XXVII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI PORTO ALEGRE – RS

TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO

MARCUS FIRMINO SANTIAGO

ANDRE LIPP PINTO BASTO LUPI

Copyright © 2018 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI
Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo
Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)
Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Santa Catarina
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará
Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM– Distrito Federal
Relações Internacionais para o Continente Americano
Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goías
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul Prof.
Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais

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

---

T772

Transformações na ordem social e econômica e regulação [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UNISINOS

Coordenadores: Marcus Firmino Santiago; Andre Lipp Pinto Basto Lupi. – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia
ISBN:
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Tecnologia, Comunicação e Inovação no Direito

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

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

Universidade do Vale do Rio dos Sinos
Porto Alegre – Rio Grande do Sul - Brasil
http://unisinos.br/novocampuspoa/

XXVII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI PORTO ALEGRE – RS

TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO

Apresentação

As TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO, tema do presente Grupo de Trabalho, têm sido intensas e extremamente relevantes e abrangentes. Diferentes aspectos da vida social são afetados, diariamente, por intensas ondas renovatórias que lançam dúvidas sobre a qualidade e mesmo a capacidade dos sistemas regulatórios estatais tradicionais.

O XXVII Congresso Nacional do CONPEDI, realizado entre os dias 14 e 16 de novembro de 2018 na cidade de Porto Alegre, abriu espaço, mais uma vez, para intensos debates sobre estes temas, em um Grupo de Trabalho que contou com a presença de 25 pesquisadores, oriundos de quase todas as regiões brasileiras (estiveram representados os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Ceará, Paraíba, Paraná e Rio Grande do Sul, além de Brasília, em um total de 18 PPGDs).

A quantidade de artigos, todos submetidos previamente a avaliação cega, permitiu desenhar um panorama horizontal e abrangente acerca dos mais diversos temas concernentes ao universo das relações econômico-sociais. Ao mesmo tempo, primaram pela verticalidade, oferecendo análises profundas e reflexões acuradas que certamente permitirão aos leitores compreender as diferentes nuances que permeiam esta seara.

Nesta coletânea são encontrados textos que tratam de questões conceituais, como a importância da ação privada em complementação à atividade estatal e os riscos decorrentes da ausência de regulação específica; o problema da caracterização do ser humano como um ser consumidor, cuja exclusão do mercado implica a retirada de seu status de cidadania; ou a discussão sobre como incorporar um padrão global de governança de forma adequada à realidade nacional, com respeito às decisões soberanas de cada país. Também foi enfrentado o debate sobre a fragilidade do direito privado ante a despersonalização e a desterritorialização, realidade que fortalece os mercados e dificulta ao Direito o cumprimento de seu papel tradicional. Em linha semelhante, a preocupação com a mercantilização dos Direitos Humanos justificou a proposta de uma base jurídica mínima capaz de funcionar

como balizamento para que os agentes privados se autorregulem. Por fim, encontra-se um resgate histórico dos modelos econômicos predominantes no Século XX, estudo sempre relevante e necessário para que se compreenda a realidade presente.

Temas mais específicos ligados a questões regulatórias também são encontrados. A distribuição de gás canalizado deu ensejo a interessante debate quanto aos modelos de interpretação constitucional, na busca por redefinir a divisão de competências entre os entes federativos. Assunto semelhante suscitou outro debate, quanto às regras sobre compartilhamento de infraestrutura essencial, de modo a assegurar ampla concorrência e acesso a bens e serviços. O equilíbrio entre proteção à propriedade e seus fins sociais foi discutido à luz da celeuma que envolve a quebra de patentes de medicamentos. Já a sanidade financeira de sistemas de previdência foi o mote que justificou profícua discussão acerca dos mecanismos de governança.

Mídia e direito digital na sociedade da informação são temas que abrem margem a diferentes reflexões e de fato, foram contemplados por 5 artigos. A falta de controle sobre o 'big data' e o impacto no sigilo fiscal; o tratamento jurídico conferido às 'Startups' e o problema decorrente da tributação dos aportes de capital feitos pelos 'investidores anjo'; as possibilidades de regulação da atuação da mídia, em um estudo comparado com a legislação australiana; a ausência de regulação específica sobre os domínios virtuais pertencentes ao Brasil (o 'country top level domain'); e a questão das 'fake news' e o desafio de se pensar um modelo regulatório capaz de conter sua proliferação.

Fruto da revolução digital em curso, os aplicativos de transporte foram objeto de 3 estudos, que lançaram luzes sobre temas como os novos modelos de trabalho que surgiram e que seguem sem tratamento legislativo específico; a necessidade de pensar o modelo regulatório aplicável à luz de vetores interpretativos constitucionais; e os desafios para tornar o Direito efetivo no ambiente digital.

Relações econômicas e o direito regulatório possuem conexões evidentes com diferentes campos do saber jurídico e extrajurídico. Tendo isto em mente, 7 estudos trouxeram análises transdisciplinares de grande valor. A necessidade de estudos e reflexões sobre os potenciais impactos decorrentes de novas normas jurídicas, especialmente aquelas que interferem de modo tão amplo nos campos social e econômico; a busca por uma conexão entre os modelos regulatórios e as expectativas sociais, a demandar cuidado quanto aos potenciais impactos decorrentes da adoção de novos marcos regulatórios; a responsabilidade civil do Estado por intervenção no domínio econômico, inclusive em vista de atos lícitos; a tributação como instrumento regulatório, indutor ou inibidor de comportamentos sociais; a responsabilidade

social das empresas e o tratamento do tema no âmbito da Organização dos Estados Americanos - OEA; e o uso do Poder Judiciário como uma instância por meio da qual é possível viabilizar a participação popular no processo de atuação das agências reguladoras, levando a elas demandas individuais e coletivas. Enfim, probidade administrativa e desenvolvimento sustentável foram conectados em uma proposta para inserir este elemento no rol a ser valorado a fim de definir parâmetros de conduta para a Administração Pública.

