

**A EDUCAÇÃO COMO SEDIMENTADORA DA FUNÇÃO SOCIAL E SOLIDÁRIA
DA EMPRESA – UMA ANÁLISE DE SEU CUMPRIMENTO PELA UBER**

EDUCATION AS A SETTLER OF THE SOCIAL AND SOLIDARY FUNCTION OF THE
COMPANY - AN ANALYSIS OF ITS COMPLIANCE BY UBER

Enéias dos Santos Coelho¹
Fernanda Granja Cavalcante da Costa²

RESUMO

A educação como sedimentadora da função social e solidária da empresa – uma análise de seu cumprimento pela UBER. Inúmeras são as críticas aviadas à forma de exploração da atividade de transporte particular de passageiros praticada pela Uber. O objetivo é desvendar a importação da educação na formação de um sentimento geral de solidariedade, bem como identificar de que forma a exploração das atividades pela Uber cumpre com a função social e solidária que as empresas estão obrigadas a observarem. O método utilizado para o desenvolvimento deste trabalho foi o dedutivo, a partir da análise nas normas constitucionais, bem como das práticas levadas a efeitos pela Uber. A relevância do trabalho reside na necessidade de apontar eventual ganho social que a Uber oferece, identificando o papel da educação neste processo.

Palavras-chave: uber, função social e solidaria, educação.

ABSTRACT

Education as a settler of the social and solidarity function of the company - an analysis of its compliance by the UBER. There are a number of criticisms of Uber's private passenger transport business. The objective is to unveil the importation of education in the formation of a general feeling of solidarity, as well as to identify how the exploitation of the activities by Uber fulfills the social and solidarity function that the companies are obliged to observe. The method used for the development of this work was the deductive, based on the analysis of the constitutional norms, as well as of the practices carried out by Uber. The relevance of the work lies in the need to point out eventual social gain that Uber offers, identifying the role of education in this process.

Keywords: uber, solidarity and social function, education.

¹ Mestre em Direito pela UNIMAR, eneiascoelho@hotmail.com

² Mestra em Direito pela Universidade de Marília – UNIMAR, nanda8143@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

Os infindáveis meios de comunicação, bem ainda rápida evolução tecnológica tem proporcionado inúmeras formas novas de exploração de atividades sociais e econômicas. Diante deste cenário, ressurgem com maior força a prática de trocas e compartilhamentos, recebendo o rótulo de consumo colaborativo.

Como consequência dos meios tecnológicos e se intitulando como praticante do consumo colaborativo surge a empresa Uber, responsável pela exploração da atividade de transportes particular de pessoas.

Assim, se propõe neste trabalho a trazer as práticas exercidas pela Uber, bem como as suas consequências, não apenas para seus usuários e motoristas, mas também para a sociedade. Visa promover uma pesquisa sobre o enfoque da função social e solidária da empresa e a importância da educação no seu enaltecimento, de modo a apontar se as atividades exploradas pela Uber estão em consonância com esses valores.

Para tal desiderato, será explorado o tema da função social e solidária da empresa, promovendo uma incursão acerca dos aspectos constitutivos da Uber, sob o enfoque de uma empresa enquadrada como responsável pela prática do consumo colaborativo, finalizando com a confrontação de suas práticas com o que se espera de uma empresa cumpridora de sua função social e solidária.

2 ANÁLISE EDUCACIONAL ACERCA DA FUNÇÃO SOCIAL E SOLIDÁRIA DA EMPRESA

Analisando o direito privado a partir da Revolução Francesa, apenas para fixação de um corte temporal, é facilmente perceptível que as Codificações emprestavam proteção prioritária, para não se dizer exclusiva, à propriedade. Essa ideia de proteção ao patrimônio é fruto da própria Revolução Francesa que pregava a existência de um Estado Liberal, calcado no valor liberdade, em que Estado deveria permanecer distante das relações travadas entre os indivíduos, em um verdadeiro absentismo estatal. Bonavides (2007, p. 42) afirma que:

A burguesia, classe dominada, a princípio e, em seguida, classe dominante, formulou os princípios filosóficos de sua revolta social. [...] Mas, no momento em que se apodera do controle político da sociedade, a burguesia já se não interessa em manter na prática a universalidade daqueles princípios, como apanágio de todos os homens. Só de maneira formal os

sustenta, uma vez que no plano de aplicação política eles se conservam, de fato, princípios constitutivos de uma ideologia de classe.

