



ESTUDOS SOBRE

Amartya Sen

Volume 7

Ésio Francisco Salvetti
Janine Taís Homem Echevarria Borba
(Orgs.)

Anais do
III Seminário
Internacional
sobre a Teoria
da Justiça de
Amartya Sen

IMED

Inspira quem transforma



O III Seminário Internacional sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen é uma realização do Centro Brasileiro de Pesquisa sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen, coordenado pelos professores Dr. Neuro José Zambam e Dr. Henrique Aniceto Kujawa, da Faculdade Meridional - IMED - conjuntamente com o Programa de Pós graduação *Stricto Sensu* em Direito e Arquitetura. O evento ocorreu nos dias 07 e 08 de outubro de 2019, integrado a ele ocorreu, ainda, o IX Encontro Nacional do Grupo de Trabalho Ética e Cidadania - ANPOF. O seminário teve como objetivo refletir sobre o tema da liberdade de expressão, participação e justiça social, tendo como fundamento teórico a produção do pensador e economista indiano Amartya Sen. A complexidade destes temas e a preocupação de Amartya Sen com a aplicabilidade e seus reflexos na condição da vida humana motivou a realização deste seminário. O presente Caderno reúne comunicações apresentadas por acadêmicos, professores e pesquisadores no III Seminário Internacional sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen. A Comissão Organizadora agradece a todos/as que se dispuseram a promover o debate. Este foi um momento importante, que permitiu conhecer outras pesquisas e pesquisadores, estabelecer relações acadêmicas e promover intercâmbios com outros pesquisadores e instituições.



Estudos sobre
Amartya Sen



Inspira quem transforma

COMITÉ EDITORIAL

- Prof. Dr. Neuro José Zambam – (IMED/RS)
- Prof. Dr. Henrique Aniceto Kujawa – (IMED/RS)
- Prof. Dr. Sérgio Ricardo Fernandes de Aquino (IMED/RS)
- Prof. Dr. Márcio Ricardo Staffen (IMED/RS)
- Prof. Dr. Israel Kujawa (IMED/RS)
- Prof. Dr. Vinicius Borges Fortes (IMED/RS)
- Prof. Dra. Leilane Grubba (IMED/RS)
- Profa. Dra. Salete Oro Boff – (IMED/RS)
- Prof. Dr. Fausto Santos de Morais (IMED/RS)
- Prof. Dr. Jacopo Paffarini – (IMED/RS)
- Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues – (IMED/RS)
- Prof. Dr. Fabrício Pontin (UNILASALLE/RS)
- Prof. Dr. Sandro Flöhlich (UNIVATES/RS)
- Prof. Dr. Karol Magón – (CUECCLD – Cracóvia)
- Profa. Dra. Karen Fritz – (UPF/RS)
- Profa. Dra. Daniela de Figueiredo Ribeiro – (UNIFACEF/SP)
- Prof. Dr. Daniel Rubens Cenci – (UNIJUÍ/RS)
- Prof. Dr. Cláudio Machado Maia (UNOCHAPECO/SC)
- Profa. Dra. Caliane Christie Oliveira de Almeida Silva (IMED/RS)
- Prof. Dr. Alcindo Neckel (IMED/RS)
- Profa. Dra. Grace Tiberio Cardoso (IMED/RS)
- Prof. Dr. Lauro André Ribeiro (IMED/RS)
- Profa. Dra. Thaísa Leal da Silva (IMED/RS)
- Profa. Dra. Lorena Freitas (UFPB/PB)
- Prof. Dr. Enoque Feitosa (UFPB/PB)
- Profa. Dra. Alina Celi Frugoni (Universidade de La Empresa - UDE/UY)
- Prof. Dr. Marcos Miné Vanzella (UNISAL/SP)
- Prof. Dr. Ricardo George de Araújo Silva (UEVA/CE)
- Profa. Dra. Graciela Tonon (Universidade de Palermo/AR)
- Profa. Dra. Izete Bagolin (PUC/RS)

Estudos sobre Amartya Sen

Volume 7

**Anais do III Seminário Internacional
sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen**

Organizadores:

Ésio Francisco Salvetti

Janine Taís Homem Echevarria Borba



Diagramação: Marcelo A. S. Alves

Capa: Lucas Margoni

O padrão ortográfico e o sistema de citações e referências bibliográficas são prerrogativas de cada autor. Da mesma forma, o conteúdo de cada capítulo é de inteira e exclusiva responsabilidade de seu respectivo autor.



Todos os livros publicados pela Editora Fi estão sob os direitos da Creative Commons 4.0 https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR



Associação Brasileira de Editores Científicos

<http://www.abecbrasil.org.br>

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

SALVETTI, Ésio Francisco; BORBA Janine Taís Homem Echevarria (Orgs.)

Estudos sobre Amartya Sen, Volume 7: anais do III Seminário Internacional Sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen [recurso eletrônico] / Ésio Francisco Salvetti; Janine Taís Homem Echevarria Borba (Orgs.) -- Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019.

849 p.

ISBN - 978-85-81512-12-9

Disponível em: <http://www.editorafi.org>

1. Direito, 2. Direitos fundamentais, 3. Estado, 4. Jurisdição. 5. Filosofia do direito I. Título. II. Série

CDD: 340

Índices para catálogo sistemático:

1. Direito 340

Sumário

Apresentação	14
Ésio Francisco Salvetti	
Janine Tais Homem Echevarria Borba	
Prefácio	17
1	19
Mulheres na agroecologia: ética do consumo sustentável e o bem estar em Amartya Sen	
Adrieli Laís Antunes Aquino	
Daniel Rubens Cenci	
2	32
As contradições socioeconômicas da Índia	
Alan Peixoto de Oliveira	
3	45
Corrupção, desenvolvimento e sustentabilidade social em Amartya Sen	
Alcione Marisa Giolo	
Gizele Godinho dos Santos	
Luiz Antonio da Silva Oliveira	
4	60
A aplicação da função social dos contratos no âmbito das relações consumeristas a partir do pressuposto de liberdade de Amartya Sen em “desenvolvimento como liberdade”	
Alinson Ribeiro Rodrigues	
Lorena de Melo Freitas	
5	79
A vulnerabilidade das democracias e dos direitos humanos: um dilema frente ao crescimento econômico	
Ana Maria Foguesatto	
Daiane Calioni Berton	
Josi Anne dos Santos Fagundes	
6	90
Uma crítica ao modelo de desenvolvimento econômico brasileiro: educação ambiental e sustentabilidade	
Ana Paula Coelho Abreu dos Santos	
William Picolo Fibrans	

7.....	103
Educação como instrumento de desenvolvimento social: uma análise do impacto social da alfabetização na América Latina em comparação com a Índia	
Ana Paula Zarth	
8	118
Pobreza como privação de liberdade no contexto latino - americano: um diálogo entre Adela Cortina e Amartya Sen	
Anna Paula Bagetti Zeifert	
Vitória Agnoletto	
Schirley Kamile Paplowski	
9.....	140
Amartya Sen, Leitor de Rawls: uma crítica a teoria da justiça enquanto prioridade da liberdade formal (Por um novo fundamento da dignidade humana, da autonomia e da justiça).	
Benilson Melo	
José Roberto de Araujo Freire	
Enoque Feitosa	
10	158
A crítica de Amartya Sen à métrica dos bens primários de John Rawls	
Brunno Leonarczyk Bomfim	
Daniel Rubens Cenci	
11.....	171
Desenvolvimento e segregação nas cidades: uma visão a partir de Amartya Sen	
Camila Nardino	
Neuro José Zambam	
Henrique Aniceto Kujawa	
12	182
Pobreza: o fenômeno como privação de capacidades na perspectiva de Amartya Sen	
Camila Vieira Spagnolo	
Neuro José Zambam	
13	192
Smart City: como obter uma cidade justa que forneça acessibilidade através de soluções inteligentes e inclusivas?	
Carina Maria Moraes Ickert	
Tháisa Leal da Silva	