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago - PPGD Centro Universitário do Distrito Federal - UDF /

Prof. Dr. André Lipp Pinto Basto Lupi - UNICURITIBA

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

REGULAÇÃO ESTATAL DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE SOB O ENFOQUE DAS TEORIAS LIBERAL E REPUBLICANA DE LIBERDADE: DESAFIOS PARA A MOBILIDADE URBANA NUM SEGMENTO MARCADO PELA DISRUPTIVIDADE TECNOLÓGICA

STATE REGULATION OF TRANSPORT APPLICATIONS UNDER THE FOCUS OF LIBERAL AND REPUBLICAN THEORIES OF FREEDOM: CHALLENGES FOR URBAN MOBILITY IN A SEGMENT MARKED BY TECHNOLOGICAL DISRUPTIVITY

Itamar André Rodrigues Do Nascimento
Marcos Antônio Striquer Soares

Resumo

Este trabalho abordará a regulação dos Aplicativos de Transporte. O problema reside em identificar se é possível um modelo regulatório que não restrinja a liberdade de inovação no segmento de mobilidade urbana. Objetiva-se compreender como os fundamentos das teorias liberal e republicana de liberdade podem contribuir para uma regulamentação compatível com o fenômeno da disruptividade tecnológica. Longe de uma escolha disjuntiva, por uma ou outra teoria, conclui-se pela necessidade de um equilíbrio, visando assegurar a liberdade dos aplicativos, sem que o interesse coletivo fique refém de sua dominação tecnológica Como metodologia, empregou-se a pesquisa bibliográfica e documental

Palavras-chave: Regulação estatal, Teorias liberal e republicana de liberdade, Aplicativos de transporte, Mobilidade urbana

Abstract/Resumen/Résumé

This paper will approach the Transport Applications regulation. The question is identify the possibility of a regulatory model which doesn't restrain the freedom of innovation in the urban mobility segment. It aims to understand how liberal and republic theories of freedom, in their fundamentals, can contribute to compatible regulation with the technological disruption phenomenon. Far from a disjunctive choice, by one or another theory, the conclusion is directed to a balance need, aiming to assure the aplicantions freedom, without the collective interest being hostage to its technological domination. In terms of methodology, it was used the bibliographical and documentary research

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: State regulation, Liberal and republican theories of freedom, Transport applications, Urban mobility

1 INTRODUÇÃO

A revolução tecnológica da sociedade contemporânea vem provocando profundas transformações nos mais diversos segmentos das relações sociais. A este respeito, chama a atenção a explosão dos chamados "aplicativos", programas de computador desenvolvidos para gerenciar as mais diversas atividades da vida social, desde as mais elementares, até as mais complexas. Pois é nesse contexto que se insere a introdução dos aplicativos desenvolvidos para os serviços de transporte individual, os quais, embora recentes, estão provocando intenso debate a respeito do modelo tradicional de uso dos meios de transporte utilizados na mobilidade urbana.

O impacto desses aplicativos na exploração remunerada dos meios de mobilidade urbana, segmento notadamente formado por diversos centros de interesse[1], tornou inevitável o surgimento de conflitos, protagonizados, de um lado, pelos chamados "parceiros", assim denominados aqueles que aderem às empresas de aplicativos, e de outro lado, os taxistas, até então titulares absolutos do direito de *licença* para exploração dos serviços de transporte individual remunerado. Nesse meio, não se pode olvidar do papel dos usuários, enquanto principal centro de interesse, porquanto destinatário final daqueles serviços.

O conflito gerado entre os diferentes segmentos deu ensejo às discussões quanto à necessidade de uma intervenção do Poder Estatal nos aplicativos, com o escopo de assegurar a pacificação do setor, e assim evitar uma grave conturbação no segmento de mobilidade urbana.

Com efeito, é incontroverso que a mobilidade urbana tem se mostrado um dos maiores desafios na agenda das autoridades públicas nos tempos atuais, justamente em razão da forte explosão demográfica, em oposição às ofertas limitadas de meios ágeis e confortáveis de locomoção. Por esta razão, o surgimento de uma ferramenta tecnológica, que se mostra capaz de transformar radicalmente as regras e o modelo de exploração de um serviço de transporte remunerado há anos em funcionamento, por certo chamaria a atenção dos governantes, provocando-os para a necessidade de uma intervenção do Estado.

Todavia, falar-se em regulação estatal, num segmento cuja *liberdade de empreender* é condição crucial para o desenvolvimento, implica na necessidade de compreensão acerca

---

[1] Eduardo Souza, em seu artigo "*Situações Jurídicas: aspectos controversos*", discorre sobre "*centros de interesses*" da seguinte forma: "Superou-se ainda, como consequência lógica, a visão que identificava nas ditas relações jurídicas de concorrência a simples existência de um pólo ativo e outro passivo. Em lugar deles, passou-se a compreender a relação jurídica como vínculo estabelecido entre dois ou mais centros de interesses, núcleos de imputação dos direitos e deveres que constituem cada situação jurídica subjetiva." (SOUZA, 2015, p. 6-7).

dos postulados trazidos pelas teorias liberal e republicana de liberdade, sendo o objetivo do presente estudo identificar as influências destas teorias no modelo de regulamentação que se pretende adotar.

Para tanto, adotando o método dedutivo, e tendo como metodologia a pesquisa bibliográfica, o presente trabalho se desenvolverá a partir da análise acerca das concepções de liberdade à luz das teorias liberal e republicana, a fim de conhecer os diferentes debates teóricos acerca do conceito de liberdade e, desse modo, compreender como seus postulados podem estar representados na forma de intervenção dos aplicativos de mobilidade urbana.

Na seqüência, abordará sobre a inserção dos aplicativos de transporte individual, seu modo de operação e o impacto que esta tecnologia provocou no segmento de mobilidade urbana. Ainda neste tópico, discorrerá também sobre a *disruptividade*, fenômeno inerente e inevitável à inovação tecnológica, caracterizada pela radical transformação nos costumes e na forma de utilização e exploração da atividade econômica, empresarial, profissional, governamental e também consumerista.

Por fim, discorrerá sobre como os postulados das teorias liberal e republicana de liberdade podem contribuir para a concepção de um modelo de intervenção estatal que consiga uma melhor pacificação no setor sem que, para isso, tenha que haver uma escolha disjuntiva, entre uma e outra concepção, mas sim que alcance um equilíbrio, em que se possa assegurar a liberdade de empreender das empresas de aplicativos, sem que o interesse coletivo fique refém de sua dominação tecnológica.

2 AS CONCEPÇÕES LIBERAL E REPUBLICADA DE LIBERADE

A liberdade sempre foi valor intrínseco à natureza humana, e também objeto de intensos debates teóricos. Motivo de tantos debates reside no desafio que existe, em termos práticos, em conciliar o exercício da liberdade individual com as limitações que se impõem na vida em coletividade. Vale dizer, ao mesmo tempo em que o homem é um *"ser livre"* por excelência, também o é, um "*ser social*". Trata-se de uma dualidade conflitante, mas inerente à natureza humana, que desafia a Filosofia Política e Jurídica em busca de um equilíbrio entre o exercício da liberdade individual e o convívio em sociedade.

Dita dualidade deu origem a duas correntes de pensamento filosófico e ideológico acerca do conceito de liberdade, quais sejam, o Liberalismo e o Republicanismo. A este respeito, o debate conceitual acerca da *liberdade* é por demais antigo, razão pela qual, não é pretensão do presente artigo remeter a discussão aos seus primórdios, o qual, a bem da

verdade, remonta à era da antiguidade. Assim, sem embargo da importância que uma análise histórica tem para a real compreensão da liberdade, para fins do presente estudo iremos nos ater ao seu recorte na era contemporânea, suficiente para compreensão do tema objeto do presente estudo.