Veja-se que a classe burguesa, responsável pelo levante, tinha como bandeira uma sociedade liberta, de modo a se ver livre das amarras do absolutismo, em que o Estado era presença constante na vida social. Contudo, as ideias centrais defendidas, sem fazer aqui uma defesa ao socialismo, serviram como pavimentação para a consolidação do capitalismo, prática constante nas relações da classe burguesa.

Ademais, o formalismo defendido e adotado pelos ordenamentos jurídicos após o referido movimento revolucionário tornou letra morta a igualdade defendida, já que se restringiu à igualdade formal, ou seja, perante a lei, sem privilegiar a igualdade material, está sim, passível de imprimir justiça ao direito.

Esse cenário foi essencial para a fixação do individualismo e do patrimonialismo que perdurou onipresente durante todo o período do chamado Estado Liberal. A ideia posta à época não era oriunda exclusivamente dos ordenamentos jurídicos, agindo lado a lado com os anseios da classe burguesa e de uma educação elitista. A ausência do Estado na sociedade, seja como prestador de serviços públicos ou como intervencionista em determinadas situações, elevou o grau de desigualdade social e acentuou o modo precário de vida dos indivíduos. Segundo Figueiredo (2014, f. 79):

Após a efetivação dos valores políticos idealizados como basilares do novo modelo de Estado, ao qual se denominou Liberal, ante o regime de garantia de liberdades individuais e proteção ao domínio privado, mister se fez garantir proteção aos segmentos sociais marginalizados, minoritários e, conseqüentemente, excluídos do processo de produção e repartição de riquezas.

De modo a superar as incongruências do Estado Liberal surge um movimento de retorno do Estado à vida social que foi rotulado de Estado Social, marcado pela garantia de direitos sociais, seja através da prestação de serviços públicos ou a partir da intervenção do ente estatal nas relações privadas de modo a garantir direitos mínimos aos indivíduos. Para Frazão (2011, p. 93-94) :

As críticas ao individualismo e ao formalismo exacerbados do Estado Liberal possibilitaram, a partir do final do século XIX, um maior debate a respeito de questões como a intersubjetividade das relações jurídicas, as finalidades sociais dos direitos subjetivos e a reaproximação do direito com a moral e a justiça.

Dessa maneira, foram criados caminhos para a superação do formalismo exagerado do "direito liberal", o que viabilizou a discussão sobre a

legitimidade dos próprios direitos subjetivos, base axiológica sem a qual as teorias da função social da propriedade e do abuso de direito dificilmente seriam reconhecidas.

Observa-se que é no seio do Estado Social que se iniciam as discussões acerca da funcionalização dos direitos, de maneira que eles devem servir não só aos interesses individuais de seus detentores. Cavallazzi Filho (2006, p. 103) afirma que:

[...] a Função, na doutrina jurídica, tem como elemento presente a ideia de um poder que não se exerce exclusivamente no interesse próprio, mas também em relação à coletividade, proporcionando assim o surgimento da denominada Função Social.

A funcionalização dos direitos não os limitam, mas altera a sua própria estrutura, já que o seu exercício passa a exigir a satisfação não só dos interesses individuais do seu legítimo possuidor, mas deve se pautar pelo respeito das legítimas expectativas de toda a sociedade.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º garante o direito a propriedade³. Muito embora os direitos individuais garantidos pela Constituição Federal de 1988 não tenham caráter absoluto, diante da possibilidade de sua ponderação frente a outras garantias, a relativização do direito à propriedade é expressamente prevista no inciso XXIII, do seu artigo 5º, ao afirmar que a propriedade "*atenderá a sua função social*".