14	212
Tecnologia assistiva para pessoas com deficiência: uma análise do direito à inclusão tecnológica como fator ensejador de justiça social	
Cícero Teixeira Maia	
Fernanda Thaís Lira de Sá Barreto	
Robson Antão de Medeiros	
15	233
O desenvolvimento humano através do direito à educação	
Daiane Gil da Silva	
Estevan Rodrigo Ranno	
Jéssica Cindy Kempfer	
16	248
A pobreza como privação de capacidade na visão de Amartya Sen e o papel do Estado: um exemplo brasileiro	
Dionis Janner Leal	
Emerson Luiz de Souza Rodrigues	
17	262
Um diálogo entre Rawls, Sen e Popper: a razão pública como orientadora de uma sociedade justa e equitativa para o combate à intolerância	
Dionis Janner Leal	
Emerson Luiz de Souza Rodrigues	
18	280
“O funcionamento do autoritarismo moderno”: governo por discussão, liberdade de expressão e o crime de desacato	
Emmanuel Henrich Reichert	
19	299
Desenvolvimento e responsabilidade ambiental na visão de Amartya Sen: uma abordagem frente a mortandade das abelhas no Brasil	
Estevan Rodrigo Ranno	
Daiane Gil da Silva	
Jéssica Cindy Kempfer	
20	320
Educação para promoção da saúde da criança como elemento da cidadania: uma análise à luz da lei nº 10.431/15	
Fernanda Thaís Lira de Sá Barreto	
Cícero Teixeira Maia	
Robson Antão de Medeiros	

21.....	339
Invariância e transitividade: um diálogo possível entre Amartya Sen e Kahneman & Tversky	
Gabriel Fernandes Mafioletti	
Fabrício Pontin	
22.....	356
Liberdade e condição de agente ativo: a metodologia APAC sob a perspectiva de Sen	
Gabriele Santin Figueiró	
Henrique Aniceto Kujawa	
Neuro José Zambam	
23.....	374
Supremo tribunal federal como exemplo prático do ideal de razão pública proposto por John Rawls	
Huryel Locatelli	
Neuro José Zambam	
24.....	392
Preservação ambiental como aspecto de defesa da liberdade humana <i>vis-à-vis</i> natureza como sujeito de direito: construtos em torno da materialização da cidadania ambiental no Brasil	
Igor Caio Alves de Miranda	
Lorena de Melo Freitas	
Iron Miranda dos Anjos	
25.....	417
O estado de pobreza e a dignidade da pessoa humana à luz das teorias de Amartya Sen e Ingo Sarlet	
Jéssica Terezinha do Carmo Carvalho	
José Marcos Mine Vanzella	
26.....	437
Fumar não causa câncer: liberdade de expressão, dano social e o direito de estar errado na sociedade global como definida por Sen	
Salette Oro Boff	
Jordana Siteneski do Amaral	
Gabriel Zanatta Tocchetto	
27.....	454
A democratização de dados pessoais e a ideia de justiça	
Júlia Benetti Franzosi	
28.....	466
A renda universal garantida em face da teoria da justiça de Rawls	
Juliana Queiroz Gontiès	
Enoque Feitosa	

29.....	487
Projeto transformação em arte: liberdades instrumentais e emancipação social segundo Amartya Sen	
Laiana Karolina Demenech	
Neuro José Zambam	
30.....	503
A democracia como princípio constitutivo dos compromissos éticos das políticas sociais	
Laís Franciele de Assumpção Wagner	
Giana Pante	
31.....	516
A democracia como colorário do desenvolvimento na visão de Amartya Sen	
Laís Franciele de Assumpção Wagner	
Jamila Wisóski Moysés Etchezar	
32.....	528
O direito à cidade, acessibilidade, cidades inteligentes, e suas inter-relações	
Letícia Muller	
Tháisa Leal da Silva	
33.....	539
Violação do direito ao desenvolvimento através da regulação realizada pelo legislativo brasileiro dos aplicativos de transporte: uma leitura da realidade regulatória a partir da tese do “desenvolvimento como liberdade”	
Luana Gabriela Lins Queiroz	
Luiz Guedes da Luz Neto	
Enoque Feitosa Sobreira Filho	
34.....	559
Análise da lei 13.467/2017: e do poder democrático dos sindicatos	
Luana Paula Lucca	
Tatiana Aparecida Pedro Knack	
Neuro José Zambam	
35.....	576
Da liberdade de transação como pressuposto para o desenvolvimento no pensamento de Amartya Sen	
Luiz Guedes da Luz Neto	
Alinson Ribeiro Rodrigues	
Enoque Feitosa Sobreira Filho	

36.....	592
Projeto Anjos Stelinha: uma reflexão a partir de Amartya Sen	
Margarete Magda da Silveira	
Neuro José Zambam	
Thais Suellen da Silveira	
37.....	605
A busca pelo empoderamento feminino e a descaracterização da cultura patriarcal: democracia e desenvolvimento como liberdade	
Bruna Chechi Biorchi	
Michele dos Santos Freitas	
38.....	619
As exigências da justiça e as políticas públicas na visão de Amartya Sen, e o combate à privação de liberdades e a promoção do desenvolvimento social no Brasil	
José Marcos Miné Vanzella	
Larissa Schubert Nascimento	
39.....	640
Alterações na legislação trabalhista: desenvolvimento para quem?	
Nataly de Sousa Pinheiro	
Enoque Feitosa Sobreira Filho	
40	656
Políticas públicas e solução de conflitos: visão a partir da ideia de Justiça em Amartya Sen	
Neuri Antônio Boscatto	
41.....	677
O direito fundamental de liberdade como facilitador da democracia: quais são os óbices para a estrutura de uma sociedade livre segundo Amartya Sen?	
Nicole Vicenzi Beutler	
Simone Paula Vesoloski	
42.....	689
Teoria de Amartya Sen e a questão das ocupações irregulares na beira trilha da cidade de Passo Fundo	
Paula Polese	
Henrique Aniceto Kujawa	
Neuro José Zambam	
43.....	701
A condição de agente da mulher para a mudança social: análise da importância das políticas públicas em Amartya Sen	
Rafaela Rovani de Linhares	

44	724
Comportamento, decisão e descrição: um esboço de crítica a modelos neoclássicos de ação	
Rafaella Lemos da Silva	
Fabrício Pontin	
45	735
Democracia e liberdade de expressão: música e desenvolvimento humano sob uma perspectiva da teoria de Amartya Sen	
Rui Carlos Dipp Júnior	
46	744
Liberdade, democracia e desenvolvimento: a perspectiva sob o prisma de Amartya Sen	
Simone Paula Vesoloski	
47	759
Democracia em Amartya Sen: valor universal e condição para o desenvolvimento	
Talvanni Machado Ribeiro	
48	770
O direito das pessoas com deficiência à educação, o pensamento de Amartya Sen e a jurisprudência: o julgamento da ADI 5.357-DF pelo Supremo Tribunal Federal	
Vicente Elísio de Oliveira Neto	
Enoque Feitosa Sobreira Filho	
Áldena Fernandes de Melo	
49	790
A hipervulnerabilidade do consumidor idoso e a superação das desigualdades nas relações consumeristas como forma de promoção humana	
Vinícius Francisco Toazza	
Vitor Mezzomo Donatti	
Alisson Guilherme de Mattos	
50	805
Resiliência urbana: um estudo a partir da perspectiva da teoria de Amartya Sen	
Vitória Antunes Canali	
51	815
Regulação das <i>fake news</i>: censura e liberdade de expressão nas perspectivas de Amartya Sen	
Wellington Antonio Baldissera	
52	840
Desenvolvimento insustentável na sociedade pornográfica e a crise da liberdade	
Wellington Lima Amorim	
Everaldo da Silva	