2.1 O Liberalismo Contemporâneo

O liberalismo surgiu, enquanto teoria filosófica contemporânea, por volta do Século XVII, a partir dos movimentos libertários burgueses que se opunham ao então modelo de regras sociais baseado no absolutismo do rei e da monarquia, no privilégio hereditário, ou na divindade. Assim, o movimento liberal defendia que a liberdade era um direito natural, imanente a cada ser humano, e do qual o governo não podia intervir. Esta concepção teve, como um dos seus principais precursores, o filósofo John Locke (1632-1704), para quem a existência do Estado só se justifica a partir do *Contrato Social*, uma espécie de "*pacto de consentimento*, em que os homens concordam livremente em formar a sociedade civil para preservar e consolidar ainda mais os direitos que possuíam originalmente no estado de natureza" (MELLO, 2002, p. 86, grifo do autor). Segundo Locke (2001, p. 141):

> Por isso é preciso admitir que todos aqueles que saem de um estado de natureza para se unir em uma comunidade abdiquem de todo o poder necessário à realização dos objetivos pelos quais eles se uniram na sociedade, em favor da maioria da comunidade, a menos que uma estipulação expressa não exija o acordo de um número superior à maioria.

Ao lado de John Locke, outros filósofos, como Thomas Hobbes e Jean-Jacques Rousseau, tendo em comum a ideia do contrato social, também defenderam que a figura do Estado só se legitima com a finalidade de garantir as liberdades individuais.

Para o primeiro, Thomas Hobbes (1588-1679), o Estado surge com o propósito de controlar os instintos do homem, o qual, vivendo no que ele chamou de "estado de natureza", tende a viver em luta permanente, de todos contra todos, donde se extrai a célebre frase dita pelo autor: "*o homem é o lobo do homem*"[2]. Por esta razão, "é preciso que exista um Estado dotado de espada, armado, para forçar os homens ao respeito. Dessa maneira, aliás, a imaginação será regulada melhor, porque cada um receberá o que o soberano determinar" (MELLO, 2002, p. 61). Nas palavras de Hobbes (1997, p. 61):

[2] Na obra "Memórias de um gerubal", p. 91, Roberto de Mello e Souza afirma que a citação é de Plauto (século III-II a. C.), na quarta cena do segundo ato da comédia "Asinaria", citação que Hobbes utilizaou na obra "Sobre o Cidadão" (THOMAS HOBBES, 2018).

> Diz-se que um Estado foi instituído quando uma multidão de homens concordam e pactuam, cada um com cada um dos outros, que a qualquer homem ou assembléia de homens a quem seja atribuído pela maioria o direito de representar a pessoa de todos eles (ou seja, de ser seu representante), todos sem exceção, tanto os que votaram a favor dele como os que votaram contra ele, deverão autorizar todos os atos e decisões desse homem ou assembléia de homens, tal como se fossem seus próprios atos e decisões, a fim de viverem em paz uns com os outro e serem protegidos dos restantes homens. É desta instituição do Estado que derivam todos os direitos e faculdades daquele ou daqueles a quem o poder soberano é conferido mediante o consentimento do povo reunido.

Por seu turno, Rousseau (1712-1778) entende que, em princípio, "o homem nasce livre, e por toda a parte nasce aprisionado", assim, "a ordem social é um direito sagrado que serve de base a todos os outros. Tal direito, no entanto, não se origina da natureza: funda-se, portanto, em convenções" (MELLO, 2002, p. 214). Segundo o autor, "o que o homem perde pelo contrato social, é sua liberdade natural e um direito ilimitado a tudo o que lhe diz respeito e pode alcançar. O que ele ganha, é a liberdade civil e a propriedade de tudo o que possui." (ROUSSEAU, 1997, p. 39).

Em que pese a existência de algumas diferenças quanto à forma de se conceber o contrato social e o grau de atuação do Estado, pode-se dizer que os *contratualistas* tinham em comum a ideia de que a existência do Estado só se justifica se for para garantir as liberdades individuais.

Os postulados do liberalismo clássico foram se reformulando ao longo dos séculos, a partir das contribuições introduzidas por grandes teóricos em face, sobretudo, da necessidade de se dar uma resposta aos dilemas sociais, mormente a partir da crise do liberalismo, marcada pelo forte acúmulo da riqueza, em contraponto à precarização da classe trabalhadora, aumento da pobreza, acentuação das lutas de classes, dentre outros problemas sociais. Vale dizer, com o agravamento dos problemas sociais, a par dos crescentes movimentos sociais, notadamente a partir do pós-guerra, o liberalismo teve que reformular seus postulados, ou seja, mesmo não abandonando o individualismo de que lhe inerente, passa, agora, a ceder espaço também para questões de bem-estar social, incorporando teorias como a que Rawls (1997, p. 12) designou de "*justiça como equidade*".

Com efeito, o liberalismo contemporâneo passou a acreditar que os problemas sociais, como a falta de oportunidades, o desemprego, falta de saúde, educação, etc. representavam um séria ameaça à liberdade, tanto quanto o era a intervenção do Estado. Assim, passou a admitir que o Estado deve intervir, porém, o mínimo possível, assumindo um papel apenas com vista à mitigação das discrepâncias sociais.

Desse modo, os postulados do liberalismo clássico chegam à contemporaneidade por meio de teóricos como Benjamin Constant, e mais recentemente, por meio de Isaiah Berlin, John Rawls, Robert Nozick, Ronald Dworkin, dentre outros.

É nesse contexto que surge, em 1958, o importante ensaio do filósofo britânico Isaiah Berlin, que inspirado nos ensaios de Benjamin Constant em *A Liberdade dos Antigos Comparada à dos Modernos*, desenvolveu a ideia de *liberdade positiva* e *liberdade negativa*. Sobre o sentido *negativo* de liberdade, Berlin (2002, p. 229) esclarece que:

> A liberdade política nesse sentido é simplesmente a área na qual um homem pode agir sem ser obstruído por outros. Se outros me impedem de fazer o que do contrário eu poderia fazer, não sou nessa medida livre; e, se essa área é restringida por outros homens além de certo valor mínio, posso ser descrito como coagido ou, talvez, escravizado.

Se, por um lado, a noção negativa de liberdade pressupõe a ausência de interferência, o sentido positivo de liberdade, segundo Berlin, é caracterizado pela *presença* de algo, isto é, a *ação*, o desejo na participação na tomada das decisões, na autodeterminação do indivíduo. Nas palavras do próprio autor:

> O sentido "positivo" da palavra "liberdade" provém do desejo que o indivíduo nutre de ser seu próprio senhor. Desejo que minha vida e minhas decisões dependam de mim mesmo, e não de forças externas de qualquer tipo. Desejo de ser o instrumento de meus próprios atos de vontade, e não dos de outros homens. (BERLIN, 2002, p. 233-236).

O modelo dualista de liberdade, concebido por Berlin, foi posteriormente seguido por outros teóricos liberais, os quais, porém, viram a necessidade de se aprimorar esta conceituação. John Rawls, por exemplo, amplia o conceito liberal de liberdade buscando atribuir-lhe uma noção de cidadania, a fim de superar a tradição utilitarista, até então dominante na justificativa dos direitos, agora, agregando princípios de *justiça* nesta abordagem, afirmando que "a estrutura básica da sociedade é o objeto primeiro da justiça." (RAWLS, 1993, p. 309).

