

Ciências Sociais Aplicadas: Entendendo as Necessidades da Sociedade

Luciana Pavowski Franco Silvestre
(Organizadora)

Luciana Pavowski Franco Silvestre
(Organizadora)

Ciências Sociais Aplicadas: Entendendo as Necessidades da Sociedade

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Rafael Sandrini Filho
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
C569	<p>Ciências sociais aplicadas [recurso eletrônico] : entendendo as necessidades da sociedade / Organizadora Luciana Pavowski Franco Silvestre. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. – (Ciências Sociais Aplicadas. Entendendo as Necessidades da Sociedade; v. 1)</p> <p>Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-423-8 DOI 10.22533/at.ed.238192506</p> <p>1. Ciências sociais – Pesquisa – Brasil. I. Silvestre, Luciana Pavowski Franco. II. Série.</p> <p style="text-align: right;">CDD 301</p>
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

No e-book “Ciências Sociais Aplicadas: Entendo as Necessidades da Sociedade”, apresentam-se artigos e pesquisas que mantêm relação com demandas da sociedade contemporânea, a partir de estudos realizados nas diferentes regiões do Brasil, representando a diversidade territorial, bem como, as singularidades e elementos que as conectam.

Apresentam-se ainda, três artigos em espanhol, sendo estes de cursos de graduação e pós graduação do Uruguai, México e Espanha e um em inglês do programa de Pós-Graduação da Universidade de Brasília. Tais artigos mostram-se pertinentes e contribuem para as discussões e análises que são apresentadas aos leitores a partir do campo das Ciências Sociais Aplicadas.

São ao todo cinquenta artigos divididos em dois volumes. Os artigos foram organizados em seis seções, conforme segue: **Tecnologia e Comunicação**, sendo esta a primeira seção, em que são abordadas as relações existentes entre a tecnologia e a comunicação com os processos de trabalho, políticas públicas, inovação nos processos de gestão e de conhecimento; O **Comportamento Organizacional**, título que nomeia a segunda seção, apresenta-se de maneira expressiva nos artigos que também tematizam os processos decisórios e de gestão de conhecimento no setor empresarial, com valorização do capital humano e da função social das empresas; **Cidadania e Políticas Públicas**, aborda pesquisas realizadas entorno das políticas de saúde, de atendimento às crianças e adolescentes, da educação, da questão agrária, da segurança pública e das políticas tributárias na lógica de cidadania e garantia de direitos; **Estado e Sociedade**, aborda as relações estabelecidas entre estes, apontando para a importância e impacto dos movimentos sociais para a definição de pautas que contemplem os diferentes interesses existentes na sociedade de classes; *Os artigos que compõem a seção Trabalho e Relações Sociais* debatem o grau de satisfação de acesso ao trabalho em um contexto de terceirização e precarização das relações estabelecidas através deste e por fim, em **Estudos Epistemológicos** apresentam-se dois artigos que analisam perspectivas diferentes do processo de construção do conhecimento.

Os artigos apresentam pesquisas de envergadura teórica, as seções mantêm articulação entre si e contribuem para a divulgação e visibilidade de estudos e pesquisas voltadas para as necessidades e desafios postos para vida em sociedade no atual contexto social, econômico e político.

Luciana Pavowski Franco Silvestre

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A CONTRIBUIÇÃO DA DIGITALIZAÇÃO NA SEGURANÇA E SALVAGUARDA DE ACERVOS RAROS	
Alissa Esperon Vian	
Mariana Briese	
Marcia Carvalho Rodrigues	
Heytor Diniz Teixeira	
DOI 10.22533/at.ed.2381925061	
CAPÍTULO 2	17
A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS NO TRABALHO DOS MOTORISTAS DO APLICATIVO UBER	
Fábio Cannas	
DOI 10.22533/at.ed.2381925062	
CAPÍTULO 3	27
A INTEGRAÇÃO ENTRE A LOGÍSTICA E O MARKETING OBJETIVANDO AGREGAR VALOR PARA O NÍVEL DE SERVIÇO AO CLIENTE	
Carmelinda Parizzi	
DOI 10.22533/at.ed.2381925063	
CAPÍTULO 4	39
AERO REPORTAGEM O DIA A DIA DO REPÓRTER AÉREO	
Rogerio Botelho Parra	
DOI 10.22533/at.ed.2381925064	
CAPÍTULO 5	51
ANÁLISE DE IMAGENS DAS REDES SOCIAIS: A MEDIAÇÃO DO SIGNO VISUAL NA PRODUÇÃO DA IDENTIDADE	
Fernanda Pimentel Faria de Miranda	
DOI 10.22533/at.ed.2381925065	
CAPÍTULO 6	66
COMUNICAÇÃO, CRIAÇÃO DE CONHECIMENTO E INOVAÇÃO NO SETOR PÚBLICO DE SAÚDE: REVISÃO SISTEMÁTICA	
Valéria Khristina Fregadolli Ferreira	
Juliana De Conto	
DOI 10.22533/at.ed.2381925066	
CAPÍTULO 7	78
CONSTRUÇÃO DISCURSIVA DE UMA IMAGEM CORPORATIVA POSITIVA: ANÁLISE DO EDITORIAL DA REVISTA GOL	
Daniel Lyra Pinto de Queiroz	
Marta Cardoso de Andrade	
DOI 10.22533/at.ed.2381925067	
CAPÍTULO 8	90
ELABORAÇÃO DE SOFTWARE PARA AUXILIAR ESTUDANTES PARA ESTUDO - STUDYION	
Gustavo Andrioli	
Ana Carolina de Luca	
DOI 10.22533/at.ed.2381925068	