Apresentação

Ésio Francisco Salvetti

Janine Taís Homem Echevarria Borba

O III Seminário Internacional sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen é uma realização do Centro Brasileiro de Pesquisa sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen, coordenado pelos professores Dr. Neuro José Zambam e Dr. Henrique Aniceto Kujawa, da Faculdade Meridional - IMED - conjuntamente com o Programa de Pós graduação *Stricto Sensu* em Direito e Arquitetura. O evento ocorreu nos dias 07 e 08 de outubro de 2019, integrado a ele ocorreu, ainda, o IX Encontro Nacional do Grupo de Trabalho Ética e Cidadania - ANPOF. O seminário teve como objetivo refletir sobre o tema da liberdade de expressão, participação e justiça social, tendo como fundamento teórico a produção do pensador e economista indiano Amartya Sen.

Amartya Sen nasceu em 1933 na Índia onde formou-se em economia. Posteriormente mudou-se para Londres, onde completou o seu doutoramento em economia no ano de 1959, na Universidade de Cambridge. Através de suas pesquisas e publicações, em 1998 recebeu o prêmio de Nobel em Economia. Atualmente Sen é professor em universidades como Oxford, Harvard, Cambridge, Berkeley, Stanford, Cornell, MIT entre outras. Com as publicações de suas obras Sen tornou-se conhecido mundialmente. Seus escritos foram traduzidas para vários idiomas e discutidos em todo o mundo. Como economista apaixonado pela filosofia, contribuiu para transformar e redefinir os parâmetros da filosofia e economia contemporânea, o que se evidencia através dos novos conceitos introduzidos por ele e que hoje são imprescindíveis nas discussões da economia e filosofia política. Isso se deve especialmente à forma inovadora

pela qual vincula a teoria da escolha social de Adam Smith com a Teoria da justiça de John Rawls.

As produções de Amartya Sen concentram-se na relação entre filosofia, democracia, justiça e fundamentalmente a economia. A pesquisa de suas teses se tornou indispensável no momento em que testemunhamos o aprofundamento de crises econômicas, retorno de autoritarismos e o crescimento da desigualdade social. Neste contexto, é importante salientar que Sen desenvolve temas que tentam ir para além da teoria. A sua concepção sobre as ciências é de que essas só fazem sentido se puderem ser aplicadas ao mundo real, aos problemas enfrentados pela humanidade. Foi com esse intuito que realizamos o III Seminário Internacional sobre Amartya Sen.

Nesta terceira edição do Seminário o tema norteador foi Liberdade de Expressão, Participação e Justiça Social. Temas caros para a economia contemporânea que, apesar de todas as produções e discussões continuam atuais e complexos. O direito à liberdade de expressão é paradoxal, mas constitui a esperança da minoria de convencer, mediante o diálogo, a maioria da pertinência de sua opinião.

A liberdade de opinião é o núcleo da existência das democracias, da participação, da justiça e do próprio homem. O homem somente pode existir como um ser racional quando ele mesmo pode formar sua opinião e agir de acordo com ela. Por isso a humanidade passou a entender que a liberdade de expressão é um direito fundamental. De que adianta pensar, refletir, se não é possível expressar tudo isso? A existência em sociedade possibilita substancialmente que as opiniões sejam expressas e compartilhadas. No entanto, não significa que o direito à liberdade de expressão seja aceito sem restrições. Há limites éticos a serem respeitados. Minha liberdade de expressão não pode representar perigo para outras pessoas. Porém, como estabelecer esse limite? Aqui entramos no campo da ética e da justiça. Em muitas democracias concebe-se que a liberdade de expressão não vale para aqueles que recusam a tolerância e querem mudar a ordem estatal mediante a violência ou autoritarismos.

Este foi o fundamento que proibiu que partidos nazistas não fossem aceitos no jogo democrático. Esse tipo de extremismo não é aceito como justificativa para reclamar um direito fundamental como liberdade de expressão. Mas, também com este fundamento alguns Estados, estrategicamente, passaram a conceber que, quem reivindica mudanças constitucionais inadmissíveis para a maioria, passa a ser considerado um radical e como radical não tem condições de trabalhar como empregado público ou tornar-se membro eleito do parlamento federal. Assim membros do partido comunista foram demitidos de seus empregos e impossibilitados de participar das eleições como candidatos. Também com base nesse argumento, países elaboraram suas constituições onde estipularam, como valor máximo, a unidade do Estado e a igualdade jurídica, assim aquele que questionasse essa unidade ou exigisse autonomia - como foi o caso de muitos povos tradicionais - eram considerados radicais, portanto, inimigos da nova ordem constitucional. Infelizmente, aos considerados inimigos toda força e violência da lei é válida.

A liberdade de expressão depende da tolerância e das forças internas, da estabilidade e confiança na democracia e na sociedade. Jamais pode ser tarefa de um governo decretar quais são as opiniões autorizadas. Confiantes nas instituições democráticas cremos que somente um tribunal constitucional deve ter a possibilidade de fixar o limite entre a opinião inaceitável por ser perigosa e a aceitável. Sempre tendo como foco medidas que melhor guiem as maiorias sem perder de vista a proteção das minorias.

A complexidade destes temas e a preocupação de Amartya Sen com a aplicabilidade e seus reflexos na condição da vida humana motivou a realização deste seminário. O presente Caderno reúne comunicações apresentadas por acadêmicos, professores e pesquisadores no III Seminário Internacional sobre a Teoria da Justiça de Amartya Sen. A Comissão Organizadora agradece a todos/as que se dispuseram a promover o debate. Este foi um momento importante, que permitiu conhecer outras pesquisas e pesquisadores, estabelecer relações acadêmicas e promover intercâmbios com outros pesquisadores e instituições.

Prefácio

O debate plural, tenso, propositivo e esclarecedor representa uma das inúmeras oportunidades que a democracia oferece na sua forma de organização para que os cidadãos, a partir de seus interesses, expectativas e percepções, exerçam concretamente a sua cidadania. Entre os diversos significados, está a identidade de sujeito de direitos que corresponde ao valor, missão e identidade de cada pessoa, para a sociedade em geral e sua organização, assim como, a responsabilidade de contribuir ativamente para a sua melhor organização. Nesse âmbito, a individualidade não é anulada ou excluída por decisões de maioria ou interesses corporativos.

As garantias de direitos fundamentam o agir social, o compromisso dos líderes, das instituições e dos governos. Sem direitos não há democracia.