Nesta linha de pensamento, Rawls entende a liberdade sob três aspectos: "a descrição geral de uma liberdade, então, assume a seguinte forma: esta ou aquela pessoa (ou pessoas) está (ou não está) livre desta ou daquela restrição (ou conjunto de restrições) para fazer (ou não fazer) isto ou aquilo." (RAWLS, 1997, p. 219).

Em que pese a ampliação de Rawls ao conceito liberal de liberdade, agregando a ela aspectos cívicos, fato é que ele não admite a visão republicana de liberdade, a qual encara a

participação política como *valor intrínseco*, ou substancial. Para o autor, essa participação política deve ser encarada como um "*instrumento*", ou seja, um meio para se buscar a liberdade individual. Note-se que, como *meio* para viabilizar a liberdade individual, essa concepção dá ao indivíduo condição para que possa agir conforme as decisões que toma, mas não cobra que ele tenha uma atitude tal ou qual (seja solidário ou participe de ações políticas, por exemplo); isso faz com que a individualidade tenha preferência sobre os interesses da coletividade na qual ele está inserido, deixando espaço para que o sujeito possa cuidar de seus interesses pessoais.

A crítica de Rawls ao valor intrínseco que o republicanismo atribui à cidadania, foi bem delineada por César Ramos, que parafraseando Rawls, acrescentou:

> A questão está, portanto, na maneira como investimos na idéia de participação política. Se for vista como um instrumento para assegurar as liberdades de uma democracia constitucional, então as virtudes cívicas são bem-vindas e necessárias para essa finalidade, que é a mesma, tanto para a concepção do liberalismo político como para o republicanismo. Se a participação política na democracia for vista como o "lugar privilegiado da vida realmente boa" e como uma "forma de bem", isto é, se for compreendida como um valor substancial, então se trata de "um retorno ao que Constant designou por 'liberdade dos antigos' e partilha, por isso, todos os seus defeitos" (RAMOS. 2006, p. 19).

Na tradição liberal, cada indivíduo deve ter condição de cuidar da sua vida. Ele já não depende da sociedade em que vive, como era para o homem do mundo antigo. Nessa condição, a participação política se realiza apenas para assegurar a liberdade e independência. Na tradição republicana, no entanto, a participação política deve abranger o debate e a decisão sobre os problemas em sociedade. Já não basta ao homem cuidar da própria vida e tomar atitudes políticas apenas para evitar perder a liberdade. A república pressupõe o envolvimento do homem nas questões que afligem a sociedade.

Por seu turno, Norberto Bobbio diferenciou os dois sentidos de liberdade:

> A liberdade negativa é uma qualificação da ação; a liberdade positiva é uma qualificação da vontade. Quando digo que sou livre no primeiro sentido, quero dizer que uma ação minha não se vê obstaculizada, e que portanto posso levá-la a cabo; quando digo que sou livre no segundo sentido, quero dizer que o meu querer é livre, ou seja, que não está determinado pelo querer de outros ou, genericamente, por forças estranhas a meu próprio querer. (BOBBIO, 1997, p. 102-103).

Em suma, a visão liberal de liberdade pressupõe uma menor interferência do Estado, onde, trazida para o campo do liberalismo político e econômico, significa a liberdade dos particulares para contratar, tendo o mercado como a principal fonte de regulação da atividade

econômica. Dito de outra forma, apregoa a mínima intervenção Estatal, devendo prevalecer a livre iniciativa na formulação dos negócios jurídicos e no exercício da atividade empresarial.

2.2 O Republicanismo e as Vertentes Neoateniense e Neorromana

A questão da liberdade ganhou novos conceitos a partir do chamado neo-republicanismo, que a bem da verdade, foi uma resposta aos conceitos de liberdade positiva e negativa do liberalismo de Isaiah Berlin.

Enquanto na concepção liberal a liberdade aparece como uma *intitulação de direitos*[3], na concepção republicana ela pressupõe a emancipação dos indivíduos em relação a situações de dependência, o que, para tanto, requer a efetiva participação política. Dessa atitude decorrem as virtudes cívicas, entendidas como "[...] um conjunto de capacidades que cada cidadão deve possuir para servir o bem comum, assegurar a liberdade individual e da comunidade e, em conseqüência, levá-la à auto-suficiência". (RAMOS, 2006, p. 11).

Assim, o republicanismo contemporâneo desdobrou-se em duas correntes, e que foram denominadas, respectivamente, de republicanismo *neoateniense* e o *neorromano*.

2.2.1 O Republicanismo Neoateniense

Para os republicanos da corrente neoateniense a liberdade está ligada à ideia de *virtudes cívicas* e de participação política na vida comunitária. São expoentes dessa vertente autores como Hannah Arendt, Hans Baron, John Greville Agard Pocock, Alasdair MacIntyre, Charles Taylor e Michael Sandel.

Esta vertente, que concebe a liberdade relacionada às virtudes cívicas, tem suas origens no modo de funcionamento da *polis* grega, sendo inspirada nos postulados de Aristóteles (SANDEL, 2012, p. 231-255). Defende que a liberdade do indivíduo depende de sua participação na vida política, em busca do *autogoverno* da polis, e que essa participação possui valor substancial, isto é, sem participação política, não há como se falar em liberdade individual.

César Ramos bem esclarece o significado das virtudes cívicas para os republicanos neoatenienses: "Por meio das virtudes cívicas, o cidadão toma parte, de forma efetiva, do

[3] Segundo Ramos (2006, p. 3), "por este entendimento [cidadania como intitulação de direitos], o cidadão é designado pelo seu *status* de pertencimento ao Estado como indivíduo portador de direitos, anteriores à esfera política."

autogoverno da *res publica*. A ampla democratização dos processos de tomada de decisões políticas permite-lhe melhor assegurar a liberdade e os direitos individuais" (RAMOS, 2006, p. 9).

Portanto, segundo a visão neoateniense, as virtudes cívicas são elementos fundamentais para a garantia do ideal de liberdade. Vale dizer, não basta uma liberdade apenas sob o enfoque da *ausência de impedimentos*. Antes, é preciso que se assegure espaços públicos democráticos, nos quais seja possível a participação efetiva dos indivíduos como "vigilantes ativos", a impedir que o próprio Estado atue como um agente de dominação.

2.2.2 O Republicanismo Neorromano

O republicanismo contemporâneo apresentou outra vertente no embate conceitual de liberdade, a partir da acepção negativa da teoria de Berlin. Esta outra vertente, por defender que o republicanismo moderno ressurgiu a partir da tradição dos historiadores romanos, e não da influência aristotélica, como defendem os neoatenienses, foi denominada de *neorromana*, e tem como seus maiores expoentes Quentin Skinner e Philip Pettit.

