Portanto, percebe-se que a existência de dois prestadores de um mesmo serviço pode coexistir de forma pacífica, como ocorre em inúmeros setores da economia, e que essa disputa de mercado para se conquistar o consumidor beneficia ambos os serviços, pois os leva ao desenvolvimento e aprimoramento de suas atividades. E, ainda, ambos podem retirar proveitos do desenvolvimento tecnológico, valendo-se de aplicativos para ampliarem seu mercado consumidor.

Tendo em vista que o táxi monopolizou o serviço de prestação de transporte individual de passageiros por muito tempo, ele se viu, em muitos momentos, defasado por grande parte de seus consumidores, que reclamavam de inúmeros problemas inerentes a este serviço.

Assim, quando a população se encontrava “carente” por uma nova forma de prestação desse serviço, ela finalmente surgiu, e veio acompanhada de um serviço, que até o presente momento, recebe inúmeras críticas positivas. Uma vez que com a crescente crise instaurada no País e com as demissões em massa nas empresas, inúmeras pessoas encontravam-se privadas de uma fonte de renda e viram no aplicativo uma forma de prover o seu sustento. Além disso, conforme está sendo sinalizada, a regulamentação específica para o serviço do Uber está próximo de ser criada.

Francisco Schertel Mendes e Frederico Meinberg Ceroy(2015, p. 15) pontuaram sobre a importância do surgimento de aplicativos de compartilhamento de carros como uma alternativa ao problema de tráfego das grandes metrópoles brasileiras:

Quanto à questão, é importante destacar a importância de tais aplicativos ao Brasil, que enfrenta enorme dificuldade no que tange ao sistema de transporte público urbano, principalmente por deter 5 das 10 cidades mais populosas da América do Sul. Nesse sentido, há enorme contingente de pessoas que, diante da ineficiência dos transportes coletivos, se vêem tentadas a adquirir carro próprio para maior conforto, conseqüentemente, aumentando o volume do tráfego de automóveis privados. A partir disso, a opção do compartilhamento de carros mostra-se como uma alternativa ao problema das grandes cidades brasileiras, uma vez que permitiria uma espécie de reutilização dos veículos, ou seja, o mesmo carro poderia ser usado por diferentes usuários, facilitando questões relativas à estacionamento, ao próprio tráfego urbano e, inclusive, reduzindo a emissão de gases poluentes.

Então, por mais que exista um prejuízo inicial para alguns prestadores do serviço inicialmente monopolizado, para que uma nação e os seus serviços se desenvolvam é preciso pensar no que a coletividade necessita e quais são os seus anseios e desejos. Até porque, como vem ocorrendo em vários casos, nada impede que um taxista migre para o serviço do Uber e vice-versa, ou até mesmo, para um melhor complemento de renda, é possível prestar ambos os serviços.

## 5 CONCLUSÃO

Através dos estudos realizados na presente monografia, é possível constatar que, diante da situação econômica ímpar vivenciada pelo País, as inúmeras pessoas que se encontravam desprovidas de uma fonte de renda puderam se tornar motoristas do Uber e, a partir de então, obterem alguma forma de sustento ou complementar uma renda já existente, para diminuir os efeitos gerados pela crise e todas as situações dela decorrentes. No entanto, em muitas cidades, o uso do aplicativo foi proibido e os seus motoristas passaram a sofrer represálias por parte dos taxistas.

Percebeu-se que a proibição dos serviços prestados pelo Uber é inviável, uma vez que não há disposição expressa na Lei nº 12.587/2012, responsável pelas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, proibindo tal atividade. Há, contudo, previsão para o transporte individual privado de passageiros, bem como existe compatibilidade entre os princípios norteadores da ordem econômica brasileira e o serviço prestado pelo aplicativo. Sendo assim, a sua utilização como uma ferramenta de inclusão socioeconômica é plenamente viável, uma vez que não contraria os preceitos fundamentais da ordem jurídica do País.