Quase uma centena de trabalhos foram enviados para apresentação, debate e aprimoramento dos temas eleitos como centrais neste ano de 2019 no III Seminário sobre a Teoria da justiça de Sen: liberdade de expressão, participação e justiça social. Esta quantidade é uma referência simbólica da relevância de Sen no Brasil e do seu impacto na pesquisa e no debate acadêmico. Ambos, ambientes privilegiados para o exercício da argumentação pública e da prática da democracia no cotidiano. Sem estas dinâmicas, tanto os anseios sociais quanto a construções e atualização do conhecimento carecem de legitimidade e cedem à atrofia.

A outra dimensão representa o aumento da responsabilidade em relação à continuidade das pesquisas, debates e integração com os anseios da sociedade. Os temas revelam que o pensamento de Sen é compreendido, nutrido e atualizado com o diálogo contínuo com as tensões, anseios e demandas da sociedade. Esta é uma referência importante no Brasil com

sua frágil democracia, níveis alarmantes de desigualdades, ameaças à liberdade de expressão, deficiências de participação efetiva e fraqueza das instituições, entre outros problemas.

O conteúdo das produções é respeitoso, divergente e representativo, seja das condições dos jovens pesquisadores, seja dos ideais que animam a busca por condições de justiça social.

Os leitores encontrarão fartas referências para fundamentar e ampliar as suas investigações, assim como, para os iniciantes no estudo de Sen, podem visualizar modelos para o desenvolvimento dos estudos e a iluminação de práticas sociais.

**Violação do direito ao desenvolvimento através
da regulação realizada pelo legislativo brasileiro
dos aplicativos de transporte:
uma leitura da realidade regulatória a partir da tese do
“desenvolvimento como liberdade”**

*Luana Gabriela Lins Queiroz*¹

*Luiz Guedes da Luz Neto*²

*Enoque Feitosa Sobreira Filho*³

1. Introdução

Com as novas tecnologias, em especial com o desenvolvimento exponencial da tecnologia da informação, os negócios baseados na economia compartilhada ganharam escala, em especial diante da redução do custo de transação. Isso se demonstra também no que diz respeito à inovação dos aplicativos de transportes privados no Brasil, que geraram uma revolução tanto nas vidas privadas quanto na vida pública do país. E isso está a gerar desafios para todos os envolvidos, em especial para o Estado regulador, que parece não identificar a forma mais eficaz de cumprir sua função.

¹ Graduanda em Direito na UFPB, e-mail: luanagabrielalinsq@gmail.com

² Advogado, Pesquisador, Professor, Mestre em Direito Econômico pela UFPB e Doutorando em Direitos Humanos e Desenvolvimento na UFPB, e-mail: prof.luizguedes@gmail.com

³ Professor Associado no Curso de Direito da UFPB, Doutor em Direito pela UFPE e em Filosofia pela UFPB, Mestre em direito pela UFPE, e-mail: enoque.feitosa.sobreira@gmail.com

Essa realidade desperta a necessidade de investigação científica acerca do tema, com recorte para os aplicativos de transporte privado, de forma a investigar se o Poder Legislativo nacional elaborou regulações de forma a garantir o desenvolvimento individual e nacional. Com base nisso, apresenta-se o seguinte problema de pesquisa: o Estado brasileiro, através de seu Poder Legislativo, está elaborando regulações dos aplicativos de transporte privado de forma a garantir o Direito ao desenvolvimento individual e nacional (Art. 3º, inciso II, CF 88)? Toma-se como hipótese que há violação do Direito ao Desenvolvimento pelo Poder Legislativo na medida em que este impõe uma regulação estatal contrária à perspectiva do desenvolvimento como liberdade, quando pretende impedir o funcionamento os aplicativos de transporte privado, contrariando a perspectiva defendida pelo teórico Amartya Sen.

Em relação aos objetivos desta pesquisa, serão divididos, de forma metodológica, em duas classes: a) objetivo geral; e b) objetivos específicos. O objetivo geral reside em verificar a violação ao direito do desenvolvimento, perpetrada pela regulação econômica das plataformas digitais de transporte privado efetuada pelo Congresso Nacional. Os objetivos específicos são os seguintes: compreender o significado de desenvolvimento como liberdade para Amartya Sen; analisar os projetos de lei do Poder Legislativo Federal dos últimos cinco anos, no que se referem aos aplicativos de transporte privado; verificar a adequação das propostas legislativas do Congresso Nacional dos últimos cinco anos à luz do conceito de liberdade constante na obra “Desenvolvimento como Liberdade” de Amartya Sen.

Para tanto, a divisão do trabalho em capítulos se dará de forma a facilitar a didática e melhor compreensão do assunto. Dispondo-se após esta breve introdução aquele nomeado “o ordenamento jurídico pátrio como garantidor do Direito ao Desenvolvimento”, com disposições acerca da CF/88, atrelando-a ao nosso objeto de estudo. Após isso, será exposto “o desenvolvimento como liberdade”, apresentando nosso marco teórico, Amartya Sen, de forma a conceituar a relação que o autor faz entre desenvolvimento e liberdade. Por fim, realizar-se-á uma análise das legislações

elaboradas nos últimos cinco anos em território nacional acerca dos aplicativos de transporte privado no Brasil, mais especificamente voltado ao Uber, realidade mais diretamente afetada e motivo concreto das próprias legislações.

2. O ordenamento jurídico pátrio como garantidor do direito ao desenvolvimento

Garantir o desenvolvimento nacional constitui-se objetivo fundamental da República Federativa do Brasil (Art. 3º, inciso II, CF 88), devendo, portanto, ser promovido pelo Estado em todas as suas esferas, englobando o Poder Executivo, Legislativo e Judiciário. Somado a isso, há outros incisos que não trazem diretamente o termo “desenvolvimento”, mas que coadunam para o mesmo fim, como o inciso IV do artigo 1º, que define os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa como fundamento de nossa República, bem como a erradicação da pobreza e da marginalização são vistas com objetivos fundamentais da mesma, pelo inciso III do artigo 3º.

Ademais, no Título VII, Da ordem econômica e financeira, dispõem-se como princípios gerais da atividade econômica a livre concorrência e a busca do pleno emprego, respectivamente dispostos nos incisos IV e VIII do artigo 170 da mesma Carta Magna. Sendo esta uma Constituição programática, ou seja, enunciando as diretrizes e os fins a serem realizados pelo Estado e pela sociedade, seus princípios, fundamentos e objetivos devem nortear a interpretação das demais normas constitucionais, bem como a elaboração de emendas ou legislações infraconstitucionais, impondo suas diretrizes às ações públicas, de forma a exigir do governo medidas para a sua efetivação.

Apesar de estarem dispostos elementos básicos para a “estruturação” do direito, o mesmo não é minuciado pelo própria Carta Política, cabendo ao Legislativo analisar quais valores considera relevantes para compor esse processo de busca pelo desenvolvimento. Vale salientar, com base no

exposto, que o Poder Legislativo deve estabelecer novas estruturas para regular e aprimorar o desenvolvimento individual e nacional, não restando a ele poder para retardá-lo ou ainda aboli-lo, o que seria inconstitucional.

Acerca do Desenvolvimento, Amartya Sen (2010, p. 52) estabelece, em sua obra “Desenvolvimento como Liberdade” que:

[...] É principalmente uma tentativa de ver o desenvolvimento como um processo de expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam. Nesta abordagem, a expansão da liberdade é considerada (1) *o fim primordial* e (2) *o principal meio* do desenvolvimento. Podemos chamá-los, respectivamente, o “papel constitutivo” e o “papel instrumental” da liberdade no desenvolvimento. O papel constitutivo relaciona-se à importância da liberdade substantiva no enriquecimento da vida humana. As liberdades substantivas incluem capacidades elementares como por exemplo ter condições de evitar privações como a fome, a subnutrição, a morbidez evitável e a morte prematura, bem como as liberdades associadas a saber ler e fazer cálculos aritméticos, ter participação política e liberdade de expressão etc. Nessa perspectiva constitutiva, o desenvolvimento envolve a expansão dessas e de outras liberdades básicas: é o processo de expansão das liberdades humanas, e sua avaliação tem de basear-se nessa consideração.