Para os neorromanos, a participação política também é importante para o bom funcionamento da *polis* e a garantia da liberdade. Entretanto, diferentemente da concepção neoateniense, os neorromanos defendem que esta participação está mais na representatividade política, e menos na participação direta, pois esta configuraria um retorno àquilo que Benjamin Constant denominou de 'liberdade dos antigos'.

Por outro lado, em contraponto ao conceito de liberdade negativa, como *não-interferência*, do liberalismo de Berlin, os republicanos neorromanos apresentam um novo modelo conceitual, segundo eles, mais amplo e que melhor define a liberdade, e que foi denominado por Philip Pettit como "*não-dominação*".

A acepção negativa do conceito de liberdade do liberalismo, isto é, ausência de interferência efetiva no exercício da liberdade, não é descartada pelo republicanismo neorromano, porém, esta corrente apresenta uma interpretação mais abrangente em relação à conotação negativa, para afirmar que não é apenas a interferência efetiva que impede a liberdade, mas também a interferência em *potencial*, isto é, o risco de perigo que a liberdade pode sofrer a partir de uma relação de dominação em potencial.

Com efeito, para os republicanos neorromanos, Quentin Skinner e Philip Pettit, a dicotomia de Berlin, para a liberdade positiva e negativa, ignora a existência de uma terceira conceituação. Nas palavras do próprio Pettit (1997, p. 21-22):

> […] a taxonomia de Berlin, de liberdades positiva e negativa, afasta uma terceira possibilidade mais ou menos saliente. Ele pensa em liberdade positiva como domínio de si próprio e em liberdade negativa como ausência de interferência alheia. Todavia, domínio e interferência não se equivalem.

Nesta linha de entendimento, os neorromanos aprimoram a definição liberal a partir do seu aspecto negativo, isto é, da ausência de interferência. Para eles, não é toda e qualquer interferência que impede a liberdade, mas apenas aquele tipo de interferência resultante da relação de *dependência* ou *dominação* do poder arbitrário de um indivíduo sobre o outro. Significa dizer, o tolhimento da liberdade não está somente na possibilidade de uma interferência arbitrária *efetiva*, mas sim na sua existência em *potencial*. Por exemplo, a relação de dominação do escravo em relação ao seu senhor, onde, por mais benevolente que seja o senhor, isso não fará o escravo menos livre, posto que, suas escolhas serão sempre inibidas pelo constrangimento, ansiedade ou medo decorrente da relação de dominação. No dizer de Pettit (2003, p. 57), "a dominação é o tipo de relação que une, por exemplo, o senhor e o escravo ou o senhor e o empregado doméstico".

Segundo os neorromanos, o liberalismo clássico se equivoca ao supor que a *não interferência efetiva* constitui a única forma de impedimento à liberdade individual. Ao revés, entendem que a relação de dependência, por si só, ainda que em potencial, já constitui um constrangimento à liberdade. Segundo Skinner (1999, p. 72):

> O que os republicanos ingleses repudiam *avant la lettre* é a suposição fundamental do liberalismo clássico de que a força ou a sua ameaça coercitiva constituam as únicas formas de constrangimento que interferem na liberdade individual. Os neorromanos insistem que viver sob a condição de dependência é, e si, uma fonte e uma forma de constrangimento.

Portanto, embora a ideia do elemento "*ausência*", como definição de liberdade, seja comum entre o liberalismo e o republicanismo contemporâneos, fato é que ela não possui o mesmo significado. Vale dizer, enquanto para o liberalismo de Isaiah Berlin a liberdade requer a *ausência de interferência*, para o republicanismo de Pettit e Skinner, somente a ausência de interferência arbitrária é que assegura a liberdade, em outras palavras, ausência de dominação, donde se extrai o termo liberdade como *não-dominação*.

Conhecidas, em linhas gerais, as concepções de liberdade à luz dos postulados do liberalismo e do republicanismo, e este último em suas vertente *neoateniense* e *neorromana*, e a propósito dos objetivo deste trabalho, cumpre agora abordar como o papel de intervenção do

Estado, influenciado por uma dessas teorias, pode impactar na regulação dos Aplicativos de Transporte Individual, como nova ferramenta tecnológica no segmento da mobilidade urbana.

3 A ERA DOS APLICATIVOS

O mundo moderno vive uma proliferação dos chamados aplicativos, programas de computador desenvolvidos para realizar os mais diversos tipos de tarefas da vida cotidiana. A bem da verdade, tais programas, ou *softwares*, que originalmente se destinavam ao uso do trabalho profissional a ser realizado em computadores, passou também a ser desenvolvido para o gerenciamento das mais diversas atividades práticas da vida cotidiana, como por exemplo, para troca mensagens, compartilhamento de documentos, compra e venda pela Internet, redes sociais, operações bancárias, fechamento de negócios, cuidados médicos, jogos, anúncios, prestação de serviços em geral, e uma infinidade de outras atividades da vida moderna.

Esta explosão dos aplicativos na vida em sociedade deveu-se, sobretudo, em razão do avanço tecnológico dos aparelhos eletrônicos, os quais, ao longo do tempo, foram transformando os computadores gigantes, e de baixa capacidade de armazenamento, nos atuais computadores pessoais, menores e com capacidade de armazenamento e velocidade de informação infinitamente maior. A par dessa transformação tecnológica dos aparelhos de computadores, veio também a evolução dos aparelhos de celulares, havendo uma forte tendência de integração de mídias em um só aparelho, fazendo com que, aos poucos, inúmeras funções, antes restritas aos microcomputadores, passassem também a se incorporar nos aparelhos celulares, tendo estes a *mobilidade* como a sua principal vantagem.

Assim, cada vez mais os aparelhos celulares foram adquirindo novas funções, que não só a telefonia, mas também, agregando em si inúmeras outras possibilidades, como mensagens de texto, de áudio, vídeo, Rádio, TV, fotografias, e inúmeras outras funções para além das meras ligações telefônicas. Foram assim chamados de *Smartphone*, em inglês, *telefone inteligente*, em cuja tecnologia permitiu a introdução de sistemas operacionais complexos, capazes de agregar em um simples aparelho de celular, todas aquelas funções de modo integrado, ágil e de fácil utilização. Dessa forma, uma infinidade de tarefas do dia a dia passou a estar na palma da mão, com um simples *click*, transformando de vez as formas de relacionamento social, profissional, econômico, comercial, e de várias outras áreas da vida em sociedade.

Nesse contexto, as empresas de tecnologia, especialmente as chamadas *startups*, viram na tecnologia dos aparelhos móveis o ambiente perfeito para a disseminação de aplicativos para gerenciar as mais diversas tarefas do dia a dia, posto que, além de propiciar comodidade, facilidade e agilidade, também redundaria em ganhos financeiros altíssimos, a partir da introdução de uma nova ideia, capaz de revolucionar as tarefas cotidianas. Com efeito, inúmeros são os exemplos de empreendedores que, de um dia para o outro, ficaram milionários com a criação de uma ferramenta tecnológica que, notadamente, foi capaz de transformar radicalmente determinada atividade social, profissional ou econômica.

