U.PORTO
FLUP FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

DOUTORAMENTO EM GEOGRAFIA
ESPECIALIDADE EM GEOGRAFIA HUMANA

Repensar a produção
Reflexões a partir de experiências da economia colaborativa nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto

Adilson de Souza Almeida

D

2021

Adilson de Souza Almeida

Repensar a produção
Reflexões a partir de experiências da economia colaborativa nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em Geografia, orientada pelo Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2021

Adilson de Souza Almeida

Repensar a produção
Reflexões a partir de experiências da economia colaborativa nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em Geografia, orientada pelo Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes.

Membros do Júri

Presidente:

Vogais:

À família e aos amigos,

sem os quais não seria possível chegar até aqui.

Sumário

Declaração de honra 7
Agradecimentos 8
Resumo 10
Abstract 11
Índice de Figuras 12
Índice de Tabelas 14
Índice de Gráficos 15
Lista de abreviaturas e siglas 16
Introdução 18
1. Economia e geografia: uma leitura de contexto 29
1.1. O triunfo do capitalismo 30
1.2. Processos e contextos 48
1.2.1. Globalizção e neoliberalismo 49
1.2.2. O caso chinês 65
1.2.3. A desigualdade 75
1.2.4. As cidades no mercado globalizado e liberal 100
1.2.5. Economia 4.0 e mercado de trabalho 114
2. Economia Colaborativa 132
2.1. Questões gerais 132
2.2. A confiança e o sistema de avaliação 142
2.3. A conectividade como chave 148
2.4. Os novos modelos de partilha e o envolvimento com a economia colaborativa 151
2.5. As novas relações entre plataformas, parceiros e consumidores 253
2.6. O caso da Airbnb e da Uber 156
2.6.1. A Airbnb 156
2.6.2. A Uber 160
3. A regulação do aluguer temporário e do transporte individual de passageiros no Brasil e em Portugal 163
3.1. O quadro regulatório do aluguer temporário 163
3.1.1. O aluguer temporário no Brasil 163
3.1.2. O aluguer temporário em Portugal 171
3.2. O quadro regulatório do transporte individual de passageiros 185
3.2.1. O transporte individual de passageiros no Brasil 185

3.1.2. O transporte individual de passgeiros em Portugal 196
4. A Airbnb e a Uber nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto 205
4.1. A Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto 205
4.1.1. Dados Gerais e distribuição da Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto 210
4.1.2. Tipos de acomodação, disponibilidade e mínimo de noite 219
4.1.3. O bairro com maior oferta no Rio de Janeiro: Copacabana 224
4.1.4. A freguesia com maior oferta no Porto: União das Freguesias de Cedofeita, Santo Idelfonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória 228
4.1.5. Os exploradores das unidades de alojamento local 235
4.1.6. O efeito Covid-19 242
4.2. A Uber no Rio de Janeiro e no Porto 250
4.2.1. O acesso à plataforma e vínculos 253
4.2.2. O acesso ao mercado: comparativo Uber x Táxi 262
4.2.3. O sistema de avaliação 269
4.2.4. O sistema de preços por meio de aplicações 271
5. Economia colaborativa e perspetivas para o sistema produtivo: análises e reflexões 280
5.1. O que é colaborativo? Separando o trigo do joio 282
5.1.1. A plataforma Airbnb 282
5.1.2. A plataforma Uber 302
5.2. A economia colaborativa vista a partir da atuação das plataformas 324
5.3. A importância da pesquisa pública e da solidariedade para a distribuição de riqueza 331
5.3.1. Pesquisa pública, inovação e plataformas democráticas 332
5.3.2. Precariedade e segurança social 338
6. Considerações Finais 349
Referências Bibliográficas 357

Declaração de honra

Declaro que o presente tese é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referenciação. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, 10 de fevereiro de 2021

Adilson de Souza Almeida

Agradecimentos

Ufa! Cheguei.

O doutoramento em Geografia foi um misto de sonho e desafio. Sonho, porque desde o secundário (sou licenciado em direito) flertava com a geografia. Eu ficava encantado com as aulas, principalmente quando o assunto era sobre geografia política e económica, e até o professor, do último ano de curso, tentou persuadir-me a cursá-la. Ah, a vida! Com um olhar misto de necessidade, empregabilidade e também de admiração, optei pelo direito. Mas, desde então, imaginava que, não demoraria, iniciaria minha caminhada dentro da geografia e hoje (após 22 anos) estou aqui.

Na caminhada do doutoramento, tive o apoio de muitas pessoas. Impossível não iniciar pelos meus amados pais. Os velhinhos (forma carinhosa como atualmente me dirijo a eles), além de extremamente carinhosos, sempre se preocuparam com a minha educação e de minha irmã. Apesar da formação formal simples, há neles sabedoria, o que os fizeram sempre buscar viabilizar e incentivar minha educação. Eles tinham plena convicção do precioso elemento que ela representava para a vida, seja a presente ou a futura. Serei eternamente grato por tudo.

Com um olhar mais contemporâneo, o meu profundo agradecimento vai para minha linda e querida esposa, Carolina Fernandes. Com sua atenção, conselhos, comidinhas, carinho e paciência, foi peça fundamental para que eu consiguisse atravessar este período. Não era fácil conciliar os estudos com trabalho, casa, família, amigos e atenção a minha cadelinha Zaffa (que retribuía em dobro). Carol estava sempre ali, ao lado, e, até o último minuto, colaborou intensamente com a caminhada (neste momento, ela ajuda-me a formatar a bibliografia). Eterna gratidão, meu grande amor.

Quanto aos amigos, a lista seria relativamente grande. No entanto, não posso deixar de destacar Regina, Marcos, Endrius, Glaucia, Vasco e minha amiga-irmã Andrea, que sempre estiveram com ouvidos e ombros disponíveis para escutar e auxiliar, seja com

assuntos específicos sobre o doutoramento ou a vida. Além deste lindo grupo, os amigos de doutoramento, Eliamin, Raphael, Jacques e Josenete, que tanto colaboraram para viabilizar as aulas por Skype (sim, assisiti algumas aulas a partir do Brasil), como também foram fundamentais no acolhimento em Portugal, inclusive com apoio para solução de partes burocráticas (Eliamin, eterna gratidão pelo apoio com o NIF). Por fim, o meu queridíssimo Ivan, amigo que herdei do Instituto de Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), que iniciou os contactos, ajudou com mapas, ajudou com metodologia, e, principalmente, ajudou com atenção e carinho. Gratidão a todos!

Neste seleto grupo, quero também incluir uma pessoa que, sem seu auxílio, este texto não estava a ser escrito. O meu sincero e profundo agradecimento ao Professor Rio Fernandes, que com seu vasto conhecimento académico, sua simplicidade e disponibilidade, foi além do papel de orientador. Foi mesmo crucial para a estruturação da tese como também para outros assuntos, desde tão cedo, quando eu nem era ainda aluno do doutoramento. Gannhei um amigo. Obrigado, professor!

Por fim, um agradecimento à vida. Acredito que há algo que vai além dos nossos esforços e interesses , algo que se manifesta nas sincronicidades, um fluxo no momento certo, e a minha caminhada até aqui é um ótimo exemplo. Independentemente da exata fonte desta força, quero agredecer por esta oportunidade, pois o doutoramento foi muito além do ganho acadêmico, pois o Adilson cresceu com ele. Então, que este novo Adilson possa ser, no mundo académico e na vida, fonte de compartilhamento de conhecimentos e alegrias.

Gratidão a todos. Gratidão à vida.

Resumo

A partir da dimensão da economia colaborativa, o presente trabalho pretende repensar o atual modelo produtivo. Escolhida de entre as novas experiências, embora não represente um modelo autónomo, a economia colaborativa desenvolve-se ao lado do tradicional modelo de economia de mercado, com ele se relacionando, mas apresenta dinâmicas próprias, como o partilhar da propriedade e a reaproximação entre produtor e consumidor, elementos que seriam suficientes, por si só, para apontar para a existência de um novo cenário. No entanto, a característica que se pretende destacar é a produção a partir de todos, em que as figuras de produtor e consumidor se confundem, associada a uma possível maior acessibilidade aos meios produtivos. Trata-se de processo embrionário e cuja evolução é impulsionada pelos avanços tecnológicos, mas que já suscita debates quanto à real existência de inovações capazes de distanciá-lo da economia tradicional, notadamente sob a perspectiva do planeamento urbano e da gestão do trabalho. Assim, pretende-se determinar o contexto em que se inserem duas das mais conhecidas plataformas colaborativas (Airbnb e Uber) e, de posse dos elementos teóricos, dos aspetos regulatórios específicos e de dados que revelam seus modos de estruturação e funcionamento nos territórios selecionados, analisar se, de facto, verifica-se uma integração e uma aproximação destas plataformas com os atributos próprios da economia colaborativa, sobretudo no que diz respeito à produção a partir da multidão, e, com base nisto, compreender e propor reflexões sobre politicas públicas para o setor e para a própria economia.

Palavras-chave: Modelo produtivo. Economia Colaborativa. Planeamento Urbano. Precariedade. Políticas Públicas.

Abstract

Based on the dimension of collaborative economy, the present research aims to rethink the current productive model. Having been chosen among new experiences, despite the fact that it does not represent an autonomous model, collaborative economy evolves alongside the traditional market economy model, relating to it, but displaying its own dynamics, as the property sharing and the rapprochement between producer and consumer, attributes that would be sufficient, in themselves, to point to the existence of a new landscape. However, the feature to be highlighted is the production from all, in which the roles played by producer and consumer are confounded, associated with the possibility of greater access to the productive means. It is an embryonic process, whose evolution is propelled by technological advances, but which already inflates debates about the real existence of innovations capable of distancing it from the traditional economy, notably from the perspective of urban planning and work management. Thus, it is intended to determine the context in which two of the most marked collaborative platforms (Airbnb and Uber) are inserted, and, in possession of the theoretical elements, specific regulatory aspects and data regarding their structure and functioning models in the selected territories, to analyze whether, in fact, there is an integration and approximation of these platforms with the particularities inherent to the collaborative economy, especially with regard to production from the crowd, and, based on this, understand and inspire reflections on policies for the sector and the economy itself.

Keywords: Productive model. Collaborative Economy. Urban Planning. Precariousness. Public Policy.

Índice de Figuras

FIGURA 1- MAPA DA EUROPA EM 1990 36

FIGURA 2 – A QUEDA DO MURO DE BERLIM E O FIM DO MUNDO BIPOLAR 37**ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.**

FIGURA 3 – ZONAS ECONÓMICAS ESPECIAIS NA CHINA 66

FIGURA 4 – A DESIGUALDADE NOS EUA 81

FIGURA 5 – PIB *PER CAPITA* DOS PAÍSES (ABRIL DE 2019).....87

FIGURA 6 – ATUAL LOGOTIPO DA AIRBNB 155

FIGURA 7 – FOTO DA PARTE INTERNA DA SEDE DA AIRBNB NA CALIFÓRNIA, EUA.....158

FIGURA 8 – NOVO LOGO DA UBER LANÇADO EM 2018 COM CARACTERÍSTICA MINIMALISTAS **ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.**9

FIGURA 9 – PROTESTO DE TAXISTAS EM FRENTE À CÂMARA MUNICIPAL DO RIO (OUTUBRO DE 2019) ..... **ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.**

FIGURA 10 – MAPA POR ÁREA DE PRESSÃO DO ALOJAMENTO LOCAL - PORTO 182

FIGURA 11 – MAPA POR ÁREA DE PRESSÃO DO ALOJAMENTO LOCAL - LISBOA 184

FIGURAS 12 E 13 – TOTAL DE OFERTAS NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO EM 2018 210

FIGURA 14 – TOTAL DE UNIDADES AIRBNB DISPONIBILIZADAS NO RIO DE JANEIRO (NOVEMBRO DE 2019)....212

FIGURA 15 – OS CINCO BAIRROS DO RIO DE JANEIRO COM MAIOR NÚMERO DE UNIDADES 213

FIGURA 16 – TOTAL DE UNIDADES AIRBNB NO PORTO EM 2019 214

FIGURAS 17 E 18 – DISTRIBUIÇÃO DAS UNIDADES AIRBNB POR FREGUESIA EM JUN/2018 E NOV/2019.....215

FIGURA 19 – CONCENTRAÇÃO DE UNIDADES AIRBNB NA ZONA HISTÓRICA DO PORTO E BONFIM 216

FIGURAS 20 E 21 – TIPO DE ACOMODAÇÃO NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO (2018) 219

FIGURAS 22 E 23 – DISPONIBILIDADE DE UNIDADES AIRBNB NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO (2018) 219

FIGURAS 24 E 25 – TIPO DE ACOMODAÇÃO NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO (2018) 221

FIGURAS 26 E 27 – DISPONIBILIDADE DAS UNIDADES AIRBNB NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO (2019) 221

FIGURAS 28 E 29 – DISPONIBILIDADE DAS UNIDADES AIRBNB NO RIO DE JANEIRO E NO PORTO (2019) 222

FIGURA 30 – UNIDADES AIRBNB NOS BAIRROS DE COPACABANA E CENTRO – RIO DE JANEIRO (NOV/2019) .223

FIGURAS 31 E 32 – PRAIA DE COPACABANA E AVENIDA RIO BRANCO 224

FIGURA 33 – PREÇOS PRATICADOS PELAS UNIDADES AIRBNB EM COPACABANA 226

FIGURA 34 – RIBEIRA DO PORTO E ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CAMPANHÃ 227

FIGURA 35 – UNIDADES AIRBNB EM UNIÃO DE FREGUESIAS E CAMPANHÃ (NOV/2019) 228

FIGURA 36 – UNIDADES AIRBNB EM UNIÃO DE FREGUESIAS E BONFIM (NOV/2019) 228

FIGURA 37 – TIPO DE ACOMODAÇÃO EM UNIÃO DE FREGUESIAS (NOV/2019) 229

FIGURA 38 – DISPONIBILIDADE DE UNIDADES AIRBNB NO PORTO.....230

FIGURA 39 – PREÇOS PRATICADOS PELAS UNIDADES AIRBNB EM UNIÃO DE FREGUESIAS 232

FIGURA 40 – COMPARATIVO DE ANÚNCIOS NA AIRBNB E NO IDEALISTA.COM 245
FIGURA 41 – COMPARATIVO DE ANÚNCIOS NA AIRBNB E NO IMOVIRTUAL.COM 246
FIGURA 42 – COMPARATIVO DE ANÚNCIOS NA AIRBNB E NO IMOVIRTUAL (2) 246
FIGURA 43 – COMPARATIVO DE ANÚNICOS NA AIRBNB E NO IMOVIRTUAL (3) 247
FIGURA 44 - MODALIDADES E VALORES PRATICADOS NA UBER – RIO DE JANEIRO 250
FIGURA 45 - MODALISDADES E VALORES PRATICADOS NA UBER - PORTO 251
FIGURA 46 - ESTRUTURA DO TVDE – TEORIA E PRÁTICA 260
FIGURA 47 – DEMONSTRAÇÃO DA FORMA DE CÁLCULO DO VALOR DO SERVIÇO – UBER 271
FIGURA 48 – SIMULAÇÕES DE PREÇOS ENTRE AS PLATAFORMAS TAXI.RIO E UBER 274
FIGURA 49 -SIMULAÇÕES DE PREÇOS ENTRE AS PLATAFORMAS IZZYMOVE E UBER 277
FIGURA 50 – TARIFÁRIO TÁXI EM LISBOA 309

Índice de Tabelas

TABELA 1 – CRESCIMENTO DO PIB: OBSERVADO E PROJEÇÕES 82
TABELA 2 – NÚMERO DE MILIONÁRIOS NO MUNDO ..... **ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.**
TABELA 3 – AS *TOP* 10 "HABILIDADES" (COMPARATIVO 2015-2020) 123
TABELA 4 – ESTIMATIVAS DAS TRANSFORMAÇÕES DO MERCADO DE TRABALHO FUTURO 125
TABELA 5 – TOTAL DE ALOJAMENTOS LOCAIS REGISTADOS NO CONCELHO DO PORTO 236
TABELA 6 – QUALIDADE DO EXPLORADOR: PROPRIETÁRIO 236
TABELA 7 – QUALIDADE DO EXPLORADOR: ARRENDATÁRIO 236
TABELA 8 – MAIORES EXPLORADORES PROPRIETÁRIOS – PESSOAS COLETIVAS 238
TABELA 9 – MAIORES EXPLORADORES ARRENDATÁRIOS – PESSOAS COLETIVAS 239
TABELA 10 – MAIORES EXPLORADORES PROPRIETÁRIOS – PESSOAS SINGULARES 239
TABELA 11 – MAIORES EXPLORADORES ARRENDATÁRIOS – PESSOAS SINGULARES 240
TABELA 12 – CUSTOS PARA OPERAR NA UBER – RIO DE JANEIRO 256
TABELA 13 – CUSTOS PARA OPERAR NA UBER - PORTO 257
TABELA 14 – EVOLUÇÃO DE PREÇOS DO MERCADO DE ALVARÁS DE TÁXI - PORTUGAL 266
TABELA 15 – TAXA DE DESEMPREGO EM PORTUGAL 338

Índice de Gráficos

Gráfico 1- Número de porbres na china 45

Gráfico 2- Evolução do PIB chinês 64

Gráfico 3- Expectativa de vida mundial 75

Gráfico 4- População mundial vivendo em extrema pobreza 75

Gráfico 5- Distribuição da renda diária no mundo 77

Gráfico 6- Desemprego no Brasil 84

Gráfico 7- Evolução do PIB *per capita* – regiões do mundo 88

Gráficos 8 e 9- Evolução populacional nas cidades do Porto e do Rio de Janeiro 100

Gráfico 10 – Demanda turística internacional no Rio de Janeiro 211

Gráfico 11- Número de turistas residentes e estrangeiro em Portugal 213

Gráfico 12- Mercado de aluguer e venda – Centro e Copacabana (2015-2019) 225

Gráfico 13- Mercado de aluguer e venda – Centro e Copacabana (jul-nov/2019) 225

Gráficos 14 e 15 – Mercado de arrendamento e venda no Porto (2017-2019) 230

Gráfico 16 – Valor do M2 na cidade do Porto (2016-2019) 231

Gráfico 17- Comparativo de número de reservas no Brasil (jan-abr/2020) 242

Gráfico 18 – Taxas de ocupação em Portugal – (fev-jun/2020) 243

Gráfico 19 – Evolução do número de registos no TVDE 254

Gráfico 20 – Produtividade do trabalho por hora - 2019 334

Lista de abreviaturas

APEX ..... Agência Brasileira de Prom. de Exp. e Investimentos

BNDES ..... Banco Nacional de Des. Económico e Social

CE ..... Comunidade Europeia

CEI ..... Comunidade dos Estados Independentes

CADE ..... Conselho Administrativo de Defesa Económica

EUA ..... Estados Unidos da América

FMI ..... Fundo Monetário Internacional

FIFA ..... Federação Internacional de Futebol Amador

IPEA ..... Instituto de Pesquisa Económica e Aplicada

IDE ..... Investimento Direto Estrangeiro

IBGE ..... Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INE ..... Instituto Nacional de Estatística

ILO ..... International Labour Organization

IPO ..... Internacional Public Offering

ISO ..... International Organization for Standardization

IMT ..... Instituto de Mobilidade e dos Transporte

IRC ..... Impostos de Renda Pessoa Coletiva

IRS ..... Imposto sobre a Renda de Pessoas Singulares

IVA ..... Imposto de Valor Agregado

NASA ..... National Aeronautics and Space Administration

OMC ..... Organização Mundial do Comércio

OCDE ..... Organização para a Coop. e Desenv. Económico

ONU ..... Organização das Nações Unidas

OIT ..... Organização Internacional do Trabalho

PME ..... Micros, Pequenas e Médias Empresas

PS ..... Partido Socialista

PSD ..... Partido Social Democrata

PCC ..... Partido Comunista Chinês

PL ..... PROJETO DE LEI

PNAD ..... PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRAGEM DE DOMICÍLIOS

PIB ..... PRODUTO INTERNO BRUTO

RFA ..... REPÚBLICA FEDERAL ALEMÃ

RDA ..... REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMÃ

SPSC ..... SISTEMA DE PROTEÇÃO SOCIAL NA CIDADANIA

TVDE ..... TRANSPORTE EM VEÍCULO DESCARACTERIZADO

UNESCO ..... ORG. DAS NAÇÕES UNIDAS PARA EDUC., CIÊNICA E CULTURA

URSS ..... UNIÃO DAS REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS

WEF ..... WORLD ECONOMIC FORUM

Introdução

Os últimos dois séculos contam-nos que o cerne da evolução do pensamento político-económico pautou-se na disputa entre liberdade e igualdade, com caracterizações de que o capitalismo seria o grande defensor da liberdade e o socialismo e o comunismo os defensores da igualdade. Neste embate de conceitos, pensamentos como o socialismo utópico e o keynesianismo tentaram, de algum modo, encontrar um caminho do meio, por onde navegar sem ter, necessariamente, que adotar a teoria pura de um dos lados. No contexto atual globalizado, em que o capitalismo numa versão (neo)liberal parecia ter definitivamente superado o comunismo, o próprio sistema, como já salientado por muitos economistas, como Keynes (1932), produz problemas para si mesmo, sendo o principal deles a desigualdade, que, quando exacerbada, tem o poder de ativar intensas crises institucionais (Stiglitz, 2020). Em decorrência disto, surgem figuras populistas de enviezamento autoritário de tendências autoritárias e que pensávamos ter superado como líderes. Mudde (2016) argumenta que estes populistas podem ser de direita ou de esquerda, não esclarecendo muito sobre o sistema político ou económico ideal, o que, por conseguinte, acaba por raramente inexistir numa forma pura e faz com que a maioria dos actores populistas combinem populismo com outra ideologia. As principais características seriam moralidade e monismo, com rejeição do pluralismo e dos direitos das minorias.

Trump, Orbán e Bolsonaro, por exemplo, são frutos deste populismo do início do século XXI. Evocam o nacionalismo, a expulsão de estrangeiros, a perseguição de minorias e a criação de barreiras ao comércio mundial. As barreiras comerciais, neste caso, apesar do posicionamento à direita, não se dão por considerar que o modelo de produção capitalista seja inadequado, pois negam o aquecimento global[2] e a economia deve perseguir o crescimento produtivo sem se preocupar com mudanças de matrizes energéticas[3]. Captam insatisfações da população com o *establishment* político e

[2] Fonte: https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/deutschewelle/2018/12/02/opiniao-epoca-dura-para-luta-contra-aquecimento-global.htm. Acedido a 25/01/2021.
[3] Fonte: https://jornal.usp.br/atualidades/trump-incentiva-producao-de-carvao-e-renega-acordo-de-paris/. Acedido a 02/02/2021.

apresentam-se como salvadores de suas pátrias da trágica globalização e dos comunistas.

Para fazer frente a estes populistas, surgem no lado diametralmente oposto outros populistas, que pregam o fim do capitalismo e um estado forte que possa controlar a produção, como Maduro e Kim Jung-un. No entanto, esquecem-se da democracia, tema tão caro à esquerda. Como determinar que este seja o modelo, se eles são construídos por meio de imposição, com forte militarização ou de grupos armados[4] para assegurar sua efetivação?

No meio deste embate, na atualidade percebe-se a existência dum modelo híbrido de política comunista e economia de mercado altamente regulada, representado na figura do Estado chinês, e outro que adere à economia de mercado, que ganhou força com o neoliberalismo, com propostas de retoques que tentam suavizar os solavancos de uma economia que parece desgovernada, prestes a descarrilhar no fosso da desigualdade, sem alterá-la substancialmente. Estes são os adesivistas, termo muito bem situado por Fausto (2017).

Sabe-se que importantes exemplos de sociedades que almejaram a construção dum regime comunista não avançaram, como o caso soviético, ou, em algum grau cederam à economia de mercado, como a China. No entanto, o marxismo pode oferecer excelentes reflexões, pois as pertinentes críticas a respeito de regimes socialistas de Estado forte, que não conseguiram abandonar a "força" inicial para a implementação do modelo comunista e tornaram-se regimes autoritários, parecem melhor repousar sobre os meios utilizados (força, apropriação) do que sobre os objetivos que se desejavam alcançar.

Do outro lado, a economia de mercado que caminhou rumo a uma maior liberalização até a crise de 2008 nos revelou que o sistema não possui o equilíbrio que propicie vida digna, ao menos à grande maioria das pessoas, e ambiente saudável. Não se desconsidera que, nas últimas décadas, houve uma diminuição da desigualdade mundial quando observada a distribuição da riqueza entre as regiões do mundo, mas é preciso estar atento ao facto de que tal redução foi principalmente impulsionada pela economia chinesa (Piketty, 2014), que se caracteriza como um modelo de capitalismo

[4] Fonte: https://jornal.usp.br/atualidades/governo-de-maduro-faz-alianca-com-grupos-armados/. Acedido a 02/02/2021.

burocrático, numa mescla de economia de mercado com estado extremamente forte e regulador. Assim, são questionáveis afirmações de que a mão invisível do mercado é que teria proporcionado a diminuição da desigualdade mundial. Como sustenta Piketty (2014, p. 27), somente fortes crises e guerras são capazes de diminuir a desigualdade no sistema capitalista liberal. O resultado é o de que o predominante modelo capitalista fomenta a concentração de riquezas, principalmente quando se observa a desigualdade na escala nacional, e a formação de grandes grupos empresariais e financeiros globalizados. Os reflexos da desigualdade vão além do fator rendimento, com reduções de políticas públicas fundamentais para mitigar os efeitos da desigualdade, tais como saúde, educação e segurança social (MILANOVIC, 2016). Nas cidades, o planeamento passou a se centrar na reprodução do capital (HARVEY, 2006 e VAINER, 1999) e o mercado habitacional, que esteve no centro da crise de 2008, tornou-se num verdadeiro mercado de capitais a céu aberto, com a intensificação de processos de segregação espacial, fator que se agrega às tensões sociais.

Simultaneamente aos eventos recentes, os avanços tecnológicos, que proporcionam conforto e longevidade, substituem de modo intenso as funções antes desempenhadas por humanos. As novas funções geradas pela tecnologia exigem mão de obra com maior qualificação e, ainda que incerto, pode representar uma significativa redução no número de empregos, por não absorver os trabalhadores que tiveram seus postos de trabalho extintos em virtude da automatização. Assim, quando combinados concentração de renda, redução de programas sociais, segregação espacial e elevado desemprego, o quadro é catastrófico. Não há coesão social que se sustente e nem polícia e prisões que consigam apaziguar os ânimos, como alertado por Wacquant (2007) e Milanovic (2017). A tradicional figura estatal, que poderia servir como um mediador para o equilíbrio entre as forças produtivas (capitalistas e trabalhadores), parece cada vez mais débil. Na atualidade, existem empresas com riquezas que superam o Produto Interno Bruto de muitos países[5] e que, ainda que não formalmente, possuem assento à mesa, por meio de *lobbys*, quando da tomada de importantes decisões políticas.

No entanto, apesar do quadro nada otimista, as últimas décadas têm revelado experiências interessantes, como os modelos de economia solidária, as cooperativas e

[5] Fonte: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/11/03/economia/1509714366_037336.html. Acedido a 1º.6.2020.

as empresas de gestão compartilhada. Ao lado destas, é possível incluir a economia colaborativa.

O consumo colaborativo põe em discussão culturas antes intocáveis, como a partilha da propriedade privada e a produção a partir de todos. Segue com outras relevantes reflexões, como o fomento da confiança entre indivíduos, a possibilidade de contactos diretos entre produtor e consumidor e a potencialização do uso de bens. Para tanto, a moderna economia colaborativa não funcionaria sem a tecnologia, sendo que esta mesma tecnologia também provoca um outro efeito sem precedentes: tornar acessíveis os meios de produção (fornecimento e compartilhamento de produtos e serviços) por pessoas singulares ou pequenos empreendimentos. Na segunda metade do século XIX, as indústrias possuíam porte imenso, com maquinários caros e pesados e, assim, Marx defendeu que somente por meio da revolução para apropriação dos meios de produção seria possível acabar com a exploração do proletariado. Contemporaneamente, a tecnologia pode, mais uma vez, representar o grande ponto de inflexão na história económica, não sendo casual o termo de 4ª revolução industrial, com possibilidade de gerar benefícios para um número maior de pessoas se associada à democratização dos meios de produção.

O acesso aos meios produtivos está cada vez mais facilitado. Em muitas atividades não mais se exige a construção de imensas estruturas e os bens necessários para iniciar a produção (bens e serviços) já não estão restritos aos detentores de grande capital. Além do mais, as técnicas estão cada vez mais acessíveis às pessoas, seja de modo presencial ou por rede virtual, o que contribui para a difusão do conhecimento. A tecnologia que agrega e difunde conhecimento e que possibilita uma produção descentralizada, presente nas plataformas colaborativas, ainda tem o potencial de contribuir para o planeamento territorial, desde que a estruturação dos modelos de negócios e os dados estejam sob a guarda da colectividade. No campo das relações laborais, a tecnologia também apresenta novas possibilidades ou releituras de antigas funções, como no caso da plataforma Uber, com seu novo modelo de gestão do trabalho, e na forma de execução de funções pautadas nos tradicionais contratos laborais, com o teletrabalho. Com a pandemia Covid-19, o teletrabalho ganhou força, com empresas sendo obrigadas a adotá-lo, mesmo que contra a cultura de controle, sendo que, diante dos resultados positivos, algumas já anunciaram que irão mantê-los

após o fim da pandemia[6]. O debate sobre como a tecnologia pode ser utilizada como promovedora de bem-estar não é recente. Nos anos 30, quando havia apenas a automação mecânica, Bertrand Russel disse que continuamos a desperdiçar a mesma energia que era necessária antes da invenção das máquinas e, nisso, temos sido idiotas. O que ele diria hoje diante dos desnecessários deslocamentos entre casa e trabalho, quando o *notebook*, o *smartphone* e a internet podem evitar este suplício (MASI, 2018, p.127)?

Considerado todo este panorama, a hipótese da tese é a de que há uma nova relação entre capital e trabalho, em que os papeis de produtor e trabalhador se confundem, com potencial para alterar o modo como se estrutura o modelo produtivo, de forma a torná-lo mais descentralizado e acessível às pessoas.

A escolha da economia colaborativa como dimensão a ser analisada não foi por acaso. A tecnologia é um dos elementos estruturais da moderna economia colaborativa e, por meio desta, atores desempenham atividades que tornam nebulosa a rígida divisão entre produtores/empresários e trabalhadores/consumidores, bem como surgem novos modelos de gerenciamento do trabalho e, a característica mais relevante, percebe-se a possibilidade de descentralização da produção, com pulverização de oportunidades e ganhos, numa espécie de democratização do acesso aos meios produtivos. Além disso, os dados e conhecimentos integrados numa plataforma ainda podem ser valiosos para o planeamento urbano.

No entanto, a operação de grandes plataformas que se intitulam como colaborativas suscita uma profunda discussão se realmente estariam inseridas num contexto de consumo colaborativo, ou se seriam tradicionais modelos de negócios que se utilizam dum ambiente pouco regulado ou com regulações que ainda tentam compreender o fenómeno para amplificar seus ganhos, em detrimento de outros setores da economia tradicional, da economia urbana e dos direitos laborais, só aprofundando o fosso da desigualdade, de modo que é de se questionar: é possível uma produção mais descentralizada sem que isso importe em problemas para o planeamento urbano e em precariedade?

[6] Fonte: https://exame-com.cdn.ampproject.org/c/s/exame.com/carreira/heineken-adota-home-office-definitivo-para-todos-os-funcionarios-administrativos/amp/. Acedido a 30.01.2021.

Neste sentido, o objetivo da tese é o de clarificar o contexto no qual se inserem as plataformas colaborativas pesquisadas e demonstrar que os modelos de negócios desenvolvidos por elas permitem uma economia mais descentralizada, no qual a produção possa partir de todos, mantendo-se o grau de eficiência e qualidade, promover condições dignas e com contribuições para o planeamento das cidades, desde que não sejam cooptadas pela lógica tradicional de mercado e que as políticas públicas que se relacionem com o tema tenham em conta as novas dinâmicas.

Neste sentido, e em termos de viabilização da investigação, serão feitas duas delimitações metodológicas.

A primeira refere-se se refere ao universo das plataformas colaborativas, que, por sua quantidade e variabilidade, exige afunilamento. Assim, foram selecionadas as plataformas Airbnb e Uber, por serem expoentes nos seus nichos de mercado e por terem as suas atividades questionadas sob a ótica da economia colaborativa.

O segundo recorte envolve a dimensão territorial, pois referidas plataformas possuem alcance global. Desse modo, a escolha das cidades do Rio de Janeiro e do Porto deve-se ao facto de que os modelos de negócios das plataformas possuem boa presença nestas cidades e com diferenças quanto à sua estrutura, o que enriquece a análise. Além disso, pois as características anteriores também podem se encontradas em outros locais, têm-se a questão do perfil do pesquisador, que possui prévio conhecimento sobre o modo de organização e estruturação política dos territórios pesquisados, sendo este um fator fundamental para a pesquisa, a contextualização e a análise dos cenários pesquisados. Ressalte-se que, apesar do recorte territorial, não se deixará de ter em conta todas as escalas que envolvem o modelo de negócios, pois, apesar de as atividades estarem intimamente ligadas à economia local (alojamento local e transporte individual de passageiros), é multiescalar a estruturação da operação, sendo as plataformas supranacionais, os anfitriões e parceiros locais, sujeitos ainda a lei nacional, e os utilizadores de qualquer destas escalas.

Partindo do propósito de análise da atuação das plataformas Airbnb e Uber nos territórios selecionados, os objetivos específicos da investigação são: compreender o atual contexto económico, por meio da análise de sua evolução histórica, e de alguns dos principais contextos e processos recentes; compreender o fenómeno economia colaborativa e analisar a evolução das plataformas pesquisadas; analisar os desenhos

regulatórios para os setores de alojamento local e de transporte individual de passageiro dos territórios selecionados; identificar o funcionamento das plataformas e as adequações do modelo de negócios às particularidades regulamentares de cada território; e analisar o grau de aproximação com as características da economia colaborativa e, com isso, refletir sobre os cenários descortinados.

As problemáticas e hipótese de uma tese não podem estar apartadas dum método de investigação. Nesse sentido, tem-se como proposta para a tese o método de investigação de estudo de caso. Os casos analisados são as estruturas dos modelos de negócios das plataformas Airbnb e Uber nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto.

A escolha das cidades do Rio de Janeiro e do Porto é por saber, de antemão, que as regulações das referidas cidades são distintas e que, apesar de serem analisadas as mesmas plataformas, os modelos de negócios desenvolvidos acabam por se estruturar de modo distinto em cada cidade, fato que enriquece a pesquisa.

Para investigar e determinar um programa detalhado de apreciação da estruturação dos modelos de negócios das plataformas, a investigação baseou-se nos referenciais teóricos, nas publicações, nas características próprias das regulações das cidades pesquisadas para o alojamento local e o transporte individual de passageiros e de dados das próprias plataformas. Assim, da investigação conduzida, resultam dados, observações e conclusão que pretendem compreender e dar resposta aos objetivos e questões enunciadas, ainda que, simultaneamente, levantem novas questões de investigação.

A busca de respostas para os objetivos e questões levantadas fez com que a investigação fosse conduzida com recursos de um conjunto diversificado de técnicas e metodologias, que foram sobrepondo e se complementando no decorrer do processo investigativo e se traduziram nos procedimentos:

a) Revisão da literatura e definição do quadro teórico

A revisão da literatura deu-se por meio da pesquisa, análise e reflexão da bibliografia existente, num quadro mais amplo, sobre o ambiente socioeconómico em que surge e se desenvolve a economia colaborativa, e, de modo mais específico, a própria a economia colaborativa.