Tendo-se como base o princípio da dignidade da pessoa humana, ninguém pode se encontrar privado de uma fonte de recursos financeiros, uma vez que quem se encontra desprovido de tal fonte, não consegue fruir de serviços e bens que possibilitem uma existência digna.

Dessa forma, analisando-se conjuntamente ao modelo proporcionado pela cada vez mais crescente economia compartilhada, é preciso que a sociedade acompanhe este desenvolvimento e as pessoas entendam os benefícios trazidos por esse modelo e tantos outros proporcionados pelo desenvolvimento tecnológico.

Aliado ao fato de que, conforme a Constituição Federal de 1988, a ordem econômica brasileira é regida pelos princípios da livre iniciativa privada e da livre concorrência, não podendo ser estabelecido nenhum monopólio, exceto nos casos expressos na Magna Carta brasileira, cabendo sua instituição por parte do Estado, ou nos casos de uma natural expansão, por conta da melhor aceitação dos serviços prestados.

## REFERÊNCIAS

AGRELA, Lucas. Rival do Uber chega ao Brasil em maio com preço competitivo. In: **Revista EXAME.com**, Caderno Tecnologia. Publicado em: 25/04/2016. Disponível em: <<https://goo.gl/UcSjTz>>. Acesso em: 20 jun. 2016a.

\_\_\_\_\_. App Televo estreia em SP com preço menor do que o da Uber. In: **Revista EXAME.com**, Caderno Tecnologia. Publicado em: 10/06/2016. Disponível em: <<https://goo.gl/BpXeZX>>. Acesso em: 20 ago. 2016b.

\_\_\_\_\_. App concorrente da Uber oferece corridas em carros blindados. In: **Revista EXAME.com**, Caderno Tecnologia. Publicado em: 16/06/2016. Disponível em: <<https://goo.gl/yCDvIF>>. Acesso em: 20 ago. 2016c.

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Melhoramentos, 2008.

AMORIM, Brunu; CORSEUIL, Carlos Henrique L. **Análise da dinâmica do emprego setorial de 2014 a 2015**. Nº 23. Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/160115\\_notas\\_tecnicas\\_disoc\\_23.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/160115_notas_tecnicas_disoc_23.pdf)>. Acesso em: 25 jul. 2016.

ANDRADE, Ricardo Barretto de. **Uber: o debate sobre o transporte individual de passageiros**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/i4Xupq>>. Acesso em: 18 out. 2015.

ANDRIGHI, Fátima Nancy. A polêmica atual sobre a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte. In: **II Congresso Brasileiro de Internet**. Promovido pela ABRANET – Associação Brasileira de Internet. Brasília: 24 set. de 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/3I9EFj>> Acesso em: 25 out. 2015.

ARAÚJO, Jailton Macena de. Liberdade e liberdades : a perspectiva socioeconômica da cidadania e dos direitos humanos. In: **Revista de informação legislativa**. v. 49, n. 195, p. 205-217, jul./set. 2012. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/496606>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

BOA VISTA SCPC. Serviço Central de Proteção ao Crédito. **Falências e Recuperações Judiciais**: pedidos de falência registram alta de 31,6% no 1º trimestre de 2016, segundo Boa Vista SCPC. 05 abr. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/UCjDO9>>. Acesso em: 25 ago. 2016.

BORTONI, Larissa. Regras para o Uber serão analisadas pelo Senado. In: **Agência Senado**. Notícias do Senado Federal: Especial. 15/09/2015. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/15/regras-para-o-uber-serao-analisadas-pelo-senado/tablet>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

BRASIL. Constituição Federal (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm)>  
Acesso em: 20 abr. 2016a.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011. **Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 23 mai. 2016b.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...] e dá outras providências**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 20 abr. 2016c.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. **Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil**. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm)>. Acesso em: 20 mai. 2016d.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências**. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)> Acesso em: 20 mai. 2016e.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013. **Autoriza o pagamento de subvenção econômica aos produtores da safra 2011/2012 de cana-de-açúcar e de etanol que especifica e o financiamento da renovação e implantação de canaviais com equalização da taxa de juros [...] altera as Leis [...], 12.587, de 3 de janeiro de 2012, [...] e dá outras providências..** Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/l12865.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12865.htm)> Acesso em: 20 mai. 2016f.