Os trabalhos das *startups* continuam em ritmo frenético, sendo volumosos os investimentos e incentivos ao desenvolvimento de novos aplicativos para atender as mais diversas demandas da sociedade, dessa forma, rompendo com padrões tradicionais de comportamento, não só na área pessoal e social, mas também na área profissional, empresarial e negocial. Este rompimento é chamado de *disruptividade*, cujo fenômeno será abordado no tópico seguinte.

4 O FENÔMENO DA DISRUPTIVIDADE TECNOLÓGICA

Denomina-se *disruptividade*, ou *inovação disruptiva*, a tecnologia que provoca uma ruptura dos padrões existentes. Segundo o Wikipedia:

> Tecnologia disruptiva ou inovação disruptiva é um termo que descreve a inovação tecnológica, produto, ou serviço, com características "disruptivas", em vez de evolutivas - ou seja, que provocam uma ruptura com os padrões, modelos ou tecnologias já estabelecidos no mercado. O termo é uma tradução literal do conceito inglês «disruptive» e significa aquilo que "interrompe o curso normal", cria uma descontinuidade, sendo portanto transformador ou revolucionário. O termo se popularizou entre os jovens empreendedores do Vale do Silício e foi apropriado pelas estratégias de marketing e publicidade. Atualmente é usado para promover produtos ou serviços considerados inovadores nos mais variados sentidos (TECNOLOGIA DISRUPTIVA, 2018).

Com efeito, a disruptividade é uma característica inerente à inovação tecnológica. Ao se introduzir uma ferramenta tecnológica inovadora, é natural que o modelo anterior deixe de existir, em vista da facilidade e agilidade advinda da nova ferramenta. A este respeito, máquinas de datilografias, telégrafos, faxmodem, vídeoscassetes, discos de vinil, máquinas fotográficas, e tantos outros, são exemplos de aparelhos que simplesmente deixaram de existir em razão da disrupção tecnológica.

Por outro lado, a disruptividade não ocorre somente no plano físico dos aparelhos em si, mas também, e principalmente, na *forma* de atividade ou tarefa que se desenvolve. Por exemplo, o computador não só substituiu a máquina de escrever, como também agregou novas formas de se comunicar, armazenar e compartilhar informações e documentos. O aparelho celular é capaz de não só substituir um aparelho telefônico fixo, como também de propiciar a comunicação em forma de texto, de áudio e de vídeo. Sem dizer da radical mudança de comportamento, observada com a drástica diminuição dos serviços postais, em razão da comunicação instantânea que propicia.

Outro aspecto fundamental a se observar quanto ao fenômeno da disruptividade, e que muito importa ao presente trabalho, é o seu poder de não só transformar formas de utilização de equipamento e atividades, mas também de romper com *conceitos*. Significa dizer, determinados padrões de atividade, de negócio, de produto, de serviço, etc., que historicamente sempre seguiram um conceito quanto ao uso, podem simplesmente deixar de existir, ou cederem lugar a outro conceito de utilização. Neste caso, tem-se uma disruptividade bem mais profunda, posto que o rompimento não se dá apenas no modelo de máquina ou aparelho, ou ainda, não só na sua *forma* de utilização, mas também, um rompimento com todo um conceito de negócio que até então se conhecia. Exemplo disso, como citado acima, é a mudança drástica nos serviços postais, onde, em razão das mensagens instantâneas, propiciadas pelos aplicativos de mensagens, cada vez menos se utilizam as tradicionais cartas como meio de comunicação. Ainda, os chamados "*pagers*" ou "*Beeps*", que tiveram uma utilização maciça nos anos 80 e 90, porém, em pouco tempo sendo levado quase à extinção em face do avanço das mensagens de texto via SMS, e mais recentemente ainda, pela tecnologia de troca de mensagens instantâneas por aplicativos como *whatsapp*.

Portanto, a disruptividade é um fenômeno inevitável, decorrente da inovação tecnológica. Por certo que ela causa forte impacto na atividade econômica, social, e jurídica, às vezes até ocasionando resistência à sua introdução, no entanto, com o passar do tempo, passa a incorporar o modo de vida em sociedade, mudando o comportamento dos indivíduos, das empresas e das próprias autoridades governamentais. Mais do que isso, passando, também, a exigir a atenção do Direito, o qual, por sua vez, deve acompanhar essa evolução, porquanto transformadora dos conflitos e dos interesses da vida em sociedade.

5 OS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA

Na esteira da proliferação dos aplicativos, criados para gerenciar as mais diversas atividades, surgiu, dentre tantos, os chamados Aplicativos de Mobilidade Urbana, ou mais especificamente, os *Aplicativos de Transporte Individual*. Assim como em outros segmentos, os aplicativos de transporte surgiram também a partir de uma necessidade, ensejando uma ideia na mente de empreendedores, que passaram a materializá-la em forma de uma tecnologia capaz de responder àquela demanda. E não é de se espantar que ideias inovadoras pudessem advir no segmento do transporte, haja vista que a mobilidade urbana é, sem dúvida, um dos maiores desafios da agenda governamental, e uma das questões que mais preocupam a sociedade em geral.

A forte explosão demográfica, em especial nos grandes centros urbanos, tem provocado graves problemas aos indivíduos no que diz respeito às suas formas de locomoção. Deveras, excesso de frota, congestionamentos, acidentes automobilísticos, superlotação dos transportes coletivos, altos custos, e morosidade excessiva no deslocamento de pessoas são alguns dos inúmeros problemas da mobilidade urbana moderna.

Neste conturbado segmento, pois, constituem formas de locomoção[4] os serviços público e particular, onde são utilizados veículos de transporte coletivo e individual. Tradicionalmente, os serviços de transporte de natureza pública, tanto para veículos coletivos (Metrôs, Ônibus e Vans), como para os individuais (Táxis), são feitos por meio de delegação, na modalidade de *concorrência* para ônibus e metrôs/trens, e *autorização* para os Táxis e Vans.

Pois foi neste tradicional modelo de serviço de transporte que surgiram os chamados Aplicativos de Transporte, uma nova forma de se utilizar o transporte individual, por meio do chamado "*e-hailing*"[5], que consiste no ato de se chamar um táxi por meio de aplicativo, a partir de um aparelho celular.

Uma das primeiras e mais conhecidas empresas deste segmento e a Uber, criada no início do ano de 2009 pelos empreendedores Garrett Camp e Travis Kalanick. Na esteira da Uber, inúmeras outras empresas de aplicativos de transporte também se proliferaram pelo mundo, e junto com elas, proliferando-se também os conflitos com os segmentos tradicionais que, até então, detinham a licença governamental para exploração remunerada do transporte individual. A mobilidade urbana se viu, assim, diante de uma disruptividade no conceito

[4] Para fins do presente estudo, refere-se apenas à locomoção feita por meio de transporte terrestre, não convindo mencionar os transportes aéreos e marítimos.