CAPÍTULO 9	98
EL ANÁLISIS DE REDES SOCIALES COMO UNA POSIBLE HERRAMIENTA TEÓRICA Y METODOLÓGICA PARA EL ESTUDIO DEL COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL	
Rebeca Teja Gutiérrez	
Adrian Trueba Espinosa	
Nidia López Lira	
Rosa María Rodríguez Aguilar	
DOI 10.22533/at.ed.2381925069	
CAPÍTULO 10	111
ESTRATÉGIAS DE VALORIZAÇÃO DO CAPITAL HUMANO DE UMA EMPRESA FAMILIAR DO SETOR ALIMENTÍCIO DO OESTE DE SANTA CATARINA	
Odenir Giaretta	
Elizângela Mara Carvalheiro	
DOI 10.22533/at.ed.23819250610	
CAPÍTULO 11	125
FATORES DETERMINANTES DA TOLERÂNCIA AO RISCO E O PROCESSO DECISÓRIO NAS ORGANIZAÇÕES: ELABORAÇÃO DE UM ROTEIRO DE ENTREVISTAS	
Rafaela Rodrigues da Silva	
Mariana Câmara Gomes e Silva	
Liana Holanda Nepomuceno Nobre	
DOI 10.22533/at.ed.23819250611	
CAPÍTULO 12	128
GESTÃO DO CONHECIMENTO COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO NUMA INDÚSTRIA CERÂMICA BRASILEIRA NO SUL DO ESTADO DE SANTA CATARINA	
Jaqueline Bitencourt Lopes	
Cristina Keiko Yamaguchi	
DOI 10.22533/at.ed.23819250612	
CAPÍTULO 13	141
INFLUÊNCIA DAS PROMOÇÕES DE DESCONTO NO VOLUME DE VENDAS DE UM SUPERMERCADO DE FRANCISCO BELTRÃO - PR	
Andrius Ivo Scalabrin	
DOI 10.22533/at.ed.23819250613	
CAPÍTULO 14	156
INFLUÊNCIA DO MARKETING DIRETO NA GERAÇÃO DE RESULTADOS DA COOPERATIVA SICREDI FRONTEIRAS PR/SC/SP	
Andreza Piton Farina	
Josiane Bombardelli	
DOI 10.22533/at.ed.23819250614	
CAPÍTULO 15	171
LIDERANÇA: QUAL O SEU PAPEL DENTRO DA ORGANIZAÇÃO	
Marinez Cristina Vitoreli	
Débora Scardine da Silva Pistori	
Francine Negrão Souza	
DOI 10.22533/at.ed.23819250615	

CAPÍTULO 16	181
O DISCURSO DA RESPONSABILIDADE CORPORATIVA COMO FORMADOR DE UMA IMAGEM EMPRESARIAL POSITIVA PARA O GRUPO JERÓNIMO MARTINS	
Marta Cardoso de Andrade Hélder Uzêda Castro	
DOI 10.22533/at.ed.23819250616	
CAPÍTULO 17	194
O PROCESSO DE FUSÃO ENTRE ORGANIZAÇÕES: RAZÕES ESTRATÉGICAS	
Alan Rodrigues Renata Galdino de Souza Isaac Antônio Rodrigues	
DOI 10.22533/at.ed.23819250617	
CAPÍTULO 18	216
PERFIL E MOTIVAÇÃO DOS ACADÊMICOS DE ADMINISTRAÇÃO DA ESCOLA DE GESTÃO E NEGÓCIOS DA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS	
Higor Caixeta Batista Tereza Cristina Pinheiro de Lima Oliveira Renato Mendes Silva	
DOI 10.22533/at.ed.23819250618	
CAPÍTULO 19	229
PRINCÍPIO DA FUNÇÃO SOCIAL DA EMPRESA E A ATUAÇÃO ESTATAL	
Alana Beatriz Silva Costa Priscila Francisco Silva Rodrigo Resplande Rodrigues	
DOI 10.22533/at.ed.23819250619	
CAPÍTULO 20	237
ECONOMIA COMPORTAMENTAL: ASPECTOS SINGULARES DOS AGENTES NA TOMADA DE DECISÃO	
Michele Lins Aracaty e Silva Cleyce Vieira de Medeiros	
DOI 10.22533/at.ed.23819250620	
CAPÍTULO 21	248
ANÁLISE DO IMPACTO SOCIOECONÔMICO FAMILIAR NA EDUCAÇÃO INFANTIL DAS ESCOLAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DE ARAGUAÍNA-TO	
Leandro Barros de Moura Edelvar Vicente Rippel	
DOI 10.22533/at.ed.23819250621	
CAPÍTULO 22	258
CONTRIBUIÇÕES DO LETRAMENTO PARA A FORMAÇÃO INTEGRAL DO SER HUMANO	
Luis Roberto Ramos de Sá Filho Nilo Agostini	
DOI 10.22533/at.ed.23819250622	

CAPÍTULO 23	266
ENCONTRO COM O REAL: CRIANÇAS REVELAM A RELAÇÃO VERDADEIRA COM O AMIGO AUTISTA	
Igor Lucas Ries	
DOI 10.22533/at.ed.23819250623	
CAPÍTULO 24	273
O BRINCAR NA INFÂNCIA: O CENÁRIO DA CULTURA LÚDICA	
Suélen Normando da Silva Vasconcelos	
Sangelita Miranda Franco Mariano	
Renato Silva Vasconcelos	
Flávia Gabriella Franco Mariano	
DOI 10.22533/at.ed.23819250624	
CAPÍTULO 25	288
LA EVALUACIÓN DEL ACOGIMIENTO RESIDENCIAL DE MENORES DESDE LA PERSPECTIVA DEL TRABAJO SOCIAL: ANÁLISIS DE LAS VIVENCIAS SUBJETIVAS DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO A TRAVÉS DE METODOLOGÍAS NARRATIVAS	
Edurne González Goya	
Mabel Segú Odriozola	
DOI 10.22533/at.ed.23819250625	
CAPÍTULO 26	295
INVESTIGAÇÃO SOBRE A NATUREZA JURÍDICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – UBER- E A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO	
Candida Joelma Leopoldino	
Eduardo Stachera	
DOI 10.22533/at.ed.23819250626	
SOBRE A ORGANIZADORA	309

INVESTIGAÇÃO SOBRE A NATUREZA JURÍDICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – UBER- E A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO

Candida Joelma Leopoldino

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná, Coronel Vivida – Paraná.