BRUSCATO, Wilges. **Manual de Direito Empresarial Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2011.

CALCINI, Ricardo Souza. **Teletrabalho: uma garantia de direitos ao empregado e uma solução à crise do empresário**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/femNIE>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

CAMARGO, Coriolano Almeida; CRESPO, Marcelo. **O caso Uber: necessárias reflexões**. Publicado em: 11/09/2015. Disponível em:  
<<http://www.migalhas.com.br/DireitoDigital/105,MI226704,41046-O+caso+Uber+necessarias+reflexoes>> Acesso em: 27 out. 2015.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Parecer**. 2015. Disponível em:  
<<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2015.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 26 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. Tradução de Roneide Venacio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

\_\_\_\_\_. **A galáxia da Internet: reflexões sobre internet, negócios e sociedade**. Tradução de Rita Espanha. Rio de Janeiro: ZAHAR, 2004.

\_\_\_\_\_. **Fim de milênio: A era da informação: Economia, Sociedade e Cultura**. Tradução de Klaus Brandini Gerhardt e Roneide Venancio Majer. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CORVAL, Paulo Roberto dos Santos. Os valores sociais da livre iniciativa. *In: Revista de informação legislativa*. v. 43, n. 171, p. 63-80, jul./set. 2006. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/92842>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

CRETELLA JUNIOR, José. Livre iniciativa e direito concorrencial. *In: COSTA, Marcos da; MENEZES, Paulo Lucena de; MARTINS, Rogério Gandra da Silva (Coord.)*. **Direito concorrencial: aspectos jurídicos e econômicos: comentários à lei nº 8.884/94 e estudos doutrinários**. Rio de Janeiro: América Jurídica, 2003.

CRIVELLI, Ivana Có. Concorrência desleal do aplicativo Uber é evidente. *In: Revista Consultor Jurídico*, ISSN 1809-2829. 13 de abril de 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-abr-13/ivana-co-crivelli-concorrenca-desleal-aplicativo-uber>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

DCEE. Departamento de Competitividade, Economia e Estatística. **Indústria brasileira de bens de capital mecânicos: indicadores conjunturais**. Sistema ABIMAQ: fev. 2016. Disponível em: <<http://www.abimaq.org.br/Arquivos/Download/Upload/1260.pdf>> . Acesso em: 25 ago. 2016.

DWORKIN, Ronald Myles. **Levando os direitos a sério**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

ESTEVEES, Luiz Alberto. **Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta**. Ministério da Justiça. Departamento de Estudos Econômicos. Brasília: CADE, 2015.

GARBELLI, Luiz Guilherme; PAPP, Anna Carolina. Crise na indústria se aprofunda e dificulta retomada da economia. *In: Jornal Estadão: Porque o Brasil parou?* Capítulo: Indústria. Publicado em: 24 ago. 2015. Disponível em: <<http://infograficos.estadao.com.br/economia/por-que-o-brasil-parou/>>. Acesso em 20 jul. 2016.

GASPARINI, Melissa Ferreira. A proteção e regulamentação da concorrência: análise do caso brasileiro. *In: Revista de informação legislativa*. v. 40, n. 158, p. 163-169, abr./jun. 2003. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/851>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

GRAU, Eros Roberto. **Parecer sobre a ilegalidade da Uber**. São Paulo: 23 novembro de 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/mnSDqW>>. Acesso em: 20 dez. 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indicadores IBGE: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - 1º trimestre de 2015**. Disponível em: <<https://goo.gl/n9AxD>>. Acesso em: 05 out. 2015.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indicadores IBGE: Pesquisa Mensal de Emprego - Fevereiro 2016**. Disponível em: <<https://goo.gl/xgM14F>>. Acesso em: 10 ago. 2016a.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **PNAD Contínua: taxa de desocupação foi de 9,0% no quarto trimestre de 2015 e média do ano fecha em 8,5%**. Disponível em: <<https://goo.gl/Col27C>>. Acesso em: 05 jul. 2016b.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **A Economia Brasileira no 4º Trimestre de 2015: Visão Geral**. Disponível em: <<https://goo.gl/GxEHR>>. Acesso em: 05 jul. 2016c.