Por meio deste processo, procurou-se clarificar os conceitos e as teorias com que a observação empírica iria debater-se, de modo a assegurar um posicionamento científico que favoreça uma melhor compreensão do fenómeno e das dinâmicas que lhes são associadas. Em síntese, procurou-se definir com rigor o quadro teórico que liga o cenário socioeconómico mais amplo, com destaque para os contextos mais recentes, e no qual se insere o fenómeno da economia colaborativa, consolidando as hipóteses e questões de investigação.

b) Recolha, análise de conteúdo e tratamento de informação

A recolha e tratamento de dados tiveram por objetivo analisar e confrontar a estruturação dos modelos de negócios das plataformas nas cidades pesquisadas. Assim, procedeu-se à coleta de informações por meio de documentos, pesquisas eletrónicas, consulta em fontes de informação, dados constantes do acervo de instituições públicas, publicações e trabalhos considerados pertinentes. As principais fontes de informação analisadas referem-se a: documentos de organismos internacionais (ONU, OCDE, FMI e Banco Mundial); publicações diversas de instituições europeias (com especial enfoque às portuguesas) e brasileiras; legislações e projetos de lei supranacionais, nacionais, estaduais e municipais; jurisprudências de tribunais brasileiros e portugueses; publicações na imprensa; informações cartográficas; documentos e dados das próprias plataformas; e informações de institutos sem fins lucrativos voltados para a pesquisa científica.

c) Análise da informação e discussão de hipóteses

Com a análise pormenorizada teórica, do contexto regulatório e confrontando com os dados da análise da estruturação dos modelos de negócios nos territórios, julga-se possível responder às questões da investigação e aos objetivos inicialmente traçados, bem como estabelecer um conjunto de relações entre a formulação teórica dos conceitos, o seu enquadramento socioeconómico e a sua aplicação prática. espera-se identificar, outrossim, a real estruturação das plataformas pesquisadas e o efetivo grau de envolvimento com a economia colaborativa, permitindo, por meio duma reflexão crítica, afastar discursos generalistas sobre o modo como operam as plataformas, e confirmar, ou não, a hipótese da tese.

Assim, a apresentação dos resultados do trabalho está condensada ao longo de cinco capítulos, que contam ainda com a presente introdução e uma conclusão.

O primeiro capítulo inicia com uma breve análise da história da evolução do pensamento económico, em que se destacará os principais eventos e forças presentes, com o triunfo do capitalismo como modelo de produção dominante. De modo mais profundo, serão analisados os processos e contextos recentes mais revelantes. Iniciará com uma abordagem sobre a globalização, associada a um processo de neoliberalismo, em que se assiste um enorme avanço do mercado financeiro, de empresas de alcance global e dum Estado cada vez mais reduzido. Na sequência, como modo de ressaltar o resultado do embate entre capitalismo e comunismo, será abordada brevemente a estrutura político-económica chinesa, tendo em conta as particularidades de seu sistema e o protagonismo na atual conjuntura político-económica. Tratando-se de um dos temas centrais da presente investigação, o tópico seguinte é dedicado à desigualdade, buscando-se contextualizar o atual cenário da distribuição de riquezas e de acesso a serviços essenciais, sem pretensão de fundar a análise numa crítica que busque um modelo de igualdade extrema. Neste ponto, o objetivo será o de demonstrar que, sem políticas públicas redistributivas e sociais, não há controle do quadro de desigualdade, sendo que a história, o que inclui o período atual, revela que um alto grau de desigualdade pode ser perigoso para a estabilidade social. Numa escala local, a próxima etapa objetivará relacionar as influências do modelo neoliberal para o planeamento das cidades, revelando o exacerbado foco que é dado ao modelo de reprodução na organização da vida da cidade e os movimentos que se insurgem contra esta padronização monetária da vida urbana, tratado por meio do conceito de direito à cidade. Para finalizar, destacar-se-á a recente economia 4.0 ou quarta revolução industrial, que transforma (e promete ainda mais) radicalmente o modo como organizamos a produção, tendo como centro de debate a tecnologia e o trabalho. Nesse sentido, o tópico focará em demonstrar as correlações entre automatização da produção e geração de empregos, além dos novos modelos de gestão do trabalho.

O segundo capítulo, que ainda se insere dentro do referencial teórico, buscará compreender o fenómeno economia colaborativa. Assim, o primeiro desafio será o de caracterizar o que seria colaborativo, já que não há um consenso acerca de sua exata definição. Assim, com o auxílio de diversos estudos sobre o tema, buscar-se-á dar um

contorno ao que seria o consumo colaborativo, focando-se em ressaltar quais seriam as suas principais características. Neste contexto, do mesmo modo que a desigualdade é um ponto relevante da primeira parte, o destaque para esta parte é a pulverização de oportunidades que a economia colaborativa oferece, com a real possibilidade de que as trocas e transações possam ser efetivadas a partir de multidão, sem a presença das tradicionais estruturas empresariais de grande porte. Em seguida, analisar-se-á outras importantes características da economia colaborativa, como a geração de confiança entre pessoas, os sistemas de avaliação, a importância da tecnologia, os novos modelos de partilha e as relações que se operam no ambiente da plataforma. Por fim, pretende-se apresentar uma breve revisão da história e evolução das plataformas Airbnb e Uber.

No terceiro capítulo o foco desloca-se para as regulações do aluguer temporário e do transporte individual de passageiros, que organizam as atividades das plataformas nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto, havendo o tratamento da regulamentação sobre o tema das mais diversas esferas de poder, já que a organização das atividades conta com leis nacionais e locais, tanto no Brasil como em Portugal. Por se tratar de tema recente no debate político, serão sucintamente expostas algumas importantes decisões judiciais que impactam ou podem ter o efeito de impactar no modelo de negócios desenvolvidos pelas plataformas pesquisadas.

O quarto capítulo consiste na análise da estruturação da operação das plataformas nos territórios selecionados. Assim, estudar-se-ão os fenómenos alojamento local e transporte individual de passageiro nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto. Um dado importante é o ambiente económico das cidades no período analisado, tendo a cidade do Rio de Janeiro, desde o ano de 2016, logo após sediar os jogos olímpicos, iniciado um processo de forte crise económica, ao passo que o cenário na cidade do Porto foi precisamente o oposto, pois, após uma forte crise económica, que atingiu de modo forte os países do Sul da Europa no início da última década, a partir de 2014, em linha com o ambiente nacional, inicia um processo de forte retoma económica com destaque para o setor de turismo. Assim, com base neste ambiente o foco é o de trazer os dados que indicam a operação das plataformas, sendo que, para a Airbnb, o cerne se concentrará na estrutura dos espaços, do tempo de disponibilidade, do preço e da distribuição no território, sempre tendo em vista as influências no mercado habitacional. Busca-se identificar quem são os atores que operam na

plataforma, se pessoas singulares ou pessoas coletivas, e os primeiros efeitos decorrentes da pandemia Covid-19. Na Uber, o destaque circunscreve-se ao modo de acesso ao mercado, vínculos, o sistema de avaliação e como se estrutura o ator que se denominou de parceiro (motoristas e empresas que fazem a intermediação, nos territórios em que houver). Alguns pontos da operação da Uber serão comparados com o tradicional sistema de táxi (acesso, modelos de gestão do trabalho e construção do preço), de modo a revelar quais seriam, de facto, as reais novas dinâmicas promovidas pela plataforma.

No quinto capítulo, com base nas principais características da economia colaborativa e nos dados sobre a regulação e a operação, será analisado o envolvimento das plataformas Airbnb e Uber com a economia colaborativa. Para tanto, a análise será divida em duas etapas, a primeira quanto aos atores que atuam nas plataformas e a outra relativa à própria plataforma. Com a clarificação do contexto que envolve a operação da plataforma, identificar-se-á as possíveis tensões e oportunidades que o modelo oferece, com um enfoque nas atuais e possíveis regulações para o setor. A seguir, sinalizar-se-á com a necessidade de se conjugar outras políticas públicas para o aprofundamento do debate, como as que envolvem a pesquisa pública e a segurança social, com breves reflexões, sem pretensões de definitividade, que, mediante investigação futura, em conjunto com os cenários descortinados pelas plataformas de economia colaborativa, são essenciais para a reestruturação produtiva.

Por fim, as considerações finais consistirão na integração e reflexão sobre a articulação dos dados colhidos, e pautado nos objetivos delineados na pesquisa, buscar a confirmação da hipótese.

1. Economia e geografia: uma leitura de contexto

Sinto muito, mas não pretendo ser um imperador. Não é esse o meu ofício. Não pretendo governar ou conquistar quem quer que seja. Gostaria de ajudar a todos – se possível – judeus, gentios, negros e brancos. Todos nós desejamos ajudar uns aos outros. Desejamos viver para a felicidade do próximo, não para o seu infortúnio. Por que havemos de odiar os outros? Neste mundo há espaço para todos. A terra que é boa e rica, pode prover todas a nossas necessidades.

O caminho da vida pode ser o da liberdade e da beleza, porém nos extraviamos. A cobiça envenenou a alma dos homens... levantou no mundo as muralhas do ódio... e nos tem feito marchar para desgraça. Criamos a época da velocidade, mas nos sentimos enclausurados dentro dela. A máquina, que produz abundância, tem-nos deixado em penúria. Nossos conhecimentos fizeram-nos céticos; nossa ciência, empedernidos. Pensamos demais e sentimos bem pouco. Mais do que máquinas, precisamos de humanidade. Mais do que de inteligência, precisamos de afeição e doçura. Sem essas virtudes, a vida será de violência e tudo será perdido.

A aviação e o rádio aproximaram-nos muito mais. A próxima natureza dessas coisas é um apelo à bondade do homem, um apelo à fraternidade universal... à união de todos nós. Neste mesmo instante a minha voz chega a milhões de pessoas pelo mundo afora... milhões de desesperados, homens, mulheres, criancinhas, vítimas de um sistema que tortura seres humanos e encarcera inocentes.

Aos que me podem ouvir eu digo: "Não desespereis!" A desgraça que tem caído sobre nós não é mais do que o produto da cobiça em agonia... da amargura de homens que temem o avanço do progresso humano. Os homens que odeiam desaparecerão, os ditadores sucumbem e o poder que do povo arrebataram há́ de retornar ao povo. E assim, enquanto morrem homens, a liberdade nunca perecerá.

Soldados! Não vos entregueis a esses brutais... que vos desprezam... que vos escravizam... que arregimentam as vossas vidas... que ditam os vossos atos, as vossas ideias e os vossos sentimentos! Que vos fazem marchar no mesmo passo, que vos submetem a uma alimentação regrada, que vos tratam como um gado humano e que vos utilizam como carne para canhão! Não sois máquina! Homens é que sois! E com o amor da humanidade em vossas almas! Não odieis! Somente odeia os que não se fazem amar... os que não se fazem amar e os inumanos.

Soldados! Não batalheis pela escravidão! Lutai pela liberdade!

No décimo sétimo capítulo de São Lucas é escrito que o Reino de Deus está dentro do homem - não de um só homem ou um grupo de homens, mas dos homens todos! Está em vós! Vós, o povo, tendes o poder - o poder de criar máquinas. O poder de criar felicidade! Vós, o povo, tendes o poder de tornar esta vida livre e bela, de fazê-lá uma aventura maravilhosa. Portanto - em nome da democracia - usemos desse poder, unamo-nos todos nós. Lutemos por um mundo novo... um mundo bom que a todos assegure o ensejo de trabalho, que dê futuro à mocidade e segurança à velhice.

> É pela promessa de tais coisas que desalmados têm subido ao poder. Mas, só mistificam! Não cumprem o que prometem. Jamais o cumprirão! Os ditadores liberam-se, porém escravizam o povo. Lutemos agora para libertar o mundo, abater as fronteiras nacionais, dar fim à ganância, ao ódio e à prepotência. Lutemos por um mundo de razão, um mundo em que a ciência e o progresso conduzam à ventura de todos nós. Soldados, em nome da democracia, unamo-nos. (CHAPLIN, 1940).

1.1 O triunfo do capitalismo

Para falar da evolução histórica do sistema produtivo é inevitável ter como base o capitalismo, sendo um sistema que remonta ao século XV, quando na Europa Central vai substitui o anterior sistema feudal. Não se trata do único modelo produtivo possível, mas é aquele que mais se expandiu e o que, a partir de suas características gerais, predomina nos dias atuais na maior parte da economia mundial. O uso do termo características gerais é decorrente do fato de que cada país estabelece o grau de liberdade de sua economia, o que definirá a "intensidade" do sistema, sendo que o critério aqui a ser observado será o de tamanho do Estado e o grau de regulação. Para Nunes (2007, p. 38), o sistema ocidental atual não é capitalista como o era em 1850. O sistema presente é misto com numerosos elementos socialistas.

No feudalismo, sistema antecessor ao capitalismo, havia a divisão entre nobreza, representada pelos senhores feudais proprietários de terras, e os servos, trabalhadores dos feudos. Foi com base neste ambiente de sociedade dividida e com foco na produção de excedente é que surge o capitalismo. Para bem situar o que seria a estrutura do capitalismo, Hunt (2013, p. 2) nos revela quais seriam os seus quatro arranjos institucionais e comportamentais: (*i*) produção orientada para o mercado; (*ii*) propriedade privada dos meios de produção; (*iii*) venda da força de trabalho no mercado; e (*iv*) comportamento individualista, aquisitivo e maximizador.

A conceção de estar voltado para o mercado significa que a atividade produtiva desenvolvida por uma pessoa não se relaciona diretamente com o seu consumo e que as ligações entre produtores e consumidores passam a ser mediadas pelo mercado. Em realidade, um conjunto de complexas relações económicas e sociais entre pessoas é, para cada indivíduo, apenas uma série de relações impessoais entre coisas – isto é,

mercadorias. Cada indivíduo depende das forças impessoais do mercado, de compra e venda, ou demanda e oferta, para a satisfação das suas necessidades.

Assim, o mercado seria um ente abstrato, reflexo de nossas trocas, numa composição de indivíduos que praticam trocas entre si, mas que não é claramente delimitado, antes entendido como uma das forças em atuação. O conceito de mercado é difuso, não existindo na literatura uma apreensão conceitual do fenómeno. Para Reis (2003), a demasiada preocupação com a operação do mercado pela economia moderna talvez seja o motivo para que economistas não se preocupem em defini-lo, assim como é feito, por exemplo, na biologia e física que não perdem muito tempo definindo o que é a vida e a matéria. Afirma que *talvez a tarefa pertença antes aos sociólogos, que encontrarão no mercado uma forma de interação entre outras possíveis e, assim, não terão como escapar à identificação de seus atributos distintivos* (REIS, 2003, p. 56). No entanto, para evitar confusões, é preciso compreender que quando há uma crítica ao "mercado", não se está referindo a um sistema independente que atua sem intervenção humana, mas indica um grupo de pessoas com grande poder económico e que são capazes de interferir e direcionar o modo de funcionamento da economia. A confusão é porque o grupo que detém o poder para influenciar as regras do jogo é nominado pelo mesmo termo que define as trocas impessoais efetivadas.

A propriedade privada dos meios de produção está ligada intimamente à determinação do modo de produção, que no modelo capitalista está concentrada numa parcela da sociedade, tendo a sua dimensão menor ou maior a depender do contexto, do país que se analisa. Os capitalistas são os que concentram as propriedades privadas e, logo, o meio de produção, não tendo sequer que atuar diretamente no processo produtivo, somente controlando e apropriando-se do excedente. Desse modo, a produção é realizada por aqueles que não detêm a propriedade, por aqueles que vendem a sua força de trabalho com a subordinação aos controles necessários para a atividade produtiva. Esse grupo denomina-se como trabalhadores. Ressalte-se que as conceituações e divisão rígida entre capitalistas e trabalhadores é histórica e, como se observará no desenvolver da pesquisa, torna-se nebulosa.

Por fim, tem-se as características individualista, aquisitiva e maximizadora, que seriam necessárias para o funcionamento adequado do capitalismo.

> Primeiro, para assegurar uma oferta adequada ao trabalho e facilitar o rígido controle dos trabalhadores, é necessário que produzam mercadorias cujo valor exceda em muito o valor das mercadorias que consomem. Nos primórdios do capitalismo, isso foi conseguido de dois modos. Primeiro, os trabalhadores recebiam salários tão baixos que, com suas famílias, viviam nos limites da mais extrema insegurança e pobreza materiais. O único modo claro de reduzir a insegurança e a pobreza era trabalhar mais horas e mais intensamente, para obter um salário mais adequado e evitar ser forçado a juntar-se ao grande exército de trabalhadores desempregados, que tem sido um fenômeno social sempre presente no sistema capitalista (HUNT, 2013, p. 4).

Entre os séculos XV e XVIII, fase anterior à industrialização, o capitalismo era de base comercial, conhecido como mercantilismo, no qual se acreditava que a riqueza não podia ser aumentada, mas tão somente redistribuída. Foi um modelo que se caracterizou pelo controle estatal da economia, o protecionismo do mercado interno, o acúmulo de metais preciosos e a balança comercial favorável. Segundo Mattos (2007), este ambiente foi o responsável pelo ataque de Adam Smith ao sistema mercantil, propondo os fundamentos do *laissez-faire*.

> Smith praticamente "inventa" a escola mercantilista (na verdade um conjunto de políticas, artigos, panfletos, propaganda, etc.) ao sistematizar no Livro IV os seus pontos centrais antes de combatê-los. Segundo ele, as principais características desse sistema seriam: a identificação de riqueza com riqueza metálica, e a idéia de que para deter metais era preciso manter a Balança Comercial superavitária (WN, IV, i: 450). Aceitos esses princípios, "(...) tornou-se necessariamente o grande objeto da Economia Política [dos mercantilistas], diminuir tanto quanto possível a importação de produtos externos para o consumo doméstico, e aumentar tanto quanto possível a exportação do produto da indústria doméstica. Seus dois grandes mecanismos para enriquecer um país, portanto, eram restrições sobre importações e incentivos às exportações. (WN, IV, i: 450). Ao Estado caberia, então, intervir na vida econômica de forma a garantir que a ação dos indivíduos engendrasse o maior acúmulo possível de metais para a nação (MATTOS, 2007, p. 112).

Assim, o mercantilismo defende a predominância de restrições, privilégios, concessões, subsídios e incentivos, com o fim de aumentar a quantidade de metais preciosos no país (Mattos, 2007, p. 113). Um dos elementos centrais que possibilitou o salto para a era industrial e o rompimento com o modelo anterior foi a tecnologia. Assim, o capitalismo não pode ser encarado como um sistema único desde o seu

nascedouro. Trata-se de modelo aberto e composto por fases, sendo a reinvenção uma de suas principais marcas. Ao processo referente às alterações substanciais do modo de produção do próprio sistema denominou-se de revolução. Assim, temos a primeira fase (mercantilistas) e as próximas delimitadas por cada uma de suas revoluções.

Direto para a terceira fase, que se dá com a segunda revolução industrial, iniciada na segunda metade do século XIX, o capitalismo foi marcada pelo aprimoramento e desenvolvimento de máquinas para a produção, em que se destaca o uso da eletricidade, o que promoveu o que se veio a chamar de segunda revolução industrial. Nesta etapa, as principais características são o aumento da produtividade, a diminuição dos custos para a produção, o transporte rápido e a acumulação de capital, o que culminou com o elevado grau de aceleramento da atividade produtiva proporcionado pelas máquinas, com significativo aumento da produção de excedentes. As cidades tornam-se o ambiente perfeito para o desenvolvimento do modelo industrial, o que provoca uma explosão demográfica. No entanto, pese o aceleramento da economia e a produção do excedente, o sistema era alvo de pertinentes críticas, principalmente no que concerne aos temas desigualdade e poluição ambiental, por relegar os trabalhadores à exploração e a condições precárias de vida. Se tomarmos como exemplo o cenário proporcionado pela revolução industrial, temos que o trabalho humano, muito do qual especializado, como o caso dos tecelões, começou a ser substituído por máquinas que produziam de modo eficiente e em grande quantidade. Concomitantemente, a operação das máquinas não exigia conhecimento qualificado, fato que, associado à grande quantidade de mão de obra disponível, culminou com a drástica redução de salários. Para se ter noção, Hobsbawn (2014, p. 79) afirma que em 1795 o salário médio de um tecelão na cidade de Bolton, Reino Unido, era de 33 xelins[8] e que, entre 1829 e 1834, o salário foi reduzido para aproximadamente 5 e 6 xelins.

No manifesto *The Right to be Lazy*, Paul Lafargue (1883) reivindica direitos dos operários, como redução de jornada de trabalho e lazer. Em uma passagem, quando das críticas à visão dos industriais sobre uma suposta bênção do trabalho, revela a situação penosa dos operários no início da era industrial:

[8] Unidade monetária utilizada à época.

> To root out laziness and curb the sentiments of pride and independence which arise from it, the author of the **Essay on Trade** proposed to imprison the poor in ideal "work-houses", which should become "houses of terror, where they should work fourteen hours a day in such fashion that when meal time was deducted there should remain twelve hours of work full and complete"
> Twelve hours of work a day, that is the ideal of the philanthropists and moralists of the eighteenth century. How have we outdone this *nec plus ultra!* Modern factories have become ideal houses of correction in which the toiling masses are imprisoned, in which they are condemned to compulsory work for twelve or fourteen hours, not the men only but also women and children (LAFARGUE, 1883, chapter II).

A conclusão é a de que a simples mudança do paradigma produtivo da fase industrial e o aumento do capital disponível em virtude do excedente produzido não significou o início de um processo de melhoria na divisão dos ganhos, sendo a fase inicial marcada por condições de trabalho extremamente precárias, com carga horária excessiva, reduções salariais, inexistência de segurança social, além do incremento da poluição ambiental como novo fator preocupante, tendo em conta os efeitos do processo industrial, ainda muito dependente do carvão e produtor de resíduos. Um estudo sobre trabalho e condições de vida em Portugal no período entre 1850-1913 assinalou as dificuldades que os operários em Lisboa tinham para conseguir ficar acima do limiar mínimo de sobrevivência. O estudo afirma que um rendimento médio mensal de uma família operária, formada por um casal numa fábrica de tapetes e três filhos menores, era de 19.200 réis (500 réis/dia o homem e 140 a mulher), mas que, em decorrência do custo de vida lisboeta, necessitaria de, pelo menos, 24.000 réis mensais (MARTINS, 1997, p. 514-515).

Para contrapor o modelo produtivo capitalista, surge o comunismo no exato período em que se percebia os primeiros efeitos da segunda fase industrial. Caracteriza-se, na sua acepção pura ou mais radical, pela socialização dos meios de produção, ou seja, a inexistência da propriedade privada e classes sociais (igualdade social) e ser apátrida, salientando que a conclusão não é pacífica. Observe-se que a acepção pura não contempla sequer a existência de um Estado, não se estabelecendo a linha divisória entre a esfera pública e a privada da qual emana o significado essencial a esse conceito.

> O mesmo vale para o Estado. Podemos, naturalmente, defini-lo pelo critério da soberania e então falar em um Estado socialista. Mas, para

> que o conceito tenha sustança, e não meramente um eflúvio jurídico ou filosófico, não se deve introduzir essa expressão na discussão acerca da sociedade feudal ou da socialista, já que nenhuma delas estabeleceu nem estabeleceria a linha divisória entre a esfera pública e a privada da qual emana o significado essencial a esse conceito. Para conservar o seu significado com toda riqueza de funções, métodos e atitudes, mais vale dizer que o Estado, produto dos choques e compromisso entre os senhores feudais e a burguesia, fará parte das cinzas das quais há de surdir a fênix socialista (Schumpeter, 2017, p. 234).

Segundo o Manifesto do Partido Comunista (1848), a classe trabalhadora substituiria a burguesia (capitalistas) por meio da apropriação dos meios de produção (expropriação). No entanto, a teoria marxista afirma que para se alcançar o comunismo era imprescindível uma transição que deveria ser socialista, uma fase prévia necessária à acumulação de capital para que, então, fosse o comunismo adotado. O Estado soviético original, por exemplo, de regime comunista, foi ideologicamente concebido como temporário, transitório entre a era do capitalismo, nacionalismo e imperialismo, e o momento de uma exitosa revolução socialista internacional. O "Estado" era, em certo sentido, para ser a negação dos Estados (SUNY, 2008, p. 86). Friedrich Engels (1847), na clássica obra sobre os princípios básicos do comunismo, construído sob a forma de perguntas e respostas, afirma que o comunismo é a doutrina das condições de libertação do proletariado.

> Antes do mais, ela tirará a exploração da indústria e de todos os ramos da produção em geral das mãos de cada um dos indivíduos singulares em concorrência uns com os outros e, em vez disso, terá de fazer explorar todos esses ramos da produção por toda a sociedade, isto é, por conta da comunidade, segundo um plano da comunidade e com a participação de todos os membros da sociedade. Abolirá, portanto, a concorrência e estabelecerá, em lugar dela, a associação. Uma vez que a exploração da indústria por singulares tinha como consequência necessária a propriedade privada, e que a concorrência não é mais do que o modo da exploração da indústria pelos proprietários privados individuais, a propriedade privada não pode ser separada da exploração individual da indústria nem da concorrência. A propriedade privada terá, portanto, igualmente de ser abolida e, em seu lugar, estabelecer-se-á a utilização comum de todos os instrumentos de produção e a repartição de todos os produtos segundo acordo comum, ou a chamada comunidade dos bens. A abolição da propriedade privada é mesmo a expressão mais breve e mais característica desta transformação de toda a ordem social necessariamente resultante do desenvolvimento da indústria, e por

> isso é com razão avançada pelos comunistas como reivindicação principal (ENGELS, 1847, p. 11-12)

Sob a ótica do mundo do trabalho, o efervescente e conturbado início da era industrial, momento que nasce do tradicional embate capitalistas e comunistas, pode ser sintetizado de acordo com a visão de Masi (2018):

> No fim do século XIX, as opiniões em campo eram estas: a Igreja considerava o trabalho um castigo, um dever e uma redenção, "porque ásperas, duras e difíceis de se suportar são as consequências do pecado", como diz a encíclica *Rerum Novarum*; o comunismo considerava o trabalho a própria essência do homem, inegociável e, portanto, inalienável; o pensamento liberal considerava o trabalho a base do valor, a força produtiva e o parâmetro de comparação em um mercado livre e concorrente. Em Manchester, na época a cidade mais industrializada do mundo, 94% dos trabalhadores com vínculo empregatício eram operários, o restante era constituído por gerentes, chefes de repartição, diretores e empresários. Marx ocupou-se em incorporar os operários no proletariado, restringindo todos os demais à burguesia, a fim de, com isso, provocar uma luta de classes entre os dois adversários e chegar, assim, ao fim da propriedade privada e ao domínio do trabalho sobre o capital. Por mais desagradável que essa luta possa ter sido, ainda assim permaneceu uma competição entre partes que se reconheciam "humanas" e se confrontavam, cada uma com as próprias armas, em um terreno comum – a fábrica – e com a mesma aposta em jogo (a propriedade dos meios de produção e a apropriação da mais-valia, que podia pender para os lucros ou para os salários) (MASI, 2018, p. 49).

Exemplos de comunismo ou de sociedades que visavam alcançar o regime são a antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (Leninismo[9]), surgida a partir da Revolução Russa de 1917, e a República da China (Maoismo[10]), originada pela Revolução Comunista Chinesa de 1949. Apesar de adotarem os ideais comunistas, modificaram as ideias originais de Karl Marx, tanto que a dominação exercida pelos estados socialistas instituídos era alvo de calorosos debates dentro do próprio partido comunista, mas que, na União Soviética, Stalin, sucessor de Lenine, conseguiu impor o modelo mais radical no que concerne a visão dum estado forte, alicerçada nas forças militares, o popular

[9] Versão dominante do marxismo na antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e que carrega o nome de um dos seus principais fundadores, Vladimir Iluich Ulianov, mais conhecido como Lenine.

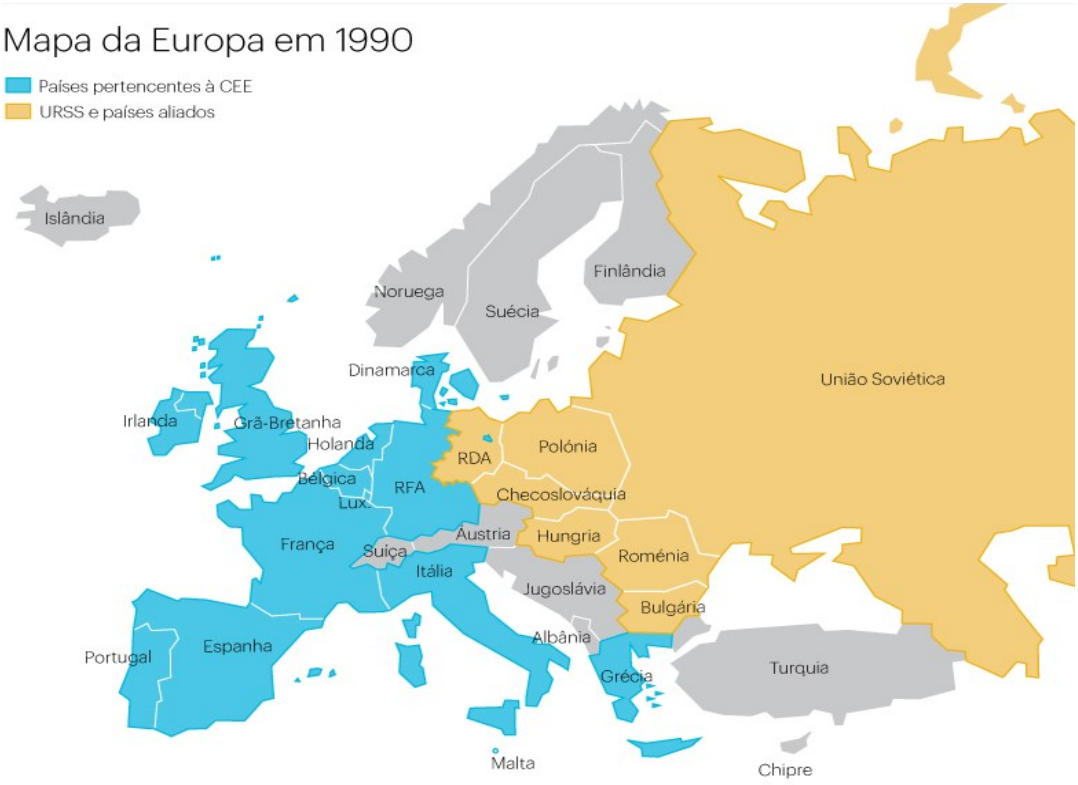
[10] Corrente do comunismo baseada nos pensamentos de Mao Tsé-Tung, comunista que liderou a revolução chinesa.

exército vermelho, com o foco central na ideia de potência do regime soviético. Para Stalin, o que realmente contava, mesmo após a vitória na Segunda Guerra Mundial, não era mais o projeto revolucionário dos bolcheviques e sim o sucesso no afrontamento e desmoronamento do "mundo" composto pelas potências capitalistas, começando pela inclusão de uma parte da Europa no "mundo" soviético (PONS, 2008).

De modo geral, o Leninismo (URSS) e o Maoismo (China) adotaram um modelo planificado de economia, no qual ao Estado foi dada a figura de agente central e controlador de todo o processo, definindo a maneira pelo qual o mercado funcionaria. A produção é controlada e a propriedade privada inexiste ou tem pequena dimensão. Nestes dois modelos, o Estado é o soberano e controlador de boa parte da atividade humana.

A partir de então vive-se um período que se estendeu até a década de 1990 e que se caracterizou por uma forte polarização, acentuada ainda com o fim da 2ª guerra mundial, quando a Europa foi literalmente dividida em dois blocos, o lado capitalista (Europa ocidental) e o lado comunista (Europa oriental), que ficou conhecido pelo tão famoso termo Cortina de Ferro. A Alemanha, a grande derrotada da guerra, foi dividida, incluindo Berlim, com a formação da República Federal Alemã (RFA), conhecida como Alemanha Ocidental, associada ao sistema capitalista, e a República Democrática Alemã (RDA), designada como Alemanha Oriental, relacionada ao regime comunista (mapa 1). Alguns países (a cor cinza no mapa) não participam diretamente de um dos blocos rivais, o que vai além do espectro económico, estando associado à ideologia política. Por exemplo, a Suíça não integrava o bloco ocidental, ainda que possua uma economia capitalista. Do outro lado, a Iugoslávia, que não pertencia à URSS, adotava o comunismo.

Figura 1. Mapa da Europa em 1990



Fonte: Jornal Público (https://www.publico.pt/2015/03/08/mundo/ imagem_semana/mapas-e-identidades-1688079).

No desenrolar do período da Guerra Fria[11], termo adotado por não haver confronto militar direto, foram grandes os embates entre os blocos capitalista e socialista, com acirradas disputas para dominar tecnologias e armamentos nucleares, incluindo ameaças de guerras e financiamento de exércitos e de grupos guerrilheiros em várias partes do mundo, cada qual com o objetivo de disseminar o seu modelo. Os protagonistas dos blocos eram, respetivamente, os Estados Unidos da América e a extinta União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (SUNY, 2008). Pelo lado americano, haviam aliados de peso, como os países da Europa Ocidental e o Japão, e do lado soviético, os principais parceiros eram China e Cuba, sendo que a relevância do último era em decorrência de seu capital político, pela simbologia no enfrentamento aos poderosos americanos quando da Revolução Cubana e pela localização geográfica.

[11] Fenómeno determinante de grande parte das relações políticas mundiais depois do fim da Segunda Guerra Mundial até 1989, momento da derrubada do Muro de Berlim e do início do desmantelamento da União Soviética, processo este encerrado em 1991, como um imaginário social (BIAGI, 2001, p. 61).

O grande apogeu do capitalismo talvez tenha ocorrido no início da década de 1990, quando houve a abertura das economias planificadas do Leste Europeu, na qual a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), figura central do bloco opositor, iniciou um processo de reformas que culminou na sua desintegração e fez emergir 15 estados independentes, que são Lituânia, Letônia e Estônia e as 12 repúblicas soviéticas que formaram a Comunidade dos Estados Independentes (CEI)[12]. Na política, o fim do regime de partido único, com a consequente permissão de constituição de novos partidos com ideologias distintas, e o retorno das eleições livres, foram as principais transformações. No campo económico, foi a migração para um modelo de economia de mercado. Precisamente no dia 26 de dezembro de 1991, a URSS chegou ao fim.

Figura 2. A queda do muro de Berlim e o fim do mundo bipolar



Fonte: Mundo Educação (https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/o-fim-uniao-sovietica.htm).

O fim do regime soviético desencadeou um processo de rearranjo geopolítico que culminou em guerras, com destaque para as que ocorreram na antiga República Federal Socialista da Iugoslávia, que não integrava propriamente à URSS, mas que foi instituída logo após o fim da 2ª guerra mundial sob o regime comunista na reunião de seis repúblicas (Sérvia, Eslovênia, Croácia, Bósnia e Herzegovina, Montenegro e Macedônia) e de duas províncias (Kosovo e Vojvodina)[13]. Na atualidade a região goza de certa estabilidade e as economias funcionam num modelo misto com predominância

[12] Fonte: https://cis.minsk.by/site/about-cis. Acedido a 06/01/2021.
[13] Fonte: https://super.abril.com.br/historia/relembre-as-guerras-na-antiga-iugoslavia-nos-anos-1990/. Acedido a 28/07/2020.

das características do modelo de mercado, não mais existindo nenhum país que adote o modelo de economia planificada e de regime político de partido único. Claros exemplos de migração de sistema são República Checa, Lituânia, Eslovênia, Polônia, Letônia e Estônia, antigos países do antigo regime soviético e que passaram a ser membros da União Europeia[14]. Milanović (2020) constata que o capitalismo não é o sistema socioeconómico predominante na atualidade, mas o único.

> (...) é a afirmação do capitalismo, não só como dominante, mas como único sistema socioeconómico existente no mundo (...). Até muito recentemente, cerca de cem anos atrás, quando surgiu a primeira encarnação do capitalismo globalizado, o mundo ainda abrigava todos esses modos de produção. A partir da Revolução Russa, o capitalismo passou a dividir o mundo com o comunismo, que reinava em países que reuniam aproximadamente um terço da população humana. Hoje, só o capitalismo ainda perdura, com exceção de regiões muito marginais e sem nenhuma influência nos acontecimentos mundiais (MILANOVIĆ, 2020, p. 4-5).