Eduardo Stachera

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná, Palmas – Paraná.

RESUMO: Cuida-se de artigo científico que objetiva analisar o tipo de atividade econômica desenvolvida pelo aplicativo Uber e a respectiva natureza jurídica do transporte particular individual remunerado de passageiros. A questão passa por intenso debate doutrinário, principalmente em virtude de uma suposta influência classista, de representantes de motoristas de táxi, que pressionaria o poder legislativo municipal, com fins de promover o monopólio econômico do setor em questão. Para a pesquisa, utilizou-se o método dedutivo, uma vez que o estudo tem gênese a partir do composto jurídico em vigor, especialmente da Constituição Federal de 1988, não sendo dispensada, contudo, a observação da legislação infraconstitucional que trata do assunto. A pesquisa jurisprudencial foi direcionada ao Supremo Tribunal Federal e ao Tribunal de Justiça de São Paulo, o qual proferiu decisão específica sobre o Uber. Por todo o exposto, inferiu-se que o Uber é modalidade de transporte particular de passageiros e que, ao

contrário dos táxis, não é serviço de utilidade pública. Apesar de o Uber ser classificado como atividade econômica em sentido estrito, não há impedimento para que este seja submetido a algum tipo de regulação por parte do poder público, devendo ser observados, logicamente, os direitos fundamentais do caso concreto. **PALAVRAS-CHAVE:** aplicativo Uber; natureza jurídica; particular; público; táxis.

ABSTRACT: This scientific article purposes to analyze the type of economic activity developed by the Uber application and the respective legal nature of private individual remunerated passenger transportation. The subject goes through an intense doctrinal debate, mostly due to a supposed class influence from the taxi drivers' representatives, that can pressure the civic legislative power, directing to promote the economic monopoly of this sector. This research used to deductive method once the study has source from the legal current compound, particularly the Federal Constitution of 1988, not being exempt, however, the observation of the infra-constitutional legislation that reports the subject. The jurisprudential examination was directed to the Federal Supreme Court and to the Court of Justice of São Paulo, which made a specific decision on Uber. In view of the foregoing, it has been inferred that Uber is a private passenger of transport and that, in

contrary sense of taxis, is not a public utility service. Although Uber is classified as an economic activity in the strict sense, it does not prevent it from being subject to some type of regulation by the public power, reasonably making the fundamental rights of the concrete case must be observed.

KEYWORDS: Uber application; Legal nature; particular; public; Taxis.

1 | INTRODUÇÃO

Este estudo tem a finalidade, resumidamente, de oferecer uma análise acerca da natureza jurídica do transporte individual particular remunerado de passageiros, nesse caso específico representado pelo Uber.

O transporte particular remunerado de passageiros é, dessa maneira, modalidade particular inserida no âmbito da atividade econômica em sentido estrito. Dadas as suas particularidades, deve estar submetido, tão somente, ao poder de polícia administrativas, nos estreitos limites impostos pela Constituição Federal.

No que concerne à competência para legislar, esta ficará a cargo do poder local, conforme disposição expressa na Constituição Federal de 1988, em seu Art. 30, I.

O Uber consiste, basicamente, em um aplicativo que pode ser acessado pela via digital e objetiva intermediar uma relação de mercado entre um potencial cliente e aquele que executa o serviço (o motorista do veículo).

Os futuros profissionais que almejem se tornar um parceiro Uber, realizando o serviço de transporte, devem cumprir uma série de requisitos, tanto de ordem subjetiva, quanto objetiva, estando sujeitos a avaliações ao término de cada viagem. Já os interessados na condição de usuários do serviço, devem efetuar o download do aplicativo, preenchendo um cadastro prévio.

A questão do Uber representa, hodiernamente, uma das principais divergências jurídicas no âmbito do Direito Administrativo Brasileiro. Ocorre que tanto por parte do aplicativo privado, quanto da modalidade pública monopolista (táxis), foram contratados pareceristas de renome para defender seus interesses. O Uber, por exemplo, contou com o auxílio do eminente jurista lusitano Joaquim José Gomes Canotilho e, em âmbito nacional, de Daniel Sarmento. Os representantes dos taxistas, por seu turno, foram amparados pela contribuição do notável Eros Grau. Além disso, alguns estudos sobre o caso foram desenvolvidos, a exemplo o efetuado pelo professor da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Gustavo Binenbojm.

Tudo isso ocorreu, em suma, pelo fato de o aplicativo que se estuda ocasionar mudanças drásticas no mercado até então prevalecente e monopolista dos táxis. Assim, várias foram as localidades que decidiram disciplinar sua prestação de serviços, muitas vezes de maneira indiscriminada.

Diante dessa problemática, o Uber foi tratado das mais diferentes maneiras. Regulado e definido como serviço de utilidade pública, de serviço público, ou então

sem qualquer previsão. Muitas vezes, houveram tentativas de vedar sua entrada no mercado, o que atinge de maneira frontal a livre iniciativa, livre concorrência e direito ao trabalho, valores fundantes da República e da ordem econômica.

O movimento mais recente no intuito de proibir os aplicativos de transporte particular individual de passageiros no país, que realizam suas atividades por meio de aplicativo, consiste no Projeto de Lei número 5.587 de 2016, o qual restou aprovado pela Câmara dos Deputados e tramita no Senado Federal.

Dessa maneira, a definição da natureza jurídica da modalidade particular de transportes em comento, desvela extrema contemporaneidade e relevância, devendo ser tratada à luz da Constituição Federal de 1988.

Com o intuito de chegar a melhor resposta para a questão que se apresentou durante a pesquisa, qual seja a descoberta da natureza jurídica o aplicativo Uber, a Constituição da República de 1988 assumiu caráter fundamental.