Quanto a empresa, tomada pelo seu aspecto funcional, deve-se percebê-la como fator de produção de riqueza a receber os influxos dos princípios relativos a ordem econômica. Relativo a ordem econômica a Constituição Federal de 1988 estabelece que:

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

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;
- VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;
- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII - busca do pleno emprego;
- IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

³ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Mais uma vez, a Constituição Federal de 1988 aponta a necessidade da observância da função social da propriedade, contudo, neste momento, direcionada aos princípios aplicados aos detentores dos fatores de produção, cuja empresa está enquadrada. Segundo Mariana Ribeiro Santiago e Livia Gaigher Bósio Campello (2016, p. 128):

Tendo em vista que a empresa é instrumento legal para o exercício de iniciativas econômicas, nada mais coerente do que reconhecer a função social da empresa, já que a própria Constituição de 1988 estabelece que a livre iniciativa deve ter um valor social.

Ainda é possível aferir, que embora franqueado pela Constituição Federal de 1988 a livre a iniciativa, ela deve ser funcionalizada, no sentido de que seu exercício, em linhas gerais, deve se guiar pela valorização do trabalho e assegurar a existência digna de todos e justiça social. Não se pode olvidar que a Constituição Federal de 1988⁴ traz como um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil a solidariedade. Portanto, o que se busca é o condicionamento da exploração dos meios de produção ao cumprimento de ditames sociais.

Segundo os princípios elencados, a empresa cumprirá sua função social, de forma exemplificativa, quando respeitar os direitos dos consumidores, o meio ambiente, promover o pleno emprego, não contrariar regras de direito concorrencial e fomentar a redução da desigualdade. Em linhas gerais, pautando-se pelo cumprimento das regras e princípios do ordenamento jurídico e não exercendo seus direitos de modo emulativo, ou seja, com cunho estritamente egoístico, estará a empresa cumprindo com sua função social. Explica Mariana Ribeiro Santiago e Livia Gaigher Bósio Campello (2016, p. 189):

O discurso da solidariedade, dentro de um quadro democrático, implica admitir direitos e deveres nas relações interindividuais, como cooperação e respeito, exigindo uma postura não só do Estado, mas também de cada cidadão em relação a todos os demais.

Deve-se perceber que a função social da empresa não está relacionada com a promoção de caridade, nem mesmo divisão ganhos, mas sim com a promoção do bem comum, a partir não abstenção de práticas que violem as expectativas legítimas da sociedade.

⁴ Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:
I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;

E essa deve ser a tônica também nos meios tradicionais de educação, desde sua base, como forma de difundir e valorizar os pontos centrais do ideário de solidariedade.

A sociedade deposita na empresa a confiança de que os fatores de produção a serem explorados gerarão riquezas para todos que se relacionam, direta ou indiretamente, com as atividades, sejam através da criação de empregos, geração de tributos, manutenção do meio ambiente saudável e introdução no mercado de produtos e serviços seguros e de qualidade.

3 UBER: EXEMPLO DE CONSUMO COLABORATIVO

A produção em massa, a rapidez da evolução tecnológica e a facilidade de comunicação, são fatores que tem elevado o consumo a níveis antes jamais visto. Vive-se num momento em que a satisfação pessoal se traduz na aquisição de bens, evidenciando o que Bauman chama de "sociedade de consumo". Bauman (2007, p. 106) ensina que:

A sociedade de consumo tem por base a premissa de satisfazer os desejos humanos de uma forma que nenhuma sociedade do passado pôde realizar ou sonhar. A promessa de satisfação, no entanto, só permanecerá sedutora enquanto o desejo continuar irrealizado; o que é mais importante, enquanto houver uma suspeita de o desejo não foi plena e totalmente satisfeito.

Entretanto, o consumo desenfreado e irresponsável pode redundar em consequências funestas para futuras gerações, na medida em que os recursos naturais hoje utilizados na produção de bens em sua grande maioria são finitos. Ressalta-se que na "sociedade de consumo" a satisfação nunca é integral, a exigir um consumo continuado, levando também ao descarte em proporções inimagináveis de bens em desuso.