O exemplo mais interessante de migração dum modelo de economia planificada para um modelo preponderante de mercado é o caso chinês. Na parte 2, quando da abordagem sobre as marcas recentes do capitalismo, a questão será vista com maior profundidade, sendo dificílima a tarefa de definir como se caracteriza o atual modelo político-económico chinês.

Além da polarização entre capitalismo e comunismo, pode-se considerar a existência de um terceiro sistema económico, se analisado de modo mais amplo, com todas as suas vertentes, que é o socialismo.

O socialismo confunde-se com o comunismo, ainda mais quando considerado que, para a teoria marxista, seria uma etapa prévia ao comunismo. Schumpeter (2017) considera que o comunismo seria sinónimo de socialismo, desde que se tenha em conta que, quando tratou do socialismo, excluiu outras formas e considerou tão somente o socialismo que possui uma autoridade central que controla os meios de produção.

> Não defini separadamente coletivismo nem comunismo. Não usarei de modo algum aquele termo e recorrerei a este só incidentalmente com referência a grupos assim autointitulados. Mas, se tivesse de usá-los,

[14] Fonte: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_pt#os-27-pa%C3%ADses-da-ue. Acedido a 06/01/2021.

> eu os consideraria como sinónimos de socialismo. Analisando o uso histórico, a maioria dos escritores tentou dar-lhes significados diferentes. É verdade que o termo comunista tem sido escolhido muito coerentemente para denotar ideias mais enérgicas e radicais do que as outras. Por outro lado, um dos documentos clássicos do socialismo se intitula "Manifesto Comunista". E a diferença de princípio nunca foi fundamental – a existência não é menos pronunciada dentro do campo socialista do que entre ele e o campo comunista. Os bolcheviques se dizem comunistas e, ao mesmo tempo, os verdadeiros e únicos socialistas. Únicos e verdadeiros ou não, eles certamente são socialistas (SCHUMPETER, 2017, p. 233).

O socialismo é um sistema político e económico que surgiu no final do século XVIII e primeira metade do século XIX, que tem como maior destaque o princípio da igualdade e vai além do socialismo da teoria marxista. Do mesmo modo que o comunismo, surgiu como modo de repensar o sistema capitalista, principalmente no que concerne à desigualdade. Atente-se que o modelo aparece em meio às revoluções industriais, marcada pelo desenvolvimento da produção, bem como pela desigualdade e miséria.

A primeira corrente de pensamento foi o socialismo utópico, que surge antes mesmo da fase industrial. O principal expoente desta corrente foi Conde de Saint-Simon, como era conhecido o economista francês Claude-Henri de Rouvroy, que defendia que a prosperidade somente iria ser alcançada quando as condições dos mais pobres fossem melhores, por meio do progresso industrial e científico. Interessante que não era favorável ao fim da propriedade privada e nem a revolução como meio para a reforma necessária. O Estado teria um protagonismo na economia, interferindo para reequilibrar a balança da igualdade. O socialismo utópico não pretendia liberar a classe proletária ou uma classe determinada, mas toda a sociedade por meio de um sistema perfeito da ordem social (UREÑA, 2005, p. 5)

De entre outros pensadores do socialismo utópico, pode-se citar Charles Fourier e Robert. Eles defendiam a criação de comunidades autónomas como forma de criar um mundo "perfeito" para o desenvolvimento de suas ideias. O socialismo utópico não propôs o fim da economia capitalista e tinha a era industrial como caminho para o desenvolvimento económico, desde que os ganhos fossem distribuídos de modo mais igualitário. A grande crítica ao sistema era a de que idealizavam modelos de sociedade, o que culminou com o nome de utópico dada pelos opositores marxistas (COSTA, 2012).

Além do socialismo utópico, têm-se o socialismo científico. Conhecido como marxismo, por ter como base o pensamento de Karl Marx, que utilizou o termo justamente para diferenciar do socialismo utópico. Como citado alhures, na visão marxista somente o proletariado era capaz de destruir, por meio da revolução, o modo de produção em que haveria de um lado os donos do meios produtivos e do outro os assalariados. Desse modo, para pôr fim à exploração do homem pelo homem, o proletariado tomaria o poder e as classes sociais seriam abolidas e a sociedade se tornaria igualitária. Neste momento, estaria caracterizada a passagem do socialismo, fase inicial, para o comunismo.

Contemporaneamente, poderíamos falar na existência de um terceiro ramo, denominado de socialismo de mercado. Esta expressão pode ser vista sob duas formas. A primeira refere-se a um modelo de socialismo que permite a existência de um mercado, que se revelou eficiente, apesar de suas falhas e da desigualdade que fomenta, em conjunto com o planeamento económico, que não se confunde com a centralidade das economias planificadas que, na visão destes, fogem aos ideais socialistas por privilegiar uma classe dirigente, representada pela burocracia estatal. Assim, teríamos a presença do mercado e do planeamento estatal, ambos submetidos ao controle social democrático, numa forma de planificação democrática, de forma a satisfazer as necessidades básicas, e, desse modo, cumprir com o ideais socialistas de justiça social e igualdade (VÁSQUEZ, 2013).

O segundo modo de qualificá-lo é pela combinação de economia planificada com partido único comunista, sendo dois bons exemplos o Vietnam[15] e China. No caso chinês, desde meados da década de 80, iniciou reformas de abertura económica que o fez se aproximar duma economia de mercado. No entanto, a abertura económica não representou a adoção em paralelo de reformas políticas e o partido comunista continua a controlar o poder. Como se percebe, o ponto central de diferenciação entre uma forma e outra de socialismo de mercado é a ausência de participação democrática na esfera política.

Retomando o breve desenrolar histórico do sistema económico que tem como pano de fundo o sistema capitalista, temos que, concomitante ao período em que se

[15] Fonte: https://diplomatique.org.br/existe-socialismo-de-mercado/. Acedido a 1º/07/2020.

desenrolou o embate entre os blocos (Guerra Fria), o sistema manifestou mais uma "revolução", que é a sua quarta fase, intitulada de capitalismo financeiro. Em verdade, a fase financeira inicia-se na primeira metade do século XIX, mas ganhou força com o fim da segunda grande guerra mundial. Trata-se duma fase marcada pela forte presença de bancos e empresas transnacionais e a produção pauta-se num mercado mundial financeiro com grandes conglomerados empresariais. O mercado financeiro, principalmente o mercado de ações, passou a ganhar elevada importância com as empresas que negociam parcelas de seu capital.

A conjuntura era de um mundo pós-guerra e as economias dos países encontravam-se colapsadas. Acresce-se, ainda, o fato de que no período imediatamente anterior à guerra, as economias buscavam recuperar-se de uma forte crise económica, ocorrida em 1929 (Grande Depressão). A crise que originou a quebra do mercado financeiro foi em decorrência de excesso de produção americana e a retração da demanda do mercado pelos produtos. Assim, para se evitar a ocorrência de fortes crises e para alavancar as economias destruídas pela guerra, o capitalismo financeiro pós-guerra é marcado pelas propostas de Keynes para uma economia de mercado com a intervenção estatal, o que deu ao modelo a marca de desenvolvimentista. O Estado apresenta-se no papel de regulador, mas também com forte presença nas políticas de desenvolvimento, sendo um parceiro do mercado. O aumento de gastos pelo governo e a redução de impostos geram deficits, mas geram empregos e, graças ao efeito multiplicador, o deficit inicial previsto é reduzido. Ao modelo desenvolvido por Keynes foi dado o nome de *welfare state* (Estado de bem-estar social).

> Depois da Segunda Guerra Mundial, e especialmente a partir da década de 1980, uma segunda grande mudança social aconteceu na camada mais alta das sociedades capitalistas. Os rentistas, em sua maioria herdeiros, substituíram os empresários na *propriedade* das companhias. Deixaram a administração das empresas a cargo da alta tecnoburocracia e contrataram outra categoria profissional, a dos financistas, brilhantes profissionais de classe média formados nas principais escolas de administração de empresas, ou com doutorado em economia, para gerir sua riqueza. Esses novos tecnoburocratas logo assumiram mais um papel. São, hoje, os intelectuais orgânicos dos rentistas, justificando o poder e os privilégios destes e seus próprios por meio da economia neoclássica e da ideologia neoliberal. Daquele ponto em diante, pode-se criar uma expressão que denote o caráter misto desse tipo de organização social: capitalismo financeiro-

> rentista – uma sociedade em que os capitalistas são predominantemente rentistas, enquanto os altos tecnoburocratas são ou os mais altos executivos das companhias, ou os financistas.
> (...)
> O novo deslocamento da formação social dos empresários capitalistas para os tecnoburocratas recebeu muitos nomes: capitalismo gerencial, capitalismo da nova classe média, capitalismo do conhecimento, capitalismo de Estado. Eu o chamei de capitalismo tecnoburocrático para enfatizar a natureza mista da formação social dominante nos países desenvolvidos após a Segunda Guerra Mundial, combinando a coordenação da economia pelo mercado e pelo Estado. É um tipo de sociedade que se deve distinguir, por um lado, do capitalismo liberal ou clássico existente antes da Grande Depressão e, por outro, do estatismo, ou tecnoburocracia, do qual o caso paradigmático foi a União Soviética.
> O capitalismo tecnoburocrático tornou-se dominante depois da Grande Depressão e do fracasso do capitalismo clássico ou dos empresários - a formação social que Marx viveu, analisou e criticou. Franklin Delano Roosevelt, pelo lado político, John Maynard Keynes, pelo econômico, Henry Ford, pelo empresarial, e o novo poder popular com a conquista do sufrágio universal abriram as portas para um capitalismo social e desenvolvimentista depois da Segunda Guerra mundial; para uma coalisão de classes ampla que veio a ser conhecida como fordismo, ou os Anos de Ouro do Capitalismo (Bresser-Pereira, 2018, pp. 17 e 20).

Em que pese os esforços do estado de bem-estar social, a década de 70 foi abalada com uma forma crise económica, conhecida como a crise do petróleo, e que colocou em dúvida o modelo desenvolvimentista. Assim, inaugura-se uma nova etapa do capitalismo financeiro e que não importou no abandono do modelo industrial. A financeirização e mundialização, seria uma estratégia de grandes grupos oligopolistas com o enfoque em condutas globais. De acordo com Chesnais (2001, p. 12), a expressão "mundialização do capital" é a que corresponde mais exatamente à substância do termo inglês globalização, que traduz a capacidade estratégica de todo grande grupo oligopolista voltado para a produção manufatureira ou para as principais atividades de serviços, de adotar, por conta própria, um enfoque e conduta 'globais'. É um período marcado pela desregulamentação monetária e financeira e a liberalização dos mercados.

Na atualidade, a economia vive um período de intensa mudança, que se consubstancia na desmaterialização do mercado por meio da revolução tecnológica.

Segundo Schwab (2019), vivemos a 4ª revolução industrial, processo que poderíamos denominar da convergência de tecnologias digitais, físicas e biológicas.

O dinamismo do sistema, que se consubstancia em suas revoluções, também que se reflete em variados modos de governança, o que exige a compreensão de que, apesar de capitalistas, os países possuem diferenças significativas, aproximando-se ou afastando-se dum sistema de mercado puro. Bresser-Pereira (2011, pp. 7-8), por meio de critérios como tamanho do Estado e grau de regulação, seja para promover o desenvolvimento económico, proteger o trabalho e/ou limitar a desigualdade, indicou 5 modelos, estando os 3 primeiros presentes em países desenvolvidos e os 2 últimos em países em desenvolvimento, que auxilia na compreensão da diversidade de modelos que se pode encontrar dentro do capitalismo, sendo a enumeração exemplificativa e atualizável. São eles: *i)* modelo liberal-democrático (característico de países anglo-saxões); *ii)* modelo social ou europeu (característico dos países europeus mais desenvolvidos); *iii)* o modelo japonês ou de integração social endógena (que tem o Japão como maior representante); *iv)* modelo de desenvolvimento asiático (característico da China, Índia e outros países asiáticos com economias dinâmicas e que crescem rapidamente); e *v)* modelo liberal-dependente (característico de países como o Brasil, o México, a África do Sul e a Turquia, com taxas de crescimento médio do PIB substancialmente menores).

Apesar do triunfo do capitalismo, contemporaneamente o capitalismo de mercado inexiste, ante as diversas intervenções que ainda são praticadas pelos Estados na economia, não permitindo que a "mão invisível" do mercado possa naturalmente regulá-lo. A mão invisível seria: um sistema com próprias leis e dinâmicas, governado pela oferta e demanda, sendo o Estado mantido de fora desse equilíbrio perfeito, pois a sua presença reduziria a quantidade de riqueza que poderia ser produzida. Observe-se que, diferentemente do liberalismo, em que as instituições são necessárias para o bom funcionamento do mercado, o neoliberalismo, que seria a versão recente liberal, propõe a liberalização dos mercados, objetiva que o Estado não participe da economia, somente servindo para fazer cumprir as regras do jogo, como ente puramente coercitivo (CASTELLS, 2019).

No entanto, em que pese a inexistência de uma genuína economia de mercado, não se pode deixar de reconhecer que o sistema desde a década de 1980 caminha nesta

direção, ante o enfraquecimento dos Estados e o poder cada vez maior de empresas e conglomerados empresariais e financeiros globais. Grupos empresariais tornarem-se gigantes e acabaram por se deslocar do Estado, aprofundando a sua participação no processo político (*lobby*) e fazendo exigências para aportar investimentos. Para se ter noção, a Apple foi avaliada em US$ 1,9 trilião (aproximadamente 1,5 trilião de euros[17]) e supera o PIB brasileiro[18], que atualmente é a 9ª maior economia mundial[19], e a Tesla atingiu o valor de mercado de aproximadamente 420 mil milhões de euros[20], que é praticamente o dobro do PIB de Portugal para o ano de 2019, que foi de 212 mil milhões de euros[21]. Aproveitando-se de seu poder e de um ambiente globalizado, que permite a fácil alocação da produção e do excedente em outras partes do mundo ou no próprio mercado financeiro, iniciam-se disputas que acabou por resultar na expansão da produção destas empresas para outros países/cidades que oferecem "melhores condições" ao investimento, como baixo salários, escassos direitos trabalhistas e políticas tributárias mais atraentes. O cenário descrito parece ter na China o seu melhor exemplo como país que abre seu mercado para a chegada destas empresas, com destaque para as Zonas Económicas Especiais criadas pelo Governo Chinês.

O contexto económico atual ainda se apresenta mais complexo quando consideramos que a partir da segunda metade do século XX temos a abrupta expansão do mercado financeiro e os excedentes dos grandes grupos económicos migram da reaplicação na própria produção para a aplicação neste mercado. Assim, promessas de expansão do mercado de trabalho e da elevação da renda média não se cumprem. Raworth (2018) revela que:

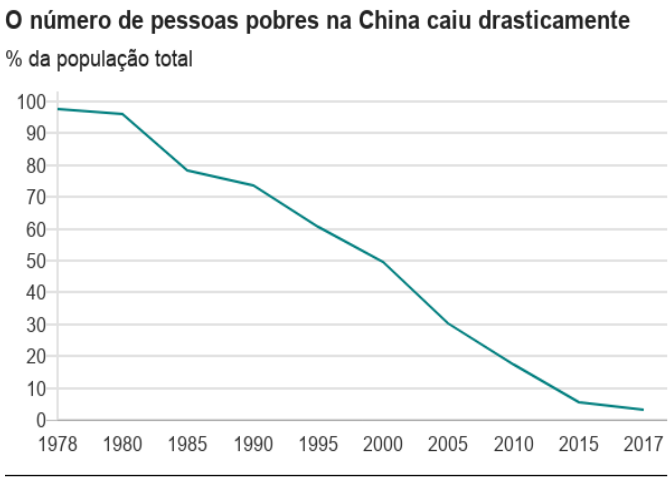
> Na maior parte dos países, o privilégio de criar dinheiro tem sido entregue aos bancos comerciais, que criam dinheiro toda vez que oferecem empréstimos ou crédito. Como resultado, mais dinheiro se torna disponível mediante a simples emissão de mais dívidas sujeitas a juros, e essas dívidas são cada vez mais canalizadas em atividades como comprar casas, terras, títulos e ações. Investimentos como esses

[17] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 06/01/2021.
[18] Fonte: https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/08/06/valor-de-mercado-da-apple-ja-ultrapassa-o-pib-do-brasil-de-2019.ghtml. Acedido a 07/08/2020.
[19] Fonte: https://oglobo.globo.com/economia/pib-do-brasil-deve-terminar-decada-como-9-maior-do-mundo-atras -de-reino-unido-italia-india-24168816. Acedido a 07/08/2020.
[20] Fonte: https://pplware.sapo.pt/motores/tesla-ja-esta-perto-dos-500-mil-milhoes-de-dolares-de-valor-de-mercad o/. Acedido a 06/01/2020.
[21] https://www.pordata.pt/Europa/Produto+Interno+Bruto+(Euro)-1786. Acedido a 06/01/2021.

não criam riqueza nova que possa gerar receita adicional com a qual se paguem os juros, mas obtêm lucros fazendo simplesmente subir o preço dos ativos existentes. No Reino Unido, por exemplo, 97% do dinheiro é criado pelos bancos comerciais, e seu caráter toma a forma de empréstimos baseados em dívidas e sujeitos a juros. E quanto ao seu uso pretendido? Nos dez anos que antecederam a crise financeira de 2008, mais de 75% desses empréstimos foram concedidos para comprar ações ou casas – alimentando, assim, a bolha dos preços de imóveis –, enquanto meros 13% se destinaram a pequenos negócios dedicados a empreendimentos produtivos. Quando uma dívida assim aumenta, uma parte cada vez maior da receita nacional é sugada sob a forma de pagamentos aos que têm investimentos remunerados e como lucro para o setor bancário, deixando menos receita disponível para ser gasta em produtos e serviços realizados por pessoas que trabalham na economia produtiva. "Assim como os senhores de terra eram os arquetípicos locadores de suas sociedades agrícolas", escreve o economista Michael Hudson, "os investidores, financistas e banqueiros encontram-se no setor ainda maior dos que vivem de rendas nas economias financeirizadas de hoje" (RAWORTH, 2018, pp. 292-293).

O quadro recente da economia ainda suscita o aumento da desigualdade, que caminha junto com o sistema capitalista desde o seu nascedouro, com períodos de maior ou menor expressão, e é um elemento perfeito para fomentar crises institucionais quando se apresenta de modo intenso. Na atualidade, a desigualdade agravou-se, ainda que se considere os avanços na diminuição da desigualdade no contexto global (PIKETTY, 2014), que só se efetivou em virtude do crescimento da economia chinesa, que num curto período (1978-2017) retirou mais de 740 milhões de pessoas da pobreza, o equivalente a 10% da população mundial[22].

Gráfico 1. Número de pobres na China



Fonte: BBC https://www.bbc.com/portuguese /internacional-46599555

[22] Fontes: https://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2020-01/populacao-da-china-aumenta-para-14-bilhao-de-habitantes#:~:text=A%20popula%C3%A7%C3%A3o%20da%20China%20ultrapassou, popula%C3%A7%C3%A3o%20em%20todo%20o%20planeta e https://nacoesunidas.org/acao/populacao-mundial/. Acedidos a 3.6.2020.

Ao diagnóstico acima soma-se algo que o próprio sistema fomentou, que é o desenvolvimento tecnológico. Algumas pesquisas apontam para o desaparecimento de carreiras e um aumento considerável nas dificuldades de criação de postos de trabalho em virtude da automatização[23]. Assim, a denominada Economia 4.0, também denominada de quarta revolução industrial, nasce em meio a uma grave crise, pois tem potencial para reduzir os custos produtivos e suprimir empregos que, mantido o formato produtivo atual, aumenta os ganhos dum grupo restrito de proprietários do capital, seja ele de natureza financeira ou intelectual. O cenário de mudanças exige rápidas e profundas reflexões, sob pena de correrrmos o risco de vermos avançar posições ideológicas e populistas extremas que tem origem neste cenário, pois a precariedade do trabalhador é a marca mais visível e a incitação ao nacionalismo para defesa de direitos faz com que o diferente passe a ser tido como inimigo. A crise provocada pela pandemia Covid-19 representa um momento único na recente história e permite a alteração de direções, ainda que se apresente como um processo doloroso e não desejado. Assim, como foram os efeitos da 2ª Guerra Mundial, que exigiu novos modos de pensar a produção, no qual valores sociais e económicos tidos em conjunto, afastar-se da ortodoxia económica em que somente números parecem ter valor e repensar um modelo mais inclusivo e com mais oportunidade para todos revela-se importante. Os próximos pontos abordarão os últimos movimentos contemporâneos do sistema, com a análise mais profunda de cada tema.

1.2 Processos e contextos

Os sistemas socioeconómicos não são conceitos fechados e permitem flexões em sua estrutura, como se pôde concluir do breve histórico. Um bom exemplo de flexão do sistema capitalista é o keynesianismo, que se apresentou como sistema misto, numa "combinação da mão invisível do mercado com o punho visível do governo" (SAMUELSON, 1976, p. 267). Pode-se então falar numa gradação dos sistemas, que no capitalismo representaria numa maior ou menor liberdade económica, que pode ser

[23] Fonte: https://www.mckinsey.com/featured-insights/future-of-work/jobs-lost-jobs-gained-what-the-future-of-work-will-mean-for-jobs-skills-and-wages/pt-br#part%201. Acedido a 1º.6.2020.

sintetizada no modo como é organizada a atividade produtiva e qual seria o papel do Estado. Assim, para uma precisa leitura do sistema adotado por cada país é imprescindível descortinar quais princípios/valores e estruturas o compõem, tanto no âmbito político, como no social e no económico, não se tratando de mero enquadramento objetivo (capitalistas, socialistas ou comunistas), principalmente quando se observa o contexto atual, em que os modelos parecem cada vez mais fluidos. Contudo, num sentido lato, é possível realizar enquadramentos gerais, com base em características abrangentes, como, por exemplo, o modelo social ou europeu, mas que, mesmo assim, necessitariam de análise mais acurada para melhor caracterização.

Pautado neste contexto, surge um importante debate e que acaba por desencadear as disputas entre os modelos possíveis, que é a questão da moral na economia. Os neoclassistas, defensores contemporâneos do *laissez-faire*, afirmam que a economia é amoral, que não se preocupa com o que deveria ser, mas entender por que as pessoas se comportam do modo como o fazem (HUNT, 2013, p. 418). Seria realmente o sistema económico amoral, ou seja, isento de valores? Robinson (1970, p. 122), que inicialmente foi uma grande colaboradora da teoria neoclassista, faz uma interessante reflexão:

> Houve muitas controvérsias confusas sobre a questão dos "juízos de valor" nas ciências sociais. Todo ser humano tem opiniões ideológicas, morais e políticas. Fingir que não se tem nenhuma e que se é puramente objetivo deve ser necessariamente uma autoilusão ou um artifício para iludir os outros. Um ator sincero deixará claros seus pressupostos e permitirá que o leitor não os leve em conta se não os aceita. Isso diz respeito à integridade profissional do cientista (ROBINSON, 1970, p. 122).

A pergunta acima, principalmente quando observada por meio da vertente crítica da ideologia, é a causa de muitos embates acerca de qual modelo deve ser adotado para organizar as atividades em sociedade e servirá como base para a análise das marcas recentes do capitalismo que serão apresentadas a seguir.

1.2.1 Globalização e neoliberalismo

Com o foco na fase mais recente do sistema capitalista, temos a globalização, que se refere a um fenômeno que teria ganhado força a partir da década de 1970, concomitante à fase do capitalismo financeiro, apesar de muitos estudiosos considerarem já estar presente na própria fase embrionária do capitalismo, entre os séculos XV e metade do século XVIII, época marcada pela queda do feudalismo, pelo aumento das explorações geográficas e pelas conquistas territoriais (HAESBAERT, 2013, p. 14), que, como vimos na parte 1, refere-se ao período denominado de mercantilismo ou de capitalismo comercial.

A globalização pode ser entendida como as conexões entre o local e o global. Ribeiro (2002) destacou que o termo teria surgido por meio da imprensa internacional financeira, que tentava descrever as conexões que se expandiam aceleradamente:

> A difusão do termo globalização ocorreu por meio da imprensa financeira internacional, em meados da década de 1980. Depois disso, muitos intelectuais dedicaram-se ao tema, associando-a à difusão de novas tecnologias na área de comunicação, como satélites artificiais, redes de fibra ótica que interligam pessoas por meio de computadores, entre outras, que permitiram acelerar a circulação de informações e de fluxos financeiros. Globalização passou a ser sinônimo de aplicações financeiras e de investimentos pelo mundo afora. Além disso, ela foi definida como um sistema cultural que homogeneíza, que afirma o mesmo a partir da introdução de identidades culturais diversas que se sobrepõem aos indivíduos. Por fim, houve quem afirmasse estarmos diante de um cidadão global, definido apenas como o que está inserido no universo do consumo, o que destoa completamente da idéia de cidadania (RIBEIRO, 2002, p. 1-2).

Do mesmo modo que a moderna economia colaborativa, que se abordará no próximo capítulo, a globalização dependeu dos avanços das redes, que no seu caso histórico têm-se como destaque o setor de transporte e de comunicação. Rochefort (2002, p. 8) afirmou que a globalização progressiva das trocas, a partir dos anos 1970-1980, realiza-se graças ao sucesso das novas técnicas de comunicação e de informação, ao serviço de novas estruturas de produção posteriores à época fordista.

Na sua acepção social, é tida como um fenómeno que possui implicações económicas, políticas, sociais e culturais. Por meio da perspetiva global, tornamo-nos mais conscientes da nossa conexão com outras sociedades e dos mais diversos problemas que o mundo enfrenta, da mesma forma que revela como nossas ações

podem afetar outros povos e que problemas do mundo tem consequência para nós (GIDDENS, 2008). Compreender a globalização somente como fenómeno económico é muito simplista. A globalização apresenta inúmeros pontos positivos, como a aproximação de culturas e de pessoas, quando consideradas na sua diversidade e não se pode limitá-la a ganhos económicos afunilados em grandes grupos e a tentativa de determinação de um modelo padrão (códigos e signos) voltado ao consumismo, que está na base do sistema capitalista, e que atinge diretamente culturas locais.

O apelo ao consumismo do capitalismo moderno é tão forte que acaba por associá-lo à qualidade de cidadão global. Milton Santos (1987, p. 41), quando tratou do caráter solidário presente na globalização, em meados da década de 1980, se posicionava contra o consumismo e não considerava consumidor como um cidadão. Declarou que consumidor não é cidadão, seja ele o consumidor de bens materiais (casa própria, o automóvel, os objetos, as coisas que dão status), de bens imateriais ou culturais, regalias de um consumo elitizado como o turismo e as viagens ou de bens conquistados para participar ainda mais do consumo, como a educação profissional, que afirmava ser uma "pseudo-educação que não conduz ao entendimento do mundo". Para ele o cidadão é multidimensional, no qual "cada dimensão se articula com as demais na procura de um sentido para vida. Isso é o que dele faz o indivíduo em busca do futuro, a partir de uma conceção de mundo".

No campo económico, é a globalização financeira, iniciada na década de 1980, o ponto de destaque. Ela permitiu o aumento extraordinário do fluxo de capitais internacionais em escala global, o que, paulatinamente, promoveu o aparecimento de fluxos comerciais entre países, num modelo de matriz e filial. Como se não bastasse, promoveu ainda a alteração da divisão do trabalho, quando o movimento alcançou a Ásia. A velha relação entre matriz e filial muda e esta região torna-se produtora mundial de manufaturas com preços reduzidos, graças, principalmente, a grande mão de obra barata da China (CARVALHO e CATERMOL, 2009, p. 234).

A exata aceção sobre o objeto da globalização, quando surgiu, como se desenvolve e qual a finalidade não é pacífica, encontrando-se diversas perspetivas para o termo. Ianni (1998) sintetiza bem este quadro de imprecisão acerca da globalização:

> Alguns alegam que se trata de uma realidade antiga, evidente desde os inícios do capitalismo, quando declina o feudalismo e emerge o mercantilismo. Outros afirmam que está em curso uma diabólica maquinação ideológica do neoliberalismo. Há os que distinguem "mundialização" da cultura e "globalização" da economia. Também existem os que dizem que a globalização não é senão uma nova face do imperialismo. São muitos os que insistem na prevalência do nacionalismo, compreendendo a soberania do Estado-Nação e a importância das relações internacionais, como se a globalização não fosse senão uma dimensão secundária ou até mesmo episódica das relações econômicas e políticas entre nações agrárias, sub-desenvolvidas, mais ou menos desenvolvidas, emergentes, industrializadas e pós-industriais. Para outros, os processos de integração regional, tais como os da União Européia (UE), Tratado de Livre Comércio da América do Norte (Nafta), Mercado Comum Sul-Americano (Mercosul), Comunidade de Estados Independentes (CEI) e Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (Apec), entre tantos regionalismos, seriam uma reação de autodefesa das economias nacionais, embora haja os que alegam que o regionalismo revela-se uma forma de atenuar o impacto do globalismo sobre o nacionalismo. São muitos os que se revelam inquietos com a sucessão de acontecimentos, simultaneamente sociais, econômicos, políticos e culturais, embaralhando ou redirecionando as fronteiras de todos os tipos, modificando os desenhos e os movimentos do mapa do mundo (IANNI, 1998, p. 27)

Não obstante a divergência, é percetível que o fenômeno da globalização que se assiste desde a década de 1980 acelerou-se concomitantemente com a visão neoliberal económica. Desse modo, a globalização económica ficou associada aos processos de abertura dos mercados e mitigação das restrições ao investimento, conhecidas como medidas protecionistas, com a perceção de que seria um instrumento para implementação e expansão das políticas neoliberais. A percepção é a de formação de um mercado único, com livre fluxo de pessoas e capitais, no qual operam empresas multinacionais. A política neoliberal tem início a partir de um pequeno grupo partidários do *laissez-faire*, no qual se inclui Friedrich Hayek, Milton Friedman, Ludwig von Mises e Frank Knight, que se reuniram na estância suíça de Mont Pélerin para definir o que eles viriam a chamar de agenda neoliberal. O objetivo inicial seria evitar a ameaça do totalitarismo estatal, mas pouco a pouco ganhou um forte impulso a favor do fundamentalismo de mercado (RAWORTH, 2019, p. 127).

O neoliberalismo também não pode ser confundido com o clássico liberalismo. A doutrina neoliberal baseia-se no dogma de que o mercado é livre, autorregulável, que

partiria de uma decisão livre e racional entre investidores e consumidores, diferentemente do liberalismo que admitia um "certo grau" de regulação do mercado pelo Estado. Autores como Adam Smith e John Stuart Mill, embora admitissem o liberalismo como regra, não deixaram de, em alguns momentos, arrolar motivos pelos quais o livre mercado impunha problemas, considerados exceções à regra em casos específicos (COSTA, 2012, p. 4). Castells (2019) traça de modo preciso o que seria a questão da cultura da liberdade presente no liberalismo e no neoliberalismo:

> O segundo estrato é a cultura da liberdade baseada na suposição de que o mercado sabe o que faz, pois oferta e procura são construídas por decisões livres de investidores e consumidores, orientados por sua escolha racional em termos de interesse próprio. A "mão invisível" de Adam Smith é a principal condutora do mercado e, consequentemente, da economia capitalista. Essa é a doutrina cultural do liberalismo e do neoliberalismo. A cultura da liberdade surgiu historicamente como uma reação contra a arbitrariedade do poder do Estado e da teocracia. Nesse contexto, o livre intercâmbio de valor econômico nivela as condições de competição e aloca recursos dependendo da oferta e da procura, e, como consequência, das expectativas de lucro. O mercado mais importante no capitalismo é o mercado financeiro. Defensores do liberalismo reconhecem a necessidade de regulação do mercado, inclusive do mercado financeiro, por parte do governo e das instituições. Realmente, Douglass North mostrou em sua análise clássica que as instituições são absolutamente necessárias para o mercado funcionar de modo adequado.
> (...)
> Baseando-se em hipóteses neoliberais, as elites financeiras acreditam que as intervenções governamentais distorcem os mercados, e que por isso as regulações devem se limitar à garantia de equidade nas regras do jogo, sem interpretar o conteúdo de valor dessas regras, de modo que seja soberana a submissão à maximização da taxa de lucro do investimento privado. (CASTELLS, 2019, pp. 42-44)

Para Peck *et al* (2012), fortes críticos ao modelo, o neoliberalismo seria uma forma parasitária com as formações sociais existentes:

> Mais do que isso, o neoliberalismo existe de modo invariável em uma relação essencialmente parasitária com formações sociais existentes com as quais tem uma relação antagônica, tais como o socialismo de Estado, a social-democracia ou o autoritarismo neoconservador. Com certeza, os projetos de neoliberalização tendem estar associados a certa aglomeração de traços recorrentes, características tendenciais e semelhanças de família – entre as quais enumeraríamos uma orientação estrutural ao capital voltado para a exportação e

> finacializado; profundas antipatias às coletividades sociais e à redistribuição socioespacial; e compromissos explícitos com sistemas de governança semelhantes ao mercado, modos não burocráticos de regulação, privatização e expansão corporativa -, mas estes são sempre e inescapavelmente forjados e revelados de formas específicas conforme o contexto (PECK *et al*, 2012, p. 69).

A política neoliberal foi inaugurada no Chile no período do ditador Pinochet, entretanto, foi na Inglaterra de Margareth Thatcher que ganhou seus contornos mais definitivos e acabados (GENNARI, 2001, p. 32). Harvey (2005) e Turner (2008) afirmam que ganhou força na década de 1970, mas que o programa surgiu ainda na década de 1920. Funda-se na liberdade da atividade económica que vai além das empresas, corporações e conglomerados, mas também alcança diferentes instituições sociais. Centra-se na reforma do Estado, com privatizações de empresas estatais e das atividades ligadas à habitação, aos transportes, à educação, à saúde e à previdência, como forma de liberar o poder estatal de todo empreendimento que possa ser objeto de interesses do capital, tanto nacional como internacional. Trata-se da criação do Estado mínimo, que apenas estabelece e fiscaliza as regras do jogo, mas não as joga (IANNI, 1998, p. 28). Anderson (1995) afirma que o neoliberalismo é a retomada do capitalismo liberal do século XIX, como forma de reação contra o Estado intervencionista e de bem-estar social. O termo Estado mínimo não é pacífico, sendo que os liberais o consideram uma criação marxista de cunho ideológico, para afirmar as mazelas de programas liberais. No entanto, a prática revela que as políticas adotadas pelos neoliberais caminham em direção ao *laissez-faire*, que tem em conta um Estado reduzido.

Os novos liberais reivindicam que medidas protecionistas, que se caracterizam por barreiras ao comércio internacional criadas para proteger as indústrias e os produtores nacionais, devem ser relativizadas, promovendo o que veio a ser chamado de desregulamentação. No entanto, parece que este não é o melhor termo para definir a queda das medidas protecionistas e a consequente liberalização de mercado propagadas pelo neoliberalismo, pois nunca se renegou a intervenção do Estado (PECK, THEODORE e BRENNER, 2012). O que sucede, segundo os críticos, é uma nova forma de regulamentação, pois não se trata de uma simples supressão de normativos de proteção à economia de um país, mas alterações que permitam um cenário sem entraves, com

novas regras que proporcionem ambiente seguro para o fluxo do capital. O destaque aqui refere-se ao termo seguro, tanto em sua acepção jurídica como social, pois se refere ao fortalecimento e criação de uma série de normas e instituições que garantam a segurança jurídica, o direcionamento de recursos estatais e a formalização de diversos compromissos caso o Estado-nação queira que o capital estrangeiro aporte em seu território. Reflexos destas medidas estão presentes, por exemplo, nas políticas de fortalecimento de sistemas policiais e judiciais, de incentivos fiscais a grandes grupos empresariais e de flexibilização dos direitos trabalhistas.