A análise do melhor enquadramento jurídico e econômico assumido pelo Uber (sendo um aplicativo pertencente ao transporte particular individual remunerado de passageiros), vai depender da análise correta da Lei 12.587/2012 e que esta, por sua vez, ganha sua legitimidade na Constituição Federal, o principal método utilizado para chegar a resposta consistiu na chamada interpretação conforme. Esta consiste, em brevíssimas palavras, no modo de ver o ordenamento jurídico pela ótica da Constituição de 1988, como explica em sua obra o professor da Universidade Federal de Minas Gerais, Bernardo Ferreira Gonçalves.

Como a inovação causada pela nova funcionalidade digital dos aplicativos para transporte de passageiros está inteiramente imiscuída nos meandros do Direito Administrativo Brasileiro, foi utilizada os ditames da Constitucionalização do Direito Administrativo Brasileiro, o qual, em rápida passagem, quebra os paradigmas tradicionais dessa importante área do Direito público.

A análise das disposições legais expressas, logicamente, foi amplamente utilizada, tendo em vista seu caráter de destaque no que concerne ao tema das fontes do direito. O enfoque principal foi conferido à Lei 12.587/2012, a qual instituiu a Política de Mobilidade Urbana e é o “carro chefe” quando da regulamentação dos transportes no Brasil. Para diferenciar Uber e Táxis, foi amplamente utilizado o diploma legal de número 12.486/2011.

Por derradeiro, em razão de o direito se expressar e ser criado em grande medida por decisões de tribunais, foram juntadas jurisprudências da Corte Superior Brasileira, STF, assim como do tribunal de Justiça de São Paulo, este pela relevância da decisão proferida em sede de embargos.

2 | DOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS UTILIZADOS NA INTERPRETAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA UBER

2.1 O Princípio da Livre Iniciativa, da Livre Concorrência e do Direito ao Trabalho Inseridos na Constituição Federal de 1988

Logo no início Constituição Federal de 1988, mais precisamente seu Art. 1º, são enumerados os fundamentos da República. Em conjunto com a soberania, figuram a cidadania, a dignidade da pessoa humana e o pluralismo político (nos respectivos incisos I, II, III e V), no inciso IV, são assegurados os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Dessa maneira, o regime capitalista foi instituído no Estado Brasileiro.

Para demarcar mais especificamente o princípio da livre iniciativa, cumpre observar o Art. 170, da CF de 1988, o qual insere disposições no tocante da ordem econômica e financeira. Nesse dispositivo, o conteúdo liberal aparece de maneira ainda mais contundente. Em seu parágrafo único, é garantido o “livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização dos órgãos públicos”, manifestando expressa liberdade da esfera privada no que tange ao exercício de atividades econômicas.

Desse conjunto se extrai a legitimidade do particular para atuar no ramo de trocas de bens e serviços executados em determinada comunidade remunerados por dinheiro. Não obstante, a liberdade não pode ser vista de maneira irrestrita, tanto é que limitações relevantes surgem no mesmo artigo, como a figura da função social da propriedade e a defesa do consumidor (Art. 170, III e V, respectivamente).

No plano doutrinário, com a maestria que lhe é peculiar, José Joaquim Gomes Canotilho, em conjunto com Vital Moreira, assim explicaram o princípio da livre iniciativa (CANOTILHO, 2015, p.04):

“A liberdade de iniciativa privada tem duplo sentido. Consiste, por um lado, na liberdade de se iniciar uma atividade econômica (direito à empresa, liberdade de criação de empresa) e, por outro lado, na liberdade de gestão e atividade de empresa (liberdade de empresa, liberdade do empresário)”

Clarificado, em linhas gerais, o princípio da livre iniciativa, cumpre traçar as características principais da liberdade de exercício de trabalho, emprego ou profissão, o qual também é funda a República. Em determinados casos, apresenta linhas de convergência com o direito liberal supracitado. Seguem trechos do texto constitucional:

“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: (...) IV- Os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.

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

O direito ao trabalho recebe especial proteção constitucional em diversos aspectos, muitos deles garantidos pelo Art. 7º, da CF de 88. Ele pode ser traduzido, nas

palavras de Bernardo Gonçalves Fernandes, no “valor social” em que cada cidadão, por meio de seus esforços individuais, dedica a sua quota parte de participação para o desenvolvimento social. Para isso, deve ser recompensado de maneira justa, assim como possuir condições dignas para desempenhar o trabalho. Por mais que seja difícil tratar de maneira específica da dignidade da pessoa humana (Art. 1º, III, CF/88), o trabalho e a dignidade guardam ideias correlatas entre si. Por esse motivo, é um dos direitos sociais estampados no Art. 6º do mesmo diploma normativo.

Tendo passado, primeiramente, por dois direitos fundantes da República Federativa do Brasil, o caminho a ser trilhado é a análise do princípio da Livre Concorrência, fundamental para a interpretação da atividade econômica. Apesar de seu conteúdo ser muito parecido com o da livre iniciativa, ambos não podem ser tratados como sinônimos.

Pois bem, dito preceito também foi posto no Art. 170, inciso IV, da Constituição de 1988, consistindo como princípio fundante da ordem econômica brasileira. Acerca da relação entre livre iniciativa e livre concorrência, o Ministro Luiz Roberto Barroso, assim contribuiu:

“O princípio da livre concorrência, corolário direto da liberdade de iniciativa, expressa a opção pela economia de mercado. Nele se contém a crença de que a competição entre os agentes econômicos, de um lado, e a liberdade de escolha dos consumidores, de outro, produzirão os melhores resultados sociais: qualidade dos bens e serviços e preço justo. Daí decorre que o Poder Público não pode pretender substituir a regulação natural do mercado por sua ação cogente (...) Por outro lado, os agentes privados têm não apenas direito subjetivo à livre concorrência, mas também o dever jurídico de não adotarem comportamentos anticoncorrenciais, sob pena de se sujeitarem à ação disciplinadora e punitiva do Estado.”