IBRE. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Indústria de Transformação: índice de confiança da indústria**. FGV/IBRE: Fevereiro de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/z521v8>>. Acesso em: 22 jul. 2016a.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Indústria de Transformação: índice de confiança da indústria**. FGV/IBRE: Abril de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/aSILDn>>. Acesso em: 22 jul. 2016b.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Indústria de Transformação: índice de confiança da indústria**. FGV/IBRE: Maio de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/YZH8JT>>. Acesso em: 22 jul. 2016c.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Construção: índice de confiança da construção**. FGV/IBRE: Março de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/RvflMw>>. Acesso em: 22 jul. 2016d.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Construção: índice de confiança da construção**. FGV/IBRE: Fevereiro de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/ecpElz>>. Acesso em: 22 jul. 2016e.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem da Construção:** índice de confiança da construção. FGV/IBRE: Abril de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/JsORIO>>. Acesso em: 25 jul. 2016f.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem do Comércio:** índice de confiança do comércio. FGV/IBRE: Março de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/EEE2U7>>. Acesso em: 25 jul. 2016g.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem do Comércio:** índice de confiança do comércio. FGV/IBRE: Maio de 2016. Disponível em: <<http://bit.ly/comercio Maio 16>>. Acesso em: 25 jul. 2016h.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Março de 2016. Disponível em: <[http://bit.ly/IAEmp\\_e\\_ICD\\_Mar\\_16](http://bit.ly/IAEmp_e_ICD_Mar_16)>. Acesso em: 25 jul. 2016i.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Fevereiro de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/MOqqfV>>. Acesso em: 25 jul. 2016j.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Abril de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/f0kor2>>. Acesso em: 26 jul. 2016k.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Maio de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/Nj4tk8>>. Acesso em: 26 jul. 2016l.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem de Investimentos.** FGV/IBRE: 2º Trimestre de 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/q8lyBg>>. Acesso em: 26 jul. 2016m.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Boletim Macro IBRE.** FGV/IBRE: Maio de 2016. Disponível em: <<http://bit.ly/Investimentojunho16>>. Acesso em: 26 jul. 2016n.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Fevereiro de 2015. Disponível em: <<http://bit.ly/IAEmpICDPRESSRELEASEFEV15>>. Acesso em: 18 dez. 2015a.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Indicadores de Mercado de Trabalho.** FGV/IBRE: Setembro de 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/n44dYf>>. Acesso em: 18 dez. 2015b.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Economia. **Sondagem de Investimentos.** FGV/IBRE: 4º Trimestre de 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/l7rGjM>>. Acesso em: 18 dez. 2015c.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas. Grupo de Análises e Previsões. **Carta de Conjuntura: Mercado de Trabalho**. Rio de Janeiro: Ipea Dimac, 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/vqtyX4>>. Acesso em: 02 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Diretoria de Estudos e Políticas Sociais. **Análise da variação do emprego setorial de 2014 a 2015**. Rio de Janeiro: IPEA Disoc, 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/ECtHZW>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

JULIBONI, Márcio. Zipcar mostra que compartilhar carros vale US\$ 500 milhões. In: **Revista EXAME.com**, Caderno Negócios. Publicado em: 02/01/2013. Disponível em: <<https://goo.gl/DBoRy2>>. Acesso em: 25 ago. 2016.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de Direito Administrativo**. 10 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

LÚCIO, Clemente Ganz. Desafios para o crescimento e o emprego. In: **Estudos Avançados**. vol.29, no.85 São Paulo set./dez. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/286ITl>>. Acesso em: 20 out. 2016.