A questão acima envolve exatamente o conceito de Estado mínimo, que possui como base o fenómeno da desregulamentação. Assim, são pertinentes as críticas ao Estado mínimo, pois o termo não corresponderia exatamente ao conceito de "mínimo" que tenta transmitir, como Estado jurídico pequeno, pois há diversos regulamentos, direcionamentos e estruturas que se focam na boa fluência de uma economia de mercado. Wacquant (2017) é um dos que se insurge contra esta conceção de mínimo. Afirma que o discurso do Estado mínimo não se verifica, já que o neoliberalismo transfere os gastos antes direcionados a ações sociais para o projeto de estado penal, em que os gastos públicos com as áreas de segurança, judiciária e carcerária têm um significativo aumento. O que se verifica é o manejo dos recursos públicos para determinadas atividades, como o pagamento de juros e sistemas estatais que visam reprimir toda conduta que possa ameaçar o modelo liberal.

> O projeto penal do neoliberalismo encerra um paradoxo: pretende incrementar "mais Estado" nas áreas policial, de tribunais criminais e de prisões para solucionar o aumento generalizado da insegurança objetiva e subjetiva que é, ela mesma, causada por "menos Estado" no front econômico e social nos países avançados do Primeiro Mundo. Isto reafirma a onipotência do Leviatã no domínio restrito da manutenção da ordem pública, simbolizado pela batalha em curso contra a delinquência de rua e a migração clandestina que surgiu em todos os lados, precisamente quando o Estado declara e demonstra ser incapaz de impedir a decomposição do trabalho assalariado e de conter a hipermobilidade do capital que converge para desestabilizar todo o sistema social ao esmagá-lo em um brutal e tentacular movimento de ataque.
>
> (...)
>
> Mais significativamente ainda, o projeto penal do neoliberalismo é muito mais sedutor e muito mais nefasto quando se infiltra nos países

> atravessados por profundas desigualdades de condições sociais e de oportunidades de vida, privados das tradições democráticas e desprovidos das instituições públicas capazes de amortecer os choques provocados pelas concomitantes transformações do trabalho, dos laços sociais e dos sujeitos no limiar do novo século (WACQUANT, 2017, p. 203).

Milanović (2017) tem visão similar acerca da mudança de curso dos gastos públicos promovida pelo modelo neoliberal. Com foco no tema da desigualdade, registou o declínio da classe média nos países desenvolvidos e um menor apoio à promoção de serviços sociais, principalmente os de saúde e educação, associando ao facto dos ricos preferirem o consumo privado destes serviços, principalmente em países em desenvolvimento, do que fomentar a prestação pública. Assim, ao invés de financiar estas políticas públicas, os recursos públicos são destinados a ações que envolvem programas de segurança, como o policiamento. Afirmou, ainda, que as últimas três décadas conduziram ao separatismo social (ricos e pobres) e que a referida bifurcação social tem muitas implicações políticas, pois a classe média torna-se cada vez mais irrelevante, a produção desloca-se no sentido de bens de luxo e as despesas sociais mudam de uma concentração no ensino e nas infraestruturas para o policiamento.

Interessante é que as críticas ao Estado mínimo sempre importam em demonstrar o redireccionamento do gasto público, principalmente no que se refere a destinação para estruturas de policiamento e judiciária. Com base na estrutura democrática moderna, os dois setores são justamente os que possuem a natureza de manter a ordem estabelecida, o *status quo*. Assim, faz todo sentido fortalecer estes setores, pois é o que vai garantir a consecução de uma política liberal e combater possíveis insatisfações, que vão além das garantias formais jurídicas.

O desenho económico neoliberal que redireciona os gastos públicos apresenta disfunções quanto ao discurso das despesas públicas, apresentando situações que mais se assemelham ao manejo de recursos do que a redução, como no caso das privatizações de empresas públicas, que é uma das marcas deste modelo. Não se olvida do quão é salutar a discussão acerca da necessidade de intervenção estatal na economia, principalmente quando se opera por meio de empresas públicas. No entanto, o que se ressalta é que em muitos aspetos o processo se revela contraditório. Como exemplo, têm-se os programas de privatização em que parte significante da quantia

paga para efetivá-lo provem do financiamento de bancos públicos. Em suma, recursos públicos são utilizados em prol de um grupo particular para a compra de uma empresa vendida pelo Estado. Apesar da previsão do pagamento de juros, são recursos públicos expressivos destinados para a atividade de um privado e, se já não bastasse, oferecidos com vantagens que não são encontradas no mercado, como taxas de juros reduzidas. Nestas situações, muitos liberais concordam e creditam como perfeita a intervenção do Estado na economia.

Um bom exemplo foi a série de privatizações realizadas no Brasil na década de 90, motivada pelos princípios do Consenso de Washington, onde o Banco Nacional de Desenvolvimentos Económico e Social (BNDES), empresa com capital 100% público, foi o principal agente financiador para o efeito, principalmente através de programas fomentados pelos Estados da Federação. O percentual de participação chegou à cifra de 23,6% (R$ 3,11 mil milhões de reais ou €477.587.186,54[24]) do valor total das privatizações de empresas estaduais, beneficiando tanto consórcios integrados por empresas nacionais como por estrangeiras[25].

Além da questão do direcionamento dos recursos públicos, as exigências passam por mudanças estruturais, para que possa transmitir aos investidores a denominada segurança jurídica, que é a criação dum ambiente de negócios que permita aplicar seus recursos sem o receio de que possam perder por mudança de posicionamento político, por exemplo. Desse modo, há a construção de todo um arcabouço jurídico que possa assegurar segurança para a injeção de capital, principalmente estrangeiro, e a criação de diversas agências regulatórias que possam organizar mercados específicos, sendo que no Brasil, desde a década de 90, foram criadas 10 agências reguladoras[26] no âmbito federal, sem contar as agências de âmbito estadual. Em síntese, parece efetivamente não proceder o argumento de que o projeto neoliberal vem adotar um formato de Estado mínimo, pois o que se percebe é somente uma nova formatação da estrutura estatal com vista a atender o mercado, ainda que possa ser um pouco menor.

[24] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 06/01/2021.
[25] Fonte: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc181216.htm. Acedido a 24/08/2019.
[26] Fonte: https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2016/09/entenda-como-funcionamagencias reguladoras-no-brasil.html. Acedido a 24/08/2019.

Para uma melhor compreensão acerca do entrelaçamento temporal dos termos Estado mínimo, neoliberalismo e globalização, pode-se destacar que, desde a década de 1970, que tem como marco a crise do petróleo, o cenário financeiro-económico mundial tem passado por profundas transformações que ocorrem de forma concomitante ao forte processo de globalização ou mundialização, maneira esta pela qual os franceses preferem se referir ao processo e que pode ser vista com um significado diferente. No período imediatamente anterior, que se iniciou com o fim da II Guerra Mundial, a Europa adotou modelo que viria a se denominar *welfare state* (Estado de bem-estar social), que teve como principal expoente o economista John Maynard Keynes.

O modelo, que viria ser nominado de keynesiano, apesar de proporcionar diversos ganhos no campo social, tinha como principal motivador a manutenção do sistema capitalista sem que houvesse grandes crises, como a ocorrida no ano de 1929. Dessa forma, a existência dum Estado que garantisse o bem-estar das pessoas e que fosse o grande propulsor do desenvolvimento económico era imprescindível para evitar ciclos de crises. Neste modelo, o Estado é um parceiro dos grandes grupos económicos, com vista a internacionalizar estas empresas. O que se tinha em foco eram os grandes grupos empresariais que, ao se internacionalizarem, trariam divisas para o país exportador e fomentariam a geração de empregos, o que em tese proporciona um equilíbrio das relações entre empregado e empregador. A teoria macroeconómica de Keynes idealizou um processo de equilíbrio entre emprego, Estado e capital, por meio de uma dinâmica capitalista. Os economistas procuram estudar a lógica de convivência entre estes três elementos no sistema capitalista, principalmente quando considerada a crise do socialismo e a globalização da produção (LAUDARES, 2010, p. 96).

No entanto, pese os esforços empreendidos, na década de 1970, a forte crise do petróleo abalou as economias dos Estados nacionais, cenário ideal para que os ideais liberais ganhassem força. Além disso, a incapacidade dos progressistas em oferecer explicações convincentes para a experiência dos anos 1970 abriu as portas para os indivíduos maximizadores de utilidade adentrarem as teorias macroeconómicas da ortodoxia (HUNT, 2013).

De modo concomitante, a globalização começou a ganhar força, não sendo o mero caso de internacionalização intermediada pelo Estado, pois com a hegemonia do

capital financeiro ou de financiamento, altamente especulativo, cada vez mais autônomo em relação ao setor produtivo da economia e em relação às lógicas de reprodução das formações nacionais, consolida-se o capitalismo mundial, no qual algumas empresas adquirem tamanho poder que são capazes de influenciar a ação do Estado (HAESBAERT, 2013, p. 30).

Na década seguinte, Margaret Thatcher (Reino Unido) e Ronald Reagan (EUA) iniciam profundas reformas com vista a liberalizar os mercados e fomentar a austeridade fiscal (Estado mínimo), o que ocasiona a interrupção de diversas políticas públicas, cujos setores passaram a ser regidos pelas regras ditas do livre mercado. Ao mesmo tempo em que a figura do Estado desenvolvimentista perde força, surge em 1989 o Consenso de Washington, com uma recomendação internacional para propalar a conduta económica neoliberal com a intenção de combater as crises e misérias dos países subdesenvolvidos, sobretudo na América Latina, e que exigia ajustes estruturais que determinaram o corte de orçamentos para áreas de assistência e de desenvolvimento social e que, por conseqüência, acabaram por enfraquecer os programas de Estado nesse setor (GENNARI, 2001). Por mais que liberais possam discordar da correlação entre estas orientações e o neoliberalismo, denominando-o como uma espécie de neo-intervencionismo, uma vez que seria uma reforma do governo em busca de abertura controlada para o mercado e eficiência, não há como negar que o Consenso de Washington estimulou a adoção de medidas que caminharam na direção de uma agenda neoliberal.

O programa recomendou a adoção de uma série inicial de medidas em favor da lógica de mercado, caracterizada essencialmente pela concessão de empréstimos, em que o Estado procura eximir-se de intervir em diversas questões. Concretamente, fomenta-se a adoção de processos de privatização de empresas públicas que atuavam em setores estratégicos das economias. Segundo Batista (1994, p. 27), as diretrizes do Consenso são: a) disciplina fiscal; b) priorização dos gastos públicos; c) reforma tributária; d) liberalização financeira; e) regime cambial; f) liberalização econômica; g) investimento direto estrangeiro; h) privatização; i) desregulação; e j) propriedade intelectual.

Ainda segundo Batista (1994, p. 27), os objetivos são: “por um lado, a drástica redução do Estado e a corrosão do conceito de nação; por outro, o máximo de abertura

à importação de bens e serviços e à entrada de capitais de risco. Tudo em nome dum grande princípio: o da soberania absoluta do mercado autorregulável nas relações económicas tanto internas quanto externas". Na seqüência, outras posturas são exigidas dos Estados, como a flexibilização das relações de trabalho, pautada na figura da relação empresa *versus* empregado, com forte processo de terceirização, com o fim de reduzir o custo da mão de obra e aumentar o excedente captado pelos capitalistas.

Muito se debate acerca das conseqüências na adoção da agenda neoliberal por diversos países e a crise económica de 2008 é tida como o símbolo máximo da falência do programa (PECK, THEODORE e BRENNER, 2012). O próprio Fundo Monetário Internacional (FMI), tão conhecido pela sua atuação na década de 90 nos países emergentes com políticas de liberalização de mercados em troca de financiamentos internacionais, cambiou sua postura ao longo do tempo, passando na atualidade a defender um maior equilíbrio entre o económico e o social. Num artigo publicado em sua revista com o título *Neoliberalism: Oversold?* (OSTRY, LOUNGANI e FURCERI, 2016), o FMI faz uma breve análise da história da adoção da agenda neoliberal e sugere que se tenha em conta alguns efeitos que não foram positivos.

> However, there are aspects of the neoliberal agenda that have not delivered as expected. Our assessment of the agenda is confined to the effects of two policies: removing restrictions on the movement of capital across a country's borders (so-called capital account liberalization); and fiscal consolidation, sometimes called "austerity," which is shorthand for policies to reduce fiscal deficits and debt levels. An assessment of these *specific* policies (rather than the broad neoliberal agenda) reaches three disquieting conclusions:
> •The benefits in terms of increased growth seem fairly difficult to establish when looking at a broad group of countries.
> •The costs in terms of increased inequality are prominent. Such costs epitomize the trade-off between the growth and equity effects of some aspects of the neoliberal agenda.
> •Increased inequality in turn hurts the level and sustainability of growth. Even if growth is the sole or main purpose of the neoliberal agenda, advocates of that agenda still need to pay attention to the distributional effects. (OSTRY, LOUNGANI e FURCERI, 2016, pp. 38-39)

Segundo Acioly (2005, p. 25), o investimento estrangeiro direto tem se caracterizado pela predominância de operações de fusões e aquisições de empresas, com a formação de megacorporações, em especial no setor de serviços, diferentemente do ocorrido no período pós 2ª guerra. A China, que é tida como exemplo de economia

em forte desenvolvimento, é considerada grande líder na atração de investimentos entre os países em desenvolvimento desde os anos de 1990, sob a forma de novos projetos de instalação de empresas, dirigidas maioritariamente para a indústria, particularmente para a de maior valor agregado. A política desenvolvimentista chinesa da década de 1990 e início do século não envolveu fusões e aquisições, senão fora do país, nem privatizações, tão características dos fluxos globais de investimentos estrangeiros, muito presentes entre os países que adotaram as diretrizes do Consenso de Washington.

DeMartino (2011, pp. 142-150) acredita que os assessores de política económica seguem com demasiada frequência aquilo que ele chama de a regra de "maximizar o máximo": ao considerar todas as possíveis opções de política, recomendam a que funcionaria melhor se funcionasse, sem avaliar plenamente se ela tem probabilidade de funcionar. "Maximizar o máximo tem sido a regra de decisão primária nas intervenções económicas mais importantes dos últimos trinta anos", argumenta, ressaltando os danos provocados pelas políticas de choque de privatização e liberalização de mercado implementadas na América Latina, na África subsaariana e na antiga União Soviética, durante as décadas de 1980 e 1990.

Como vimos, o modelo neoliberal prega a ideia de Estado mínimo, com vista a desregulamentar e liberalizar mercados. Desse modo, a dimensão económica da globalização encontra terreno fértil para sua propagação, o que, quatro décadas depois, culminou com o atual modelo em que a internacionalização tanto de empresas como de capitais não é mais nenhuma novidade, sendo, em verdade, um dos principais objetivos de nações e cidades globais, com a cansativa e injusta corrida para atraí-los para o seu território. Importa, porém, registar que o termo internacionalização se refere à expansão das empresas e do capital de um território para além de suas fronteiras geográficas, método inspirado nas políticas keynesianas, nos quais o Estado tornou-se importante parceiro de grandes grupos económicos, enquanto a globalização representa algo muito mais complexo do que a mera internacionalização. Seria uma forma mais avançada e complexa com maior grau de integração funcional das atividades económicas antes dispersas. Assim, aplica-se tanto à produção, como à distribuição e consumo de bens e serviços, organizados a partir de uma estratégia mundial e voltada para o mercado mundial (ORTIZ, 1994, pp. 15-16).

Esta conjugação de globalização, neoliberalização e Estado mínimo provoca um fenômeno que se denomina de desterritorialização, que estaria associado à perda de poder dos Estados-nações, com a delegação/partilha de poder com diversas escalas, tanto acima como abaixo, mas sempre subordinada à lógica do mercado. Hodiernamente, há cidades com cada vez mais poderes frente aos Estados nacionais, como, na outra ponta, há a criação de estruturas supranacionais, como a União Européia e o Mercosul. No entanto, Haesbaert (2013, p. 33) afirma que todo processo de desterritorialização está sempre vinculado a uma dinâmica de reterritorialização. Fica evidente que, ao criar a nova "interdependência" e ao conectar, económica e culturalmente, as regiões mais longínquas, está-se estruturando uma nova organização territorial, uma espécie de território-mundo globalmente articulado que tem como elemento comum um sistema de código e signos criados, em grande parte, no bojo da reprodução capitalista.

Como forma mais extrema desta desterritorialização, tem-se o atual mundo tecnológico que permite a criação de empresas internacionais "desmaterializadas". Trata-se de empresas com estruturas físicas mínimas, mas com alcances globais e negócios imaterializados, como o caso de plataformas digitais como a Airbnb e a Uber. Ambas são descritas como gigantes nos seus setores, sendo a Airbnb a maior "rede de hotéis" do mundo, sem possuir nenhum quarto, e a Uber a maior "empresa de táxi" global, sem dispor de nenhum veículo.

Na atualidade, como reação, deparámo-nos com o aumento de especialistas que defendem conceitos como decrescimento e desglobalização. Ambos se ligam à ideia de que não se mostrou salutar ter metas de crescimento, principalmente em países já desenvolvidos, na busca desenfreada pelo excedente e que teve na globalização o terreno ideal de expansão.

O decrescimento tem como um de seus elementos centrais a crise de sentidos pela qual passam as sociedades pós-industriais, em que são levantadas questões como consumir menos para viver melhor, o que vai contra o modo de vida mercantil-industrial. Nem mesmo os projetos socialistas do século XX abarcam este ideal, mesmo aqueles mais extremos, pois possuem como base uma economia mercantil-industrial estatal (BAYON, FLIPO e SCHNEIDER, 2011). Os defensores do decrescimento opõem-se ao modelo liberal de consumo como também rejeitam a planificação da economia,

refutando o título de autoritarismo quanto ao que seria necessário para produzir. Fomentam a soberania popular, igualdade de condições e decisões participativas.

O recente período da política brasileira é um bom exemplo, pois, enquanto no poder (2003-2010), o Governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, filiado ao Partido dos Trabalhadores, de esquerda, conseguiu êxito económico e melhora na distribuição de renda. No entanto, este êxito só foi possível com a valorização das *commodites* no mercado internacional, compradas em grande parte pela China, como o minério de ferro e a soja, e o estímulo ao consumo no mercado interno, com programas de empréstimo fomentados por bancos estatais (SICSÚ, 2019). Acrescenta-se, ainda, os programas governamentais de fomento ao combustível fóssil, com aumento da exploração das reservas de petróleo (pré-sal)[27] e o favorecimento à indústria automobilística[28], o que além da matriz enérgica altamente poluente, ainda incentiva a cultura individualista de transporte.

Em Portugal, um dos fatos mais emblemáticos foi a retomada do crescimento económico da última década, logo após submeter-se uma política de austeridade, associada a um Programa de Assistência Económica e Financeira assinado com o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Comissão Europeia e o Banco Central Europeu (BCE), entidades que ficaram conhecidas como *troika*. O programa surgiu para socorrer a economia portuguesa que, apesar das tentativas de contenção dos efeitos da crise económica de 2008, viu a situação agudizar-se no primeiro trimestre de 2011 (MOTA, 2017, p. 11). A recuperação tem à frente o Partido Socialista (PS) e o turismo foi o grande destaque, tendo alcançado o título de maior atividade exportadora de Portugal no ano de 2016 (TdP, 2017). São incontestáveis os benefícios que o setor proporcionou para a recuperação económica, ainda mais quando considerado um quadro de alto endividamento do setor público, mas que, do mesmo modo que o caso brasileiro, pautou-se num sector da economia extremamente poluente[29], além da não desejada excessiva dependência do setor, o que, no quadro atual da pandemia Covid-19, agravou ainda mais o cenário económico, já que o setor de turismo foi um dos mais afetados.

[27] Fonte: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50311115. Acedido a 06/08/2020.
[28] Fonte: https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2011/12/05/governo-e-o-maior-financiador-das-multin acionais-do-carro-no-brasil.htm. Acedido a 06/08/2020.
[29] Fonte: https://expresso.pt/sociedade/2019-09-09-Turismo-e-um-dos-sectores-mais-poluentes.-Mas-ha-exemplos-de-boas-praticas-em-Portugal. Acedido a 06/08/2020.

A desglobalização, por sua vez, é um movimento que surge a partir da crise económica de 2008 e que se caracteriza por uma reação negativa à globalização. Schillinger (2016) afirma que:

> Desde a crise financeira de 2008, temos testemunhado uma reação antiglobalização. Em grandes partes das economias avançadas do Mundo Ocidental, os países aqui enfocados, todo o sistema de integração econômica global apresenta um problema de legitimidade. A vontade das pessoas em acreditar nos *experts* – que sustentam uma integração crescente, o livre movimento do capital, o livre movimento de pessoas e o livre movimento de bens pelas fronteiras e uma alocação de recursos puramente baseada no mercado seriam a passagem dourada rumo à prosperidade econômica e ao bem-estar social para todos – parece quase exaurida. A ideia de que mercados financeiros desregulados e livre movimento de capitais são coisas boas foi sepultada na crise de 2008, quando bancos e banqueiros gananciosos ti- veram que ser socorridos deixando ao povo o pagamento da conta com a austeridade. Os *Panama Papers*, *LuxLeaks* e outros escândalos recentes serviram como forte lembrete do que aparentemente seja o livre movimento de capital. Ainda, a atual onda descontrolada de imigração em massa de estados empobrecidos e falidos que, não raro, têm normas culturais e sociais completamente distintas – e, por vezes, muito difíceis – também não está tornando a teoria neoclássica dos benefícios globais e de melhoria de bem-estar decorrentes da migração ou da mobilidade do trabalho uma proposição particularmente atraente e crível (SCHILLINGER, 2016, p. 2-3).

Na prática, após a crise mundial de 2008, novas barreiras comerciais começaram a ser instituídas, políticas e planos anti-imigração começaram a ser aplicados ou reivindicados e os fluxos financeiros internacionais contraíram[30], o que revela o desacelerar do processo de globalização. Na atualidade, a globalização e o comércio internacional sofreram mais um forte golpe com a pandemia Covid-19. As viagens internacionais diminuíram dramaticamente, algumas fronteiras estiveram/estão temporariamente fechadas e as economias quase paralisaram com o fim de evitar a propagação do vírus (IPEA, 2020).

Por todo o exposto, parece que desde a crise económica de 2008 o ponto nodal é o de encontrar um modelo para a "Aldeia Global" (termo associado à globalização), que possa abarcar todas as suas facetas, numa verdadeira compreensão de suas escalas.

[30] Fonte: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/06/150605_desglobalizacao_economia_mundo_rb. Acedido a 06/08/2020.

O enfrentamento dos efeitos da pandemia Covid-19 intensifica o debate, ainda mais que, no horizonte próximo, tudo faz crer que se aproxima mais uma forte crise económica. Os primeiros prognósticos revelam uma retração brutal do PIB mundial. Por exemplo, quando comparado com trimestre anterior, o PIB para o segundo trimestre de 2020 da zona do euro caiu 12,1%; em Portugal a queda foi de 14,15% e no Brasil a primeira previsão indica uma contração de 11,2%[31]. Este cenário, além de exigir uma mudança na maneira como nos contatamos, pois o vírus anda a circular, faz também emergir insatisfações com os efeitos da agenda neoliberal que ainda não levou a um caminho claro desde a crise de 2008.

1.2.2 O caso chinês

As peculiaridades do sistema e a visão ocidental por vezes podem embaraçar uma correta leitura. Como alertou Marshall (2018, p. 52), alguns observadores externos julgaram que os anos pós-guerra levariam a democracia liberal para a China. Essa era uma ilusão semelhante às sandices ingênuas que os ocidentais escreveram durante os primeiros dias da recente Primavera Árabe, as quais, como no caso da China, se baseavam na falta de compreensão da dinâmica interna do povo, da política e da geografia da região.

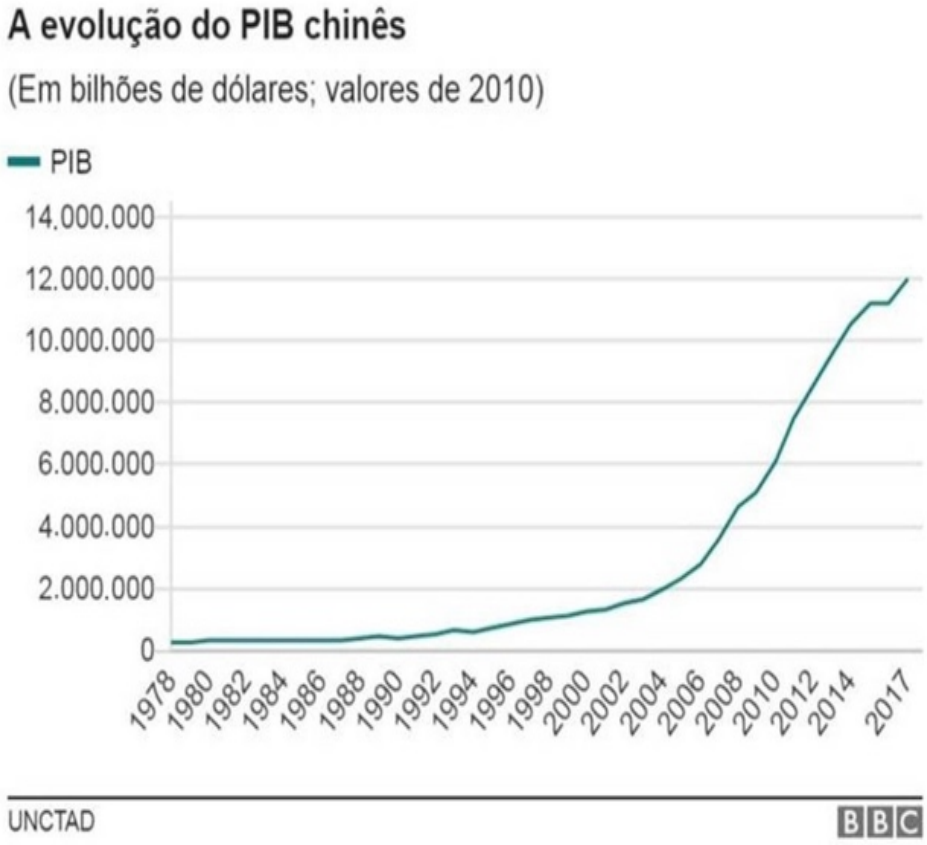
Não se questiona que a China obteve grande êxito em sua política económica ao longo das últimas quatro décadas, saltando de uma economia pautada na agricultura, que se iniciou em 1949 com a Revolução Cultural, para uma potência económica, em que se destaca a produção tecnológica. Para se ter uma noção, o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu entre 1978 e 2018 de U$S 150 mil milhões para U$S 12,2 triliões (€ 9.888.150.429,57[32]), sendo mais expressivo o crescimento verificado a partir de 2006[33].

Mas como definir o êxito político-económico da China? Seria uma economia socialista de mercado, como afirmado no 14º Congresso do Partido Comunista Chinês,

[31] Fontes: https://www.dw.com/pt-br/economia-da-zona-do-euro-tem-retra%C3%A7%C3%A3o-hist%C3%B3rica/a-54388968 e https://www.istoedinheiro.com.br/pib-contraiu-112-no-2o-trimestre-de-2020-mostra-1a-previa-de-indicador-da-fgv/. Acedidos a 07/08/2020.
[32] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 06/01/2021.
[33] Fonte: BBC (https://www.bbc.com/portuguese/internacional-46599555). Acedido a 08.12.2019.

realizado no ano de 1992? Seria um Estado ineficiente, como afirmava o Banco Mundial, ou seria, na visão de alguns analistas de esquerda, um capitalismo que se sustenta na superexploração da força de trabalho (MEDEIROS, 1998)?

Gráfico 2. Evolução do PIB chinês.



Fonte: BBC (https://www.bbc.com/portuguese/ internacional-46599555)

A economia chinesa ficou caracterizada pelos empregos de governo, que eram fornecidos pelo Setor Produtivo Estatal, e o das empresas privadas e comunidades, que em sua maioria pertenciam aos governos municipais (MEDEIROS, 1998). As empresas privadas desde o estrangeiro só ganham importância na década de 90. Guimarães (2012) refere-se a uma combinação muito particular entre o mercado e o Estado, que se caracterizaria pela liberalização das forças de mercado, mas com forte controlo de um Estado desenvolvimentista, que atua diretamente na transição para a economia de mercado.

É interessante notar que, com a reforma de 1978, no qual se definiu as 4 vertentes para a modernização (agricultura, indústria, defesa e ciência e tecnologia), os

documentos oficiais rejeitaram o centralismo político e a rigidez de controle, mas recusavam-se a adotar a propriedade privada dos meios de produção. As terras permaneceram sob a propriedade do Estado, ainda que o seu uso fosse distribuído entre cooperativas de famílias e famílias. No 14º Congresso do Partido Comunista da China (PCC) sugere-se explicitamente que a economia de mercado é a via para um socialismo com características chinesas (MARTINS, 2006, p. 16). Em 1987, o Congresso do Partido Comunista Chinês estipula que a função económica do Estado é o de regular o mercado, e o do mercado o de guiar as compras.

> A política de "permitir que alguns camponeses enriquecessem primeiro" baseava-se num sistema de incentivos com as seguintes características: o produtor era obrigado a vender para o estado uma determinada quantidade física a um determinado preço. A produção remanescente poderia ser destinada ao autoconsumo ou à venda no mercado local a um preço normalmente superior ao fixado pelo governo (MEDEIROS, 1998, p. 8).

O processo de transição caracterizou-se por uma introdução das forças do mercado sem abandonar o planeamento, processo conhecido como *dual track*, com liberalização da agricultura, estímulo das empresas rurais e reforma dos sistemas empresarial e financeiro, tudo de modo a que as eventuais falhas do mercado pudessem ser corrigidas (GUIMARÃES, 2012). A abertura económica foi realizada com cuidado, no que parece ser uma característica histórica chinesa. Desde o século XIV comerciantes e emissários europeus, principalmente portugueses e espanhóis, realizavam contato com a China, sendo que os líderes chineses eram contra qualquer tipo de presença permanente dos europeus, mas julgaram interessante abrir as regiões litorâneas para o comércio (MARSHALL, 2018). Esta é outra marca chinesa, visto que, quando há abertura, esta se dá em áreas costeiras, como o caso das atuais Zonas Económicas Especiais, que se localizam na costa chinesa. Referido processo acentua as diferenças regionais chinesas, já que a prosperidade das Zonas Econômicas tem dificuldade para chegar ao centro do país (NONNENBERG *et al*, 2008).

Figura 3. Zonas Económicas Especiais na China.



Fonte: Plascencia (2009, p. 74).

O que parece melhor caracterizar a China é a adoção duma política desenvolvimentista, na qual o Estado tem papel central no direcionamento, mesmo que haja uma abertura económica desde a década de 1970. A decisão do governo chinês é no sentido de incentivar a industrialização, permitindo a abertura do comércio externo de bens e a liberalização de investimentos industriais por parte de empresas estrangeiras (NONNENBERG *et al*, 2008).

O investimento direto estrangeiro (IDE) recebido pela China teve três fases distintas. Primeiro, logo no início da reforma do Estado Chinês (1979-86), os investimentos concentravam-se na indústria tradicional, têxtil e de confeções de roupas; a partir de 1986, na segunda fase, passou o governo a direcionar a captação de IDE para os setores da indústria de transformação, *export-oriented* e de mais alta tecnologia. Por fim, nas terceira e quarta fases de abertura à participação do IDE, o foco do governo foi o de orientar os investimentos para os setores da indústria química, de máquinas e equipamentos de transporte, eletrónicos e telecomunicações, além de um novo movimento, mais para o início da década de 2000, para os setores de tecnologia de

ponta e o estabelecimento de centros de pesquisa e desenvolvimento. Diferentemente do que se verificou neste período noutras regiões do mundo, em que os fluxos globais de IDE eram orientados para operações de fusão, aquisição de empresas e privatizações, a China favoreceu a abertura ao investimento estrangeiro (ACIOLY, 2005, p. 25-26), aproveitando também a sua presença na Organização Mundial do Comércio (OMC) e fatores comparativamente vantajosos, como os baixos custos de produção e as taxas de câmbio.

A integração na OMC resulta da reativação das relações diplomáticas entre os Estados Unidos da América (EUA) e a China, em pleno auge da guerra fria. Um dos objetivos dos americanos era isolá-la da influência política da antiga União Soviética e, para tanto, permitiu a abertura do mercado ocidental aos produtos chineses. A debilidade económica dos anos 1970 associada ao contexto de guerra fria foram os alicerces para aproximação dos EUA e China (CARVALHO e CATERMOL, 2009). A postura resultou num intenso fluxo de investimentos externos norte-americanos na China e posterior fluxo de exportações chinesas para os EUA, o que permitiu a realização de ganhos para ambos. Atualmente, é inegável a interdependência das economias americanas e chinesas, alargada à Europa e a todo o mundo.

A abertura permitiu um início de desenvolvimento elevado e que, de acordo com o modelo chinês, permitiu a criação de gigantes estatais que não se restringe a uma atuação isolada, seguindo o modelo de mercado. Fusões, aquisições, investimentos conjuntos, multiplantas, *joint-ventures* com empresas transnacionais e estratégias articuladas entre empresas estatais tem sido o cenário da economia chinesa (MEDEIROS, 1998). Um excelente exemplo de poderio das estatais chinesas é o caso da BOE Technology Group, que é parceira da americana Apple.

Como se não bastasse, o modelo ainda permitiu a criação de gigantes multinacionais privadas, como a Huawei, maior empresa privada da China que é líder no desenvolvimento da tecnologia 5G e segunda maior fabricante de celulares no mundo, a Lenovo, líder em venda de computadores pessoais no mundo, e a empresa de comércio *online*, Alibaba, que possui facturamento maior que a Amazon[35]. Para se ter uma pequena noção da evolução da economia chinesa, Pereira (2006, p. 598) detetou

[35] Fonte: https://www.bbc.com/portuguese/internacional-49877815. Acedido a 07.12.2019.

que no início do século as importações eram essencialmente constituídas por produtos intermédios, ou seja, partes e componentes que iriam ser transformados em produtos acabados e posteriormente reexportados. A composição das exportações chinesas ganha novas formas desde o início da década de 1990, época em que a manufatura representava 40% das exportações chinesas, sendo que, no início do século, a China teria realizado diversos avanços, designadamente nas exportações de maquinaria e material de transporte, que passam de 1% em 1993 para 41% em 2003, a par de uma forte redução de produtos manufaturados, de 42% para 28%, no mesmo período.

O desenvolvimento chinês pauta-se por um complexo de medidas que não pertence a uma corrente económica específica. Foi favorecido, para além das reformas dos sistemas empresarial e financeiro, por medidas de: política económica (controle de inflação e câmbio desvalorizado); comércio exterior (Zonas Económicas Especiais), que permitiu o acesso às tecnologias; investimento em infraestrutura, que demonstra a forte capacidade do Estado na promoção de bens públicos essenciais, com destaque para o sistema de porto e malha ferroviária; e capacidade educacional e técnica, com forte promoção da educação. Não se olvida, ainda, fatores relacionados à posição geopolítica e ao tamanho de seu mercado interno, sendo este um dos pontos fortes do governo na capacidade de negociar com o capital estrangeiro e exigir condições para a sua entrada, o que inclui a transferência tecnológica (GUIMARÃES, 2012).