Aquilo que se busca assegurar, no plano ideal, com o incentivo da concorrência, consiste na competição no âmbito do mercado que, em tese, ampliaria a escolha do consumidor por produtor e serviços diferenciados, com maior qualidade e, via de regra, preços mais acessíveis.

No âmbito empresarial, haveria o estímulo para que as empresas reduzissem seu custo de produção, com o intuito de angariarem melhores posições no mercado. Em sua outra face, a livre concorrência é capaz de estimular a igualdade, na exata medida que veda a criação de privilégios pelo Estado, para os atores econômicos.

3 | DA NATUREZA JURÍDICA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS

3.1 Das Diferentes Maneiras de Tratar A Expressão “Atividade Econômica” Pela Constituição de 1988

Para que seja possível compreender a natureza jurídica do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, serão utilizados alguns conceitos clássicos

do Direito Administrativo brasileiro. A expressão atividade econômica em sentido amplo será empregada como gênero, da qual são espécies o serviço público e a atividade econômica em sentido estrito. Eros Roberto Grau acrescenta, contudo, mais uma variável que consiste nas atividades ilícitas, como por exemplo o tráfico de entorpecentes (GRAU, 2008, pgs. 101, 102, 103, 107).

Nos próximos itens serão esmiuçados os conceitos acima citados – serviço público e atividade econômica em sentido estrito- e encontrado o melhor enquadramento.

3.2 Das Teorias Acerca da Caracterização de Determinada Prática Como Serviço Público e o Transporte Particular Individual Remunerado de Passageiros

A grande questão que se apresenta é a identificação da natureza jurídica dos serviços desempenhados pelo Uber, podendo ser definido o regime jurídico a que será submetido. Para tanto, de modo sumário, será exposto o conceito de serviço público, assim como os requisitos para sua configuração. Será demonstrado, por derradeiro, que o transporte individual remunerado de passageiros não se amolda a essa classificação.

Pela influência da corrente da Constitucionalização do Direito Administrativo Brasileiro (defendida por autores como Gustavo Binimbenz), foi feita a escolha por utilizar a teoria essencialista do serviço público como balizador teórico. Em caráter complementar, serão juntados os ensinamentos acerca da historicidade das noções do serviço público, pugnados por Eros Grau (2008, p.109).

Uma vez esclarecido, em linhas gerais, o aporte teórico a ser utilizado neste ponto, cumpre transcrever o conceito de serviço público pela visão do eminente publicista, Marçal Justen Filho (2008, p.688):

“Serviço público é uma atividade pública administrativa de satisfação

concreta de necessidades individuais ou transindividuais, materiais ou

imateriais, vinculadas diretamente a um direito fundamental, insuscetíveis de satisfação adequada mediante os mecanismos da livre iniciativa privada, destinada a pessoas indeterminadas qualificada legislativamente e executada sob regime de direito público.”

Dessa primeira exortação conceitual, já é possível constatar a inexistência da obrigação estatal em prestar dito serviço, isto pelo fato de o mesmo não assegurar um direito fundamental de maneira direta e imediata. Assim sendo, as funções desempenhadas pela empresa Uber, não devem ser enquadradas na categoria jurídica de serviço público.

O segundo foco que a teoria essencialista explora, consiste no fato de se considerar serviço público somente aquilo que não possa ser satisfeito de modo adequado da iniciativa privada (FILHO, 2010, P.690).

Existem teorias clássicas envolvendo o que se propõe a explicar. Com o intuito

de obter lucro, o mercado pretende aprisionar para si todas as áreas de atuação que sejam potencialmente rentáveis. Para tanto, é extremamente relevante que o objeto de interesse seja definido como atividade econômica em sentido estrito, uma vez que vigorará para ele menor incidência de princípios de Direito Público. No que concerne ao trabalho, seria mais interessante estar vinculado ao Estado, sob o formato de atividade econômica em sentido amplo, tendo em vista que escaparia do mero caráter especulativo. (GRAU, 2008, p.108).

Pois bem, por mais que a importância dos clássicos seja notória, após o advento das constituições democráticas não há mais espaço para o dualismo extremista entre mercado e Estado. O que se pode afirmar é que tanto a esfera pública, quanto a privada, são dimensões que fundamentam a democracia, sendo necessária, assim, a promoção do equilíbrio entre ambas. A tarefa de estabelecer o espaço de atuação dos dois é da Constituição, podendo inclusive ser variável, de modo que o público não interfira de maneira exorbitante a esfera individual dos cidadãos e que o privado não tolha direitos da coletividade (FIORAVENTI, 2013, p. 7-24).

Diante disso, é oportuno anotar que a atuação empresarial do Estado, no ramo da atividade econômica em sentido estrito, deve ser vista como verdadeira exceção, conforme prevê o Art. 173, caput, da Carta de 1988. Existindo a exigência, em casos tais, da criação ou autorização de empresas públicas ou então de sociedades de economia mista, conforme o Art. 173, § 1, da Constituição de 1988. No que tange ao monopólio estatal nas atividades econômicas, sequer pode ser cogitado para o transporte em comento, visto que só é admitido em situações excepcionalíssimas, nos termos do Art. 177, incisos I a V, da Constituição Cidadã de 1988 (SARMENTO, 2015, p.14).

A atividade do Uber não é serviço público, pois não atende aos princípios dessa categoria. O Superior Tribunal de Justiça, ao julgar o Resp n. 1.041.836- DF, de relatoria do ministro Humberto Martins, também utilizou os princípios norteadores do Direito Público (universalidade, modicidade de tarifas, impessoalidade, continuidade) para afastar a configuração do transporte escolar de passageiros como serviço público. São casos correlatos. (GROTTI, 2015, p.84, 85).

O Uber também não é serviço público pelo fato de não haver previsão legal neste sentido. Não é possível, também em decorrência das garantias constitucionais antes enunciadas, que uma atividade seja definida como serviço público sem que exista previsão legal prévia, pois o âmbito de atuação do particular seria diminuído de maneira significativa. (FILHO, 2010, p. 601).