Comprovada a atuação da Constituição Federal de 1988 como garantidora do Direito ao Desenvolvimento, cabe agora trazer sob essa perspectiva o contexto dos aplicativos de transporte privado no Brasil. Segundo dados oficiais da própria plataforma atualizados em Setembro de 2018, o aplicativo Uber funciona em mais de 100 cidades do país, contando com mais de 600 mil motoristas parceiros e 22 milhões de usuários em território nacional.

O lançamento no Brasil se deu em 2014, possuindo hoje no país os serviços de Uber Black, Uber Select, Uber X, Uber Juntos e Uber Eats. Está disposto no site que:

Para ser um motorista parceiro da Uber é necessário que o interessado seja motorista profissional – ou seja, que tenha carteira de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada (EAR). É necessário fazer um

cadastro no site da Uber e então passar por uma checagem de informações e de segurança. (...) Quando ele quer dirigir, tudo o que ele precisa fazer é ligar o app. Não existe tempo mínimo diário, semanal ou mensal para que o motorista parceiro use a plataforma. Ele tem total flexibilidade para trabalhar como, quando e onde quiser (UBER, 2019).

Em paralelo a isso, dados publicados no mês de setembro de 2019 pelo IBGE constataram que o número de desempregados no trimestre encerrado em agosto estava em 12,6 milhões de pessoas (IBGE, 2019), o que apenas evidencia a necessidade de se gerar empregos e desenvolvimento no país. Acerca de tal fenômeno o economista indiano Amartya Sen (2010, p. 36) afirma ainda que:

O desemprego não é meramente uma deficiência de renda que pode ser compensada por transferências do Estado (a um pesado custo fiscal que pode ser, ele próprio, um ônus gravíssimo); é também uma fonte de efeitos debilitadores muito abrangentes sobre a liberdade, a iniciativa e as habilidades dos indivíduos.

Não há dúvidas, portanto, que o desemprego seja uma ameaça ao desenvolvimento nas esferas individual e coletiva, afetando a saúde do indivíduo e da sociedade. Em resposta a isso, as plataformas de transporte privado trouxeram oportunidades de trabalho para diversas pessoas, seja tornando-se meio de renda primária para indivíduos que não a tinham ou meio de renda extra para aqueles já empregados. De qualquer forma, faz-se visível que o benefício na geração de renda foi concreto e eficaz.

Apenas na plataforma da Uber, sem contar outras como a 99, *In Drive*, etc., em dados de 17 de julho de 2019, já ocorreram 2,6 bilhões de viagens realizadas e 17 bilhões de quilômetro rodados, o que indiscutivelmente movimenta a economia e gera fluxo de capital. Além do desenvolvimento atrelado à perspectiva do motorista, tem-se também sua ligação com a perspectiva de liberdade da qual dispõe o usuário de tal serviço.

Além da insegurança pública, o transporte público é precário em termos de conforto e acessibilidade, denotando obstáculo à locomoção

urbana. A outra alternativa anterior disponível, o serviço de Táxi, possuía valor elevado para grande parte da população, contando com acesso restrito a determinadas categorias sociais e a utilizações em casos de emergência.

A livre concorrência, um dos princípios gerais da atividade econômica no Brasil, de acordo com a Constituição Federal de 1988 é, portanto, ampliada com o funcionamento de tais aplicativos de transporte privado, que se colocam no entremeio entre duas possibilidades “distantes” e muito divergentes já existentes. De tal forma, conferem aparentemente maior segurança que a utilização de ônibus, assim como possível acessibilidade e conforto, em paralelo, oferecem preços mais razoáveis e acessíveis à população que os calculados pelos taxímetros.

Em primeira análise, visto este não ser o objeto deste artigo, pode-se também afirmar que se ampliou a liberdade de locomoção dos passageiros, que contam agora com um leque maior de opções e com uma alternativa intermediária no mercado de serviços. De qualquer forma, o desenvolvimento “garantido” pela Constituição Federal parece ser parcialmente oferecido por tais plataformas, de maneira que ampliam o acesso dos cidadãos a novas tecnologias e atuam como geradoras de renda para diversos desempregados.

3. O desenvolvimento como liberdade

Como já foi exposto, a Constituição Federal dá uma “estruturação básica” para o desenvolvimento, através de critérios principiológicos, sem delimitar o conceito dentro de suas minúcias, de forma que o que seria desenvolvimento para um teórico pode não ser necessariamente para outro. Com base em tal “lacuna” no texto constitucional, escolhemos utilizar como marco teórico Amartya Sen, que traz, mesmo possivelmente sem conhecimento disso, os princípios da constituição brasileira em sua teoria do desenvolvimento como liberdade, de forma completa e estruturada sob

diversos parâmetros para o desenvolvimento. Em sua obra “Desenvolvimento como Liberdade”, o autor afirma que:

Procuramos demonstrar neste livro que o desenvolvimento pode ser visto como um processo de expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam. O enfoque nas liberdades humanas contrasta com visões mais restritas de desenvolvimento, como as que identificam desenvolvimento com crescimento do Produto Nacional Bruto (PNB), aumento de rendas pessoais, industrialização, avanço tecnológico ou modernização social (SEN, 2010, p. 16).

De tal forma, percebe-se que a liberdade é fim e meio do desenvolvimento, posto que este consiste “na eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente” (Amartya Sen, 2010, p. 10). Assim, as disponibilidades econômicas exercem plena influência sobre a liberdade, da mesma forma que esta última exerce sobre as primeiras, gerando um sistema uno de desenvolvimento, composto por cinco espécies de liberdades instrumentais, sendo elas: as liberdades políticas, as disponibilidades econômicas, as oportunidades sociais, as garantias de transparência e a proteção da segurança.

Com fins de plenitude, tais perspectivas ligam-se umas às outras. Por exemplo, as disponibilidades econômicas (ou segurança econômica) estão ligadas às oportunidades sociais, levando em consideração que serviços como educação e saúde podem ser otimizados por vias privadas. Isso pode ser percebido principalmente em países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, cuja rede privada de ensino apresentou Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) 1,6 ponto superior ao observado na rede pública, obtendo Ideb igual ou superior a 7,0 em 15 unidades da federação, enquanto nenhuma unidade da federação atingiu essa nota na rede pública (INEP 2019), denotando que na realidade atual do país a disponibilidade econômica também se coloca como oportunidades sociais.

Contextualizando agora com a situação dos aplicativos de transporte, cabe investigar se eles de fato geram desenvolvimento e liberdade. Analisando de uma perspectiva mais macro-estrutural, cabe averiguar a situação dos mesmos com o Estado, principalmente no que diz respeito a arrecadação de impostos, visto que “o crescimento econômico pode ajudar não só elevando rendas privadas, mas também possibilitando ao Estado financiar a seguridade social e a intervenção governamental ativa” (SEN, 2010, p. 61). Ou seja, o crescimento econômico pode, através de tributações, aumentar também a efetividade dos serviços sociais oferecidos pelo Estado. Trazendo mais uma vez a Uber como caso concreto por motivos de atuação há mais tempo no mercado e maior estabilidade, a empresa pagou, no ano de 2017, R\$ 972 milhões em tributos, tanto federais, quanto municipais (UBER2, 2019).