[5] Conforme Wikipedia, *E-hailing* é o ato de se requisitar um táxi através de um dispositivo eletrônico, geralmente um celular ou *smartphone*. Ele substitui métodos tradicionais para se chamar táxis, como ligações telefônicas ou simplesmente esperar ou ir à busca de um táxi na rua (E-HAILING, 2018).

tradicional de exploração do transporte individual remunerado, até então sob a titularidade dos taxistas, passando, agora, também para as mãos de qualquer pessoa com habilitação que tenha interesse em utilizar o seu veículo particular para exploração daquela atividade remunerada.

6 A INTERVENÇÃO ESTATAL POR MEIO DA REGULAÇÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE

Como se disse, junto com a proliferação dos aplicativos de transporte, veio também o acirramento dos conflitos, protagonizados, de um lado, pelos chamados "parceiros", indivíduos que aderem à empresas de aplicativos, e de outro lado, os "taxistas", até então titulares das licenças de exploração do serviço remunerado de transporte individual.

Neste conflito de interesse, cada parte invoca argumentos constitucionais para defender o seu ponto de vista. Os taxistas alegam que o transporte remunerado de passageiros é um serviço de utilidade pública, cuja exploração depende de prévia autorização do Poder Público.

Por sua vez, as empresas de aplicativos alegam o seu direito constitucional de *livre iniciativa*, argumentando que se trata de atividade empresarial do ramo de tecnologia, por esta razão, sendo os seus serviços de natureza privada, não cabendo, portanto, falar-se em regulamentação estatal do serviço nos moldes do serviço de táxi.

Assim, o Estado se viu diante de um dilema, porquanto impelido a intervir, face aos conflitos gerados, porém, diante do desafio quanto à forma de intervenção a ser adotada, isto é, uma regulação do serviço que concilie preceitos liberais e republicanos no que tange ao exercício da liberdade de empreender e de se firmar negócios jurídicos.

Pois a busca por uma solução governamental para este dilema perpassa pela forma como o Estado irá tratar a questão da liberdade, aqui posta em debate, seja porque o seu exercício é intrínseco à liberdade do empreendedorismo em geral, seja porque, no caso dos aplicativos de mobilidade, afetam centros de interesses relevantes na agenda Governamental.

7 PRECEITOS LIBERAIS E REPUBLICANOS NA REGULAMENTAÇÃO DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA

A necessidade de uma intervenção estatal nos aplicativos de mobilidade urbana parece ter sido ponto pacífico entre a maioria dos segmentos que se utilizam da mobilidade urbana, face aos conflitos naturalmente gerados com a nova tecnologia, a qual, como

abordado anteriormente, trouxe uma disruptividade na tradicional forma de exploração da atividade de transporte individual.

No Brasil, a regulamentação se deu por meio da Lei Federal 13.640, de 26 de março de 2018, a qual, a bem da verdade, alterou a Lei Federal 12.586, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobrei as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2018). Após intenso debate, em linhas gerais ficou definido que os municípios e o Distrito Federal terão competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte por aplicativo, ficando responsáveis pela cobrança dos tributos municipais, exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros e de danos por acidentes, obrigatoriedade de inscrição do motorista como contribuinte individual junto ao INSS, apresentação de antecedentes criminais, dentre outros.

Observou-se que, dentro de uma visão liberal, a intervenção do Estado procurou não tolher a liberdade de empreededorismo dos aplicativos, mesmo porque, trata-se de uma atividade empresarial, do ramo tecnológico, razão pela qual, a liberdade de inovação lhe é inerente, não cabendo qualquer ação tendente a inibir a *livre iniciativa*, quando se sabe, esta foi alçada à condição de *fundamento* da República Federativa do Brasil.

Aqui, portanto, tem-se representado alguns dos postulados da teoria liberal quanto à liberdade que deve ser assegurada mesmo com a intervenção Estatal, haja vista que, no segmento da inovação tecnológica, a concepção liberal da *não interferência* deve prevalecer, porquanto o que está por de trás da inovação é a Pesquisa, sem a qual, não há que se falar em desenvolvimento. E não se pode falar em Pesquisa quando, de alguma forma, existe uma interferência, ainda que subliminar por parte do Estado, tendente a inibir o infinito raio de conhecimento que da pesquisa pode advir à vida humana, ou ainda, tendente a impedir a disruptividade que pode ocorrer em face de conceitos tradicionais de comportamento.

Todavia, se, por um lado, o modelo de regulamentação estatal dos aplicativos de transporte deve assegurar a liberdade da atividade empresarial no ramo da inovação tecnológica, por outro lado não se pode fazer vista grossa ao interesse coletivo que desta tecnologia pode resultar, ou mesmo, que dela possa sofrer conseqüências positivas ou negativas.

Com efeito, a inovação tecnológica dos aplicativos impactou sobremaneira o segmento da mobilidade urbana, segmento este formado por diversos centros de interesse. Estes centros de interesse são representados por segmentos importantes, como, consumidores usuários, motoristas contratados sem relação de emprego, empresas de transporte e logística, estabelecimentos afetados com a extrapolação dos limites da frota urbana, meio ambiente, etc.

Pois é nesta concepção que devem estar presentes os preceitos republicanos de liberdade no modelo de regulamentação que se pretende adotar, que nos termos da lei federal, coube aos municípios e ao Distrito Federal.

Por certo, trata-se de centros de interesse que não podem ficar reféns de uma dominação tecnológica que provoque o descontrole de determinados parâmetros indispensáveis ao Governo, como por exemplo, a necessidade de limites de agentes exploradores, limites quantitativos da frota automobilística, a segurança de usuários, as formas de resolução de conflitos, a tributação da atividade remuneratória, dentre outros.

Neste ponto, calha a visão republicana de liberdade, que em sua vertente neorromana, para a liberdade não basta uma não interferência, mas sim uma ausência de dominação, mesmo em potencial. Trazendo tal concepção em termos práticos, para o caso em exame, tem-se a preocupação de não deixar tantos centros de interesse reféns de uma dominação tecnológica desprovida de um controle estatal.

Da mesma forma, é preciso um modelo de regulamentação que assegure uma participação popular efetiva nas instâncias deliberativas que irão definir o modelo de regulamentação, para que nelas estejam representados cada centro de interesse, de forma democrática, tal como se depreende da concepção neoateniense de liberdade republicana.

Deflui-se, portanto, que no caso da regulamentação dos aplicativos de mobilidade urbana, não se está diante de um escolha disjuntiva, em que se deve optar por um ou outro modelo, liberal ou republicano, face à natureza pública ou privada com que o serviço de aplicativos de transporte pode ser concebido. Antes, constata-se a necessidade de um modelo de regulamentação em que estejam presentes preceitos indispensáveis das correntes liberal e republicana, de modo a assegurar o equilíbrio dos centros de interesse que estão envolvidos no segmento da mobilidade urbana. Tal é a bem observada colocação de César Ramos (2011, p. 63), ao discorrer sobre as “virtudes cívicas” da corrente neoateniense:

> Somente leis justas e legítimas de um Estado republicano garantem a existência das liberdades individuais e asseguram os direitos subjetivos. E esses direitos encontram sua efetividade apenas com a vigilância ativa do dever cívico de cidadãos virtuosos, os quais impedem que as leis e as instituições sejam o resultado da ação dominadora, principalmente do poder econômico, que busca perpetuar relações de dominação.