4 | TÁXI X UBER E O SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA

Tendo sido afastada uma possível imputação ao Uber de serviço público, cumpre traçar um paralelo entre o tradicional serviço de táxi e o recente aplicativo que se

apresenta como realidade mundial.

Ambos são, em sua natureza, muito semelhantes. Por isso mesmo, existe o risco de considera-los como sinônimos, raciocínio este que não deve prosperar. A configuração da atividade de taxista foi moldada como serviço de utilidade pública, ao passo que o Uber está inserido na classificação da atividade econômica em sentido estrito, na categoria particular.

No que toca a delimitação da ideia de serviço de utilidade pública, para que seja possível entender sua diferença com os serviços privados, seguem as lições de Oswaldo Aranha Bandeira de Mello (MELLO, 2011, p.217):

“são serviços correspondentes a prestações privadas, mas, dados o fim a que são dirigidos e o número elevado de pessoas que neles são

interessadas, pertencentes à coletividade, são submetidos a disciplina

jurídica especial, mesmo porque, na falta de tais serviços por parte dos

particulares, deve o Poder Público provê-los. Por isso são exercidos até mediante certa regulação do Estado. Constituem atividades privadas, sujeitas à sua ingerência.(...) A simples regulamentação, portanto, da prestação de determinada atividade, em alguns de seus aspectos, não significa em considera-la pública, mas apenas, de utilidade pública.”

Significa dizer que serviços de utilidade pública, apesar de intensamente regulados em decorrência de sua importância social, ainda assim estão no âmbito das práticas privadas, como bem apontou o ilustre administrativista Celso Antonio Bandeira de Mello (2011, p. 216). Apesar de privada, o Uber também não se encaixa nessa categoria, como será tratado abaixo.

Retomando a ideia dos fundamentos da República dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (Art. 1º, IV, CF de 88), corresponde dizer que a sobrevivência e o desenvolvimento da nação encontram-se umbilicalmente conectados com o ânimo de produzir inovações, provocadas por esforços individuais. Desse modo, toda a aplicação da legislação infraconstitucional deve, necessariamente, com as imperiosas limitações, ser guiada por esses valores (MACHADO, 2016, p. 75, 76).

Reforçando a ideia acima, o Art. 3º, da CF de 88, elenca os objetivos fundantes da República Federativa do Brasil, dentre eles: a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a garantia do desenvolvimento nacional, a erradicação da pobreza e da marginalização e a redução das desigualdades sociais e regionais. Já em seu artigo 5º, XIII, a Constituição Federal dispõe: “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício, ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”. Os dispositivos acima são claros ao garantir o trabalho e o desenvolvimento do cidadão e a sociedade principalmente pela via da liberdade de sua esfera individual.

Tendo passado pelos aspectos constitucionais e gerais que circundam o tema, a análise da legislação infraconstitucional é o caminho a ser trilhado para diferenciar, do ponto de vista do ordenamento jurídico pátrio, os táxis e o Uber. A lei 12.587, de 3

de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dando especial atenção aos transportes. Esse é o diploma normativo responsável por instrumentalizar a política de desenvolvimento Urbano, prevista nos Arts. 21, XX e 182 da CF/88.

Tanto o Uber quanto os táxis estão subsumidos na referida lei, contudo um com natureza do serviço definida como público (os táxis, conforme as características fáticas adiante expostas) e o outro privado. Principiando pelo dispositivo em que o Uber se amolda, segue colacionado abaixo, de maneira mais visual, o Art. 3º, parágrafo 2º, incisos I, II e III, ordenadamente nas alíneas “a”, “b” e “b”, da lei 12.587 de 2012:

“§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I- Quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II- quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III- quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.”

Sendo assim, os serviços desenvolvidos pelo aplicativo são previstos na legislação vigente como “transporte de passageiros individual e privado”. Neste ponto, já é possível proceder a necessária diferenciação entre o transporte particular e os táxis, este disciplinado pela lei 12.582/2012, no Art. 4º, VIII, como “transporte público individual de passageiros”:

“Art. 4º: Para os fins dessa 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.”

A explicação contida neste Art. 4º, emana importantes características dessa modalidade de transporte, as quais, quando comparadas com o Uber, evidenciam consideráveis diferenças entre eles e autorizam a separação conceitual.

Um das principais diferenças existentes entre os modelos confrontantes, consiste na variável de ser ou não aberto ao público. Poder-se-ia utilizar, de uma interpretação simples da expressão “aberto ao público”, significando tão somente o oferecimento de um serviço de maneira aberta a um determinado grupo de pessoas. Em oposição a visão de fechado seria aquela disponibilizada a um número específico

de usuários.

Conforme levantado, o Uber consiste em um aplicativo acessado por meio digital. Assim sendo, só pode ser seu cliente aquele que faz o download do aplicativo e cumpre a exigência do cadastramento prévio junto a uma empresa privada. Tal descrição, por óbvio, afasta a ideia de “aberto ao público”. No mesmo sentido, comenta Daniel Sarmiento (2015, p. 25):

“referido preceito define o transporte público individual de passageiros como “serviço remunerado de transporte de passageiro aberto ao público, por intermédio de veículo de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”. O conceito não se estende ao serviço prestado pelos motoristas credenciados pela UBER, pois não pode ser considerado “aberto ao público” o transporte que só possa ser realizado para consumidores previamente cadastrados junto a uma empresa privada.”

No que concerne à nomenclatura “por intermédio de veículos de aluguel”, emanada da lei, há necessidade de estabelecer ligação com outro diploma normativo, qual seja, o Código de Trânsito Brasileiro. Segundo o Art. 135, do CTB, os veículos individuais de passageiros são aqueles empregados em qualquer transporte individual que se proceda mediante remuneração.