MACEDO, Fausto. Procuradoria defende regulamentação federal do Uber. In: **Jornal Estadão**. Caderno Política. Publicado em: 13 ago. 2016. Disponível em: <<http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/procuradoria-defende-regulamentacao-federal-do-uber/>> Acesso em: 20 out. 2016.

MAGALHÃES, José Carlos de.; SAMPAIO, Onofre Carlos de Arruda. A concentração de empresas e a competência do Cade. In: **Revista de informação legislativa**. v. 35, n. 140, p. 109-121, out./dez. 1998. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/422>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. **Estado contra o mercado: Uber e o consumidor**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/V8Cr8x>>. Acesso em: 20 out. 2015.

MENDES, Francisco Schertel; CEROY, Frederico Meinberg. **Economia compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: uma proposta de marco legal**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa. Senado Federal, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: <<https://goo.gl/Y2h9cH>>. Acesso em: 20 out. 2015.

MENDES, Marcus Menezes Barberino; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. Subordinação estrutural-reticular: uma perspectiva sobre a segurança jurídica. In: **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**, Belo Horizonte, MG, v. 46, n. 76, p. 197-218, jul./dez. 2007. Disponível em: <[http://www.trt3.jus.br/escola/download/revista/rev\\_76/Marcus\\_Jose.pdf](http://www.trt3.jus.br/escola/download/revista/rev_76/Marcus_Jose.pdf)>. Acesso em: 20 out. 2015.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 30 ed. São Paulo: Atlas S.A, 2014.

MÜZELL, Lúcia. Recessão compromete avanços econômicos e sociais de uma década. 2016. *In: Rádio França Internacional: As vozes do mundo*. Economia. Publicado em: 13 abr. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/2ujFa9>>. Acesso em: 25 ago. 2016.

NYBO, Erik Fontenele. **Os argumentos jurídicos acerca da polêmica do Uber**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/eu0Uyv>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

OAB-DF. Ordem dos Advogados do Brasil. Conselho Seccional do Distrito Federal. **Parecer nº 11162-8/2015**. Relator: Rômulo Martins Nagib. Proferido em 07 jul. 2015. Disponível em: <[http://www.oabdf.org.br/wp-content/uploads/2015/07/voto\\_CAC.pdf](http://www.oabdf.org.br/wp-content/uploads/2015/07/voto_CAC.pdf)>. Acesso em: 20 nov. 2015.

OLIVEIRA, Gesner. Defesa da livre concorrência no Brasil: tendências recentes e desafios à frente. **Rev. adm. empres.**, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 17-25, set. 1999. Disponível em <<https://goo.gl/N6ZSy7>>. Acesso em: 26 jul. 2016.

OLIVEIRA, Márcio. Caso UBER - Alguém já pensou em levar em conta a opinião dos usuários? *In: Revista EXAME.com*, Caderno Relacionamento Antes do Marketing. Publicado em: 20/07/2015. Disponível em: <<https://goo.gl/VWphNa>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

OLIVEIRA, Rafael Tomaz de; STRECK, Lenio Luiz. O Uber e o pretenso iluminismo do transporte individual de passageiros. *In: Revista Consultor Jurídico*, ISSN 1809-2829. 08 de agosto de 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretenso-iluminismo-transporte-individual-passageiros>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

PEZZELLA, Maria Cristina Cereser; BUBLITZ, Michelle Dias. Pessoa como sujeito de direitos na sociedade da informação: um olhar sob a perspectiva do trabalho e do empreendedorismo. *In: Revista Sequência (Florianópolis)*, Florianópolis, n. 68, p. 239-260, jun. 2014. Disponível em: <<https://goo.gl/mwDOHq>>. Acesso em: 27 jul. 2016.