Como forma de conter ou ao menos suavizar esse movimento incessante de consumo, inúmeros são as teorias e estudos que surgem, seja no campo social, econômico, filosófico ou jurídico. Segundo Lima (2016, p. 119):

Atualmente, pode-se dizer que se está vivendo um declínio da forma convencional do consumo, que se encontra passando por uma evolução positiva, revolucionando conceitos, que certamente marcarão a existência humana tão incisivamente quanto a Revolução Industrial no seu tempo.

Neste cenário muito se discute acerca do modelo socioeconômico rotulado de consumo colaborativo, calcado no sistema de compartilhamento de bens e serviços. Defende-se uma quebra de paradigma, cujo modelo econômico do "ter" é relegado, contudo, o "usufruir" continua com todo seu vigor.

No consumo colaborativo pretende-se a maximização do uso ou exploração de um bem, de forma a aumentar os benefícios deles decorrentes, devido à diminuição do seu período de ociosidade. Desta forma, compartilha-se o bem com outras pessoas, que o utilizarão sem a necessidade de sua aquisição. Ressurge a ideia de troca ou compartilhamento, não se tratando de um modelo novo e revolucionário. Para Lima (2016, p. 124):

Embora o tema consumo colaborativo em si ainda seja considerado novo, a sua ideia central o compartilhamento na verdade é a reprodução de uma prática antiga: a habilidade para negociar entre pares, ou seja, pessoa para pessoa (peer to peer), que foi utilizada pelas sociedades mais antigas. Esta é vista como uma forma de proporcionar aos indivíduos a satisfação das suas necessidades, sem, contudo, ter que adquirir a propriedade de determinado bem, fundamentando-se na base do desejo de compartilhar, redistribuir bens tangíveis (bens de consumo diversos) e intangíveis (serviços, tempo e até dinheiro). A sociedade voltou a interagir seus membros, as pessoas interessadas estão colocando seus ativos subutilizados à disposição daqueles que têm desejo utilizar temporariamente ou não os bens ofertados no universo do consumo.

O que se percebe é que com a tecnologia e os meios de comunicação as formas de compartilhamento ganham contornos mais sofisticados e alcance muito maior do que se via no passado. Merten (2016, p. 19) explica que :

O consumo colaborativo surge como uma forma de consumo que se opõe à ideia da aquisição excessiva de bens e serviços. Esse consumo é capaz de fazer com que as pessoas tenham acesso aos produtos que desejam sem que, necessariamente, tenham que adquirir.

Para que o indivíduo tenha acesso ao bem de consumo, dispensa-se através do consumo colaborativo a aquisição do bem. O consumo colaborativo é organizado em três sistemas, segundo Bostman e Rogers (2011, f. 61): "*sistemas de serviços de produtos, mercados de redistribuição e estilos de vida de colaboração*". No sistema de serviços de produtos o sujeito usa o produto, sem a necessidade de adquiri-lo. Para Bostman e Rogers (2011, fl. 61):

Em um SSP, um serviço permite que vários produtos de propriedade de uma empresa sejam compartilhados (compartilhamento de carros, energia solar, lavanderias automáticas), ou que produtos de propriedade privada sejam compartilhados entre pares [...].

Neste sistema, a utilização do bem se intensifica, diminuindo a sua ociosidade e permite que pessoas tenham acesso ao mesmo, sem a necessidade de sua aquisição. No sistema de redistribuição verifica-se a circulação de bens usados. No Brasil é possível apontar

como exemplo a plataforma tecnológica OLX, em que se permite anunciar bens para venda, atingindo um alcance mundial. Por fim, no sistema estilo de vida de colaboração, Bostman e Rogers (2011, fl. 62) afirmam que:

Não são apenas bens tangíveis como carros, bicicletas e artigos usados que podem ser compartilhados, trocados e permutados. Pessoas com interesses semelhantes estão se reunindo para compartilhar e trocar ativos menos tangíveis, como tempo, espaço, habilidades e dinheiro, o que chamados de estilos de vida colaborativo.

Neste sistema é possível encontrar o compartilhamento de vagas de garagem, trocas de horas de serviço ou até mesmo o compartilhamento de hortas e jardins. Para o presente trabalho é importante identificar em qual dos sistemas apontados se enquadra a Uber, empresa norte-americana.