Quanto aos modos de oferecimento do transporte, existe apenas um ponto de intersecção entre o modal público e o privado. Iniciando pelas diferenças, o operador do mercado até então monopolístico no país realiza seu ofício de três maneiras distintas. A inicial, referida internacionalmente como taxi rank, é o que se conhece no Brasil como pontos de táxi. Outra opção é o phone booking, ou porta a porta, aonde o motorista realiza diligência com o condão de encontrar o cliente. Na opção hailing, o carro é encontrado e o serviço acordado diretamente na rua. A maneira mais novo de oferecer a viagem acompanhou o desenvolvimento tecnológico, ao ser contratado por meio de aplicativos digitais, como o “Easy Taxi” e o “99Taxi”. É justamente nesta última parcela do mercado que o aplicativo Uber se inseriu e que existe igualdade entre os dois modelos em comento. (BINENBOJM, 2016, p. 216, 218).

Por derradeiro, restará evidenciado nas próximas páginas, que o Uber está inserido na atividade econômica em sentido estrito e não no âmbito da atividade econômica exclusiva do Estado, os chamados serviços públicos (Art. 175 da CRFB de 1988).

5 | O APLICATIVO UBER COMO ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO ESTRITO, PERTENCENDO À CATEGORIA PARTICULAR DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS

Por tudo que se viu até aqui, foram descartadas duas hipóteses de compreensão do transporte particular individual remunerado de passageiros. Ou seja, ele não pode ser definido como serviço público, tampouco como serviço de utilidade pública. O Uber,

assim como outros serviços de transporte individual que utilizam do aporte tecnológico para desempenhar sua atividade, devem ser enquadrados como atividade econômica em sentido estrito. A Constituição Federal de 1988, aponta os caminhos para uma interpretação adequada da lei 12.587/2012. É forçoso considerar, dessa forma, que o aplicativo particular é modalidade particular de transporte individual e que estará sujeito poder de polícia, nos estreitos limites constitucionais (MELLO, 2011, p. 214, 215).

O principal diploma em matéria de transportes no Brasil (Lei de Mobilidade Urbana) albergou de maneira diferente o transporte público individual de passageiros e o particular. Comprovando-se ser possível a separação entre as duas modalidades, apesar de semelhantes. No mesmo sentido, posicionou-se o desembargador Sérgio Coimbra Schmidt, desembargados do Estado de São Paulo, nos autos do processo nº 20177604-89.2015.8.26.000:

“O tema não se circunscreve à simplicidade que aparenta ter, e para que se de conta disso basta ter em mente que a Ministra Nancy Andrighi, cujo saber jurídico é notório, observou em palestra ministrada no dia 24, no II congresso Brasileiro de Internet, lembrou haver distinção entre o transporte público individual (art. 4º, VIII, da LE no 12.587/12), típico da atividade exercida por taxistas, e o transporte motorizado privado (art. 4º, VII, da Lei Nº 12.587/12).”

A relevância do posicionamento do desembargador, apesar de fazer referência ao transporte coletivo privado de passageiros, Art. 4º, VI, da Lei 12.587 de 2012, está em reconhecer que a lei faz distinção entre as modalidades pública e privada de transporte de passageiros. Quanto ao Uber, o interessante é citar a posição do eminente relator que o considerou legal, subsumindo o Art. 4º, X, da lei supracitada, como transporte particular individual de passageiros: “O mesmo artigo conceitua assim o serviço do UBER transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares”.

Logo tem-se que o serviço prestado pelo Uber já possui previsão legal na Lei Nacional de Mobilidade Urbana, por isso pretender tipificá-lo como ilegal não encontra guarida no nosso sistema positivo (MACHADO, 2016, p. 01).

Uma das maiores implicações do correto enquadramento do Uber como meio de transporte privado, como fez o Tribunal de Justiça de São Paulo, consiste no regime jurídico a que estará submetido. Isso decorre do fato de que no regime privado são protagonistas os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e autonomia da vontade. Dessa liberdade de agir decorre que é permitido fazer tudo aquilo que a lei, de maneira expressa, não proíba. O detentor da propriedade tem a liberdade de usar do bem como melhor lhe aprouver, ao paço que, o particular pode contratar aquele que for mais benéfico para si próprio. O contrato firmado entre as partes depende, dessa maneira, do acordo firmado entre elas.

Nessa senda, procedida a investigação dos sujeitos presentes na relação, no chamado conteúdo da relação e da tão mencionada natureza jurídica da atividade,

depreende-se que a única resposta possível é que o Uber deve ser submetido ao regime de direito privado e não há de se falar em forte regulação por parte do poder público. Quanto ao primeiro ponto – os sujeitos- todos os vínculos que são estabelecidos na relação de transporte possibilitada pelo Uber ocorrem entre particulares, sejam aqueles entre o parceiro (motorista) e o aplicativo ou então entre passageiro e o dono do veículo. Resta evidente que nenhuma das partes envolve o Estado.

No que tange ao conteúdo da relação, é evidente que existem interesses relevantes a serem resguardados, os quais podem estar sujeitos ao poder de polícia administrativa. Porém, tudo que exceda os limites constitucionais, pode configurar abuso por parte do legislador (CANOTILHO, 2016, p. 27, 28). Assim decidiu o tribunal paulista (MACHADO, 2016, p.01):

“Veja que o Direito de ir e vir é de todos os habitantes de um mundo livre, e no caso brasileiro criar vedações ou limitações com o pretexto de tratar do interesse local estaria vedado pela Constituição, o interesse local não serve de pretexto para essas medidas restritivas de Direito do Trabalho, serve apenas para regulamentar esse exercício funcional, qualquer proibição em favor de outro serviço análogo já nasce com o DNA da inconstitucionalidade”.

Para este momento, é relevante se ater nas palavras do ministro que tratam da limitação constitucional para impor vedações ou limitações aos direitos individuais. No que tange a competência, se entende pela prevalência do interesse local para legislar, conforme o Art. 30, I, da Constituição Federal.

Pois bem, segundo a melhor interpretação da lei 12.587 de 2012, o Uber é atividade econômica em sentido estrito e a participação do Estado nesse ramo deve ser considerada manifesta exceção, quando a Constituição autorizar (SARMENTO, 2015, p.14).