Esse quase 1 bilhão de imposto, arrecadado apenas em um ano, se convertido em atos concretos de desenvolvimento, pode gerar benefícios para toda a sociedade, principalmente no campo dos direitos sociais. Além de que, como já exposto, tais plataformas forneceram oportunidades de renda a muitas pessoas, podendo aumentar a qualidade de vida de muitos brasileiros, o que também é de preocupação estatal. Acerca dessa perspectiva macro-estrutural, podemos concluir, portanto, que os aplicativos de transporte privado contribuem para o desenvolvimento nacional.

Retornando à perspectiva da liberdade, que de fato não pode se dissociar do desenvolvimento, Amartya Sen (2010, p. 51-52) estabelece que:

[...] ver o desenvolvimento a partir das liberdades substantivas das pessoas tem implicações muito abrangentes para nossa compreensão do processo de desenvolvimento e também para os modos e meios de promovê-lo. Na perspectiva avaliatória, isso envolve a necessidade de aquilatar os requisitos de desenvolvimento com base na remoção das privações de liberdade que podem afligir os membros da sociedade. [...] Quando nos concentramos nas liberdades ao avaliar o desenvolvimento, não estamos sugerindo que existe algum ‘critério’ de desenvolvimento único e preciso segundo o qual as diferentes experiências de desenvolvimento sempre podem ser comparadas e classificadas.

Acerca do exposto, no que se refere à remoção de privações, cabe expor novamente a questão do “motorista parceiro”. De fato, viver sem renda constitui-se uma grande privação, a ser removida pela liberdade. Referente às plataformas, além de concederem liberdade na carga horária de trabalho, visto que o próprio motorista a define, elas removem a privação gerada por não se possuir uma renda para sustentar a si mesmo e, como é o caso de muitos motoristas do Brasil, suas famílias.

A liberdade financeira ou, como traz Amartya Sen, “as disponibilidades econômicas”, constituem liberdade e, portanto, desenvolvimento à vida daqueles que trabalham usufruindo de tais aplicativos, seja em tempo integral, meio período ou apenas aos fins de semana, para atingir aumento na renda familiar. E a renda auferida é de fato comprovada pelas pessoas que não possuem carro e o alugam para prestar o serviço, bem como, agora por aplicativos de entrega de comida ou objetos, aqueles que sem motocicleta podem fazer entregas de bicicleta, tornando o ingresso ao mercado mais acessível a todos os públicos, e não apenas aos que compõem a chamada “classe média”.

No que diz respeito aos passageiros, ou usuários do serviço, cabe lembrar o já exposto, no sentido das novas possibilidades que tais plataformas trouxeram à população brasileira. Quando se fala acerca da liberdade para o passageiro, não se trata aqui apenas da “liberdade de ir e vir” ou melhor, do direito à locomoção, mas da efetiva liberdade material e tecnológica. Na sociedade de hoje, questiona-se cada vez mais se o acesso à tecnologia não seria de fato um direito fundamental. Estudar isso não é o objeto do nosso trabalho, mas não é plausível se negar que seja de fato uma inserção importante nas camadas sociais.

A fim de esclarecer tal problemática, pode-se citar o que Amartya Sen (2010, p. 151) discorre acerca das razões em si do mecanismo de mercado:

Nas discussões recentes, ao se avaliar o mecanismo de mercado o enfoque tende a ser sobre os *resultados* que ele produz, como por exemplo as rendas ou as utilidades geradas pelos mercados. Essa questão não é pouco importante,

e tratarei dela em breve. Mas o argumento mais imediato em favor da liberdade de transações de mercado baseia-se na importância fundamental da própria liberdade.

Temos boas razões para comprar e vender, para troca e para buscar um tipo de vida que possa prosperar com base nas transações.

As “razões” que possuímos enquanto consumidores para comprar determinado produto ou serviço vão além da nossa própria posição enquanto “consumidores”, abrange a nossa perspectiva de cidadão e de ser humano digno de direitos e capacidades. O ato de consumo manifesta um ato de poder, poder sobre a sua liberdade, a partir da perspectiva de que se é livre para consumir aquilo que considera mais adequado.

E essa liberdade só é trazida pela liberdade de mercado, pela livre concorrência, que permite o surgimento de novas empresas e tecnologias. Sem que ela exista, restringe-se a todo um povo o acesso à liberdade advinda da diversidade de produtos e serviços. Ora, aquilo que consumimos tem o potencial de moldar a nossa mente e de despertar a nossa perspectiva para gerar cada vez mais inovações. Se, portanto, um Estado se abre à tecnologia, é inevitável que os indivíduos, que tiveram contato com ela, produzam cada vez mais tecnologia, e tecnologia nacional.

Foi o que ocorreu no Brasil acerca dos aplicativos de transporte privado, por exemplo. A Uber foi fundada oficialmente em junho de 2010, e no ano de 2012, inspirada nela, surgiu a primeira empresa com a mesma tecnologia produzida por empresários brasileiros, a 99, que conecta hoje no Brasil 18 milhões de passageiros a 600 mil motoristas. Assim, as inovações tecnológicas não servem apenas para arrecadar impostos, mas também para despertar nos indivíduos ideias acerca de novas tecnologias. Desenvolvimento inspira desenvolvimento, e isso pode ser visto em qualquer produção ou área de conhecimento.

Além do apresentado acerca da relação de tais empresas com a concorrência de mercado, a qualidade pode ser averiguada pelas gorjetas deixadas aos motoristas. Usuários brasileiros já pagaram mais de R\$ 35 milhões em valores extras aos motoristas parceiros, desde que o recurso

foi lançado, em setembro de 2018 (UBER3, 2019). Esse valor adicional deixado aos motoristas pode funcionar como indicador de qualidade do serviço prestado pelos mesmos, dando indícios de satisfação com o serviço.

Fora isso, uma pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária feita este ano pelo Datafolha mostrou que 68% dos brasileiros deixaram de beber e dirigir por conta do uso dos aplicativos de mobilidade (ONSV, 2019). No Brasil, o período em que mais acontecem viagens é justamente às sextas-feiras, na faixa das 19h, horário típico dos *happy hours*. Tal realidade constata-se benéfica, tendo em vista que segundo a Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito (DELETRAN) da Polícia Judiciária Civil, 80% dos acidentes de trânsito envolvem embriaguez e velocidade

De fato, pode-se concluir que tais aplicativos revelam um avanço significativo no desenvolvimento do país em diversas áreas, tanto sob o aspecto público quanto privado. Ademais, prestadores de serviço e clientes se beneficiam com as vantagens de tais plataformas e, ainda, quem sequer sabe de sua existência pode ser beneficiado através da arrecadação e investimento dos impostos em estruturas sociais.

4. Análise de amostra da legislação dos últimos 5 anos no Brasil

Mas, afinal, esses aplicativos atuam de forma legal no Brasil? Em 2018 a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - Lei Federal 12.587/12) foi alterada pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, visando regularizar tais plataformas e seu funcionamento em território nacional. Para tanto, entre outras modificações, adicionou-se o inciso X no artigo 4º, caracterizando “transporte remunerado privado individual de passageiros” como:

Serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (BRASIL, 2018)

O serviço conta com regulações no âmbito municipal em cidades como São Paulo, Vitória (ES) e o Distrito Federal. A falta de regulamentação no âmbito municipal, entretanto, não é sinônimo de ilegalidade. Um exemplo disso, citado pela própria Uber em suas plataformas de comunicação é o Marco Civil da Internet, que apenas regulou as redes sociais no ano de 2013, mesmo elas existindo anteriormente a ele.