Segundo consta no Uber Blog⁵ "*a Uber oferece uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis*". Ainda, no mesmo sitio é afirmado que:

A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de Tecnologia. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades.

A Uber não é um aplicativo de táxi. Nós conectamos usuários e motoristas parceiros, que prestam o serviço de transporte individual privado, por meio de nosso aplicativo.

A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de Tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja.

A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis.

Inferese que a Uber se identifica como uma empresa de tecnologia que apenas disponibiliza um aplicativo para celular que permite a conexão entre motoristas particulares e pretensos usuários. Veja que os veículos não são da Uber, mas sim dos motoristas que se cadastram na plataforma e oferecem serviços aos usuários também cadastrados no aplicativo. A empresa Uber é remunerada através de um percentual do valor devido pelo percurso realizada pelo motorista contratado. Segundo Capuzzi (2017) a Uber:

⁵ <https://www.uber.com/pt-BR/blog/aracaju/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>

Trata-se de um aplicativo informático que, através do compartilhamento de dados, permite que o interessado em usufruir de determinado serviço seja posto em contato diretamente com a pessoa que o presta, de modo a excluir a rede logística existente entre ambos e que, consequentemente, elevaria o custo do produto final.

Percebe-se que o aplicativo tem o condão de colocar a disposição de seus usuários motoristas prestadores de serviço de transporte de pessoas, que sem esta plataforma restringiria o acesso ao serviço e elevaria o custo de sua prestação. Outro ponto digno de nota é que com custos reduzidos, os serviços de transporte oferecidos pelos motoristas cadastrados no aplicativo da UBER são bem mais atrativos que outros meios de transportes de passageiros à disposição do usuário, a exemplo do táxi, e muito mais atrativo que os meios de transportes públicos coletivos. Explica Merten (2016, p. 35) que:

Aquele que pretende utilizar o serviço de transporte oferecido pelo UBER deve instalar o aplicativo em seu celular e fazer um cadastro onde criará uma conta e um perfil, informando, inclusive, dados referentes ao seu cartão de crédito. Após, é possível solicitar que um dos seus veículos realize a sua locomoção de um determinado local para outro, sendo que ao final será cobrada uma taxa que levará em conta a quilometragem percorrida e o tempo permanecido dentro do automóvel, descontado diretamente do cartão de crédito do usuário cadastrado.

Trata-se de novo serviço de transporte de passageiros que foi desenvolvido por meio da livre iniciativa e da tecnologia, para unir motoristas a consumidores, por uma plataforma virtual, a qual funciona somente com a internet.

Portanto, o que se extrai dos serviços prestados, bem como da forma de prestação é que a Uber se enquadra no sistema de serviços de produto, em que uma empresa se propõem a oferecer ao público bens e serviços de particulares. No caso, a Uber através de um aplicativo por ela desenvolvido e disponibilizado aos usuários oferece a estes o serviço de transportes de pessoas prestados por particulares. O usuário tem acesso a transporte particular, sem a necessidade de aquisição do bem, ou seja, dispensando a compra de um veículo.

4 CUMPRIMENTO DA FUNÇÃO SOCIAL E SOLIDÁRIA PELO UBER

É intrínseco ao consumo colaborativo a ideia de sustentabilidade, proporcionando a minimização do uso dos recursos naturais necessários a cadeia produtiva dos bens de consumo. A maximização da exploração de um bem, pode parecer que resultará essencialmente na diminuição de sua produção, na medida em que será usado por um número

maior de pessoas, esvaziando a necessidade frenética de aquisição por um número infinito de usuários ou a aquisição periódica de um bem novo. Explica Lima que (2016, p. 121):

O consumo colaborativo surge para reativar um conceito duradouro de consumo que pode ser amplamente utilizado por pessoas em todos os setores e deve ser fundamentado em estruturas claras que tornam teorias complexas em simples, desburocratizando o consumo literalmente, validando-se na conservação da sustentabilidade e na aproximação dos pares com novos tipos de participação, colaboração e partilha; restaurando valores perdidos, como v.g., confiança, reputação e privacidade no século XXI; apresentando um novo modelo de negócios, dando lugar a uma espécie de economia colaborativa que tem o condão de mudar indústrias e impactar vidas diárias; além de manter o meio ambiente equilibrado.