Ora, não é outro o modelo de Estado Democrático de Direito concebido pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, isto é, um modelo de Estado Social que buscou o equilíbrio na adoção dos postulados liberal e republicano, ao assegurar, como

fundamento da República, o exercício da livre iniciativa ao lado dos valores sociais do trabalho. Assim também o fez quando dispôs sobre a Ordem Econômica e Financeira, conjugando princípios de ordem liberal e republicana, a se depreender que o Constituinte Originário primou pelo equilíbrio dessas concepções em matéria de liberdade.

8 CONCLUSÃO

A introdução dos aplicativos de transporte individual de passageiros provocou notória polêmica nos segmentos que utilizam e exploram os meios de mobilidade urbana. Tamanhos foram os conflitos de interesses que logo se tornou inevitável a intervenção do Estado, visando ao equilíbrio dos diferentes segmentos, de modo a assegurar o bem comum da coletividade, ao mesmo tempo garantindo o princípio da livre iniciativa, presente no livre exercício da atividade econômica.

A este respeito, viu-se que o estudo acerca da regulação Estatal dos aplicativos de mobilidade urbana, remete à análise das concepções de liberdade segundo as teorias liberal e republicana. Para tanto, buscou-se no referencial teórico da Filosofia Política que trata das liberdades, conceitos divergentes sobre a liberdade, em especial, segundo as correntes contemporâneas do liberalismo e republicanismo, neste último caso, em suas vertentes neoateniense e neorromana. Tal estudo permitiu uma maior compreensão acerca das concepções de liberdade, as quais, são sempre indissociáveis no debate acerca do papel do Estado na sociedade.

Viu-se, a este respeito, a inserção maciça dos aplicativos, os quais, de modo geral estão impactando a vida cotidiana, trazendo consigo o fenômeno da disruptividade, também abordado no presente artigo, onde se apontou para a sua natural transformação na forma e conceitos de utilização de serviços, produtos e comportamento em geral.

Nesta esteira dos aplicativos, abordou-se os seus impactos no segmento da mobilidade urbana, provocando ampla discussão e conflitos em diversos centros de interesse presentes neste setor, levando à necessidade de uma regulação estatal.

No Brasil, esta regulação se deu por meio da Lei Federal 13.640, de 26 de março de 2018, a qual alterou a Lei Federal 12.586, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde restou definido que caberá ao Distrito Federal e aos municípios a regulamentação desta tecnologia em nível local.

Concluiu-se que o modelo de intervenção, segundo as diretrizes da lei federal, aponta para uma conjugação dos postulados liberal e republicano acerca da liberdade do

empreendedorismo e dos negócios jurídicos no segmento da mobilidade urbana. Vale dizer, não se está diante de uma escolha disjuntiva, entre uma e outra teoria, mas sim diante de uma necessidade de conciliação de seus postulados, o que, a bem da verdade, condiz com o próprio modelo de Estado concebido pela Constituição Federal de 1988, qual seja, um Estado Social, em que a livre iniciativa e os valores sociais compõe, de forma harmônica, os fundamentos da República.

REFERÊNCIAS

BERLIN, Isaiah. Dois conceitos de liberdade. In: _____. **Estudos sobre a humanidade:** uma antologia de ensaios. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 226-272.

BOBBIO, Norberto. **Igualdade e liberdade**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. 3. ed. Rio de Janeiro: Ediouro, 1997.

BRASIL. **Lei nº 13.640 de 26 de março de 2010**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/560641917/lei-13640-26-marco-2018>.

E-HAILING. In: Wikipédia. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Uber#E-hailing>. Acesso em: 31 ago. 2018.

HOBBES, Tomas. **O leviatã ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil**. Tradução de João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva. 1997. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/anthist/marcos/hdh_thomas_hobbes_leviatan.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2018.

LOCKE, John. **Segundo tratado sobre o governo civil**: ensaio sobre a origem, os limites e os fins verdadeiros do governo civil. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2001. (Coleção Clássicos do Pensamento Político).

MELLO, Leonel Itaissu Almeida. John Locke e o individualismo libreral. In: WEFFORT, Francisco C. (Org.). **Os clássicos da política**. São Paulo: Ática, 2002. v. 1. (Série Fundamentos, 62).

PETTIT, Philip. Liberalismo e republicanismo. In: CANTO-SPERBER, Monique (Org.). **Dicionário de ética e filosofia moral**. São Leopoldo: Unisinos, 2003. v. 2.

PETTIT, Philip. **Republicanism:** theory of freedom and government. Oxford: Oxford University, 1997.

RAMOS, César. A cidadania como intitulação de direitos ou atribuição de virtudes cívicas: liberalismo ou republicanismo. **Síntese:** revista de filosofia, Belo Horizonte, v. 33, n. 105, p. 77-115, 2006. Disponível em: <http://faje.edu.br/periodicos/index.php/Sintese/article/view/247>. Acesso em: 28 nov. 2017.

RAMOS, César. O modelo liberal e republicano da liberdade: uma escolha disjuntiva? **Revista Trans/Form/Ação**, Marília, v. 34, n. 1, p. 43-66, 2011. Disponível em: <http://www2.marilia.unesp.br/revistas/index.php/transformacao/article/view/1045/944>. Acesso em: 31 ago. 2018.

RAWLS, John. **O liberalismo político**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

_____. **Uma teoria da justiça**. Tradução Almiro Piseta e Lenita M. R. Esteves. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

ROUSSEAU, Jean Jacques. **Do contrato social**: princípios de direito político. Tradução de J. Cretella Junior, Agnes Cretella. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

SANDEL, Michael J. **Justiça**: o que é fazer a coisa certa. Tradução 6ª ed. de Heloisa Matias e Maria Alice Máximo. 6ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

SKINNER, Quentin. **Liberdade antes do liberalismo**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Unesp, 1999.

SOUZA, Eduardo Nunes de. Situações jurídicas subjetivas: aspectos controversos. **Civilistica.com**, Rio de Janeiro, ano 4, n. 1, p. 6-7, 2015. Disponível em: <http://civilistica.com/situacoes-juridicas-subjetivas-aspectos-controversos/>. Acesso em: 30 dez. 2017.

TECNOLOGIA DISRUPTIVA. In: Wikipédia. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Tecnologia_disruptiva>. Acesso em: 31 ago. 2018.

THOMAS HOBBES. In: Wikiquote. Disponível em:<https://pt.wikiquote.org/wiki/Thomas_Hobbes>. Acesso em: 31 ago. 2018.