No entanto, o sistema é tão peculiar que não se pode deixar de mencionar que este forte crescimento foi viabilizado por uma mão de obra barata e de certa qualidade, proporcionado pela abundância. Além dos baixos salários, o mercado caracteriza-se por reduzidos encargos trabalhistas, longas jornadas de trabalho e grande flexibilidade das relações trabalhistas, situação de precaridade imaginável quando temos em conta que um partido comunista está no comando do país. Sobre o tema, Nonnenberg *et al* (2008) demonstram como se caracteriza o sistema de garantias trabalhistas chinês:

> Quarto, mecanismos de regulação das relações de trabalho e direitos trabalhistas são praticamente ausentes na sociedade chinesa. Inexistência de férias (afora três semanas anuais de feriados), semana de trabalho de sete dias e ausência de aviso prévio, por exemplo, constituem práticas comuns. Outra característica chinesa permite compreender melhor a possibilidade de manter salários tão menores do que em outros países, mesmo quando a diferença no custo de vida

> não é tão grande. Boa parte dos trabalhadores chineses não-qualificados das grandes cidades é constituída de imigrantes temporários provenientes das zonas rurais. Atualmente, ao contrário do que prevalecia até poucos anos, esses trabalhadores não são considerados ilegais. Contudo, por não possuírem carteira de identidade emitida pela cidade onde trabalham, não possuem acesso a nenhum tipo de serviço público, como saúde e educação. Dessa forma, normalmente não trazem a família para a cidade. E aceitam dormir no emprego, obviamente sem pagar nada. Isso permite, portanto, não ter gastos com moradia e transporte, que constituem boa parte dos dispêndios dos trabalhadores de baixa renda. Essas especificidades tornam mais difíceis as comparações com os salários monetários de países onde tais práticas não existem (Nonnenberg *et al*, 2008, p. 18)

Desse modo, não é por acaso que a China se tornou localização preferencial de várias multinacionais que transferem etapas produtivas menos complexas, as quais, além de aproveitar a mão de obra barata, mantêm algum grau de proteção da propriedade intelectual, pois o sistema chinês não proporciona segurança à criação (Guimarães, 2012). A questão da proteção da propriedade intelectual revela-se como uma desvantagem ao investimento estrangeiro, porém as outras vantagens fornecidas pelo ambiente de negócios chines acaba por compensar os prejuízos pelo não pagamento dos *royalties* devidos pela propriedade imaterial (NONNENBERG *et al*, 2008). Contudo, já se verifica a transferência de até mesmo etapas mais complexas da produção, forçada pela pressão para baixar os custos da produção.

É com este modelo tão particular, uma espécie de socialismo de mercado ou capitalismo burocrático, como prefere denominar Fausto (2017), que a China conseguiu um expressivo crescimento, o que permitiu, segundo dados oficiais do Governo Chinês até 2018, retirar 740 milhões de pessoas da pobreza[36]. No meio destes resultados, não podemos esquecer um fator relevante, que é o modo como se estrutura o sistema político chinês. Apesar da abertura económica, a China permanece com seu sistema político de partido único, sob o comando do Partido Comunista Chinês (PCC), com violação das liberdades individuais e significativo controlo das redes sociais (King, Pan e Roberts, 2013).

Um estudo realizado por Moretz-Sohn (2014) para a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos do Governo Brasileiro (APEX-Brasil), sustenta

[36] Fonte: BBC News. https://www.bbc.com/portuguese/internacional-46599555. Acedido a 07.12.2019.

que o sistema político chinês não é estritamente verticalizado, mas um complexo sistema de sobreposições, bastante difuso. Além do PCC há outros atores, com graus de atuação em escalas distintas, principalmente locais.

A Constituição da República Popular da China prevê três poderes na divisão de competência, sendo o Legislativo representado pelo Congresso Nacional do Povo, o de maior grau dentro da estrutura estatal. Além deste, o Executivo é liderado pelo Conselho de Estado e o Judiciário é independente. No entanto, na prática, a situação seria bem distinta, pois o Congresso do Povo só se reúne uma vez por ano, o Conselho de Estado é o órgão mais atuante e o Judiciário possui pouca autonomia. Em síntese, o PCC é o responsável pelas principais decisões de governo, elegendo os membros dos comitês e o Presidente da República, os membros do Comitê Central, da Comissão Central de Inspeção Disciplinar e o Secretário Geral do Partido.

Desde o fim do bloco soviético, ocorrido no início da década de 90, os EUA pararam de ter a China como uma aliada, pois o grande crescimento económico desta, a elevação ao *status* de poder regional primeiro e mundial depois, e o crescente *superavit* na balança comercial não são desejáveis. Centenas de empresas ocidentais e japonesas instalam-se na China, nas conhecidas Zonas Econômicas Especiais, entre as quais se destaca Xangai, com o desejo de conquistar seu imenso mercado interno e buscar o aumento da produção do excedente nas exportações, que vai desde uma política cambial favorável até mão de obra barata (MEDEIROS, 2008).

As tensões entre EUA e China vão ficando cada vez mais acirradas e o governo americano, sob o comando do Presidente americano Donald Trump, declarou guerra comercial à China, com vista a conter o seu avanço (ESTEBAN, 2020). No âmbito doméstico americano, pesa em desfavor à guerra comercial a pressão de empresas que possuem unidades produtivas na China. Um episódio ilustra bem o aumento do poderio geopolítico-económico chinês e a rivalidade com os Estados Unidos da América. Marshal (2018) nos conta que:

> Em outubro de 2006, uma frota americana de porta-aviões liderada pelo USS *Kitty Hawk*, de mil pés, navegava com confiança pelo mar da China oriental entre o sul do Japão e Taiwan, controlando os negócios de todos, quando, sem aviso prévio, um submarino chinês emergiu em meio aos navios. Um porta-aviões americano desse porte é acompanhado por cerca de doze outros navios de guerra, além de

> cobertura aérea e cobertura submarina. A embarcação chinesa, um submarino de ataque da classe Song, decerto pode ser muito silenciosa quando movida a energia elétrica, mas isso equivalia a uma aparição da diretoria da Pepsi numa reunião do conselho diretor da Coca-Cola após escutar debaixo da mesa por meia hora.
> Os americanos ficaram assombrados e furiosos em igual medida. Assombrados porque não tinham ideia de que um submarino chinês pudesse fazer aquilo sem ser notado; furiosos porque não tinham notado e consideravam o movimento provocador, em especial porque o submarino estava dentro do alcance dos torpedos do próprio *Kitty Wawk*. Eles protestaram, talvez demais, e os chineses disseram: "Ah! Que coincidência, emergimos no meio do seu grupo de batalha que está ao largo da nossa costa, não tínhamos a menor ideia" (MARSHAL, 2018, p. 48).

Sob a ótica económica recente, é impossível não considerar salutar a ascensão da China no cenário geopolítico e económico mundial que, a exemplo do bloco europeu, é uma das forças para equilibrar a balança político-económica dominada pelos norte-americanos. No entanto, parece que a China de Estado forte segue o modelo de mercado tradicional, com a concentração em grandes empresas, dominação de mercados e produção em larga escala com fomento do consumo, sendo a poluição e a exploração de mão de obra marcas de sua ascensão económica. Fausto (2017) faz uma interessante análise que envolve o desenvolvimento da China num contexto de globalização e neoliberalismo:

> Há um outro argumento, contudo, mais importante do que todos os demais: Samuel Pessôa chama a atenção para o papel da China nessa redução da pobreza global. Ora, a China, além da Malásia e da Islândia (num determinado momento), foi precisamente um dos países que não seguiram as instruções do FMI. Qualquer que seja a apreciação que se possa fazer do governo chinês — de minha parte, tenho horror a essa mistura de capitalismo e neocomunismo —, é inegável que a política econômica chinesa seguiu um caminho próprio, que não tem nada a ver com o que diz o Consenso de Washington. Aí se tem um caso privilegiado, a partir do qual se vê o quanto a argumentação de nosso economista liberal é sofística. Ela desliza da "globalização" para a "política neoliberal", e o leitor pouco precavido engole o bocado. De um modo mais geral, deveríamos dizer o seguinte. Para entender o mundo dos últimos cinquenta anos, no seu aspecto político-econômico, é preciso trabalhar com pelo menos três conceitos: globalização, neoliberalismo e capitalismo burocrático. Há um processo geral de globalização. A ele se acrescentou, no Ocidente, uma política econômica ortodoxa que propugnava livre movimentação dos capitais, privatizações, austeridade orçamentária. No caso da China, tivemos uma forma de capitalismo burocrático, filho

> monstruoso das bodas do capitalismo e do stalinismo-maoismo, um modelo que patrocina um desenvolvimento a toque de caixa num quadro de extrema opressão e exploração dos trabalhadores. Só se pode obter um quadro objetivo da situação atual, e assim avaliar com lucidez e justiça o que está ocorrendo no mundo, quando se faz a distinção correta desses três termos, estudando as relações complexas entre eles. Pessôa não faz isso. A particularidade do capitalismo chinês, até onde pude ler, está pouco presente nos seus textos — e de todo modo ele não atenta para ela no artigo em que critica as minhas propostas para a esquerda. Quanto aos outros dois termos — globalização e neoliberalismo —, eles são mais ou menos unificados no artigo do economista. O resultado é uma confusão de conceitos e uma visão do mundo que faz lembrar um pouco, invertendo os sinais, aquela em que incorre o esquerdismo vulgar. Por trás do supostamente maravilhoso movimento global capaz de reduzir a pobreza, tal como descrito por Pessôa, assiste-se a uma formidável concentração de riqueza no Ocidente, acompanhada de altíssimas taxas de desemprego, bem como, no Oriente, ao funcionamento de um capitalismo selvagem que segue a todo vapor, sacrificando os trabalhadores e poluindo o meio ambiente. Para justificar a sua tese, o pesquisador da FGV se refere não apenas à redução da pobreza, mas também a uma redução mundial da desigualdade. A questão, segundo ele, é que, mesmo se a desigualdade aumenta internamente na grande maioria dos países, do ponto de vista global registra-se uma parada no crescimento da desigualdade, por causa da redução da distância entre os mais atrasados e os mais desenvolvidos. O nosso economista grita vitória (FAUSTO, 2017, pp. 106-107).

Pelo exposto, apesar de comunista no campo político, a China adota o capitalismo como sistema económico, com a liberalização da força do mercado e um Estado forte desenvolvimentista, podendo ser vista como adotando um capitalismo burocrático (GUIMARÂES, 2012). O governo Chinês parece estar empreendendo esforços para mudar sua imagem[37], mas a simples migração para uma economia verde, que envolve questões como aquecimento global e contaminação de águas e solos, não resolveria os problemas decorrentes do modelo produtivo chinês. Não se vislumbram ações por parte da China que possam colocá-la em evidência como exemplo de novo modelo de desenvolvimento a ser seguido, pois a poluição ambiental é apenas uma das faces do problema, já que a complexa fórmula chinesa se baseia num modelo tradicional de produção capitalista que fomenta um alto consumo, tanto interno como externo, altamente poluidor e explorador de mão de obra, que, mesmo que caminhe na direção

[37] Fonte: https://news.un.org/pt/story/2016/09/1561781-china-destaca-financiamento-da-economia-verde-durante-encontro-do-g-20. Acedido a 05/08/2020.

duma matriz económica verde e com melhores condições de trabalho, ainda terá que lidar com algo extremamente sensível, que é o autoritarismo estatal.

1.2.3. A desigualdade

Os mais recentes estudos sobre a desigualdade (Stiglitz, 2014; Milanovic, 2017; Piketty, 2014 e 2019) apontam para o seu agravamento nas últimas décadas, com a constatação de que o processo também ganha força em países desenvolvidos, como os Estados Unidos da América e os da Europa Ocidental, não sendo mais uma característica marcante de países pobres ou em desenvolvimento. Piketty (2014, p. 27), por meio de um profundo estudo sobre a evolução do tema nos últimos 200 anos, concluiu que o sistema capitalista não possui qualquer processo natural ou espontâneo para impedir que prevaleçam as forças desestabilizadoras que promovem a desigualdade. Somente com políticas públicas, principalmente redistributivas, é que será possível corrigir o curso ascendente da desigualdade. A grande conquista do estudo desenvolvido por Piketty foi identificar a importância do discurso político sobre como projetar as instituições que estruturam o nosso mundo social e económico, tendo como base o conhecimento histórico acerca do funcionamento dos mercados (MURPHY, 2015, p. 613). Interessante que Piketty não busca igualar todos, mas identificar os mecanismos que podem frear o curso de ascensão da desigualdade, que é uma das principais causas de desequilíbrios e ruturas sociais, e que está no âmago do sistema capitalista, de modo que as diferenças possam se situar num campo mais "tolerável". Para além das referidas políticas públicas, há outros fatores que podem proporcionar a redução da desigualdade, como as guerras e as políticas que se adotam para atenuar estes choques. Milanovic (2017) tem uma visão semelhante com relação aos fatores que podem levar à diminuição da desigualdade:

> Forças <<malignas>> (guerras, catástrofe naturais, epidemias) e forças benignas (educação mais amplamente acessível, maiores transferências sociais, tributação progressiva). Destaco também o papel das guerras, que nalguns casos podem ser provocadas por uma elevada desigualdade a nível nacional, por insuficiente procura agregada e pela busca por novas fontes de lucro que exigem controle

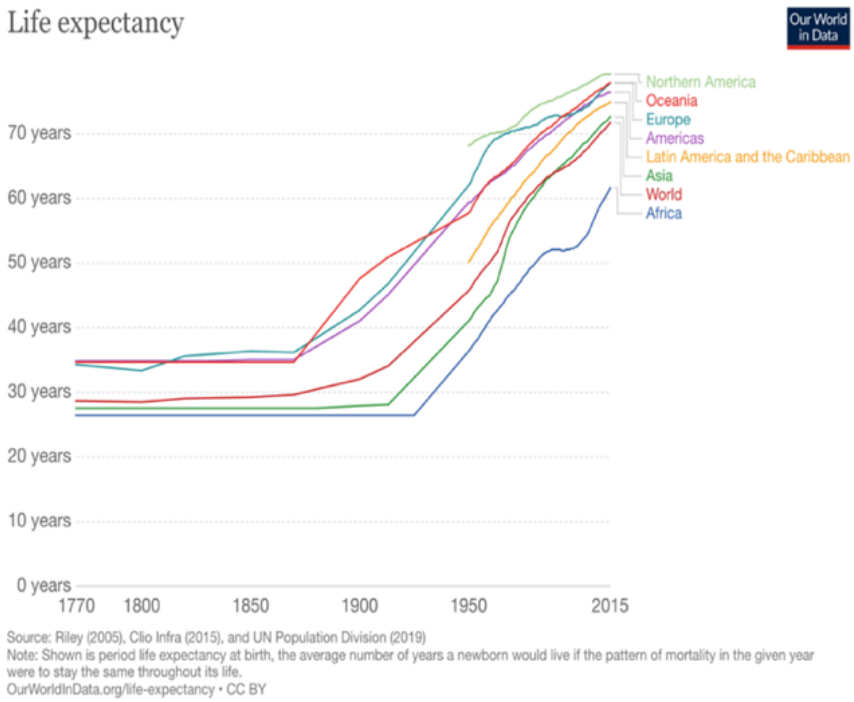
> sobre outros países. As guerras podem conduzir a reduções da desigualdade, mas também, infelizmente, e sobretudo, a redução dos rendimentos médios. (MILANOVIC, 2017, p. 16)

O modo como se analisa a desigualdade pode ter como métrica a renda dos indivíduos, o que se designa como desigualdade monetária, ou pautar-se, para além da renda individual, em outras dimensões, tais como acesso a serviços, condições de vida e capacidades (Arretche, 2017, p. 4). A primeira apresenta-se de análise mais objetiva, pois refere-se a dados sobre a renda, enquanto na segunda a mensuração é muito mais difícil. No entanto, é essencial a análise da desigualdade que contemple o critério não-monetário, pois a qualidade do acesso à educação e a saúde, por exemplo, possui relevante peso para atenuar as desigualdades, inclusive a própria monetária. Nesse sentido, as políticas liberais modernas que pregam a redução de programas sociais, especialmente nas áreas de educação e saúde, têm impactos relevantes na mensuração da intensidade da desigualdade.

A despeito das pertinentes críticas quanto ao agravamento do quadro da desigualdade, não se olvida que ao longo do século passado foram registados notáveis avanços que importam na melhora significativa da qualidade de vida, como o aumento da expetativa de vida e o crescimento de regiões fora do eixo dos países desenvolvidos, como o caso da China, justamente no período em que o capitalismo triunfa como modelo económico. O gráfico mais adiante retrata bem o forte avanço que o mundo teve em 245 anos com relação à expetativa de vida, tendo mais que dobrado no período. Na atualidade, não há região que tenha expectativa inferior a 60 anos, o que até 1900 não era alcançado por nenhuma região do globo, com exceção para a América do Norte.

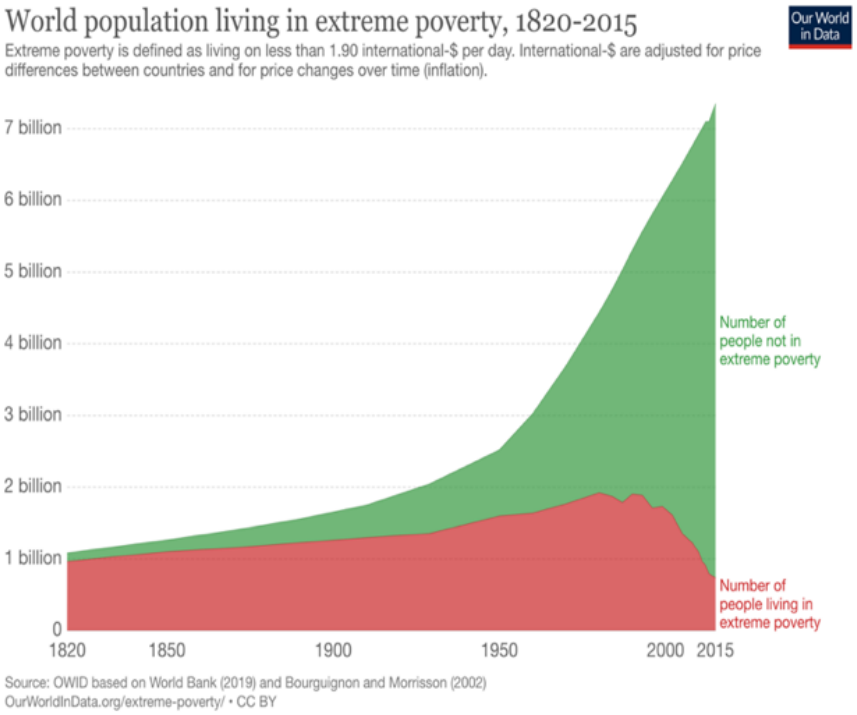
Na mesma direção, destacam-se os dados referentes a redução da pobreza extrema, que seriam aquelas pessoas que vivem com menos de 1,90 dólares por dia. Como se pode observar no gráfico abaixo, a proporção de pessoas em situação de extrema pobreza reduziu-se. No século passado, a população mundial aumentou significativamente e o número de pessoas em extrema pobreza subiu até a década de 1980, mas num ritmo muito mais lento. A partir de 1981 inicia-se o processo de redução do número de pessoas em extrema pobreza, sendo que, no início da queda, aproximadamente 2 bilhões de pessoas viviam abaixo da linha da pobreza extrema e, três décadas depois, menos da metade vive nesta condição.

Gráfico 3. Expectativa de vida mundial.



Fontes: Our World in Data (OWD) e Banco Mundial (https://ourworldindata.org/life-expectancy).

Gráfico 4. População mundial vivendo em extrema pobreza.



Fontes: Our World in Data (OWD) e Banco Mundial (https://ourworldindata.org/extreme-poverty).

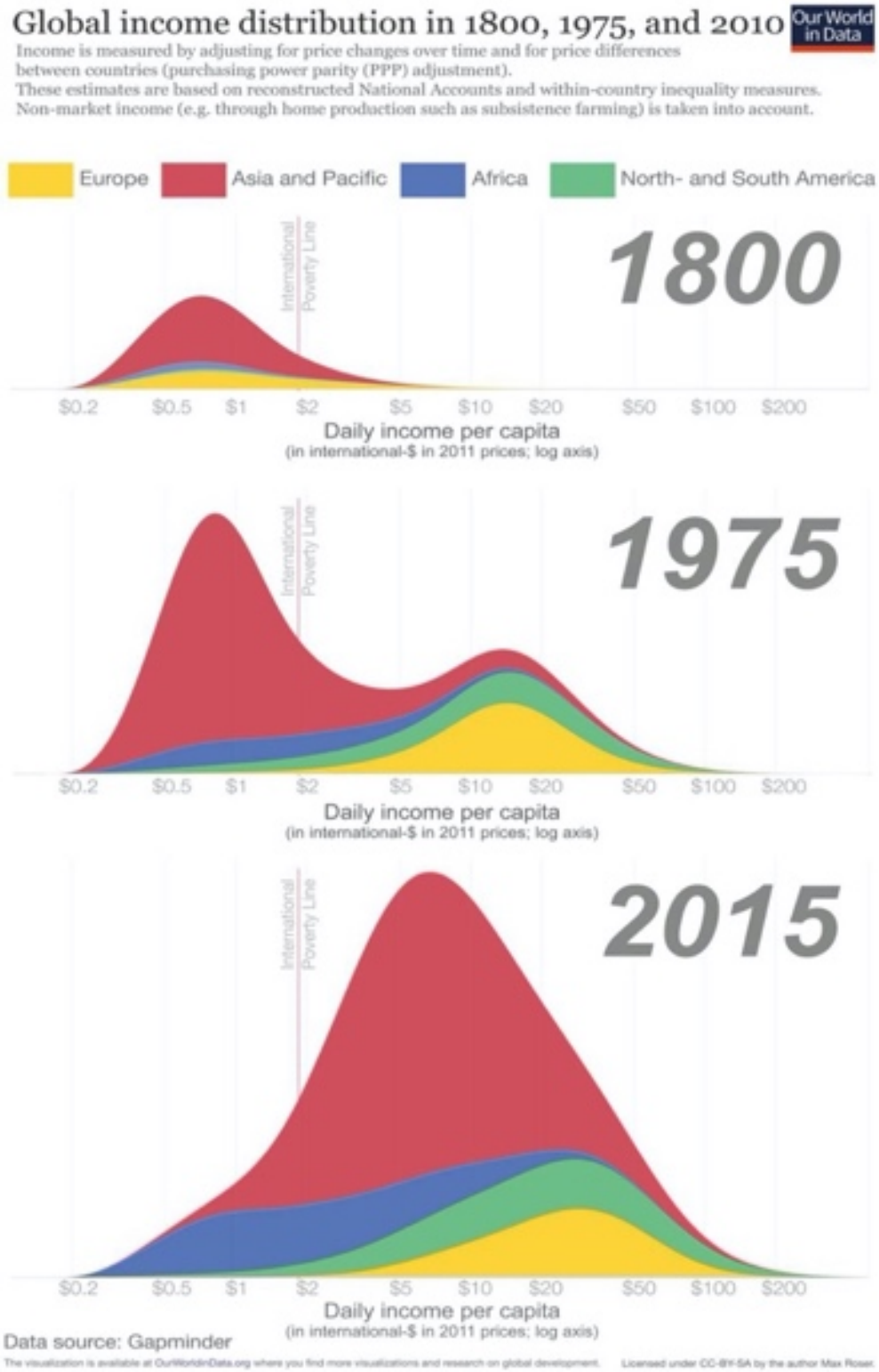
No entanto, apesar do cenário favorável, no relatório bienal divulgado em outubro de 2018 intitulado “Montando o quebra-cabeças da pobreza”, o Banco Mundial, apesar de também registar a queda no número da pobreza extrema, alerta que cerca de 3,4 bilhões de pessoas, ou seja, metade da população mundial, hoje estimada em 7 bilhões, ainda vive em situação de pobreza, o que implica uma grande luta para satisfazer as necessidades básicas[38]. Ainda segundo o Banco Mundial, para estar inserido na faixa de pobreza, a pessoa vive com menos de 3,20 dólares por dia, em países de renda média-baixa, ou com menos de 5,50 dólares por dia, em países de renda média-alta. O relatório ainda destacou o fato de uma proporção maior de pobres no mundo vive em países ricos. Esta é uma das conclusões de Milanovic (2017), quando afirma que a desigualdade está a reduzir a classe média, principalmente na Europa e nos Estados Unidos da América. Os aumentos nos rendimentos médios nos países asiáticos provocam a diminuição na desigualdade no mundo, mas, indiretamente, promove uma desigualdade dentro dos países. Em 50 anos poderemos regressar à situação do século XIX, quando a maior parte da desigualdade se constituía nas diferenças nos rendimentos dos britânicos ricos e pobres, russos ricos e pobres ou chineses ricos e pobres, e não numa diferença especialmente grande entre os rendimentos médios no Ocidente e na Ásia (MILANOVIC, 2017, pp. 16-17)

O forte crescimento económico de países emergentes e com imensa população, como China e Índia, que possuem, respetivamente, 1,386 e 1,339 biliões de pessoas[39], contribuíram muito para a diminuição da pobreza extrema no mundo, o que indica que a globalização económica parece ter surtido bons efeitos. Dados acerca da evolução da distribuição de renda diária (gráfico ao lado) confirmam a diminuição da desigualdade entre as regiões do mundo. O dado mais impressionante é a rápida movimentação da Ásia e Pacífico em apenas 40 anos, quando a comparação é entre os anos de 1975 e 2015.

[38] Fonte: https://www.worldbank.org/pt/news/press-release/2018/10/17/nearly-half-the-world-lives-on-less-than-550-a-day-brazilian-portuguese. Acedido a 09.12.2019.

[39] Fonte: Banco Mundial: https://www.google.com/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_totl&idim=country:CHN:IND&hl=pt&dl=pt. Acedido a 09.12.2019.

Gráfico 5. Distribuição da renda diária no mundo.



Fontes: OWD e Banco Mundial (https://ourworldindata.org/income-inequality).

O ponto interessante é que a mobilidade de renda e a diminuição da pobreza extrema são constatadas no mesmo período em que a agenda neoliberal ganhou força, o que poderia servir de justificativa para a ampliação do modelo, já que proporcionaria

benefícios para o maior número de pessoas no mundo. No entanto, não se pode deixar de consignar que, em regra, esses avanços se deram pela busca de aumento de excedentes, sem que houvesse uma real preocupação com a qualidade de vida das pessoas, pelo que não terá havido melhorias na exploração de mão de obra, nem na sustentabilidade do planeta. Um bom exemplo é a China que, como visto no tópico anterior, é muito desigual, com mão de obra barata, um frágil sistema de segurança social e altamente poluidora. Além disso, tem que se notar que foi o crescimento chinês que alavancou o movimento que reduziu a desigualdade mundial (quando o comparativo se dá por regiões do mundo), sendo que a economia chinesa não possui uma agenda liberal. Quando conjugamos as informações acima e as expostas nos tópicos anteriores, o resultado é o de que a redução da desigualdade, quando o comparativo se dá entre regiões do mundo, foi ocasionada pelo encontro do interesse do mercado em expandir as atividades, aproveitando-se do cenário de globalização, e a alteração da rota produtiva, que saiu dos países desenvolvidos e migrou para os países mais pobres, principalmente aqueles classificados como em desenvolvimento, justamente por oferecer um contexto mais favorável para a acumulação do capital, principalmente quando consideradas questões como incentivos fiscais, mão de obra barata e baixa regulação para combate à poluição ambiental. O diferencial no período recente é o de que a mobilidade não contemplou somente o capital, havendo retenção de conhecimento pelos novos países produtores, o que permitiu a estes países modificar a matriz produtiva, deixando de ter uma economia essencialmente produtora de manufaturas ou somente um parque de montagem de produtos de alta tecnologia desenvolvidos em países ricos. Como bom exemplo, temos aqui novamente a China.

No contexto de mobilidade do capital e de suas correlações com a desigualdade, Piketty (2014) faz uma leitura interessante ao afirmar que o capital excedente pertencente a pessoas ricas que vivem em países desenvolvidos migra em direção a países pobres e que se relaciona diretamente com a questão da desigualdade no mundo. Neste cenário, apesar do quadro de aparente melhoria, perpetua-se um modelo de dependência dos países pobres para com os países ricos, já que questões que vão além da renda não são equalizadas.

> As nações ricas – ou ao menos os habitantes que detenham capital excedente – obterão uma taxa de retorno melhor, e os países pobres poderão reduzir o atraso na produtividade. Esse mecanismo, baseado na livre circulação dos fluxos de capitais e na equalização da produtividade marginal do capital no âmbito mundial, é, de acordo com a teoria econômica clássica, o fundamento do processo de convergência entre países e de redução progressiva da desigualdade ao longo da história, graças às forças do mercado e da concorrência.
> Essa teoria otimista tem, entretanto, dois grandes defeitos. Em primeiro lugar, do ponto de vista estritamente lógico, esse mecanismo não garante de modo algum a convergência da renda por habitante no âmbito mundial. Na melhor das hipóteses, pode levar a convergência da renda por habitante – desde que haja a livre mobilidade de capital e, sobretudo, uma equalização completa dos níveis de qualificação da mão de obra e do capital humano entre países, o que não é pouca coisa. Em todo o caso, essa convergência da produção não implica de modo algum que o mesmo ocorra com a renda. Uma vez que os investimentos tenham sido realizados, é sempre possível que os países ricos continuem a possuir os países pobres de forma permanente, chegando a alcançar proporções massivas, de tal modo que a renda nacional dos países ricos seja eternamente superior à dos pobres – que continuariam, para todo e sempre, a enviar uma parte do que produzem aos seus proprietários (como acontece com a África há muitas décadas). (PIKETTY, 2014, p. 74).

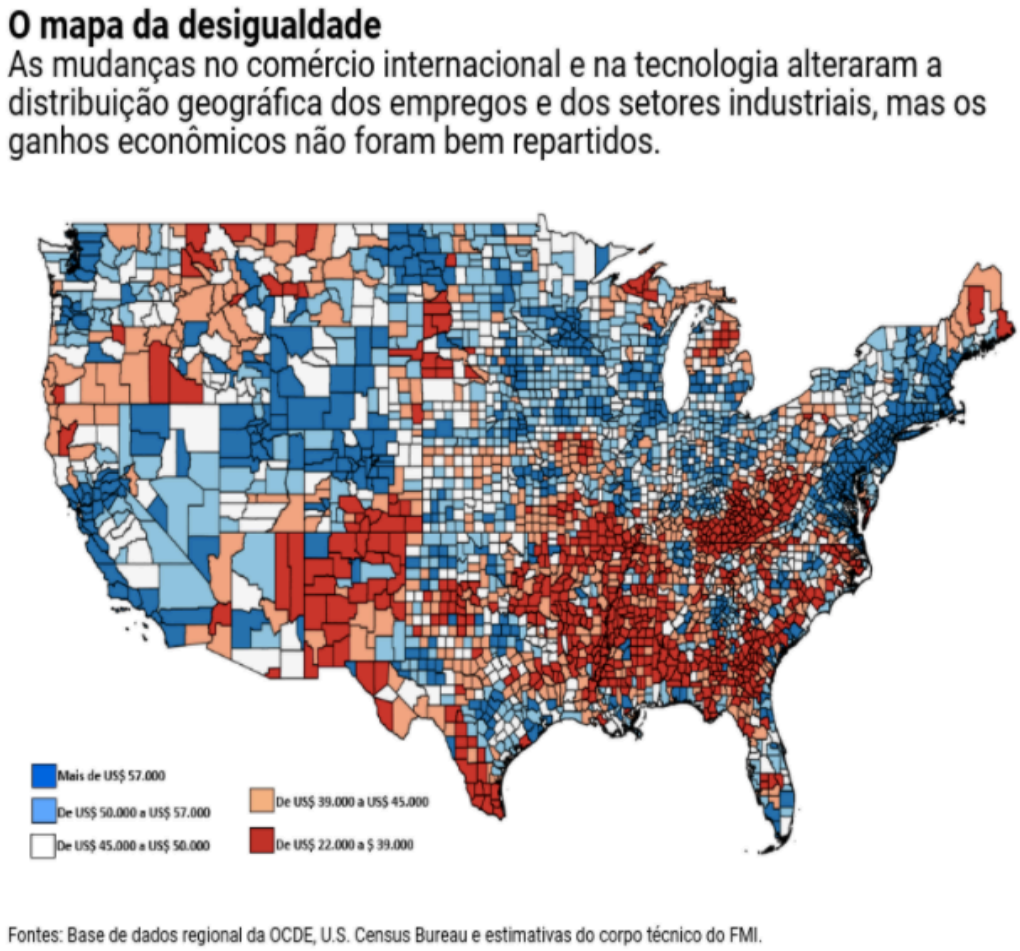
Por sua vez, mesmo considerada frutífera para as regiões mais pobres do mundo a mobilidade e retenção do conhecimento, o movimento por si só não significa a diminuição da desigualdade, pelo contrário, pode se revelar como fator para o seu agravamento no ambiente doméstico, tanto nos países mais pobres como nos países desenvolvidos. A inovação, que pressupõe conhecimento, tem sido referida como um importante elemento para o incremento da desigualdade interna dos países, principalmente a partir da década de 1980. Aghion *et al* (2019, pp. 1-2) revelam que a desigualdade de renda tem se acentuado nas últimas décadas, principalmente nos países desenvolvidos. Afirmam que nos EUA, por exemplo, a inovação é um dos elementos que agrava a desigualdade. Fazem notar que na Revista Forbes Magazine, que lista os indivíduos mais ricos, 11 de 50 de estadunidenses são inventores de uma patente e muitos mais gerenciam ou possuem empresas que patentearam, sendo que esta tendência, notadamente a partir de 1980, se apresenta em outros países desenvolvidos. No âmago desta discussão se encontra a chamada economia 4.0 ou quarta revolução industrial, que está intimamente ligada à inovação e ao capital intelectual.

O relatório do Fundo Monetário Internacional (2019)[40], confirma esta leitura, mostrando que a desigualdade socioeconómica entre e dentro das regiões dos Estados Unidos da América está aumentando, e as razões estariam na redistribuição geográfica dos empregos e de indústrias, em decorrência do comércio internacional e avanços tecnológicos (figura 4).

O estudo ainda refuta a tese de que deslocações de pessoas para as áreas mais prósperas poderia atenuar a desigualdade. Mas uma vez, a questão não se revela simples, pois não seria fácil se mudar, já que os custos de moradia são mais altos em regiões ricas e não há muitos empregos bem remunerados disponíveis para trabalhadores pouco qualificados. A conclusão é a de que a simples mobilidade do capital e do conhecimento relacionados com a produção não leva à diminuição da desigualdade, pois há o agravamento da desigualdade interna, sendo vital a adoção de políticas públicas para equilibrar o modo como isto vai ser apropriado internamente por cada país. Para além da renda, é importante que o sistema socioeconómico adote também outros mecanismos não-monetários que favoreçam uma melhor qualidade de vida das pessoas. Foi a luta pela igualdade e educação, e não a sacralização da propriedade, da estabilidade e da desigualdade, que permitiu o desenvolvimento económico e o progresso humano (PIKETTY, 2019, s/n).

[40] Fonte: https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/11/06/a-map-of-inequality-in-countries. Acedido a 28/10/2020.

Figura 4. A desigualdade nos EUA.



Fonte: Fundo Monetário Internacional.
(https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/11/06/a-map-of-inequality-in-countries)

Vários estudos têm sido unânimes ao afirmar que a questão da desigualdade é muito complexa e que não se resolve por meio da simples atuação do mercado, de modo que não podemos esperar a melhoria da qualidade de vida tão somente pela adoção de um modelo capitalista numa versão mais liberal, até porque muitos dos avanços estão associados às políticas desenvolvidas ao longo do século passado e que se relacionam com o bem-estar social, como as do tão conhecido *walfare state*. Do lado dos liberais, contudo, as críticas recaem sobre os governos, que embaraçam o avanço do mercado, com regulações, as organizações não governamentais, que interferem com a liberdade de ação e a comunidade científica, sempre que critica o modelo e se opõe a propostas que buscam o crescimento económico.

Todavia, desde a crise da década de 1970, há muitas incertezas com relação ao crescimento da economia mundial, perceção reforçada pela grave crise de 2008, com

inúmeros estudos a apontar para os efeitos negativos que o atual modelo produtivo tem sobre o meio ambiente e as intensas discussões do Acordo de Paris (2015), promovido pelas Nações Unidas, a culminar com o compromisso de redução na emissão de gases estufa a partir de 2020[42]. A grande dificuldade para se pactuar este tipo de acordo é justamente o fato de que a menor emissão de gases significa limitações à produção. Na Carta de Conjuntura do Instituto de Pesquisa Económica Aplicada nº 47, para o 2º trimestre de 2020 (IPEA, 2020), com dados fornecidos pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), constata-se a desaceleração da economia mundial em 2019, que já havia sofrido uma drástica redução no período subsequente à crise mundial de 2008, com a perspetiva de uma brutal redução em 2020, em razão dos impactos da pandemia Covid-19.

Tabela 1. Crescimento do PIB: observado e projeções.