No consumo colaborativo percebido nos serviços prestados pela UBER observa-se que o usuário poderá utilizar-se de um meio de transporte de passageiros particular, locomovendo-se de acordo com sua necessidade, sem, contudo, ser necessário a aquisição de um veículo. Ressalta-se que adquirindo um veículo, o usuário além de se ver obrigado ao pagamento de diversas despesas, a exemplo de imposto, manutenção e revisão, combustível, depreciação, estacionamento, conta com as inúmeras horas diárias que este veículo permanecerá parado, seja durante o seu horário de trabalho ou de descanso.

Com a utilização da Uber o veículo terá seu uso intensificado, na medida em que servirá não só apenas a um usuário. Não se encontrou em números absolutos a vantagem ou desvantagem financeira para o usuário entre a aquisição do veículo ou o uso da Uber. Entretanto, embora possa parecer que a utilização da Uber resulte em uma diminuição do ritmo de produção das montadoras de veículo, não é o que se observou no Brasil neste ano de 2017.

Conforme reportagem publicada no sitio Exame.com⁶ a superação da crise econômica vivida do Brasil que repercute no segmento de venda de veículos novos está ocorrendo graças as vendas para locadora, em decorrência da alta procura de veículos de locação por motoristas dispostos a se cadastrarem na plataforma da Uber. Assim, ao menos na ponta da cadeia que envolve o consumo colaborativo desenvolvido pela Uber, ou seja, produção de veículos automotores, ainda não foi possível aferir consequências, seja pela atual crise econômica que o Brasil atravessa ou em decorrência do movimento de acomodação que o mercado vive ao fornecer veículos aos pretensos motoristas da plataforma.

⁶ <http://exame.abril.com.br/negocios/locadoras-e-efeito-uber-sao-saida-para-crise-nas-montadoras/>

Não se pode deixar de registrar, que em tratando-se de veículos adquiridos por locadoras para só então chegar às mãos dos motoristas cadastrados na Uber, a frota necessariamente passa por renovações periódicas, o que pode ser um reforço a ideia de que a produção de veículos novos não sofrerá grandes impactos. No tocante à mobilidade urbana, Mendes e Ceroy (2015, p. 14) afirmam que:

Nesse contexto, percebe-se uma gradual mudança de costume no sentido da dispensa da compra de carros próprios e do aumento na utilização de meios de transportes compartilhados, o que gera redução nos custos ambientais e socioeconômicos, principalmente no sentido da diminuição do tráfego urbano de automóveis, de problemas relacionados à estacionamento e, até mesmo, de bebidas alcoólicas conjugadas à direção perigosa.

Embora defenda-se as vantagens do uso da Uber para diminuição do trânsito urbano, um contraponto deve ser levantado. Embora com o compartilhamento do transporte inúmeros usuários não mais colocarão seus veículos nas ruas, não se pode negar que o sistema permite a elevação do acesso ao transporte particular. Deste modo, pessoas que não se utilizavam de veículos próprios passarão a usar o sistema Uber. Ademais, por conta da facilidade do uso, bem ainda do preço reduzido se comparado com o transporte de táxi, inúmeras pessoas podem migrar o transporte público coletivo para o transporte particular, de modo a resultar num maior número de veículos nas ruas das grandes cidades.

No entanto, um dado é certo, problemas relacionados com estacionamento serão sensivelmente abrandados. Ainda, segundo Sarmiento (2015, f. 13) a Uber não viola regras concorrenciais:

Finalmente, cabe refutar o argumento de que os motoristas credenciados pela Consulente violariam a legislação ou praticariam concorrência desleal, por não se submeterem aos requisitos impostos nas normas vigentes aos taxistas e seus veículos. O argumento não se sustenta. Reitere-se que o serviço prestado pelos motoristas parceiros da UBER não configura transporte individual público de passageiros – como são os táxis – mas modalidade privada de transporte. Por isso não deve, evidentemente, estar sujeito aos mesmos regramentos impostos aos táxis, que têm natureza jurídica diversa. A submissão às mesmas regras impostas aos táxis desnaturaria a inovação proporcionada pelo novo serviço e frustraria o direito de escolha dos consumidores. Com efeito, a homogeneização regulatória retiraria dos passageiros a possibilidade de optar entre os táxis e outra alternativa de transporte individual, pois a suposta alternativa tornar-se-ia idêntica à opção original. Em outras palavras, para combater uma suposta concorrência desleal, frustrar-se-ia exatamente o objetivo principal da proteção à concorrência: a garantia da liberdade de escolha do cidadão.