Como mencionado acima, é possível que o Uber esteja sujeito às limitações do poder de polícia, contudo isso não significa dizer que elas devam ser feitas de maneira obrigatória. Nas palavras de Gustavo Binbenbojm (BINENBOJM, 2016, p.82):

“A disciplina legal, abrangida que é numa concepção ampla de poder de polícia, torna-se apenas um antecedente lógico, mas nem sempre

necessário, da concepção estrita de polícia administrativa (poder de polícia no sentido estrito) ou administração ordenadora. Em qualquer caso, o desenho da ordenação deverá sempre reverência às exigências e aos parâmetros estabelecidos na Constituição.”

Por derradeiro, cumpre frisar que o transporte particular individual remunerado de passageiros e, conseqüentemente o Uber, é classificado como atividade econômica em sentido estrito. É particular, pois é assim que a Lei 12.587 de 2012 o cataloga, em seu Art. 4º, X, de acordo com a interpretação constitucional adequada para a controvérsia, em especial do Art. 170, caput, e parágrafo único.

Dessa maneira, em decorrência da liberdade individual advinda do regime capitalista e posta na Constituição Federal de 1988, é correto concluir que o Uber deve ser submetido à disciplina que regula as atividades privadas, assim como qualquer

outra no Brasil.

6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aplicativo Uber faz parte daquilo que se chama, na ordem econômica, de atividade econômica em sentido estrito. Dessa maneira, em decorrência do serviço que é prestado, assim como em decorrência do próprio ordenamento jurídico, é possível perceber que ele se consubstancia em transporte particular individual remunerado de passageiros.

Para encontrar a subsunção mais precisa ao composto jurídico pátrio, é indispensável que a análise dos transportes no país seja conduzida pela lente da livre iniciativa, da livre concorrência e do direito ao trabalho (positivada na Constituição Federal de 1988), uma vez que fundamentam a República e a ordem econômica brasileira.

A primeira importante constatação a que se chegou, a partir dos ensinamentos da Teoria Essencialista do Serviço Público e do Fenômeno da Constitucionalização do Direito Administrativo Brasileiro, foi o afastamento da atividade de transporte particular individual remunerado de passageiros da ideia de serviço público.

Isso se deu por duas razões determinantes. A primeira consiste no fato de a lei não disciplinar esse modal de transporte como serviço público, item obrigatório para reduzir a liberdade do particular, segundo Marçal Justen Filho. Segundo o mesmo autor, a atividade de transporte desenvolvida pelo Uber não está atrelada de maneira direta a um direito fundamental e pode ser satisfatoriamente prestada pela iniciativa privada. Dessa forma, a submissão ao regime de Direito Público sequer é possível para o caso Uber e correlatos, como defende Eros Grau em parecer.

Em virtude da proximidade da natureza entre o Uber e os táxis, se mostrou indispensável a promoção da diferenciação de cada modalidade. O capítulo foi iniciado com o trabalho de investigação sobre os táxis, os quais estão na Lei de Mobilidade Urbana (12.587 de 2012, art. 4º, VIII) como transporte individual público de passageiros, sendo, portanto, serviço de utilidade pública.

Quanto ao Uber, o mesmo está disciplinado como transporte privado individual de passageiros, Art. 4º, X, da Lei de Mobilidade Urbana. Dessa forma é atividade econômica em sentido estrito, estando sujeito, nos limites do ordenamento jurídico em vigor, ao poder de polícia administrativa.

REFERÊNCIAS

BARROSO, Luís Roberto. **A ordem econômica constitucional e os limites à atuação estatal no controle de preços**. Revista dos Tribunais Online, v. 795/2002.

BINENBOJM, G. **Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e**

constitucionalização. 3 ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro:Renovar, 2014.

BINENBOJM, G. **Poder de polícia, ordenação e regulação: transformações político- jurídicas, econômicas e institucionais de direito administrativo ordenador**. Belo Horizonte: Forum, 2016.

CANOTILHO, J. J. G. **Parecer**. Disponível em:<http://www.conjur.com.br/2015-dez-15/servico-oferecido-uber-exclusivo-taxistas-eros-grau > Acesso em: jan. 2017.

FERNANDES, B. G. **Curso de Direito Constitucional**. 8 ed. rev., amp. e atual. -Salvador: jusPODIVM, 2016.

FIORAVANTI, M. Público e Privado: **Os Princípios Fundamentais da Constituição Democrática**. Revista da Faculdade de Direito UFPR, Curitiba, n.58. p. 7-24. 2013. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/direito/article/view/34862>. Acesso em: 28 abr. 2017.

GRAU, E. R. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988: Interpretação e crítica**. 13. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2008.

JUSTEN FILHO, M. **Curso de direito administrativo**. 6 ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Fórum, 2010.

MACHADO, C. **Direito público: temas atuais**. 1 ed. Florianópolis: Empório do Direito, 2016.

MELLO, C. A. B. **Pareceres de Direito Administrativo**. 1 ed. – São Paulo: Malheiros Editores, 2011.

SARMENTO, D. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. Parecer. Rio de Janeiro, 10 de julho de 2015.

SOBRE A ORGANIZADORA

LUCIANA PAVOWSKI FRANCO SILVESTRE Possui graduação em Serviço Social pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2003), pós-graduação em Administração Pública pela Faculdade Padre João Bagozzi (2008) é Mestre em Ciências Sociais Aplicadas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2013), Doutora em Ciências Sociais Aplicadas pela UEPG. Assistente Social da Secretaria de Estado da Família e Desenvolvimento Social - Governo do Estado do Paraná, atualmente é chefe do Escritório Regional de Ponta Grossa da Secretaria de estado da Família e Desenvolvimento Social, membro da comissão regional de enfrentamento às violências contra crianças e adolescentes de Ponta Grossa. Atuando principalmente nos seguintes temas: criança e adolescente, medidas socioeducativas, serviços socioassistenciais, rede de proteção e política pública de assistência social.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-423-8



9 788572 474238