Crescimento real do PIB (%)	Média 2000-2008	Média 2009-2011	Média 2012-2014	2016	2017	2018	2019	2020(p)	2021(p)	2020	2021
Mundo	4,1	2,8	3,4	3,2	3,8	3,6	2,9	-3,0	5,8	-6,3	2,4
Economias desenvolvidas	2,3	0,4	1,5	1,7	2,4	2,3	1,7	-6,1	4,5	-7,7	2,9
Área do Euro	2,0	-0,3	-0,1	1,8	2,4	1,9	1,2	-7,5	4,7	-8,8	3,3
Reino Unido	2,7	-0,4	1,6	1,9	1,8	1,4	1,4	-6,5	4,0	-7,9	2,5
Estados Unidos	2,3	0,3	2,3	1,5	2,2	2,9	2,3	-5,9	4,7	-7,9	3,0
Japão	1,2	-0,6	1,0	0,9	1,9	0,8	0,7	-5,2	3,0	-5,9	2,5
Países emergentes e em desenvolvimento	6,5	5,5	4,9	4,4	4,7	4,5	3,7	-1,0	6,6	-5,4	2,0
Ásia	8,5	8,2	6,8	6,4	6,5	6,4	5,5	1,0	8,5	-4,8	2,6
China	10,4	9,7	7,7	6,7	6,9	6,6	6,1	1,2	9,2	-4,8	3,4
Índia	7,0	7,5	6,3	7,1	6,7	6,8	4,2	1,9	7,4	-3,9	0,9
América Latina e Caribe	3,7	3,0	2,4	-0,7	1,3	1,0	0,1	-5,2	3,4	-6,8	1,1
México	2,6	1,5	2,5	2,9	2,1	2,0	-0,1	-6,6	3,0	-7,6	1,4
Brasil	3,7	3,3	1,3	-3,5	1,1	1,1	1,1	-5,3	2,9	-7,5	0,6
Europa - Países emergentes e em desenvolvimento	4,7	2,0	2,4	3,2	6,0	3,1	2,1	-5,2	4,2	-7,8	1,7
Rússia	7,0	0,2	1,8	-0,2	1,5	2,3	1,3	-5,5	3,5	-7,4	1,5
Oriente Médio e Ásia Central	5,8	4,1	3,3	4,9	2,2	1,9	1,2	-2,8	4,0	-5,6	0,8
África Subsaariana	5,8	4,5	4,9	1,4	2,9	3,2	3,1	-1,6	4,1	-5,1	0,6
África do Sul	4,2	1,7	2,1	0,3	1,3	0,8	0,2	-5,8	4,0	-6,6	3,0
Comércio Internacional - volume	6,7	2,8	3,3	2,2	5,3	3,6	0,9	-11,0	8,4	-13,9	4,7

Fonte: elaborado pelo IPEA com dados do FMI.

Além do fraco crescimento económico, na última década se observou um aumento significativo no número de milionários (SHORROCKS, DAVIES E LIUBERAS, 2019). No mundo, o número subiu de 13.883 milhões para 46.792 milhões, com destaque para os Estados Unidos da América, que salta de 7.440 milhões em 2010 para 18.614 milhões em 2019, e a China, que salta de 38 mil para 4.447 milhões. A projeção da conjuntura imediata é a de estagnação da riqueza produzida ou baixo crescimento, mesmo que considerado a perspetiva de aumento mais significativo para o ano de 2021,

[42] Fonte: https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement. Acedido a 06/10/ 2020.

mas que tem como base a queda abrupta produtiva de 2020, decorrente dos efeitos da pandemia Covid-19. Em sentido oposto, Shorrocks, Davies e Liuberas (2019) preveem uma elevação acentuada no número de novos milionários até 2024. Destaques para Polônia e Japão, com aumentos de 74% e 71%, respetivamente, e Portugal que terá um incremento de 49%, saltando de 117 mil para 174 mil milionários. O Brasil aparece no quadro com um incremento de 60 mil novos milionários entre 2019 e 2024. Confirma esta tendência de aumento, o estudo elaborado pelo Banco Credit Suisse[43] identificou que, em um ano, com dados até o ano de 2019, no Brasil o número de milionários aumenta em 42 mil, sendo que no mesmo período ganha cerca de 860 novos ultra-milionários (*ultra-high*), que seriam aqueles com patrimônio acima de US$ 50 milhões de dólares, sendo que desde o ano de 2014 o país passa por uma forte crise económica, com o aumento da pobreza[44] e dos índices de desemprego (quadro a seguir).

Tabela 2. Número de milionários no mundo.

Table 1: Number of millionaires in 2019 and 2024, regions and selected countries

	Number (thousand)		Change
	2019	2024	(%)
United States	18,614	22,930	23
China	4,447	6,874	55
Japan	3,025	5,161	71
United Kingdom	2,460	3,179	29
Germany	2,187	3,018	38
France	2,071	2,826	36
Italy	1,496	1,992	33
Canada	1,322	1,874	42
Australia	1,180	1,527	29
Spain	979	1,394	42
Netherlands	832	1,092	31
Switzerland	810	1,032	27
Korea	741	965	30
Taiwan (Chinese Taipei)	528	760	44
Hong Kong SAR	516	700	36
Sweden	374	519	39
Austria	313	425	36
Belgium	279	377	35
Brazil	259	319	23
Poland	116	202	74
Norway	163	184	13
Portugal	117	174	49
Israel	131	173	32
Africa	**171**	**234**	**37**
Asia-Pacific	**7,505**	**11,054**	**47**
China	**4,447**	**6,874**	**55**
Europe	**13,290**	**17,892**	**35**
India	**759**	**1,186**	**56**
Latin America	**673**	**855**	**27**
North America	**19,946**	**24,814**	**24**
World	**46,792**	**62,908**	**34**

Source: Original estimates by authors

Fonte: SHORROCKS, DAVIES E LIUBERAS, 2019.

Gráfico 4. Desemprego no Brasil.

[43] Fonte: https://exame.abril.com.br/economia/brasil-ganhou-42-mil-novos-milionarios-em-um-ano-diz-estudo/. Acedido a 1º/04/2020.

[44] Fonte: http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2019-04/banco-mundial-alerta-para-aumento-da-pobreza-no-brasil. Acedido a 1º/04/2020.



Fonte: IBGE (https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego).

O prognóstico, se confirmado, só agrava o quadro de desigualdade interna dos países, pois combina as tendências de estagnação ou baixa atividade económica e o aumento do número de novos milionários, o que, por sua vez, aponta no sentido do aumento da acumulação de riqueza em uma pequeníssima parcela da sociedade. Fixado o pensamento de que só com crescimento é que se pode reduzir a desigualdade, sem, de facto, discutir alternativas de redistribuição de renda e de reestruturação de programas sociais, o contexto para a próxima década não é otimista. Para termos uma pequena noção do panorama atual em Portugal e no Brasil, considere-se, por exemplo, que o Inquérito à Situação Financeira das Famílias do Banco de Portugal e do Instituto Nacional de Estatística (2019) revelou que cerca de 0,1% da riqueza total das famílias portuguesas é detida pelas famílias pertencentes ao grupo das 20% com menor riqueza e aproximadamente 70% da riqueza é detida pelas famílias do grupo das 20% com maior riqueza (dados para o ano de 2017), com o coeficiente de Gini[45] da riqueza líquida em 67,9%[46]. Quando a análise se foca na renda, os dados do Banco Mundial informam uma desigualdade menor, sendo o coeficiente de Gini de Portugal de 33,88% (em 2017). No caso do Brasil, a situação é muito grave. Segundo o Relatório de Desenvolvimento

[45] Medida desenvolvida pelo estatístico Conrado Gini e que tem como objetivo medir a desigualdade de distribuição, principalmente a de renda. Corresponde a uma escala entre 0 e 1, em que 0 representa a completa igualdade e 1 a desigualdade completa. O índice é expresso em pontos percentuais (coeficiente multiplicado por 100).

[46] Fonte: https://www.bportugal.pt/page/economia-numa-imagem-32. Acedido a 27/08/2020.

Humano da Organização das Nações Unidas (2019, p. 110-113), os 10% mais ricos no Brasil concentram 55% da renda total do país e o coeficiente de Gini, segundo dados do Banco Mundial, é de 53,9 em 2018, um dos piores do mundo, 20 pontos superior ao de Portugal.

Neste contexto, a economia 4.0 surge como potencial caminho que conjuga o aumento da riqueza produzida com uma produção que cause menor dano ao meio ambiente, por meio da aplicação de novas tecnologias. No entanto, além de ser um processo em curso, pode promover o agravamento da desigualdade. Schwab (2019), quando trata da correlação entre desigualdade e a economia 4.0, refere:

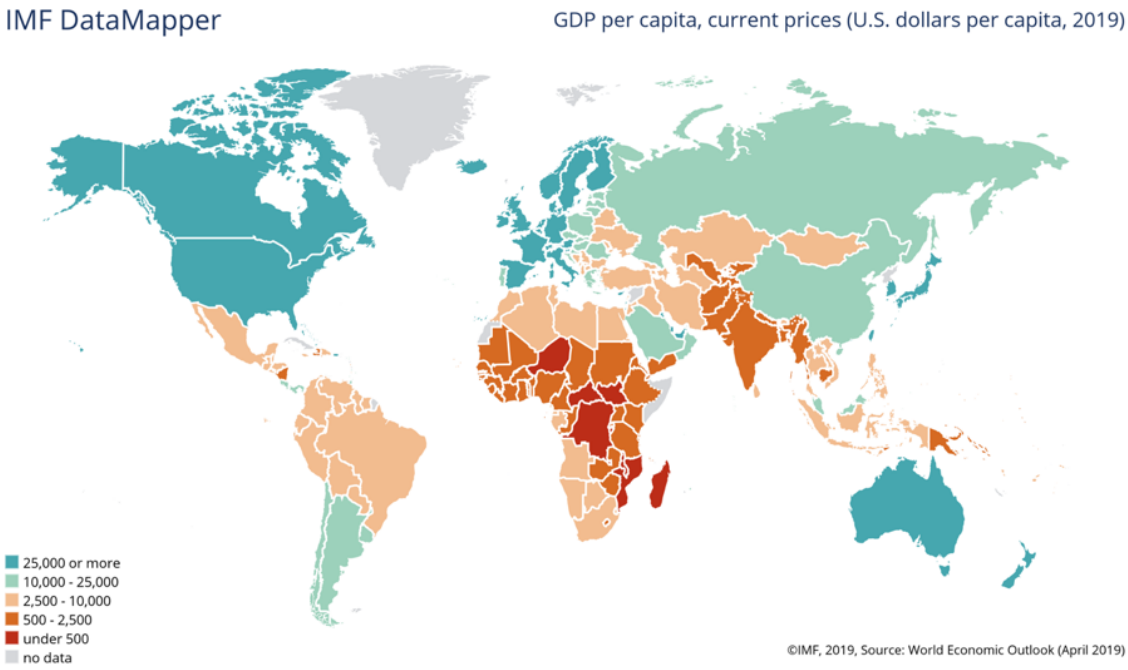
> A quarta revolução industrial irá gerar grandes benefícios e, igual medida, grandes desafios. Uma grande preocupação particular é a desigualdade exacerbada. Os desafios colocados pelo aumento da desigualdade são difíceis de quantificar, pois, em grande maioria, somos consumidores e produtores; dessa forma, a inovação e a ruptura afetarão nossos padrões de vida e bem-estar tanto de forma positiva quanto negativa.
>
> Parece que o consumidor será quem mais ganhará. A quarta revolução industrial tornou possível a existência de novos produtos e serviços que aumentam, sem praticamente nenhum custo, a eficiência de nossas vidas como consumidores. Pedir um táxi, encontrar um voo, comprar um produto, fazer pagamentos, ouvir música ou assistir a um filme – qualquer uma dessas tarefas pode, agora, ser realizada remotamente. Os benefícios da tecnologia para os consumidores são irrefutáveis. A internet, o *smartphone* e milhares de aplicativos estão deixando nossas vidas mais fáceis e – em geral – mais produtivas. Um dispositivo simples como um *tablet*, que usamos para ler, navegar e nos comunicar, possui a capacidade de processamento equivalente a 5 mil computadores *desktop* de 30 anos atrás, enquanto o custo de armazenamento das informações está se aproximando de zero (armazenar 1 GB custa, em média, menos de US$ 0,03 por ano atualmente, há 20 anos o valor era US$ 10 mil).
>
> Os desafios criados pela quarta revolução industrial parecem concentrar-se principalmente no lado da oferta – no mundo do trabalho e da produção. Durante os últimos anos, a esmagadora maioria dos países mais desenvolvidos e também algumas economias em rápido crescimento, como a China, têm passado por um declínio significativo de sua mão de obra vista como porcetagem do PIB. Metade dessa queda é em razão da queda no preço relativo dos bens de investimento, sendo que esta última foi causada pelos progressos das inovações (que obriga as empresas a substituir trabalho por capital).
>
> Como resultado, os grandes beneficiários da quarta revolução industrial são os provedores de capital intelectual ou físico – os inovadores, os investidores e os acionistas; isso explica o fosso

> crescente entre a riqueza daqueles que dependem de seu trabalho e aqueles que possuem capital. Isso também é responsável pela desilusão entre tantos trabalhadores, convencidos de que não podem aumentar sua renda real durante a vida e de que seus filhos talvez não tenham uma vida melhor que a deles (SCHWAB, 2019, pp. 21-22).

Pelo contexto apresentado, não seria o caso de se repensar numa conjugação entre uma nova forma de produção e repartição da riqueza, ao invés de simplesmente fomentar o seu aumento ao infinito com o argumento de que só com crescimento é possível diminuir a desigualdade? Pelo visto até aqui, há pelo menos três cenários críticos detetáveis quando a melhora na qualidade de vida das pessoas depende exclusivamente de um "eterno" crescimento económico: *a)* se não houver crescimento, a distribuição não se inicia, pois a distribuição atual não é boa; *b)* estudos revelam que o meio ambiente não comporta mais aumento produtivo com base na atual matriz produtiva; e *c)* se for viabilizado o crescimento por meio de uma produção mais limpa, mas que não importe em distribuição dos ganhos, como pode ocorrer com a economia 4.0, a desigualdade pode agravar-se ainda mais, caso não se adotem mecanismos de reversão dos processos de concentração de riqueza.

A análise anterior não desconsidera o fato de o avanço na produção de riqueza ser bem-vindo quando a produção se dá por uma matriz mais limpa ou nos casos de países pobres, até que alcancem um patamar apto a retirar as pessoas da miséria, pois a riqueza interna a ser compartilhada, quando comparada com os países ricos, é muito inferior, o que dificulta a própria divisão. O PIB *per capita*, que considera a riqueza produzida dividida por cada pessoa, é um indicador global interessante quando o foco se concentra no aumento da riqueza que possibilite a redução da desigualdade monetária.

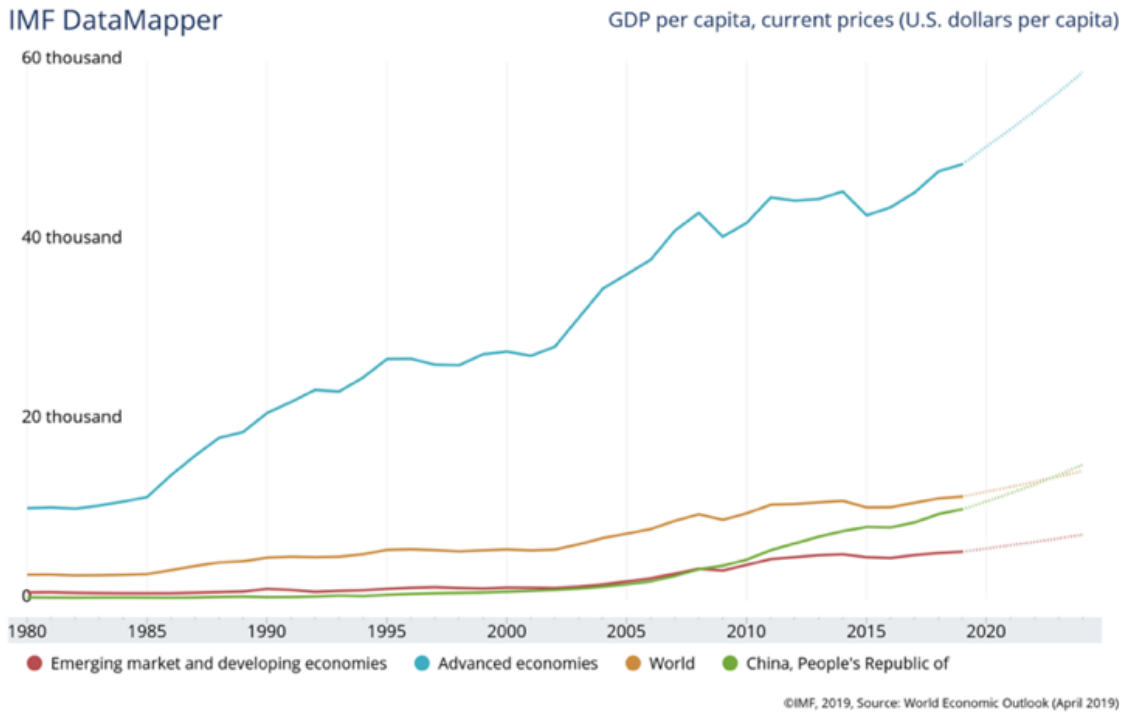
Figura 5. PIB *per capita* dos países (abril de 2019)



Fonte: Fundo Monetário Internacional
(https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD)

Os dados revelam que Estados Unidos da América, Canadá, Europa ocidental, com a exclusão de Portugal, que ocupa a faixa imediatamente abaixo, Austrália, Nova Zelândia e Japão estão entre as nações que possuem os maiores PIB *per capita* no mundo. A África possui as piores condições, sendo que os países do continente africano em melhores condições ocupam a terceira escala, de entre cinco, e os demais ou estão na penúltima ou última escala de rendimento *per capita*. Como que para piorar a situação, nos últimos 40 anos de medição, o PIB *per capita* das economias avançadas cresceu frente aos números dos países em desenvolvimento, o que se fez com reforço da elevação da desigualdade interna nos países desenvolvidos, a par duma arrancada substancial da China a partir da virada do século, que é altamente populosa.

Gráfico 7. Evolução do PIB *per capita* - regiões do mundo.



Fonte: Fundo Monetário Internacional.
(https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD)

No entanto, como não ter como principal objetivo o crescimento da produção de riqueza, quando considerada a atual dívida pública dos países, o que inclui diversos países com economias desenvolvidas? Portugal conta com uma dívida bruta que corresponde a 126,4% do Produto Interno Bruto (PIB)[47] e o Brasil tem uma dívida bruta de 86,5% do PIB[48], com projeções da Secretaria do Tesouro Nacional Brasileiro de que alcançará 98,2% do PIB no final de 2020[49], muito em conta dos efeitos da pandemia Covid-19. Políticas públicas sociais e de desenvolvimento requerem recursos públicos, sendo que parte da arrecadação está comprometida com o pagamento de juros. De outro modo, políticas de austeridade têm um aparente efeito positivo para a economia, principalmente para os grandes investidores do mercado, pois sinalizam que não haverá falta de pagamento de juros, reforçando a denominada confiança empresarial (RIBEIRO,

[47] Dados referentes ao mês de julho/2020. Fonte: www.bportugal.pt. Acedido a 04/09/2020.
[48] Dados referentes ao mês de julho/2020. Fonte: www.bcb.gov.br. Acedido a 04/09/2020.
[49] Fonte: https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO:33480. Acedido a 04/09 /2020.

2019, p. 158), mas, no médio/longo prazo isso pode revelar-se prejudicial para a economia por não proporcionar o crescimento económico necessário, já que as empresas necessitarão da atuação estatal no estímulo à economia. Além do quadro recessivo, a austeridade agrava a desigualdade, com a drástica redução dos serviços e programas públicos. Sobre o tema, Stiglitz (2014) afirma que:

> O 1% controlaram e distorcem o debate orçamental, usando a compreensível apreensão relativamente ao excesso de despesa para dar cobertura a um programa com objetivo de emagrecer o Estado, uma ação que enfraqueceria a economia no presente, baixaria o crescimento no futuro, e, mais importante para teste deste livro, aumentaria a desigualdade. Até usaram a ocasião da batalha orçamental para defender uma progressividade reduzida no nosso sistema fiscal e um corte nos já limitados programas de proteção social do país (STIGLITZ, 2014, p. 322).

A questão das metas fiscais é fundamental para se evitar uma economia desorganizada e que, ao fim, com suas distorções, acaba por fomentar a desigualdade. Porém, não podemos olvidar que, principalmente diante de fortes crises, como a que vivemos na atualidade em decorrência dos efeitos da pandemia Covid-19, os programas públicos de desenvolvimento e apoio social são de extrema importância para a manutenção e retoma das atividades e para impedir que a desigualdade se agrave. Na história recente, recordemo-nos dos fortes apoios dos governos no combate aos efeitos da crise económica de 2008, com destaque para os Estados Unidos da América e o Reino Unido que mobilizaram um pacote de resgate aos bancos sem precedentes (RIBEIRO, 2019, p. 162), os quais não só evitaram a quebra das economias, como também possibilitaram a retomada das atividades. Se retrocedermos mais um pouco no tempo e formos até o início da década de 1990, constataremos que a China foi um dos países que não aderiu às diretrizes do Consenso de Washington[50] e que, sem políticas de austeridade, atingiu um enorme crescimento da sua economia, enquanto os países aderentes, principalmente os da América Latina, tiveram resultados pífios na década de 1990, com destaque para o Brasil.

O crescimento da economia brasileira só melhorou no início deste século, com a entrada, a partir de 2003, ou seja, quase dez anos após o Consenso de Washington, de

[50] Ver ponto 1.2.2.

um governo que tinha como uma das marcas o de ser desenvolvimentista, apesar das críticas, sendo que o modelo adotado não importou numa rutura com as políticas fiscais (ALMEIDA, 2011). Segundo Steinberger (2013), o Brasil adotou um modelo híbrido: pós-neoliberal, liberal periférico e desenvolvimentista social. Em resumo, não abandonou o modelo neoliberal, que se ancora no mercado interno, tem como objetivo saldar dívidas internas e recuperar o papel do Estado. Portugal é tido como um exemplo de crescimento no período recente (2015-2019), justamente quando deixou de adotar o fiel cumprimento da cartilha de austeridade fixada pela *troika*, mas sem deixar de observar a política fiscal[51]. Inclusive, a atual proposta para o Orçamento do Estado Português para o ano de 2021 revela, diante dum quadro de forte crise em decorrência da pandemia Covid-19, programas públicos com apoios sociais, fomento à economia e valorização das pensões e do salário mínimo, por exemplo, ao mesmo tempo que demonstra que está sendo observado o equilíbrio das contas públicas, sendo apresentado sob o título: responder à crise; recuperar à economia; rigor nas contas públicas[52].

Em suma, as políticas públicas têm sido fundamentais para o desenvolvimento da economia e para o equilíbrio social e, desse modo, em situações críticas, o Estado não se furta de seu papel de organizador e fomentador da atividade económica e da proteção social. A citada crise de 2008 foi um excelente exemplo e a pandemia Covid-19 tem sido ainda mais marcante, pois tem exigido a adoção de políticas públicas solidárias, em virtude da paralisação das atividades económicas, tudo com vista a preservar vidas. Neste ponto, merece destaque o recente debate do Conselho Europeu que culminou na aprovação de injeção de recursos nas economias da União Europeia por meio do programa de recuperação europeu, apelidado de "bazuca europeia"[53]. O destaque é para o fato de que a proposta não envolve somente tornar resiliente a economia do país e o sistema de proteção social, mas o compromisso de que parte significativa dos valores serão destinados para o fomento dum modelo produtivo de

[51] Fonte: https://exame.com/economia/como-portugal-virou-o-jogo-da-recessao-ao-crescimento-economico/. Acedido a 12/10/2020.
[52] Fonte: https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDAzMgAAdWMHQQUAAAA%3d. Acedido a 26/10/2020.
[53] Fontes: https://www.publico.pt/2020/10/20/economia/noticia/bazuca-europeia-pagar-layoffs-ja-mercado-procur a-elevada-1935946 e https://www.tsf.pt/portugal/economia/bazuca-europeia-da-mais-mil-milhoes-para-revolucionar-transportes-de-lisboa-e-porto-12949015.html. Acedidos a 22/10/2020.

matriz mais limpa e com enfoque na digitalização e na formação[54]. O desafio é o de conjugar ações de desenvolvimento na inovação com políticas públicas redistributivas, de proteção social e de projetos nas áreas de educação. Trata-se de uma grande oportunidade para que a correção das fortes assimetrias não se limite à redistribuição de renda, mas inclua também a possibilidade de que "outros capitais" possam ser compartilhados, como o conhecimento e a produção. Muito além do bem-estar utilitarista, a justiça e os direitos são os que estão em jogo na política económica (MURPHY, 2015, p. 618) e são fundamentais para a igualdade.

A conclusão, quando associadas as marcas contemporâneas do sistema, é a de que as experiências de liberalização das últimas décadas, com a drástica redução de políticas públicas, tem revelado o aumento da desigualdade interna dos países, com um surto no aumento do número de novos milionários e um quadro cada mais precário para as classes mais populares e médias. O aumento da pobreza na Inglaterra e nos Estados Unidos da América, os coletes amarelos na França e as tensões na África e América Latina, como o emblemático caso chileno, considerado o país mais rico da região, são alguns dos exemplos que sinalizam o fracasso deste modelo. Desse modo, não é surpreendente que o Estado mínimo que se prega tenha que ter um aparato muito forte de repressão (WACQUANT, 2017), justamente na tentativa de conter os "fracassados", aqueles ao qual a denominada meritocracia, tão defendida por liberais, procura separar. O Chile, mais uma vez, é um excelente exemplo, no qual o modelo neoliberal da Escola de Chicago parece ter chegado ao auge, e cujos protestos são coibidos por um forte e violento aparato policial estatal[55].

Casanova (1995, p. 13) diz que a relação de exploração é a causadora da pobreza no mundo. O desenvolvimento tecnológico oferece alternativas para se encontrar caminhos de solução para a pobreza, mas isso não ocorrerá com base na atual lógica de produção e pelo predomínio da razão lucrativa. A lei prossegue atuando em meio as suas transformações e reestruturações.

[54] Fonte: https://observador.pt/2020/09/17/portugal-recebe-132-mil-milhoes-de-euros-do-fundo-de-recuperacao-para-investimentos/. Acedido a 12/10/2020.
[55] Fonte: https://www.publico.pt/2019/10/23/mundo/noticia/riqueza-1891138. Acedido a 02/04/2020.

Por fim, como modo de ratificar a importância do combate à desigualdade para a nossa vida em sociedade, não podemos esquecer os perigos que a sua caracterização impõe ao modelo democrático.

A democracia não pode ser limitada, como alguns querem fazer crer, a mera questão da representatividade, apesar de significar importantíssimo avanço do século passado (sufrágio feminino, de todas as classes sociais e cor de pele), e que tem como base a igualdade formal perante à lei. Santos (2013, pp. 123-124) destaca a necessidade de luta, dentro do próprio sistema democrático, contra a hegemonia provocada pela representatividade das maiorias, pois o resultado é o de exclusão das minorias, que acabam por ser estigmatizadas. Noutro ponto, consideram-se as preocupações com os conceitos radicais sobre a igualdade, pois pode haver a perversão de seu próprio conceito. Riemen (2012) assinala os perigos deste pensamento radical e que tem como base a deturpação da igualdade:

> Surgiu um novo ideal de igualdade, relacionado com o socialismo em ascensão e com impulso para uma maior democratização: a justiça social, a igualdade de oportunidades, a universalidade do direito ao voto. Contudo, quando todos os valores se perverteram sob a influência do niilismo e da ascensão do homem-massa e quando deixou de ser evidente para nós o motivo pelo qual a justiça social deve existir, então, sugere Scheler, o conceito de igualdade resume-se à ideia de que todos devem poder ter tudo e de que, sem uma pessoa tem, a outra também deve ter. Afinal, somos todos iguais! A palavra "elite" tornou-se um insulto e, mal surge a ideia de que outros "iguais" têm mais, o ressentimento e o rancor aumentam (RIEMEN, 2012, pp. 29-30).

Dentro deste cenário de fragilidade da representatividade, ainda se destacam os perigos do *lobby* no sistema político, considerado um instrumento do próprio sistema democrático e que, na sua pior versão, acaba por restringir, ainda mais, a participação social na forma de organização e atuação das instituições públicas, com o claro direcionamento das decisões políticas, ao favorecer grupos poderosos, o que inclui os grandes detentores de capitais. Os setores da sociedade não possuem a mesma capacidade de organizar *lobbies* e a literatura indica que pequenos grupos (como o setor empresarial de grande porte) possuem maior facilidade para constituir ações que proporcionem benefícios para os seus membros (OLSON, 1999).

Para ilustrar um pouco a questão, serão citadas duas reportagens recentes, que nos revelam a importância da igualdade para a democracia e como as políticas públicas nos campos económico e social podem se revelar importantes.

Na primeira, o jornal brasileiro Folha de São Paulo publicou uma série de reportagens que tratavam dos efeitos da globalização. Uma dessas reportagens teve lugar na cidade de Oldham, na Grande Manchester, Reino Unido, até a década de 90 dominada por indústrias e palco da revolução industrial. Hoje, no entanto, a cidade parece um centro de desempregados e as indústrias migraram, por exemplo, para a Ásia. Além da falta de oportunidades, outro elemento veio agravar o panorama: a desigualdade, fazendo-se sentir negativamente sobretudo nas pessoas menos qualificadas e que vivem longe dos centros urbanos. A reportagem ilustra, com dados, como a participação na renda dos mais pobres e da classe média diminuiu, enquanto que para os ricos e muitos ricos tiveram aumento. Este processo explicaria, segundo a reportagem, a ascensão do populismo, que teria sido a base para a vitória do *Brexit* em 2016 e a ascensão de Boris Johnson, do mesmo modo que ocorreria com Trump nos Estados Unidos. O motor principal do radicalismo e do populismo seria o empobrecimento da classe média, num agravamento da desigualdade, resultado duma mistura de globalização que desloca postos de trabalho, avanços tecnológicos que suprimem postos de trabalhos menos qualificados, melhor educação concentrada no topo em virtude da precarização do ensino público e a financeirização do capital em detrimento da produção que gera empregos, o que tem também um recorte geográfico[56].

A segunda reportagem, da Revista Forbes Brasil, tem por título "França finalmente adota o empreendedorismo"[57], na qual, em síntese, o periódico comemorava as medidas adotada pelo Governo Macron, pois a França, segundo a revista, seria caracterizada pela semana de trabalho de 35 horas e pela mão de obra cara. Afirma que o imposto sobre os salários atinge o percentual de 42% e que a legislação trabalhista seria extremamente intricada. Nesse sentido, o governo francês teria aprovado uma série de novas leis trabalhistas, que facilitariam a contratação e a

[56] Fonte: https://temas.folha.uol.com.br/desigualdade-global/europa/a-revolta-da-classe-media.shtml. Acedido a 25.08.2019.
[57] Fonte: https://forbes.com.br/principal/2018/09/franca-finalmente-adota-o-empreendedorismo/. Acedido a 25.08.2019.

demissão, e teria aprovado uma controversa extensão do seguro-desemprego aos autônomos e donos de pequenas e médias empresas, cada vez mais numerosas na França, além da redução de impostos sobre a saúde, os ganhos de capital e a remuneração dos trabalhadores, com o intuito de simplificar.

Na sequência, a reportagem informa que Macron pretende acabar com o imposto de saída francês de 30%, que incidiria sobre os empresários quando estes desejam levar dinheiro para fora do país, com vista a estimular a vinda de capital estrangeiro. Com todas essas medidas, as reformas teriam possibilitado de imediato, por exemplo, a demissão de 4.600 empregados do colossal varejista francês Carrefour e da montadora de automóveis PSA, mas que, no mesmo período, entidades estrangeiras anunciaram novos investimento de até US$ 12,2 mil milhões, segundo assessores económicos de Macron. De entre os megainvestidores estariam a Disneyland Paris, a alemã SAP, o Facebook e a Google.

As leituras revelam a adoção de lógicas neoliberais, com ambientes de negócios facilitados, incentivos por redução de impostos, principalmente para os grandes investidores, e redução das garantias trabalhistas, o que vai de encontro com os estudos que revelam ter por consequência o agravamento da desigualdade. A reportagem da Revista Forbes chama a atenção quando diz que, para não ser tão amargo, o Presidente Macron teria aprovado uma controversa extensão do seguro-desemprego aos autônomos e donos de pequenas e médias empresas, cada vez mais numerosas na França, sendo que, em seguida, menciona a intenção de investimentos de algumas grandes empresas. A lógica da busca de capitais internacionais e o domínio da economia por grandes conglomerados é o foco das reformas, com o fomento pelo próprio Estado, em detrimento dos trabalhadores, pequenos empreendedores e pequenas e médias empresas. Na visão da revista, a redução de impostos para grandes fortunas é bem-vinda, mas a concessão de apoios aos pequenos empreendedores é tido como um gasto não desejável. Referido quadro tem revelado o potencial no agravamento da desigualdade interna dos países, o que acaba por provocar em parcela considerável da população, aqueles mais afetados, dúvidas sobre as vantagens do nosso atual sistema democrático e manifestações de apoio a soluções populistas e antidemocráticas. A França, país citado na reportagem, desde outubro de 2018 enfrentou fortes protestos em decorrência da degradação das condições de vida das classes populares e do

agravamento da desigualdade social, movimento que passou a se denominar de coletes amarelos (Bihr, 2019, p. 156).

Além de precarizar o trabalho por meio da fragilização das leis trabalhistas, a reportagem exalta a chegada de investimentos, mas não menciona se a relativização de direitos efetivamente deu lugar ao incremento de postos de trabalho, superior do que foi reduzido, e qual seria a qualidade e salário destes novos postos. Não se pretende criar um estigma de que qualquer flexibilização na legislação trabalhista reflete necessariamente precariedade, de modo que se enrijeça o debate acerca dos novos modos de gerenciamento do trabalho. No entanto, a questão é extremamente delicada, e as reformas têm que ao fim importar em ganhos para a coletividade, o que, em regra, exige a criação de novos mecanismos de proteção, amoldando-se aos novos tempos. Se as medidas se revelarem, de facto, como precárias à geração de renda e emprego, por exemplo, podem contribuir afinal para promover a desigualdade, o que levar à desqualificação da democracia e abre caminho para o ressurgimento do autoritarismo, movimentos capitaneados por figuras excêntricas, que nos remetem aos horrores de figuras autoritárias do século passado.

De outro modo, é importantíssimo consignar um facto: não é a simples adoção de políticas públicas na organização da atividade económica, na redistribuição e na proteção social que, por si só, irá garantir que não se irrompam movimentos que ponham em questão a sempre frágil ordem democrática. As políticas públicas necessitam de recursos para operar e, neste momento, a questão tributária assume relevante importância, pois é a fonte fundamental para financiá-las.

Sobre o tema carga tributária, Abraham (2019)[58] conta-nos como a tributação ao longo da história teria sido a causa de diversas revoluções e nos revela o quão é sensível a linha que separa o que é razoável e o que é autoritário. A narrativa parte dum acontecimento recente, o manifesto de um grupo de milionários favoráveis à tributação sobre suas grandes fortunas, e o foco é demonstrar, por meio dos acontecimentos históricos, o delicado equilíbrio entre o poder de tributar e a liberdade do cidadão. Quanto aos fatos em si, inicia pela revolta da nobreza e clero britânicos contra os

[58] Fonte: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/coluna-fiscal/receitas-insuficientes-novos-impostos-e-as-revolucoes-tributarias-01082019. Acedido a 25.08.2019.

abusos, principalmente na cobrança de impostos, praticados pelo Rei João Sem-Terra (John Lacland), o que culminou na assinatura da *Magna Carta Libertatum* (Grande Carta das Liberdades), no ano de 1215. Um dos pontos centrais era a necessidade de consentimento da nobreza e do clero para a criação ordinária da tributação. Na sequência, cita as revoluções americana e francesa como emblemáticas lutas que têm como influência a questão da tributação. Neste ponto, o destaque era que, para a nobreza, ou não haviam impostos, ou as taxas eram menos pesadas, recaindo o fardo para comerciantes, mercadores, artesãos e camponeses. Uma outra menção, trata de um episódio que envolve o Brasil, ainda colónia, e Portugal, e é muito significativo para retratar a importância do tema.