O município de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, também se viu obrigado, por pressão de grupos de interesse, a editar legislação sobre o serviço de transporte privado remunerado. A reação inicial foi a proibição a esse tipo de transporte, através da Lei nº 13.105/2015 (CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, 2015). Posteriormente, a referida lei foi revogada pela Lei nº 1.866/2017, tendo o prefeito municipal optado por não sancionar nem vetar a lei que autoriza o funcionamento do serviço de transporte privado remunerado por aplicativo, na tentativa de atribuir à Câmara Municipal toda a responsabilidade pela norma legal.

O Projeto de Lei nº 5.587/2016, da Câmara dos Deputados, regula o serviço de transporte privado prestado por particulares por intermédio de plataformas digitais. Interessante destacar que houve uma emenda ao projeto original que mudou a natureza jurídica do serviço de transporte privado, passando de privado para atividade pública, isso como intuito de justificar a referida regulação.

O PL 5.587/2016 alterou o art. 4º da Lei nº 12.587/2012, classificando o transporte remunerado individual da seguinte forma:

Art. 4º [...]

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (grifo nosso).

Além disso, o PL 5.587/2016 inseriu requisitos objetivos obrigatórios, a serem cumpridos pelo prestador do serviço de transporte remunerado individual, nos arts. 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012, entre

eles: cobrança dos tributos municipais pelos serviços, exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros, emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo no município da prestação de serviços, entre outros.

Isso cria limitações que podem impedir a prestação de serviços de transporte individual de pessoas de forma eventual, conforme constatado por Luz Neto (2017, p. 427):

Interessante observar que a limitação imposta no inciso IV, do art. 3º, da Lei nº 12.587/2012, caso o Senado mantenha a redação do PL 5.587/2016, irá dificultar sobremaneira, ou quiçá impedir, algumas variações para o uso compartilhado de veículos para transporte privado de pessoas. Por exemplo, hoje é possível que o condutor alugue, por apenas meio período do dia, um veículo para fazer o transporte de terceiros. Essa modalidade não poderá mais funcionar com a publicação do PL 5587/2016, pois será exigido que conste, no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, o nome do condutor, como proprietário, fiduciante ou arrendatário, não sendo possível constar no CRLV dois proprietários. É visível a tendência brasileira à restrição da liberdade de iniciativa na esfera regulatória.

Essas limitações são resultado do esforço de *lobby* empregado pelas categorias dos motoristas de táxi e das empresas de táxi em todo o território nacional. Quando existe categoria que represente um grupo de interesse, a exemplo do grupo representado por aqueles que exploram a atividade de táxi, fica mais fácil organizar e financiar um processo de *lobbying* com o intuito de influenciar o legislador. Ademais, quando existe uma categoria determinada, o legislador tende a atender aos seus reclamos com receio do custo eleitoral, pois tal categoria, assim como se organizou para defender os seus interesses, pode, em tese, organizar-se para votar em candidato a cargo eletivo que defendeu os seus interesses no parlamento, mesmo quando o pleito regulatório é contrário à racionalidade econômica e atingirá um número muito maior de pessoas, porém, essas pessoas, não identificáveis, não conseguem se organizar em grupos para o exercício do *lobby*.

Interessante observar a estratégia empregada para justificar a elaboração de lei federal para regular o exercício de transporte remunerado privado através de plataformas digitais. A emenda realizada no texto original do PL 8.557/2016 transmudou a natureza do serviço de privado, para público, com a justificativa de que isso traria mais segurança aos usuários. Na verdade, essa mudança é um estratagema para justificar e facilitar a ingerência dos poderes públicos no serviço eminentemente privado.

Criar dificuldades para novos empreendimentos no país, em especial em momentos de grave crise econômica por que passa o Brasil, vai de encontro aos interesses da nação e dos seus cidadãos, que precisam de uma economia saudável e eficiente para a geração de riqueza.

Manter essa cultura regulatória, quer através de agências reguladoras, quer através do Poder Legislativo, que gera regulação que impede a entrada de novos *players* no mercado, ou a inserção de novos serviços, resultará em prejuízos não só para os novos empreendedores, mas, especialmente, para toda a sociedade que estará privada ao acesso a novos produtos e serviços formatados na lógica da economia compartilhada, que é resultado da criatividade e do emprego de novas tecnologias, tendo como resultado econômico menor geração de riquezas para o país.

Na era da economia compartilhada, o maior ativo das empresas é a criatividade, necessitando haver liberdade econômica para o surgimento e desenvolvimento de novas ideias, de novos modelos de negócio, que podem colocar o Brasil em um novo patamar de desenvolvimento. E o Poder Legislativo precisa compreender a sua importância na criação de um ambiente regulatório propício ao desenvolvimento e implantação de novos produtos e serviços, em especial os relacionados à economia compartilhada.

Dados e informações que podem balizar a atuação do Poder Legislativo quando da elaboração da regulação dos negócios inseridos na economia compartilhada, visando ao desenvolvimento, podem ser retirados dos posicionamentos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE.

O CADE analisou tecnicamente o modelo de negócios desenvolvido pela UBER e entendeu que esta empresa não pratica concorrência desleal. O foco da Uber é oferecer mais opções para as pessoas se movimentarem pelas cidades. O próprio CADE (2016) divulgou um estudo apontando que a chegada da Uber no mercado não mudou o panorama do transporte individual público do Brasil.

Em outubro de 2017, a Superintendência-Geral do CADE² (2017) decidiu arquivar inquérito administrativo sobre suposta concorrência desleal relacionada à Uber. Em nota técnica, o órgão afirmou que os aplicativos de mobilidade têm fomentado a concorrência no setor de transporte individual privado, “o que traz benefícios ao consumidor” (CADE², 2017). Já em abril de 2018, um novo estudo do órgão confirmou que o início da operação da Uber no país acabou por “gerar benefícios aos consumidores e incentivar a entrada de novos ofertantes no mercado de transporte remunerado individual de passageiros” (CADE 3, 2018).

A Uber, em sua página oficial, informa que paga impostos e que é uma empresa legalmente constituída no Brasil e que está em dia com as suas obrigações tributárias no país. Interessante anotar que a Uber apoia e deseja a existência de uma regulação para a economia colaborativa e para o transporte individual privado.

O Poder Judiciário brasileiro já reiterou, por diversas vezes, a legalidade das atividades da Uber e dos motoristas parceiros. Em maio de 2019, o Supremo Tribunal Federal - STF (2019) decidiu que a proibição ou a restrição desproporcional da atividade é inconstitucional e representa violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência.

Além disso, o STF² (2019) fixou tese de repercussão geral definindo que os municípios que optarem pela regulamentação não podem contrariar ou estabelecer requisitos adicionais àqueles estabelecidos na Lei Federal nº 13.640/2018 (BRASIL², 2018), que regulamenta o transporte individual privado por aplicativo. Com a decisão, foram afastadas medidas

que contenham restrições à entrada de pessoas na atividade, como número máximo de motoristas parceiros, autorizações prévias como alvarás e exigência de placas de cidades específicas.