Inferre-se que os serviços prestados pela Uber e principalmente pelos seus motoristas cadastrados são fomentadores da livre concorrência, na medida em que coloca a disposição do usuário serviço de transporte de passageiros que recebe tratamento jurídico diverso do sistema até então verificado, ou seja, o serviço público de transporte oferecidos pelos taxistas.

Sob o enfoque da geração emprego, deve-se consignar a Uber afirma que os motoristas não são empregados, mas sim autônomos que prestam serviços de transporte particular, utilizando do aplicativo disponibilizado. Neste contexto, é inegável que os milhares dos motoristas que hoje percorrem as ruas das grandes cidade transportando passageiros através da contratação pelo aplicativo da Uber exercem uma atividade remunerada.

Não existem dados estatísticos, mas se pode afirmar que o serviço propiciado pela Uber é responsável para que inúmeras pessoas sejam consideradas economicamente ativas. Por fim, insta registrar que muito embora a Uber defenda que os motoristas cadastrados não são empregados, começam a surgir ações perante da Justiça do Trabalho⁷ discutindo a existência de relação de trabalho.

As sentenças até então proferidas não são uniformes, não se podendo falar em posição sedimentada quanto a existência de relação de trabalho. Entretanto, aos defensores da existência da relação de trabalho, o argumento principal é que a Uber sob o manto da ideia de economia colaborativa desenvolve a precarização do trabalho (Menezes, 2017).

CONCLUSÃO

Percebe-se que o Estado Liberal surge pelas mãos da classe burguesa cansada do ambiente negocial restrito imposto pelo Estado Absolutista. Contudo, as ideias e valores implementados durante o Estado Liberal resultou na forte proteção ao individualismo e ao patrimonialismo, permanecendo o Estado distante das questões sociais.

Como reflexo dessas ideias, surge o Estado Social, onde o Estado marca presença, na tentativa de suplantar as injustiças sociais decorrentes do Estado Liberal. Neste cenário surge a necessidade de uma releitura dos institutos jurídicos, de modo a adequá-los as necessidade sociais, iniciando um forte movimento pela funcionalização dos direitos, de modo a serem exercidos em consonância não apenas dos interesses individuais, mas também sociais.

⁷ Processo 0011359-34.2016.5.03.0112 - 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte;
Processo 0001995-46.2016.5.10.0111 - Vara do Trabalho do Gama/DF;
Processo 0011863-62.2016.5.03.0137 - 37ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte.

Assim, os ordenamentos jurídicos passaram a exigir que a propriedade e a empresa sejam exploradas cumprindo com sua função social e observando o princípio da solidariedade, num movimento de humanização do direito, afastando-se da proteção da propriedade de forma egoística e individualista.

Os valores defendidos e a serem observados estão em sintonia com o que se convencionou chamar de consumo colaborativo. Entre os sistemas existentes de consumo colaborativo, foi analisado o de serviços de produtos em que a Uber, empresa que viabiliza do compartilhamento de transporte de pessoas, se enquadra.

Observa-se que a Uber disponibiliza um aplicativo que conecta motoristas particulares cadastrados, desde que preenchidos determinados requisitos, com usuários da plataforma, viabilizando a contratação de serviços de transporte particular de pessoas, a um preço mais acessível que o modelo de transporte público individual hoje existente, qual seja, o táxi.

Embora o uso da plataforma Uber seja enquadrado como consumo colaborativo, ante o compartilhamento no uso de veículos, por estes simples fato não é possível afirmar que haja o cumprimento da função social e solidária que se espera de uma empresa. Porém, verificando as práticas adotadas e as suas consequências permite-se afirmar que, embora ainda num campo nebuloso, a Uber cumpre com sua função social e solidária.