> Em terras tupiniquins, a mais importante tentativa de revolta de independência no Brasil foi a Inconfidência ou Conjuração Mineira de 1789, ocorrida na região aurífera da então colônia portuguesa do Brasil.
> Seu nome decorre do fato de os conjurados terem sido reputados desleais e infiéis (esse o significado da palavra "inconfidente") à Coroa portuguesa, cometendo o crime de "lesa-majestade" então previsto nas Ordenações Filipinas para aqueles que agissem de forma aleivosa e traiçoeira contra a pessoa do rei ou o Estado.
> Nessa revolução, também as questões de ordem tributária atuaram como mola propulsora da atividade revoltosa, devido aos excessos na tributação da exploração dos minerais preciosos (sobretudo o ouro) na colônia brasileira, que incidia sob a forma de quintos, isto é, a quinta parte (20%) do valor dos minerais preciosos, devida à Coroa portuguesa.
> Além da tributação sobre o ouro, metais e pedras preciosas, surgiu também a prática da sonegação fiscal**,** que se operava de diversas maneiras, como pelo trânsito do ouro e minerais preciosos em caminhos e rotas não oficiais, para fugir dos pontos de controle e cobrança (daí o nome do tipo penal tributário do "descaminho") e pelo artifício de escondê-los dentro de imagens sacras (origem da expressão "santo do pau oco") que circulavam com os clérigos, os quais não eram obrigados a aceitar revistas nas barreiras alfandegárias.
> Em razão da dificuldade de determinação do montante efetivamente produzido (sobretudo em virtude da sonegação fiscal), o rei português D. João V, em 1715, aceitou a proposta feita pelos habitantes de Vila Rica (principal centro da área das minas) para que fossem pagas 30 arrobas de ouro anuais ao erário português, num sistema de tributação conhecido como fintas, isto é, a fixação de um valor fixo a ser pago dentro de um determinado período de tempo.
> Porém, em 1719, a Coroa buscou implantar um sistema que lhe pareceu mais efetivo e com maior potencial de rentabilidade, a saber, a determinação da criação de Casas de Fundição, às quais deveria ser

> levado o ouro extraído em pó ou pepitas para ser transformado em barras contendo o selo real, sendo já descontado o quinto, isto é, a quinta parte (20%) do valor do ouro entregue à Casa de Fundição, como parcela tributada devida à Coroa.
> Passados 30 anos após a morte de Tiradentes no reinado de D. Maria I, o Brasil, pelas mãos de D. Pedro I, neto da mesma rainha, torna-se enfim independente da metrópole portuguesa, ao mesmo tempo em que também a América Espanhola vai se libertando (ABRAHAM, 2019, s/n).

Os episódios históricos revelam o delicado grau de intervenção que deve haver, pois quando o pêndulo pende para o excesso de poderes do Estado, o resultado não costuma se revelar satisfatório. Assim, para se organizar um sistema de financiamentos de políticas públicas e de transferência de rendas que permitam combater a desigualdade e propiciar coesão social, deve-se ter sempre em mente a questão da tributação adequada e progressiva, por meio de um sistema de fácil compreensão e eficaz na aplicação dos recursos recolhidos. Apesar de vitais para uma sociedade menos desigual, sem estes elementos, as políticas públicas perdem legitimidade. Nesta situação, o próprio Estado acaba por desestabilizar o sistema, transformando-se no Leviatã de Thomas Hobbes (2015).

Para encerar esta breve referência à desigualdade, parece-me muito apropriado o pensamento de Piketty (2020) em sua mais recente obra, que faz uma pertinente reflexão do histórico das últimas décadas e que muito se relaciona com o aqui exposto:

> A nova narrativa hiperdesigualitária que se impôs a partir dos anos 1980-1990 é, em parte, produto da história e do desastre comunista. Mas também é fruto da ignorância e da divisão dos saberes e contribuiu largamente para alimentar o fatalismo e os atuais desvios identitários. Retomando-se o fio da história por uma perspectiva pluridisciplinar, é possível chegar a uma narrativa mais equilibrada e traçar os contornos de um novo socialismo participativo para o século XXI; ou seja, um novo horizonte igualitário de aspiração universal, uma nova ideologia da igualdade, da propriedade social, da educação e da repartição dos saberes e poderes mais otimista em relação à natureza humana e também mais precisa e convincente do que as narrativas anteriores, por mais bem ancorada nas lições da história global. Obviamente, cabe a cada um julgar e aproveitar essas poucas lições, frágeis e provisórias, a fim de transformá-las e levá-las além. (Piketty, 2020, s/n).

1.2.4 As cidades no mercado globalizado e liberal

As cidades sempre desempenharam um papel de destaque na história, como centros de acontecimentos, nos âmbitos económico, social, político ou cultural. Na Europa ainda medieval, as novas técnicas de plantio e tecnologias na agricultura e transporte (o uso de cavalo, p. ex.) permitiram um aumento da produção e melhor distribuição, o que, por consequência, acabou por permitir a concentração urbana. Estima-se que entre os anos de 1000 e 1300 a população europeia tenha dobrado e que antes do ano 1000 a Europa era essencialmente constituída por feudos, vilas e algumas poucas cidades pequenas (HUNT, 2013, pp. 7-8).

No século XV as cidades passaram a adquirir o *status* de grandes centros comerciais, com as explorações marítimas e as rotas de comércio que se formavam, mas foi a partir da primeira revolução industrial, iniciada na Inglaterra por volta das três últimas décadas do século XVIII, que se verificou um movimento mais pujante de expansão das cidades. O processo foi marcado pelo forte aumento populacional, pois as novas fábricas instalaram-se nas cidades (ou criavam-nas) e as pessoas migravam para para junto delas em busca de trabalho remunerado, momento em que se inaugura uma nova divisão do trabalho, caracterizado por detentores de capital e por trabalhadores despossados de terra ou de instrumentos de produção, tendo somente a força de trabalho para venda. Hunt (2013, p. 15) detalha as razões que motivaram o processo de migração e que culmina com o abrupto crescimento das cidades. Afirma que, na fase imediatamente anterior à primeira revolução industrial, a conjugação do processo de movimentos dos cercamentos[59] (presentes na etapa pré e concomitante à revolução industrial), o valor exorbitante dos alugueis e as restrições nas guildas[60] levou à formação de uma classe operária que se formava da migração para as cidades, pois não possuíam mais direito à produção independente. O cenário reflete o processo ocorrido

[59] A nobreza feudal, cada vez mais necessitada de dinheiro, cercava pastos comuns para o pasto de ovelhas, reduzindo substancialmente as terras cultiváveis dos servos e camponeses.

[60] Associações artesanais, profissionais e de ofício existentes desde o Império Romano. Agrupavam indivíduos de um mesmo ofício para fins de assistência e proteção de interesses comuns. A partir do século XV começaram a se fechar para preservar o status e rendas dos mestres de corporação (HUNT, 2015, p. 23).

na Inglaterra, berço da revolução industrial, mas o fenómeno espalhou-se por boa parte do globo, sendo que cada cidade o vivencia em tempos distintos, com algumas particularidades geográficas. Como exemplo, a cidade do Porto reuniria condições para o seu desenvolvimento industrial logo no início do século XIX, principalmente pelo seu posicionamento geográfico, mas que em virtude de cercos, guerras, epidemias e problemas económicos, o salto económico foi adiado (CARVALHO *et al*, 2020, p. 214). No Brasil, o Rio de Janeiro foi a cidade em que ocorreu o primeiro surto do processo industrial no país, o que se deu somente por volta de finais do século XIX, entre 1890 e 1890 (OLIVEIRA, 1991, p. 94), mais de duas décadas após à segunda revolução industrial.

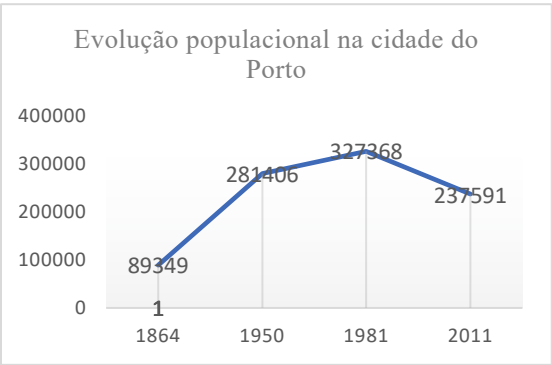
Organizar a vida da cidade, como deslocamentos, habitações, controle de epidemias, comércios, serviços e lazer, passou a ser vital para o desenvolvimento da produção, como também para a qualidade de vida das pessoas, ainda mais quando se considera o aumento populacional. Como exemplo desta explosão demográfica, a cidade do Porto era no final de Oitocentos uma cidade que crescia rapidamente, alargando-se à medida que a linhas ferroviárias se expandiam (FERNANDES *et al*, 2020, p. 228), tendo 89.349 residentes no ano de 1864 e, aproximadamente 150 anos depois, 237.591[61] (em 2011). A cidade do Rio de Janeiro possuía 274.972 habitantes em 1872, exatamente no período em que se ensaia a primeira vaga de industrialização, e no ano de 2010 registou o impressionante número de 6.320.446 residentes[62]. Apesar deste aumento demográfico, nota-se nos dois casos um aumento não linear. O crescimento das duas cidades é forte até a década de 1980, justamente na época em que a globalização e o neoliberalismo começam a ganhar força, sendo que, a partir de então, a cidade do Porto sofre uma perda populacional enquanto o acréscimo populacional da cidade do Rio de Janeiro passa a ser muito mais moderado. Não se trata de uma especificidade destas cidades, pois é um padrão histórico nas economias urbanas a partir deste período com a reorganização da geografia produtiva. No caso específico do Rio de Janeiro, o menor aumento é concomitante aos efeitos de mudanças institucionais que a cidade passa a partir da década de 1960 (a cidade deixa de ser a capital), além de equivocadas políticas de desenvolvimento que, somadas ao novo cenário produtivo globalizado, no qual a

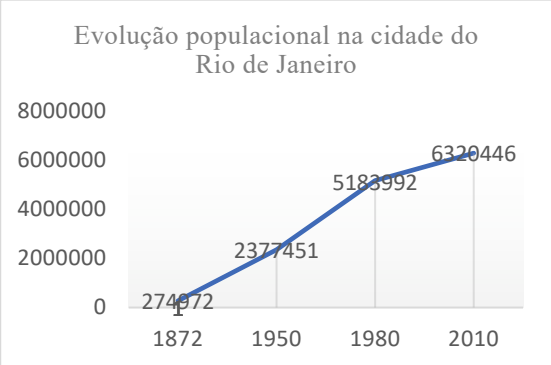
[61] Fonte: Instituto Nacional de Estatística. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes. Acedido a 05/11/2020.

[62] Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama. Acedido a 05/11/2020.

produção se desloca para outros pontos do próprio território brasileiro, intensifica o declínio da atividade industrial da cidade (OSÓRIO e VERSIANI, 2013). Na cidade do Porto, a produção industrial centrada no concelho do Porto sofreu o natural divórcio que estes tipos de empreendimentos tiveram com as áreas centrais, principalmente no que diz respeito aos custos do solo e do trabalho, além do enfrentamento com novos competidores internacionais e a transferência de produção para outros sítios, o que inevitavelmente leva ao declínio da produção industrial na cidade a partir da década de 1980 (CARVALHO *et al*, 2020).

Gráficos 8 e 9. Evolução populacional nas cidades do Porto e do Rio de Janeiro





Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Quadros elaborados pelo autor.

No novo modelo produtivo que se iniciou com a primeira revolução industrial, as cidades assumem cada vez mais centralidade, tanto pela concentração e organização da produção de riqueza como também pelo elevado aumento demográfico, mesmo que considerada a desconcentração produtiva que as cidades maiores sofreram a partir da década de 1980, raramente com abandono do ambiente urbano. Assim, a partir do século XIX aumenta a preocupação com as questões urbanísticas. Inicia-se a construção de modelos de planeamento, como o discurso higienista (COSTA, 2013), a cidade jardim (WARD, 1992) e o funcionalismo corbusiano, expresso na obra clássica Por uma Arquitetura (2011) e na Carta de Atenas (1933)[63], sendo que, a partir da década de 1970, o tema ganha profundidade sob a ótica do modo de produção das cidades proporcionado pela visão neoliberal, na qual o mercado reduz a participação das

[63] Fonte: Manifesto urbanístico, fruto do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas, Grécia, em 1933. Disponível em: https://www.apha.pt/wp-content/uploads/boletim1/CartadeAtenas1933.pdf. Acedido a 12/12/2020.

instituições públicas e tenta direcionar as políticas públicas estas instituições ainda desenvolvem. Passa a ser recorrente, principalmente na geografia, a discussão do papel do Estado na organização do espaço, a acumulação do capital e a produção do espaço, a gestão dos territórios, de entre outros temas de relevo. O urbano é tido como *locus* de poder, como arena de luta de classes, como lugar de reprodução das relações de produção e reprodução, como motor das transformações sociais (OLIVEIRA, 1991, p. 91).

O processo de declínio da atividade industrial tradicional nas economias urbanas fez com que as cidades buscassem estimular a atividade produtiva com enfoque diverso, pois o modelo de desenvolvimento industrial do século passado não mais se apresenta como adequado. Não significa, pelo menos ainda, o abandono total do modelo tradicional de produção, e não se sabe se de fato irá desparecer por completo, mas a nova dinâmica produtiva é muito mais descentralizada e desmaterializada, tendo com base o mercado financeiro e as empresas tecnológicas, processo diretamente ligado a um mercado cada vez mais globalizado. Para ilustrar a transição ocorrida no urbano, Masi (2018) nos diz:

> Na cidade que Le Corbusier chamou de "funcional", cada classe e cada papel tem o seu lugar determinado: a zona industrial, para produzir; o bairro comercial, para comprar e vender; o centro burocrático, para as atividades político-administrativas; o bairro do lazer, para o tempo livre. Cada cidadão se desloca todo dia de uma zona para outra, com base no que vai fazer. Com enorme desperdício, uma parte da cidade fica deserta nos dias úteis e outra parte, nos feriados e dias de folga; os bairros residenciais ficam vazios de dia, enquanto os industriais, comerciais e administrativos ficam à noite; o metrô e outros meios de transporte se encarregam de despachar massas de trabalhadores de uma parte para outra, para fazer frente à sincronização requerida pela "linha de montagem global", que requer todos presentes ao trabalho à mesma hora, todos de folga no mesmo dia, e assim por diante. Por sorte, com o advento pós-industrial, a situação mudou radicalmente e apresenta múltiplos fatores que possibilitam cada vez mais trabalhar longe do escritório. Celular e internet, Skype e WhatsApp já conseguem realizar o antigo sonho humano da ubiquidade, aniquilando os vínculos espaciais e temporais. A matéria-prima do trabalho passou a se constituir de informações, suscetíveis, por natureza, ao máximo de distribuição em tempo real. As diferenças culturais entre chefes e subalternos atenuam-se cada vez mais, possibilitando a passagem das formas hierárquicas a formas funcionais de liderança. A organização por objetivos e a autonomia profissional dos trabalhadores permitem aos chefes controlar os resultados mais do que os procedimentos. A familiaridade com a informática já está generalizada (MASI, 2018, p. 124).

O objetivo desta breve introdução é destacar o entrelaçamento histórico que se delineou entre produção e planeamento urbanístico, o que permite compreender o ponto de partida do processo de estruturação das cidades, pois que a produção sempre se destacou com um dos principais elementos na sua formação e desenvolvimento.

Rochefort (2002, p. 7) diz que o sucesso funcional das grandes cidades se reflete necessariamente na extensão do espaço que utilizam. Assim, diante de um novo modo de produção surgem novas relações entre a cidade-centro e suas periferias, com a emergência por exemplo de regiões metropolitanas. Alguns enxergam nestas novas formas de viver o espaço urbano novas solidariedades espaciais, enquanto outros denunciam a formação de guetos e urbanização irregular em virtude do aumento da pobreza na população urbana. Os fenómenos estão ligados às modificações do processo de produção que, no período recente, ganham vulto com a crescente globalização que se verifica desde a década de 1970 e de uma economia mais descentralizada. Segundo Sassen (2008, p. 1-2), a denominada economia global é um vasto número de circuitos globais bem definidos e outros especializados, compostos por grupos diferentes de países e de cidades. O processo não é decorrente somente de forças económicas globais, mas, também, da cultura, migração, luta da sociedade civil por direitos, meio ambiente e justiça social. A globalização transformou as cidades em centros vitais da economia global, como plataformas para gerir a capacidade de produzir, comercializar, investir, financiar e prestar serviços em nível global. Atenta para o fato de que as cidades globais não se referem necessariamente aos grandes centros urbanos (metrópoles ou megalópoles), pois incluem cidades médias. Há cidades grandes com mais de 1 milhão de habitantes que não são globais.

No início do século XX a oposição era entre as escalas nacionais versus escalas internacionais. A partir da década de 1970, as cidades ganham protagonismo ao ponto de se descolarem da dependência com os tradicionais Estados-nação, tornando-se mais interdependentes e estimulando a proliferação de ligações horizontais entre si que atravessam as fronteiras nacionais (GIDDENS, 2008), quando o debate passa a ser entre o local e o global. Benko (2001, p. 8) afirma que há uma preponderância das escalas global/supranacional e local/regional, sendo que o Estado-nação ainda continua a ter papel fundamental nas áreas social e política, e que, no âmbito económico, se encontra

preso entre as dimensões local e global. Nas décadas finais do século XX, o modelo fordista de produção e do Estado de Bem-Estar Social, que foi dominante nos países centrais, entra em declínio e dá lugar a uma forma flexível de acumulação (Harvey, 2009a). É nesse contexto que a cidade passa a ser produzida a partir do paradigma neoliberal de cidade-empresa. O planeamento como política pública de Estado dá lugar ao empreendedorismo como pensamento dominante na produção da cidade (Harvey, 2006) e a escala urbana passa a exercer cada vez mais centralidade nas economias nacionais.

Inspirados em princípios de gestão empresarial da *Harvard Business School*, emerge a figura do *planeamento estratégico de cidade* (Vainer, 1999 e Harvey, 2006). Neste processo, em que "cidades [são] submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas" (Vainer, p. 76), sobretudo na forma como o planeamento estratégico é adotado na América, exige-se que os governos locais sejam flexíveis, facilmente adaptáveis à dinâmica da globalização. De acordo com Vainer (1999), os neoplaneadores urbanos acabam por encarar a cidade a partir de três perspetivas dominantes: *(a)* a cidade como mercadoria, que envolve, de forma geral, a utilização do marketing urbano como estratégia dominante para a promoção da imagem da cidade atrativa e segura, bem como para a "venda" de seus atributos específicos; *(b)* a cidade como empresa, no sentido da adoção de uma lógica de mercado produtiva, competitiva e eficiente, num contexto em que as parcerias público-privadas, por exemplo, são incentivadas; e *(c)* a cidade como pátria, pautada na necessidade do consenso para a legitimação de um projeto urbano específico. Para a construção política deste planeamento, parte-se da ideia de consciência de crise - o projeto estratégico deve ser adotado para reverter processos de degradação - e do patriotismo de cidade - promoção interna de um "patriotismo cívico", que desenvolva um sentido único entre os cidadãos de pertencimento e de crença na cidade.

O cenário referido tem impacto direto na gestão das cidades. Há uma transição de um modelo regulatório de acumulação e de organização industrial fordista-keynesiano de Estado providência, no qual o Estado é o agente organizador da economia, para uma modelo mais flexível, que se caracteriza por restrições de orçamento e grande preocupação com os recursos públicos. Assim, os modelos de regulação e de planeamento nacionais e regionais passam para a forma territorial. A

forma anterior tinha o planeamento centralizado e outorgado, no qual o local e regiões eram apenas recetáculos para implantação de políticas territoriais, tendo estes atores instrumentos limitados para a execução de políticas públicas. Contudo, o cenário atual apresenta uma maior descentralização político-administrativa, o que exige a coordenação de agentes e instituições ancorados em regiões e localidades para definirem novas formas de administrar os fluxos económicos, políticos e sociais que lhes foram transferidos para os seus territórios (FUINI; PIRES, 2009). Esta alteração leva a que o território seja visto mais do que um recetáculo, espaço produzido e usado pelo humano, segundo as clássicas definições jurídicas e geográficas (STEINBERGER, 2013) que se pautam na ideia centralizadora do Estado-nação, no qual tudo emana da capital.

No decorrer deste processo, passa a ser usual o termo governança, que já foi usado na década de 1930 para tratar o mundo das empresas e os dispositivos pensados para se obter uma coordenação mais eficaz, mas que começa a circular na Europa ocidental e nos Estados Unidos associado à governabilidade, tendo em vista promover as necessárias mudanças das instituições e organizações para melhorar a capacidade de gestão do Estado frente aos cidadãos. O processo ocorre de modo concomitante às mudanças na economia capitalista dos anos 70, sendo dado maior ênfase à ação local para enfrentar o declínio do Estado-nação no controlo dos fluxos financeiros das empresas multinacionais, pois os investimentos ocorriam cada vez mais em esquemas de negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais, que tentam ao máximo promover os seus atrativos para o desenvolvimento capitalista. A governança urbana passa do administrativismo urbano para o empreendedorismo urbano (FUINI; PIRES, 2009, pp. 299-300). De facto, o novo quadro organizacional e relacional, com envolvimento de um conjunto alargado de novos participantes no processo de governação, se consolida num período de liberalismo económico a partir dos anos 1980 do século passado, marcado pela ascensão de grandes grupos económicos e pela progressiva fragmentação do Estado, com o direcionamento das respostas regulatórias para o âmbito local e regional, num verdadeiro desafio de reestruturação geoeconómica que ocorre por meio do reescalonamento do espaço do Estado (BRENNER, 2004, pp. 177-178).

Como exemplo deste empresariamento urbano, Araújo (2011, pp. 7-8) diz que a cidade de Barcelona viveu a partir da década de 1980, devido ao processo de

relocalização industrial e fechamento de importantes empresas do setor secundário, uma busca pelo poder público local de grande transformação do cenário existente e que não rendia mais economicamente. Assim, a ação pautou-se pela reestruturação do espaço por meio de grandes obras para a retomada do desenvolvimento económico local, de modo que as infraestruturas permitissem a circulação do capital, que é líquido e flexível.

Grandes intervenções urbanísticas, criação de parques nas áreas periféricas e revitalização de centros históricos passaram a constituir o centro das ações do poder local, além do marketing que proporcionou diversos prémios, o que foi em a par com a realização de grandes eventos e a promoção da imagem de uma cidade que possui administração eficiente e harmônica, vista como bem-sucedida. Daí resultaram consequências negativas, como o direcionamento de recursos públicos diretamente produtivos (infraestrutura, centros de pesquisa e desenvolvimento) e retrocesso da parte dedicada ao capital público social (saúde, educação e moradia), além da polarização de atividades entre a cidade de Barcelona e seu entorno metropolitano, que pelo modo como se desenvolve acaba por pressionar o valor da habitação e empurrar os vulneráveis, principalmente os mais jovens, para "fora" da cidade. É neste ambiente, no qual o foco do planeamento urbano está na construção da cidade com vista a adequá-la à acumulação de capital num mercado globalizado, que ganham força as ações que reivindicam o direito à cidade.

O direito à cidade é um termo definido por Henri Lefebvre em 1967 como o direito dos habitantes urbanos a construir, decidir e criar a cidade. É de certa forma o direito à utopia. Purcell (2003) diz que Lefebvre articula uma forma específica de direito à cidadania, que ele intitula como "direito à cidade global", que não seria uma alternativa abrangente e totalmente formada no lugar da ordem atual; pelo contrário, apresenta-se como uma abertura imaginativa, uma rutura com as relações sociais capitalistas e estatais ocidentais. A cidade seria como uma obra de arte e o espaço urbano não deve ser valorizado com uma mercadoria para troca; mas como uma obra que é criada e recriada todos os dias pelas práticas quotidianas dos habitantes urbanos e, neste contexto, o direito à cidade seria uma forma específica de cidadania, "citadina". Segundo Purcell (2003), as mudanças contemporâneas na cidadania refletem o seu redimensionamento, com o enfraquecimento da hegemonia política à escala nacional e

a formação de comunidades noutras escalas, com uma reorientação longe da nação como comunidade política predominante, com novas escalas maiores (supranacionais) ou menores (regionais). Cita a cidade de Los Angeles como exemplo, a qual desempenha um papel fundamental numa rede transnacional de cidades globais e que não está inserida ou essencialmente definida pela rede nacional de cidades americanas.

O conceito de direito à cidade não possui um contorno bem definido, havendo profundos debates na academia acerca de qual será o seu real objeto. Contemporaneamente, o termo foi apropriado por movimentos coletivos e teve forte expressão na última década por todo o mundo, seja em ocupações de prédios e terrenos vazios, ou em fortes protestos que eclodiram nas cidades brasileiras em 2013, como em mobilizações na Turquia pela derrubada de árvores do Parque Gezi, a "Right to the City Alliance" em Nova Iorque, a rede "Recht auf Stadt" em Hamburgo e o movimento "Pravo na grad" em Zabreg (TAVALORI, 2016, pp. 93-94). Em todos estes movimentos há a reivindicação do direito à cidade com os mais diversos fundamentos, com manifestos pela mobilidade, pela habitação, pela preservação de áreas públicas de lazer, de entre outros.

Os movimentos podem ser considerados como efeitos deste modo de planear a cidade das últimas décadas, que, apesar da retomada económica após a crise do modelo industrial, da expansão urbana e das tecnologias que auxiliam cada vez mais na construção do urbano, como as *smart cities*, fomentaram a separação social, a pobreza da experiência urbana e as restrições na participação democrática, o que dificulta o acesso à cidade pela maioria de seus habitantes (DO RIO CALDEIRA, 2007). Purcell (2003) diz que quem estuda a cidade com base no direito à cidade nota que a reestruturação urbana promovida pelo capitalismo financeiro e pelo modelo neoliberal levou, ao mesmo tempo, à privatização dos serviços públicos urbanos e à limitação do acesso cidadão às decisões da cidade.

Na visão de Harvey (2004), o direito à cidade parte da luta urbana por meio da causa operária para combater a apropriação capitalista do espaço. Por meio de um excesso na acumulação, que costuma ser o estopim para a deflagração de grandes crises económicas, o capitalismo realiza adequações por meio de expansão geográfica e reorganização espacial, com vista a expandir a sua atuação. À medida que se expande geograficamente, o capital proporciona a concorrência internacional por territórios,

mercados e trabalho, o que acaba por gerar múltiplos centros dinâmicos de acumulação, com construção e destruição espacial, o que explicaria as guerras, a violência e o despejo nas últimas décadas. A este processo Harvey (2009, pp. 270 e 274) dá o nome de "problema de absorção do excedente do capital", resultante da busca para aplicar o capital, pelo que a única forma de exercer o direito à cidade seria controlar a absorção do excedente, utilizando-o para atender as necessidades sociais.

Soja (2013) reivindica o direito à cidade por meio da luta por justiça espacial, o que transcende a visão marxista, já que dá grande valor às possibilidades culturais, simbólicas e sociais. Para Soja, o direito à cidade não se pode restringir à luta anticapitalista no urbano, pois esta não esgota as possibilidades de reivindicação da justiça espacial. Há novas dimensões espaciais que escapam à análise de classes, como o gênero, a etnia e a cultura, o que revela a diversidade de formas de experimentar a cidade e de buscar justiça espacial (CAMARGO, 2016). Purcell (2003, p. 573) fala também na construção de novas formas de cidadania que são perseguidas pelos movimentos sociais que emergem da metade mais pobre da cidade global e estão enraizados em etnia, classe, sexualidade, sexo, idade, deficiência, sem-abrigo e afins, e avançam com reivindicações de novos direitos que envolvem justiça ambiental, social e espacial.

No âmago do processo está a discussão de como o urbanismo moderno, por meio da produção e racionalização do espaço, acaba por mercantilizar a vida urbana, suprimindo o espaço que havia de crescimento pela cultura e disputa política. O planeamento acaba por dar ênfase demasiada à questão da produção, com o foco de que o capital possa cada vez mais ser rentabilizado com a cidade, dando menor importância para outros processos fundamentais, como a cultura, as relações sociais e a política. Fernandes *et al* (2020) citam um cenário de efervescência política e cultural presente quando do crescimento da cidade do Porto no final do século XIX e que parece ser uma imagem cada vez mais distante do contexto da cidade moderna:

> Nos cafés e botequins, em salas escuras, cheias de fumo, com mesas de bilhar, tabuleiros de xadrez e gamão em cada canto, algumas das grandes figuras literárias, políticas e intelectuais discutem o futuro do Porto, do país, porventura do mundo, entre um copo de absinto ou conhaque, uma chávena de café ou uma caneca de chocolate (FERNANDES *et al*, 2020, p. 231)

As visões expostas sobre o direito à cidade englobam a crítica ao modelo de produção adotado pelo urbanismo contemporâneo, mas é de se destacar que Soja apresenta uma perspetiva mais abrangente, pois não assenta a crítica ao urbanismo tendo somente como base o tipo de modelo de produção, sendo mais amplo e multidimensional, exatamente como são as cidades. Dias (2017, pp. 20-24) afirma que o conteúdo do direito à cidade pode ser entendido como o direito de pertencer a um espaço físico e socioculturual em condições aceitáveis. Para estas condições pode-se associar (*i*) fatores de ordem material, como a moradia segura e água potável; (*ii*) liberdades, como circular e opinar; e (*iii*) oportunidades, como o de exercer atividades e ocupar cargo. A produção é de suma importância para a vida na cidade, assim como também é a cultura e a política, e não pode ser o objeto central de desenvolvimento das cidades, como aquele que "subjuga" todas as demais dimensões. A crítica ao planeamento estratégico é por justamente desvalorizar estas outras importantes dimensões da cidade e se focar quase que exclusivamente na reprodução do capital, postura fomentada pelas visões neoliberais que cresceram nas últimas décadas. A desaprovação não importa em afirmar que, por exemplo, procedimentos de gestão aplicáveis às empresas não possam, de modo algum, ser adaptados ao planeamento de cidades, mas é fundamental entender que cidade não é empresa e que os vínculos vão muito além do que a mera reprodução do capital. A visão de construção da cidade pautada primordialmente na lógica reprodutiva é estreita e quando pautada nos valores liberais difundidos a partir do final do século passado, tem-se revelado segregadora e exterminadora de laços sociais. Para ilustrar, pode-se citar alguns contextos que demonstram como as manifestações no território transcendem a perspetiva reprodutiva material.

O primeiro refere-se às dimensões que existem nos conflitos urbanos sob a perspetiva do direito à cidade. Santos Júnior (2017, p. 17) diz que há duas dimensões, a material e a simbólica. A material refere-se às disputas materiais e às formas de apropriação da cidade, na tradicional disputa entre burgueses e trabalhadores, ricos e pobres, sendo que as disputas não se limitam a estas, pois há também conflitos entre os próprios agentes capitalistas, por exemplo. Entretanto, mesmo que consideradas as várias formas dentro da dimensão material, elas não exaurem as dinâmicas de produção da cidade, pois há a dimensão simbólica, que diz respeito às interações e representações

que os agentes têm da sua vida individual e coletiva, ou seja, o que envolve os esquemas valorativos e de perceção de cada agente. Para Santos Júnior, é fundamental compreender que há uma relação entre as referidas dimensões, a primeira de caráter objetivo e que se refere às divisões objetivas do mundo social, e outra que se vincula às estruturas mentais, associada às representações e aos princípios de visão e divisão que os agentes aplicam ao mundo em que vivem.

Uma outra perspetiva é a simples promoção de festejos. Na visão planeadora de cidade-empresa, o festejo é interessante se resultar em algum ganho económico para a cidade, seja pela imagem que pode proporcionar, o que se opera pelo marketing urbano, ou pelo próprio retorno direto que o evento pode ter, ficando em segundo plano a principal motivação do evento, que é o de celebrar, pois o consumo improdutivo não é bem visto. Enquanto na cidade medieval e mercantil o valor de uso orientava parte do gasto urbano dos comerciantes, que faziam da riqueza um meio de afirmar seus privilégios com festividades, sendo este um consumo improdutivo, na cidade industrial e de acumulação de capital, a burguesia abandona o consumo improdutivo para privilegiar o consumo produtivo e a inversão imobiliária que gera ganhos (LEFEBVRE, 1978).

A última perspetiva a ser destacada é a habitação. Atualmente, o solo das cidades se equipara a ações ou títulos financeiros negociados como num mercado de investimentos, nos quais a habitação é usada cada vez mais como modo de rentabilizar o investimento, principalmente por meio de fundos imobiliários. Na ordem capitalista atual, a habitação e o solo urbano são fundamentais para a acumulação de capital, o que é agravado quando a economia apresenta baixos índices de rentabilidade em virtude de políticas de juros baixos, o que faz com que detentores de capital migrem seus investimentos para imóveis, com o fim de rentabilizar o investimento com retornos superiores aos que teriam no mercado financeiro. Harvey (2009b, p. 271) destaca que desde 1970 os ricos têm investido (reinvestir o excedente) cada vez menos em produção, focando na compra de ativos, ações e direito de propriedades, tanto intelectual como imobiliária. Assim, a classe capitalista começa a comprar ativos, o valor dele aumenta, o que leva a que os preços da propriedade imobiliária se elevem mais e mais, tornando a cidade mais cara e empurrando os pobres para fora, o que afeta diretamente o direito à cidade.

O processo citado por Harvey faz com que "naturalmente" o preço do solo em determinadas áreas da cidade atinja valores muito mais elevados do que em outras, iniciando um processo de separação social determinado pelo poder aquisitivo, no qual pessoas detentoras de capitais acabam por conviver em áreas separadas daquelas menos favorecidas. O processo, por si só, é péssimo para a coesão social e ainda pode representar maiores perdas para os menos favorecidos financeiramente se o funcionamento das instituições públicas for cooptado pela classe mais favorecida, já que esta classe costuma estar fortemente representado na política da cidade, e a maior parte dos escassos recursos públicos for orientada para cuidar e desenvolver as áreas tidas como mais "nobres", sítios em que vivem (ou investem) os mais ricos.

O direito à cidade também diz respeito ao direito de recriar a cidade, que seja radicalmente democrática, em que todos possam participar das decisões relativas à forma como a cidade deve funcionar e ao modo como deve organizar a sua vida coletiva (SANTOS JÚNIOR, 2017). Trata-se de um problema crónico do planeamento urbano que tem graus distintos de intensidade nas mais diversas cidades pelo mundo, não sendo possível, por exemplo, comparar os cenários de segregação que se verificam nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto. A cidade do Rio de Janeiro é fortemente marcada espacialmente por separações sociais, fruto de mais de um século em que a urbanização da cidade é marcada pela exclusão social, processo percebido desde o período higienista, do início do século passado, paralelo a uma elitização do centro da cidade, na qual a população mais vulnerável se viu "empurrada" para a periferia e morros cariocas (ALMEIDA, 2018), formando-se os aglomeramentos subnormais[64]. Segundo o IBGE, em 2019 o Rio de Janeiro possuía 453.571 domicílios ocupados em aglomerados subnormais, o que representa cerca de 19,3% do total de domicílios na cidade[65]. Na cidade do Porto, Fernandes (2004) já alertava para os perigos da segregação em decorrência da dicotomia entre o lado ocidental e oriental da cidade do Porto, e da

[64] De acordo com o IBGE**,** aglomerado subnormal é uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação. No Brasil, esses assentamentos irregulares são conhecidos por diversos nomes como favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, ressacas, loteamentos irregulares, mocambos e palafitas, entre outros. Fonte: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e. Acedido a 12.11.2020.

gentrificação nos planos de recuperação de uma área central em decadência, que se presenciava entre o final do século passado e início deste. Afirmou que *por tardia e de âmbito estritamente municipal, não só a recuperação da área central do Porto é lenta e cara, com de êxito duvidoso, porventura "condenada" a um direcionamento para a gentrificação e lazer-turismo que, espera-se, não "turistifique" o tecido histórico* (FERNANDES, 2003, p. 236). A previsão parece se confirmar, tendo o Porto sofrido uma aceleração do processo de gentrificação, em que se destaca o Centro Histórico, onde políticas de incentivo à reabilitação urbana estimularam a requalificação de edifícios e criaram condições favoráveis para atrair capitais privados que fixaram novas classes com maiores recursos e alojamento turístico, expulsando os antigos moradores, promovendo fragmentação urbana e a divisão social do espaço residencial da cidade (MENDES, 2014, p. 488), processo que ficou conhecido como turistificação. No Porto, há ainda o aumento da atratividade da parte ocidental do anel suburbano desde o final do século XIX na então distante São João da Foz, antiga vila de pescadores substituída e expandida por residentes mais ricos e suas atividades de lazer (FERNANDES *et. al.*, 2018a, p. 180).