Interessante que o Poder Legislativo brasileiro, em qualquer dos entes da federação, utilize os dados produzidos pelo CADE e pelo STF sobre o modelo de transporte privado remunerado, um dos exemplos de empreendimento da economia de compartilhamento, como norte para a elaboração de regulação em consonância com os princípios constitucionais da liberdade de iniciativa e da livre concorrência, pois o país precisa de regulação que crie um ambiente favorável ao desenvolvimento de novos empreendimentos, e não que impeça ou que dificulte a implementação de novos negócios, em especial dos negócios da *sharing economy* e da economia digital.

Não se advoga no presente artigo contra a regulação estatal, mas sim busca-se analisar, através de uma abordagem descritiva, a realidade atual da atuação do Poder Legislativo no campo da regulação econômica, que não é favorável à implementação dos negócios fundados na economia compartilhada, e, com os dados coletados, confrontar a postura regulatória adotada pelo Poder Legislativo federal com a proposta de liberdade proposta na obra “Desenvolvimento como Liberdade”, de Amartya Sen.

5. Conclusão

Em um Estado democrático de Direito o Poder Legislativo deveria atuar em prol da defesa dos fundamentos elencados na Constituição Federal, a exemplo da livre iniciativa, previsto no art. 1º, inciso IV.

Os aplicativos de transporte privado são resultados da livre iniciativa, que percebendo uma necessidade do mercado, dos consumidores, desenvolveu plataformas para oferecer aos usuários transporte privado a baixo custo e eficiente, complementar ao sistema de táxi existente há várias décadas, porém que não atende de forma eficiente, confortável e a

preços competitivos, estando acessível a um público relativamente pequeno, diante da política de preços praticada pelas empresas e profissionais autônomos de táxi.

Iniciativas a exemplo da Uber, 99, *Cabify*, entre outras, que foram muito bem recebidas pelo público, encontraram bastante resistência das categorias profissionais organizadas e inseridas no mercado altamente regulado, que alegaram que os serviços prestados pelas plataformas digitais encontravam-se na ilegalidade, já que não tinham autorização da administração pública para prestar o serviço de transporte.

A categoria profissional dos taxistas, que tem um ótimo grau de organização nas diversas cidades brasileiras, com interlocução estadual e nacional, utilizaram do processo de *lobbying* para pressionar o Poder Legislativo para, em um primeiro momento, impedir o funcionamento das plataformas digitais de transporte privado, e, em um momento posterior, dificultar o exercício da atividade de transporte realizado através dos aplicativos, criando, através da legislação, ônus para os motoristas de aplicativo que retiravam a vantagem competitiva do novo modelo de negócio com o intuito de tornar a prestação do serviço financeiramente inviável.

O Poder Legislativo, através da sua função precípua de elaboração da legislação, é um *locus* importante na elaboração das normas reguladoras das atividades econômicas. Infelizmente, ao invés de ser o garantidor dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, desenvolveu regulação, através de lei, para tolher o exercício livre de atividade econômica, atendendo, desta forma, aos interesses da categoria dos taxistas e das empresas de transporte de táxi.

Conforme analisado acima neste artigo, a Câmara dos Deputados, através do PL 5587/16, previu a competência exclusiva dos Municípios para fiscalização e regulamentação do serviço de transporte remunerado privado no âmbito dos seus territórios. Isso muda totalmente o ambiente regulatório para o transporte privado realizado com a intermediação dos

aplicativos, pois, antes da regulação acima mencionada tinha natureza privada, “passa a depender da regulamentação municipal, transformando a natureza privada em pública” (LUZ NETO, 2017, p. 428).

Constata-se que o Poder Legislativo foi influenciado por grupos de pressão para elaborar uma legislação que impedisse, ou que pelo menos dificultasse ao máximo, o exercício livre da atividade de transporte privado intermediado por aplicativos. Esse panorama ainda está presente no Brasil, encontrando modelo de negócios baseados na economia compartilhada dificuldades regulatórias, pois os grupos de interesse que representam os modelos de negócios atingidos pela concorrência dos negócios formatados na economia de compartilhamento continuam a demandar regulações para impedir a exploração econômica viável dos novos negócios.

Referências

BRASIL. **Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018. Altera as Leis nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13683.htm>. Acesso em: 20 de setembro de 2019.

Lei nº 13.640/2018, Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em 05 de outubro de 2019.

CADE. **O Mercado de Transporte Individual de Passageiros.** Disponível em <<http://www.cade.gov.br/noticias/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf/view>>. Acesso em 15 de setembro de 2019.

Superintendência do Cade conclui investigação no mercado de aplicativo de transporte individual de passageiros. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/noticias/superintendencia-do-cade-conclui-investigacao-no-mercado-de-aplicativo-de-transporte-individual-de-passageiros-1>>. Acesso em 15 de setembro de 2019.

Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016? Disponível em:

<<http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>>. Acesso em 20 de setembro de 2019.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de Lei nº5,587-A de 2016. Disponível em:

<<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>>. Acesso em: 15 de setembro de 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Lei ordinária nº 13.105, de 30 de novembro de

2015. Disponível em: <http://177.200.32.195:9673/sapl/sapl_documentos/norma_juridica/16865_texto_integral>. Acesso em: 08 de setembro de 2019.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem Econômica na Constituição de 1988**. 6a ed. São Paulo:

Malheiros. 2001, pp. 35-38.

IBGE. Desemprego cai para 11,8% com informalidade atingindo maior nível da série histórica. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica>>. Acesso em: 30 de setembro de 2019.

INEP. **Resultados**. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/web/guest/educacao-basica/ideb/resultados>>. Acesso em 25 de outubro de 2019.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Disponível em: <<<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

>>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

Fatos e Dados sobre a Uber. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

Uber completa 5 anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens realizadas. Disponível em:

<<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 10 de setembro de 2019.

Uber pagou R\$ 972 milhões em impostos no Brasil em 2017. Disponível em:

<<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-pagou-972-milhoes-em-impostos-no-brasil-em-2017/>>. Acesso em 10 de setembro de 2019.

LUZ NETO, Luiz Guedes da. **A economia compartilhada e seus desafios no Brasil**. In: Miranda Gonçalves, R., Veiga, F. S., & Magalhães, M. M. (Eds.). (2017). Derecho, gobernanza e innovación: Dilemas jurídicos de la contemporaneidad en perspectiva transdisciplinar. Porto: Universidade Portucalense, 2017. ISBN 978-972-9354-46-5

MATO GROSSO. **Deletran aponta que 80% dos acidentes de trânsito envolvem embriaguez e velocidade**. Disponível em: <<<http://www.mt.gov.br/-/8042295-deletran-aponta-que-80-dos-acidentes-de-transito-envolvem-embriaguez-e-velocidade?inheritRedirect=true>>>. Acesso em 12 de setembro de 2019.

ONSV. **68% dos brasileiros deixaram de beber e dirigir para usar aplicativos de transporte**. Disponível em: <<http://www.onsv.org.br/68-dos-brasileiros-deixaram-de-beber-e-dirigir-para-usar-aplicativos-de-transporte/>>. Acesso em: 11 de setembro de 2019.

SSP/SP. **Dados Estatísticos do Estado de São Paulo**. Disponível em: <<http://www.ssp.sp.gov.br/Estatistica/Pesquisa.aspx>>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

STF. **STF considera inconstitucional proibição por lei municipal de transporte individual por aplicativos**. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556>>>. Acesso em 05 de outubro de 2019.

STF **fixa tese de repercussão geral em recurso sobre transporte individual por aplicativos**. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410656>>>. Acesso em 05 de outubro de 2019.