Veja-se no campo econômico, que pelos menos por ora, não houve reflexo negativo na produção de veículos automotores, ao contrário, é a atividade que está permitindo a superação da crise que o Brasil passa, já que as vendas embora tenham caído no varejo, aumentou significativamente através da venda direta.

Isso resulta na proteção do pleno emprego nas montadoras, bem ainda da geração de tributos necessários a fazer frente as necessidade sociais assumidas pelo Estado. Ainda, permite-se aos motoristas permanecerem economicamente ativos, antes possibilidade de exploração de uma atividade econômica, trazendo efeito repique na economia.

Em termos ambientais, não é possível afirmar eventuais benefícios, pois embora haja quem defenda que reduzirá o número de veículos nas ruas, vejo de forma contrária, pois com a facilitação do acesso ao transporte particular individual haverá um aumento do número de veículos nas ruas. Contudo, problemas relativos a vagas estacionamento nos grandes centros serão solucionados.

Por fim, em que pese as discussões acerca da precarização do trabalho através da Uber, já que seus motoristas não são empregados, deve-se encarar como um sistema

disruptivo, capaz de mudar paradigmas, ensejando uma necessidade de releitura das regras trabalhistas aplicadas ao caso.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmund. **Vida líquida**. Trad. Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BONAVIDES, Paulo. **Do Estado Liberal ao Estado Social**. São Paulo : Malheiros Editores Ltda., 2007.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é seu é meu - Como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre, Bookman Editora, 2011.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 15 de junho de 2017.

CAPUZZI, Antonio J. **Motoristas do Uber – empregados ou autônomos? – Análise à luz do ordenamento jurídico brasileiro**. 2017. Disponível em <<http://emporiiododireito.com.br/motoristas-do-uber-empregados-ou-autonomos/>>. Acesso em: 15. jun. 2017.

CAVALLAZZI FILHO, Tullo. **A função social da empresa e seu fundamento constitucional**. Florianópolis : OAB/SC Editora, 2006.

FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Lições de direito econômico**. 7ª ed. - Rio de Janeiro : Forense, 2014.

FRAZÃO, Ana. **Função social da empresa: repercussões sobre a responsabilidade civil de controladores e administradores de S/As**. Rio de Janeiro : Renovar, 2011.

LIMA, Gabriela Eulalio de. **A sociedade de consumo e o desenvolvimento sustentável construído a partir do consumo colaborativo**. Marília : UNIMAR, 2016.

MENDES, Francisco Schertel; CERROY, Frederico Meinberg. **Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em <www.senado.leg.br/estudos>. Acesso em: 18. jun. 2017.

MENEZES, Priscilla. **Economia Compartilhada ou precarização do trabalho?? A Uber e a Justiça do Trabalho**. 2017. Disponível em <<https://medium.com/@priscillamenezes/economia-compartilhada-ou-precariza%C3%A7%C3%A3o-do-trabalho-a-uber-e-a-justi%C3%A7a-do-trabalho-559ded12968e>>. Acesso em: 18. jun. 2017.

MERTEN, Angelita da Luz. **Consumo Colaborativo e do Código de Defesa do Consumidor**. 2016. Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/157235>>. Acesso em: 15. jun. 2017.

SANTIAGO, Mariana Ribeiro; CAMPELLO, Livia Gaigher Bósio. **Função social e solidária da empresa na dinâmica da sociedade de consumo**. Scientia Iuris, Londrina, v. 20, n. 1, p.119-143, abr. 2016. DOI: 10.5433/2178-8189.2016v20n 1p119. ISSN: 2178-8189.

SANTIAGO, Mariana Ribeiro; CAMPELLO, Livia Gaigher Bósio. **A responsabilidade civil por atividade de risco e o paradigma da solidariedade social**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v. 12, n. 23, p. 169-193, jan/jun 2015.

SARMENTO, Daniel. **PARECER Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. 2015. Disponível em <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 18 de jun. 2017.