RAMALHO, José Ricardo. Flexibilidade e crise do emprego industrial - sindicatos, regiões e novas ações empresariais. *In: Sociologias*. Porto Alegre, v.12, n. 25, p. 252-284, dez. 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/ioHW83>>. Acesso em: 04 ago. 2016.

RENZETTI, Bruno Polonio. Concessões e concorrência nos aeroportos brasileiros. *In: Revista de Defesa da Concorrência*. v. 3, n. 2, p. 133-155, nov. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/XkFmPO>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

RESK, Felipe; DIÓGENES, Juliana. Com reclamações, Uber perde motoristas. *In: Jornal Estadão*. O Estado de S. Paulo. Publicado em: 10/09/2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,com-reclamacoes-uber-perde-motoristas,10000075210>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

RIFKIN, Jeremy. **The zero marginal cost society: the internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism**. England: Palgrave Macmillan, 2014. Disponível em: <<http://digamo.free.fr/rifkin14.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça. **Consulta Processual Primeira Instância**. Mandado de Segurança. Processo Nº 0406585-73.2015.8.19.0001. Comarca da Capital. 6ª Vara de Fazenda Pública. Decisão Judicial proferida por Juíza Mônica Ribeiro Teixeira. 08/10/2015. Disponível em: <<https://goo.gl/4FN6Lc>>. Acesso em: 7 nov. 2015.

RODAS, João Grandino. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. *In: Revista Consultor Jurídico*. ISSN 1809-2829. Publicado em: 15/10/2015. Disponível em: <<https://goo.gl/NA9KDw>> Acesso em: 26 out. 2015.

SANTINI, Rose Marie. **Admirável Chip Novo: A música na Era da Internet**. Rio de Janeiro: E-papers Serviços Editoriais, 2005.

SANTOS, Emerson. Aplicativo uber: o desafio do estado sob a ótica do princípio da livre concorrência e a previsão legal da concorrência desleal. *In: Revista Âmbito Jurídico*. Rio Grande, XVIII, n. 143, dez 2015. Disponível em: <[http://ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=16592](http://ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=16592)>. Acesso em: 20 out. 2016.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3. ed. rev. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

SARMENTO, Daniel. **Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o “caso Uber”**. Parecer. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2015.

SILVA, Carlos Henrique R. Tomé. Ciência, tecnologia e inovação. *In: Boletim do Legislativo*. Nº 10, 13 p. 2012. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242664>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

SILVA, Daisy Rafaela da; PEREIRA, Elizabeth Novaes. Meio ambiente digital: plano nacional de banda larga e o direito à informação com qualidade. *In: Revista Âmbito Jurídico*. Rio Grande, XV, n. 99, abr 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/tKntEh>> Acesso em: 8 nov. 2015.

TEIXEIRA, Humberto Gustavo Drummond da Silva. UBER: o mal dos taxistas ou alternativa de transporte ao consumidor? In: **Revista Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIX, n. 151, ago 2016. Disponível em: <[http://ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=17664](http://ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=17664)>. Acesso em: 20 out 2016.

VIEIRA, Euripedes Falcão. A sociedade cibernética. In: **Cad. EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, p. 01-10, jun. 2006. Disponível em: <<https://goo.gl/15YSfr>>. Acesso em: 04 set.2016.

WERTHEIN, Jorge. A sociedade da informação e seus desafios. In: **Revista Ciência da Informação**. Brasília, v. 29, n. 2, p. 71-77, ago. 2000. Disponível em: <<https://goo.gl/BEJfJ>>. Acesso em: 04 set. 2016.

ZERO HORA. Concorrente do Uber, WillGo deve começar a operar em Porto Alegre na terça-feira. In: **Jornal ZH Porto Alegre**. Publicado em 06/06/2016. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2016/06/concorrente-do-uber-willgo-deve-comecar-a-operar-em-porto-alegre-na-terca-feira-5862729.html>>. Acesso em: 20 ago. 2016.