Maloutas (2011) aprofunda o debate, ao trazer outras dimensões para a segregação, por meio do exame do uso do termo gentrificação, destacando que a análise deve ir além das teses de explicação monocausal e das perspetivas que a encaram como um fenômeno simples e homogêneo, decorrente das mudanças na estrutura sócio espacial ocasionadas pelo processo de globalização, não podendo ser negligenciada a importância da política e do Estado. Afirma que a abordagem monocausal provoca impactos ideológicos e políticos ao projetar o quadro neoliberal para o termo "gentrificação", associando-lhe as diferentes formas de regeneração urbana, nos mais variados contextos geográficos e históricos, num alargamento que faz perder o rigor analítico. Segundo Maloutas, a segregação possui quatro esferas principais: a económica (mercado de trabalho e o acesso à habitação); a estatal (regulação que atua sobre a alocação da habitação e de serviços públicos); a social (redes familiares e sociais); e as realidades sócio espaciais locais, que envolvem a história, os legados e o suporte físico onde as relações sociais e os processos de segregação ocorrem. A articulação entre as referidas esferas constrói um mecanismo de pluralidade causal que viabiliza a análise de casos de segregação urbana em diferentes formas, padrões e tendências (CAMARGO,

2016). Revela-se, mais uma vez, a importância da análise no e do planeamento urbano ter que ter uma visão que transcenda a reprodução do capital e da luta de classes, sendo necessário considerar a cidade em todas as suas dimensões.

Por todo o exposto, fica evidente que a questão da produção se encontra no centro de debate do urbanismo moderno, ainda mais quando considerado o contexto neoliberal e globalizado, que enfraquece a participação democrática na construção das cidades, já que o capital segue os interesses de seus detentores, e negligencia outras dimensões vitais para a construção do urbano. A esse propósito, importa ler Nel.lo (2018) sobre a necessidade de renovação do urbanismo, como centro de força na reconstrução de cidades menos desiguais e mais democráticas.

> A construção democrática de uma política económica e social – não só monetária – de âmbito europeu podia ser, em parte, um antídoto contra estas carências. Não constituiria, certamente, um elemento suficiente – já que, como têm mostrado bem os avatares da crise grega, haveria que debater a orientação desta política – mas em todo o caso trata-se de um elemento necessário para governar as transformações em benefício do coletivo. No que toca às políticas urbanas, esta visão renovada devia incluir a vontade de impulsionar desde as próprias instâncias europeias uma conceção do urbanismo como elemento necessário para a regulação dos mercados e, sobretudo como uma ferramenta imprescindível na luta contra as desigualdades. Um urbanismo que não se verga às exigências dos poderes económicos, nem constitua um simples espelho das relações sociais (NEL.LO, 2018, p. 66).

1.2.5 Economia 4.0 e mercado de trabalho

A intenção do capítulo é o de oferecer uma visão global do sistema produtivo, tendo pontuado os principais movimentos históricos, identificado seus agentes, o modo como se estrutura, com destaque para as mais importantes marcas das últimas décadas. A partir deste contexto, o último tópico não poderia deixar de abordar sobre o estágio mais atual, que ainda se desenrola, que corresponde ao que se denominou de economia 4.0 ou, como preferem outros, 4ª revolução industrial, a despeito de que o termo revolução ainda é controverso, pois não se sabe se efetivamente estamos diante de uma.

Nas primeiras duas revoluções industriais, o incremento tecnológico estava representado nas máquinas e no desenvolvimento de energias para movê-las. Assim, são símbolos as máquinas a vapor, os comboios, os navios de aço, os aviões, o carvão e a eletricidade. Na terceira revolução destacou-se o impulso do setor financeiro e digital, fruto do desenvolvimento de semicondutores, *mainframes* e rede mundial de computadores. Nesta etapa, o dinheiro passa a ser associado a algoritmos, circulando pelo mundo por meio de sistemas, e o mercado financeiro ganha uma dimensão jamais vista. A 4ª revolução industrial, processo que agora se assiste, refere-se ao que poderíamos denominar da convergência de tecnologias digitais, físicas e biológicas (SCHWAB, 2019), que "...não é definida por um conjunto de tecnologias emergentes em si mesmas, mas a transição em direção a novos sistemas que foram construídos sobre a infraestrutura da revolução digital (anterior)"[66].

A velocidade do processo de mudanças é surpreendente e o impacto recai sobre governos e negócios. Xu, David e Kim (2018, p. 91) elencam quatro oportunidades: 1) *lower barriers between inventors and markets*; 2) *more active role for the artificial intelligence* (AI); 3) *integracion of different technics and domains* (*fusion*); 4) *improved quality of our lives* (*robotics*); *and* 5) *the connected life* (*internet*). Como exemplos, podemos referir fábricas que podem se tornar totalmente autónomas e desenvolver conhecimento e aprimoramento por meio de inteligência artificial, sem necessitar da intervenção de programadores, ou seja, máquinas que aprendem com máquinas, ou uma simples ligação feita por *smartphone*, mas que pode ser uma ligação por vídeo para qualquer parte do mundo, com qualidade e preços acessíveis. A atual pandemia Covid-19 fez com que estas inovações se tornassem mais populares, o que acentuou suas potencialidades. Magalhães e Vendramini (2018) elencam quais seriam as principais tecnologias desta nova fase:

> - Inteligência artificial: permite que os sistemas aprendam sem necessidade de programação. É usada na identificação facial e de voz, em veículos autônomos e na automação de processos e serviços;
> - Robótica: produz robôs para automação de atividades a custos decrescentes;
> - Biotecnologia: usa organismos vivos na produção de medicamentos, nutrientes químicos, combustíveis e materiais diversos;

[66] Fonte: https://www.bbc.com/portuguese/geral-37658309. Acedido a 09/08/2020.

> - Neurotecnologia: implanta equipamentos eletrônicos nos organismos, com potencial de melhorar o monitoramento de saúde e o tratamento de doenças e de ampliar a capacidade cognitiva.
> - *Blockchain*: regista transações financeiras em um arquivo digital de forma distribuída, imutável, transparente e aditável. Também pode ter outros usos, como monitoramento de cadeias de fornecimento, de registos e de certificações diversas.
> - Internet das coisas (IoT): conecta máquinas, eletrodomésticos, veículos, produtos ou qualquer coisa, inclusive pessoas, à internet. É utilizada em diversos setores, na gestão de cidades e nas residências;
> - Impressão em três dimensões (3D): permite a produção de qualquer coisa, com o uso de qualquer material, em um sistema de pequena escala (Magalhães e Vendramini, 2018, p. 43)

Considerando estas inovações e as disrupções que estas tecnologias proporcionam, a questão é saber quais os impactos para os sistemas sociais, económicos, políticos e culturais. Sem deixar de considerar a crucial importância que há no debate acerca da ética que as novas operações tecnológicas evocam, como as recentes discussões sobre a proteção de dados e os debates que se desenrolam no que se denomina de democracia digital ou *e*-democracia[67], centramo-nos aqui nos efeitos que este novo modelo terá para o mercado de trabalho. Estaria a economia 4.0 a provocar uma rutura no modelo de divisão do trabalho que se desenhou e se estabilizou desde a primeira revolução industrial?

A primeira abordagem obrigatória refere-se ao modo como o modelo produtivo capitalista sempre foi estruturado. Como podemos perceber na evolução do sistema, a tecnologia sempre foi o elemento essencial para o desenvolvimento e o que permitiu a produção de excedente, que se concentra nas mãos dos capitalistas, uma das classes da nova divisão do trabalho inaugurada pelo capitalismo e que ganhou expressão com a primeira revolução industrial. Casanova (1995) diz que na própria fase de expansão dos países industrializados seria ingênuo acreditar que o excedente teria resultado somente da criação de valor pelos trabalhadores manuais ou pela exploração de países e trabalhadores coloniais. Trata-se de uma conjugação entre tecnologia, organização e racionalidade instrumental. Em resumo, a tecnologia sempre esteve presente no incremento do excedente que, ao fim, concentra-se nas mãos dos capitalistas.

[67] Fonte: https://ec.europa.eu/portugal/sites/default/files/programa-conferencia-democracia408maio2018-00.pdf. Acedido a 07/01/2021.

No atual estágio do sistema, mais uma vez a tecnologia se apresenta como a promovedora da reestruturação do modelo produtivo, com potenciais benefícios para questões urgentes, como as de carácter ambiental. No entanto, o novo modelo produtivo de matriz energética mais limpa aprofunda de modo intenso um debate que já estava presente e que é crucial para o próprio sistema: o modo de acesso à renda por meio do trabalho.

Como visto no início deste capítulo, quando da apresentação dos 4 arranjos institucionais do sistema capitalista, Hunt (2013) afirmou que seriam eles: (*i*) produção orientada para o mercado; (*ii*) propriedade privada dos meios de produção; (*iii*) venda da força de trabalho no mercado; e (*iv*) comportamento individualista, aquisitivo e maximizador. Observe-se que o segundo se refere aos capitalistas (propriedade privada dos meios de produção) e o terceiro aos trabalhadores (venda da força de trabalho no mercado), sendo ambos fundamentais para a estrutura do sistema. É neste ponto que a Economia 4.0 suscita uma importante discussão, pois os seus primeiros efeitos indicam a supressão de empregos numa escala jamais vista anteriormente, em decorrência da substituição de mão-de-obra por máquinas. Trata-se de uma preocupação ínsita na evolução do próprio sistema produtivo, tendo Keynes (1932, p. 364) já revelado sua preocupação com os efeitos que a tecnologia possui sobre o trabalho, afirmando que as descobertas de formas de se economizar o uso da mão-de-obra provoca um ritmo de desemprego que pode ultrapassar o das descobertas de novas formas de trabalho.

Há respeitáveis argumentos no sentido de que, como em outras ocasiões, o temor é porque se tem em conta as atuais funções existentes, desconsiderando as novas que surgirão com as inovações (Frey e Osborne, 2013; Schwab, 2019), o que provavelmente importará na manutenção dos níveis autuais de emprego. Contudo, a indagação é se de facto vivemos uma revolução que, a exemplo das anteriores, produzirá quantidade de novos empregos suficientes para manter uma oferta que permita que pessoas acedam a uma renda digna, ainda mais quando considerados os potenciais da inteligência artificial. Schwab (2019) sinaliza que a quarta revolução industrial parece, até agora, indicar um menor número na geração de empregos. O cenário de fábricas integralmente operadas por máquinas, sem a participação de trabalhadores humanos, e que se aperfeiçoam e desenvolvem por meio de inteligência artificial, não fazem mais parte do imaginário da ficção científica e merece atenção.

Um estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE, 2018) intitulado como *Job Creation and Local Development 2018: Preparing for the Future of Work* traz exatamente esta preocupação, da relação entre progresso tecnológico e perda de postos de trabalho, considerando que tarefas antes executadas por pessoas já são ou serão automatizadas. Alerta para o facto de, mesmo que se criem novas oportunidades, o efeito imediato é o de supressão de postos de trabalho, com o agravante de que o perfil de competência daquele que perdeu o emprego não coincide com o possível posto a ser criado, o que demanda esforços no campo educacional. A conclusão é a de que a automatização conduz ao desemprego temporário e que pode eventualmente ser de caráter prolongado. Com base em dados dos países integrantes da OCDE, o relatório aponta que nas últimas duas décadas a percentagem da população ativa com emprego e que integra escalões de salários médios tem vindo a reduzir, em média 9,5 pontos percentuais no período compreendido entre 1995-2015. De outro modo, a percentagem sobe, quando considerado os trabalhadores que não realizam atividades rotineiras, com um aumento de 7,6 pontos percentuais que, em regra, se refere a empregos altamente qualificados (p. ex., gestores) ou pouco qualificados (p. ex., serviços de cuidados pessoais).

Para além da redução do número de empregos em virtude da automatização e da digitalização, há outra questão relevante no campo do trabalho que é a forma como se estruturam os novos empregos. O estudo da OCDE (2018) confirma a evolução de um novo modelo de gestão do trabalho, com predominância do trabalho intermitente e por conta própria, que se designa como trabalho atípico e inclui neste contexto a *gig economy*, de que a Uber é bom exemplo:

> O crescimento do trabalho atípico, definido como trabalho temporário, a tempo parcial e por conta própria, que abrange o que agora se denomina por "gig economy", ou economia por encomenda, é sinónimo de mais oportunidades de emprego para muitas pessoas no mercado de trabalho, em virtude da maior flexibilidade que oferece. Pode contribuir para uma adequação dos trabalhadores aos postos de trabalho, integrar os grupos mais marginalizados no mercado de trabalho ou oferecer novas oportunidades de equilíbrio entre a vida profissional e familiar.
> Mas estas formas de trabalho também têm desvantagens no que diz respeito à qualidade do emprego, pois o acesso à proteção social e às prestações de saúde é muitas vezes reduzido. Além disso, não

> oferecem os mesmos incentivos ao investimento na melhoria das qualificações de que beneficia um trabalhador típico. Os dados disponíveis mostram ainda que estas formas de trabalho podem simplesmente ser uma opção de último recurso e não uma preferência do trabalhador (OCDE, 2018, p. 8).

Observe-se que a primeira preocupação sobre os impactos das novas tecnologias no mercado de trabalho envolvia a capacidade de geração de emprego, mas que, para além desta, há um segundo movimento preocupante associado e que ganha velocidade com as novas tecnologias, associado às novas formas de vínculo laboral e que pode gerar o que se denominou de precariedade. O termo não é recente e remonta à década de 1970, quando se começou a falar em precariedade para se referir ao cotidiano económico e social de certas famílias, nos quais um dos elementos, pai ou mãe, tem um trabalho regular, sendo que a partir da década de 1980 o termo aparece ligado expressamente ao trabalho, referindo-se aos empregos sem estatuto (SÁ, 2010).

O desemprego, questão assente na primeira preocupação acerca dos efeitos da economia 4.0, é apenas um dos elementos da precariedade sob a ótica do trabalho. Para melhor situar o que seria a precariedade, Sá (2010, p. 92) diz é aquele que se opõe ao contrato de trabalho tradicional (a tempo inteiro, duração determinada e com proteção social) e possui quatro características: *i)* insegurança no emprego; *ii)* perda de regalias sociais; *iii)* salários baixos; e *iv)* descontinuidade nos tempos de trabalho. No entanto, a própria autora faz uma pertinente observação de que as características citadas se referem a contextos específicos, que no caso se referia a situação de países latinos (França, Itália, Espanha e Portugal). Como exemplo de que nem sempre as características acima citadas valem para todos os cenários, cita a Dinamarca, onde a questão da precariedade sequer é tão evocada, apesar da grande flexibilidade dos empregos. O motivo para não haver esta classificação estaria no excelente sistema de proteção social. A flexibilização dos contratos de trabalho tem como justificação o de fomento da criação de empregos, ainda que reduza drasticamente a sua qualidade, principalmente se não for acompanhado por uma ampliação de programas de proteção social.

Verificam-se manifestações desta nova ordem nas recentes alterações das regulamentações do mercado de trabalho em diversos países. É o caso do Brasil, que no ano de 2017 criou a figura do trabalho intermitente, por meio da Lei nº 13.467/2017, e

solidificou no campo jurídico a possibilidade de se empregar por este novo modelo, sob o argumento de que geraria novos postos de trabalho e que, ainda que sem a mesma segurança dos contratos tradicionais, elevaria o número de contratações formais. Apesar da flexibilização, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou impressionantes números sobre o trabalho informal. A Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD) indicou que em 2014 o Brasil contava com 36,1 milhões de pessoas na informalidade, o que representava 39,1% da população ocupada e, em 2017, ano de aprovação da flexibilização, eram 37,3 milhões, 40,8% da população ocupada (IBGE, 2018, p. 42). Em 2019 o país teria alcançado a marca de 38,4 milhões trabalhadores nesta condição, número que representa 41,1% do total de pessoas ocupadas[68]. Quando se compara o ano de 2014 e 2019 percebe-se um incremento de 2,2 milhões de pessoas na condição de informais, o que indica que até agora o novo modelo não surtiu efeitos, pois o número de informais aumentou.

Em Portugal, podemos citar como exemplo os contratos de trabalho precários, que ganharam força em 2011, com a entrada da *troika* em Portugal em meio a uma grave crise económica que o país atravessava, e que tinha justamente o objetivo de "flexibilizar" a regulamentação do mercado de trabalho com vínculos laborais instáveis. Segundo o Instituto Nacional de Estatística, em 2011 havia 817,6 mil trabalhadores nestas condições e em 2018 esse número avançou para 891 mil trabalhadores[69]. Apesar do aumento do número de contratos, a preocupação é a de que este novo modelo venha a ser predominante, deixando de captar os profissionais independentes para englobar os que possuem contratos de trabalho com maiores garantias.

O que se extrai dos contextos é o movimento no sentido de supressão de direitos dos trabalhadores, sem que se perceba a adoção de medidas em outras esferas da proteção social. Há um claro descompasso entre as medidas, já que a flexibilização das garantias trabalhistas vai sendo implementada e o modelo de proteção social

[68] Trabalhadores informais são aqueles que possuem ocupação, mas que não possuem contratos de trabalho ou trabalhadores por conta própria que não contribuem para a seguridade social. Fonte: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26741-desempre go-cai-para-11-9-na-media-de-2019-informalidade-e-a-maior-em-4-anos. Acedido a 24/11/2020.

[69] Trabalhadores por conta de outrem com contrato de trabalho com termo ou outro tipo de contrato de trabalho, não incluído os contratos de trabalho sem termo. Fonte: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=315406095&DESTAQUESmodo=2. Acedido a 28.11.2020.

continua idêntico, com formato para atender principalmente aqueles que possuem contratos de trabalho sem termo, com maior estabilidade, ou até mesmo ser reduzido por meio de reformas, como no caso português, em que o valor das pensões desvinculou-se do valor do salário mínimo, o que permitiu que seja de valor inferior, possibilidade instituída na reforma do sistema português em 2006-2007 (RODRIGUES *et al*, 2018, p. 104). De facto, os governos ficam agarrados a velhas fórmulas que, pouco a pouco, perdem elementos importantes de sua estrutura com a flexibilização, justamente para atender novos modelos produtivos. Contudo, não se observa inovações no campo da proteção social, de modo que se compensem as perdas e passem a incluir os trabalhadores em vulnerabilidade. Em que pese as pertinentes e insistentes lutas de combate à flexibilização, elas costumam ter somente como foco o retorno do *status quo*, tarefa que se apresenta como difícil, pois choca com os emergentes gerenciamentos do trabalho que proporcionam renda, incluindo pessoas que nem sempre estiveram vinculadas ao sistema de proteção social por não possuir contratos de trabalho.

O estudo da OCDE parece descrever bem o caso da Uber, na qual os motoristas buscam a atividade como forma de rendimento após a perda do emprego na área de atuação e têm dificuldades na recolocação, ou procuram um complemento de renda. Bezerra (2019), pautada numa pesquisa com motoristas da aplicação na cidade de Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais, região sudeste do Brasil, afirma que a atividade como motorista da Uber atendeu necessidades urgentes dos motoristas em virtude do desemprego e que atividade é vista como precária, servindo como solução imediata e provisória. Em outro estudo, Azuara, González e Keller (2019) pesquisaram o perfil dos condutores de Uber no Brasil, Chile, Colômbia e México e o resultado foi o de que, partindo do pressuposto de que a região se caracteriza por altos níveis de informalidade e inseguridade social, muitos dos motoristas ingressam na plataforma por gerar mais ingressos financeiros e por trabalharem com horários mais flexíveis. Dois dados na pesquisa chamam a atenção, que é o de que somente 42% dos condutores deixariam de operar com a Uber se fosse oferecido um trabalho de tempo integral e com entrada de recursos equivalentes e que somente 58% dos motoristas contribuíam para a segurança social antes de iniciar a operação na Uber, o que indica que aproximadamente 42% viviam do trabalho informal ou não exerciam atividades profissionais anteriormente, o que demonstra como a plataforma pode contribuir para

que estas pessoas possam aceder a renda. A pesquisa também revela dados preocupantes, ao indicar que a maioria dos motoristas se encontram numa situação de estresse, de insegurança financeira e apresentam baixos níveis de preparação para a aposentadoria.

O debate sobre como regular a *Gig Economy*, aqui expressa no exemplo da Uber, no que toca aos vínculos trabalhistas formados entre as plataformas e os colaboradores, tem sido intenso em vários países. O caso mais emblemático até o momento é o do Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América. A *Proposition 22*, forma como ficou conhecida a proposta de lei, dá flexibilidade aos trabalhadores de aplicativo e garantias mínimas, e, quando da votação, era fortemente combatida por sindicatos. Segundo Aron (2020)[70], as empresas de aplicativos gastaram mais de US$ 200 milhões para levar sua visão ao cidadão, numa forma de *lobby* que tinha o objetivo de reverter a decisão da legislatura da Califórnia que, anteriormente, tinha aprovado uma lei assegurando aos empregados da economia *gig* os mesmos direitos dos empregados contratados em regime de horário integral, o que forçaria as empresas a mudar seu modelo de negócio[71].

A *Proposition* 22 prevê a classificação de motoristas de aplicação como "contratados independentes" em vez de "funcionários"[72], exatamente de acordo com o modelo de negócio já desenvolvido por estas empresas. Foram definidas algumas compensações, como uma renda mínima garantida, uma contribuição para um seguro de saúde e outros seguros, a depender do número de horas trabalhadas, bem distantes das tradicionais garantias dos empregados contratados a regime integral. Além da Califórnia, há pelo mundo outros projetos em trâmite, como o caso brasileiro, com proposta de regulação específica para este nicho específico de mercado.

No Brasil tramita projeto de lei que visa instituir o regime de trabalho sob demanda (PL nº 3.748/20[73]), com normas específicas e que não se submete aos

[70] Fonte: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/lobby-digital/a-eleitorizacao-das-politicas-publicas19112020. Acedido a 30/11/2020.

[71] https://observador.pt/2020/08/12/uber-pode-sair-da-california-depois-de-tribunal-dizer-que-motoristas-sao-empregados/. Acedido a 07/01/2021.

[72] Fonte: https://vig.cdn.sos.ca.gov/2020/general/pdf/prop22-title-summ-analysis.pdf. Acedido a 30/11/2020.

[73] Fonte: Câmara dos Deputados do Brasil (https://www.camara.leg.br/noticias/675940-proposta-cria-regime-de-trabalho-sob-demanda-para-aplicativos-de-servicos/). Acedido a 30/11/2020.

dispositivos já existentes reunidos na Consolidação das Leis do Trabalho, salvo questões muito específicas. As razões do projeto indicam que o trabalho por meio de aplicação representa uma importante fonte de renda, mas que as políticas públicas atuais são insuficientes para garantir a proteção social desses trabalhadores. A proposta tem três objetivos: determinar um nível de proteção social; assegurar um patamar remuneratório; e assegurar condições mínimas de trabalho, por meio de redução dos riscos no acesso à saúde e à segurança desses trabalhadores e ações para prevenção do assédio, da violência e da discriminação. A intenção é não burocratizar as relações de trabalho, de modo que as empresas possam fazer um pagamento único para quitação de todas as verbas trabalhistas e indenizações, sem criar complexidades às folhas de pagamentos. Uma importante visão do projeto é que a proposta não visa atender somente as demandas já existentes dos motoristas e entregadores de aplicação, mas também a diversas outras atividades e setores que comportam organização semelhante àquela adotada pelas referidas empresas. A preocupação do projeto está em sintonia com os dados divulgados pelo IBGE[74], no qual o número de pessoas que trabalham em veículos aumentou 29,2% em 2018, quando comparado com o ano de 2017, alcançando o total de 3,6 milhões de pessoas, sendo a maior alta em termos absolutos desde 2012. O IBGE acredita que a razão possa estar relacionadas com o crescimento do serviço de transporte de passageiros e de entrega por aplicativos de *smartphone*.

No caso português, apesar de não existir uma posição concreta em termos de projeto, pelo menos até o momento, há notícias de que o atual Governo prepara uma proposta para regulamentar a atividade das plataformas, para garantir melhores condições e mais direitos aos trabalhadores, por meio do Livro Verde do Futuro do Trabalho (Despacho nº 8609/2020, do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto). Em pronunciamentos[75], a Secretária de Estado do Trabalho disse que o governo trabalha nesse sentido e que não há um projeto ainda definido, mas já se defendem princípios básicos de melhoria da regulação e transparência, e mais direitos e melhor proteção dos

[74] Fonte: IBGE (https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie). Acedido a 30/11/2020.

[75] Fontes: https://observador.pt/2020/11/12/governo-assume-necessidade-de-melhor-regulacao-do-trabalho-prestado-em-plataformas-digitais/ e https://www.dinheirovivo.pt/economia/miguel-cabrita-tem-de-se-garantir-uma-melhor-protecao-ao-tra balhador-12957727.html. Acedidos a 30/11/2020.

trabalhadores, sem deixar de perder as oportunidades que estes novos modelos podem oferecer para acesso à renda. O debate que já existia na academia e se ensaia no campo político parece ter sido acelerado em virtude da pandemia Covid-19, pois as plataformas tecnológicas, sejam elas consideradas ou não dentro do contexto colaborativo, revelaram suas potencialidades e fornecem os primeiros dados acerca de como funcionaria uma economia mais digital, com menos deslocamentos em virtude do trabalho remoto e sem os vínculos sociais decorrentes do contacto diário em virtude do ambiente de trabalho. Os novos desafios envolvem também outra esfera, a educacional.

Em Portugal, já há programa de requalificação, denominado de Capacitar i4.0, que tem como objetivo qualificar pessoas e organizações para responder aos desafios da 4ª Revolução Industrial[76]. Contudo, a tarefa ganhou novas dimensões, pois o desenvolvimento de competências na área digital é um dos centros do programa de recuperação económica da Comunidade Europeia, denominada popularmente de "bazuca", criado justamente para combater as consequências económicas provocadas pela pandemia Covid-19 e, simultaneamente, provocar alterações no modo de produção europeu[77]. Como boa parte do mundo, Portugal possui inúmeros desafios, ainda mais quando considerada a velocidade das alterações. Marques (2017), num estudo que trata da Economia 4.0 na Região de Lisboa e Vale do Tejo e o País, elenca as questões que Portugal terá que enfrentar em decorrência da indústria 4.0: *i)* consciencializar as pessoas sobre o tamanho, a velocidade e os impactos desta revolução; *ii)* delinear as questões centrais e destacar as possíveis respostas em matéria de ordenamento do território; *iii)* desenvolver plataformas para que as parcerias público-privadas enfrentem os novos desafios e possam desbloquear as oportunidades, e *iv)* promover um país mais colaborativo e mais integrado, que enfrente as questões do ordenamento de forma mais transversal e mais flexível. Para se ter noção da rapidez das alterações que as novas tecnologias provocam na qualificação para o mercado de trabalho, como alertado por Marques (2017), abaixo temos uma tabela comparativa com dados retirados do Relatório *Future Jobs* (2020), do *World Economic Forum* (WFF), na qual se relaciona o *top* 10 das habilidades em 2015 e o quadro em 2020, ou seja, um movimento expressivo num intervalo de apenas 5 anos.

[76] Fonte: https://www.iapmei.pt/Paginas/Capacitar-i4-0.aspx. Acedido a 13/08/2020.
[77] Fonte: https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/a-digital-future-for-europe/#.Acedido a 1º/12/2020.

Tabela 3. As *top* 10 "habilidades" (comparativo 2015-2020).



Fonte: Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequena Empresa (SEBRAE) e WFF. https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/artigoshome/futuro-dos-trabalhos-voce-sabe-qual-e,900553c03a730610VgnVCM1000004c00210aRCRD

No entanto, ainda há resistência às alterações no modo de executar o trabalho, não só pelo poder público, mas também no campo empresarial, quando o modelo de negócio não tem como base os novos modelos. Segundo Harvey (2001), o modelo de gestão do trabalho anterior à flexibilização ganhou força após a 2ª guerra mundial, pautado no modelo fordista de repressão aos trabalhadores mais radicais e o Estado como promovedor do equilíbrio. Neste contexto, o fordismo privilegiou poucos e, mesmo com a regulação do trabalho, essa só ocorria em determinados setores (poder exclusivista dos sindicatos), o que gerou revoltas pelos excluídos. Com o advento da acumulação flexível, a partir da década de 1970, há o confronto com a rigidez do fordismo e surgem os modelos de flexibilização dos processos de trabalho, que ganha enorme dimensão com o advento da economia 4.0.

O cenário parece retratar bem processos de alterações que operam em grande velocidade, pois há uma fase de transição relativamente curta, que em sua fase inicial pode importar num forte movimento de negação.

> É óbvio que uma revolução copernicana desse gênero traria, também, inconvenientes, principalmente na fase inicial. A industrialização levou mais de um século para conseguir que os trabalhadores substituíssem os hábitos rurais pelos industriais, bem como a adaptação ao trabalho centralizado e sincronizado; é compreensível, portanto, que o retorno ao trabalho desestruturado requeira, por sua vez, algum tempo – porém um período mais curto do que preveem as empresas – para ser experimentado, metabolizado e apreciado, reduzindo os inconvenientes que, em geral, são atribuídos ao trabalho remoto. Tais inconvenientes consistiriam, para a empresa, na dificuldade de controlar o processo de trabalho dos funcionários separados e descentralizados; na necessidade de superar a resistência dos chefes; na fragmentação da identidade empresarial; e na exigência de formar previamente os trabalhadores remotos. Para os trabalhadores, os inconvenientes consistiriam em uma sensação de isolamento; na marginalização das dinâmicas, das carreiras e dos jogos de poder empresariais; na necessidade de reciclar os costumes pessoais e familiares; no perigo – principalmente para as mulheres – da dupla jornada e da excessiva reclusão no contexto familiar; no risco de ficar menos ligados à rede protetora do sindicato. Para a coletividade, consistiria no perigo de pulverização social e no crescimento de um senso de precariedade generalizada. Como se pode ver, as vantagens do trabalho remoto são certas, atraentes e altamente comprovadas, enquanto as desvantagens são improváveis e, de algum modo, superáveis, por meio de uma aplicação inteligente do método, livre dos preconceitos que o envolvem (MASI, 2018, pp. 125-126).

Apesar da visão apresentada pelos estudos e as consequências que desencadeia, há estudos que apresentam uma visão mais otimista. Um grupo de trabalho da *International Labour Organization* (ILO, 2019) apresentou um estudo intitulado de *Work a Brighter Future: Global Commission on the Future of Work*, que parte do preocupante quadro provocado pelas transformações da revolução digital, principalmente no que concerne ao movimento de supressão de empregos que, ao mesmo tempo, cria novas oportunidades que exigem novas capacidades. A visão otimista do relatório está assente na premissa de que as transformações provocadas pela inteligência artificial, automação e robótica poderão criar novas oportunidades, até mesmo maiores em número que as anteriores. Contudo, aponta como grande preocupação a proteção do trabalhador, principalmente em decorrência da fase transitória para as novas tecnologias e a mudança do modelo de gestão do trabalho. Tanto no relatório anterior da OCDE como neste, é considerado que uma nova forma de trabalho surge, mais flexível, o que tem consequências nos vínculos laborais e no modo como o trabalho é executado.

O citado relatório da ILO (2019) revela o cenário disruptivo proporcionado pelas novas tecnologias, referindo as mudanças que podem contribuir para o desenvolvimento sustentável, considerando desde a questão da diminuição das emissões de carbono como a melhoria das condições de vida e integração social, efetivada por meio do trabalho. Faz uma interessante compilação, retratada abaixo, acerca das estimativas das transformações do mercado de trabalho, tendo como base a tecnologia, a transição para o desenvolvimento sustentável e as mudanças demográficas.

Tabela 4. Estimativas das transformações do mercado de trabalho futuro.

(Estimations of future labour market trasnformations)

Technnology	Frey and Osborne, 2015	47 per cent of workers in the United States are at risk of having jobs replaced by automation.
	Chang and Phu, 2016	ASEAN-5: 56 per cent of jobs ar at risk of automation over the next 20 years.
	McKinsey Global Institute, 2017	While less than 5 per cent of all occupations can be automated entirely using demonstrared Technologies, about 60 per cent of all occupations have at least 30 per cent of constituent activities that can be automated
	OECD, 2016	Na average 9 per cent of jobs in tej OECD ar at high risk of automation. A substancial share of jobs (between 50 and 70 per cent) will not be substituted entirely but a large share of tasks will be automated, transforming how these jobs are carried out.
	World Bank, 2016	Two-thirds of jobs in the developing world ar susceptible to automation.
	WEF, 2018	Nearly 50 per cent of companies expect that automation will lead to some reduction in their full-time workforce by 2022.
Transition to a sustainable environment	ILO, 2018c	Implementing the Paris Climate Agenda is estimated to lead to global job losses of around 6 million and job gains of 24 million.
Demographic change	UNDESA, 2017	By 2050, the total dependency ratio (ratio of population aged 0-14 and 65+ per 100 population aged 15-64) is projected to increase sharply in Europe (by 24.8 percentage points) and Northern America (by 14.4 percentage points) and moderately in Asia (by 8.5 percentage points), Oceania (by 6.8 percentage points) and Latin America and the Caribbean (by 7.6 percentage points). The total depedency ratio for Africa is projected to decrease by 18.7 percentage points and half o the region's population will be young (0-24). All other regions will have na aged population.

Fonte: ILO (2019). *Work for a brighter future – Global Commision on the Future of Work.*

Observe-se que na parte da tabela em que os especialistas e órgãos analisam o impacto da tecnologia no mercado de trabalho, o foco de suas preocupações volta-se para a supressão de postos de trabalho em virtude da automação. Assim, quando

analisado o impacto sob o enfoque da Agenda Climática de Paris, os estudos revelam um saldo de 18.000 milhões de oportunidades de trabalho. A despeito da visão otimista da ILO, um outro estudo da própria ILO (2019), com o título *Mudanças Tecnológicas e o Trabalho no Futuro: colocar a tecnologia ao serviço de todos*, pondera as incertezas quanto à geração de novas oportunidades de trabalho, não sendo ainda possível precisar se serão superiores ao número de postos de trabalho que serão destruídos. O documento afirma que isso e outros efeitos dependerão das opções sociais e políticas e que, a despeito de outras grandes mudanças tecnológicas ao longo da história, que tendem a desacreditar o pessimismo, pode haver um desvio crítico da tendência histórica, pois a quarta revolução industrial assenta em êxitos alcançados por mudanças tecnológicas anteriores, agrupando-as de modo que gera um ritmo de crescimento da produtividade sem precedentes. Aponta-se que a conjugação de automação e concorrência entre as empresas pode levar ao que se denominou de "poupança de mão-de-obra", com significativa destruição de emprego.

> Como resultado, a perspetiva pessimista alega que a natureza sem precedentes da atual mudança tecnológica está, essencialmente, direcionada para a «poupança de mão-de-obra», mesmo a longo prazo. Agora, a questão passa a ser: quão grave será desta vez?
> Vários esforços têm sido envidados no sentido de estimar a dimensão potencial da destruição do emprego. Frey e Osborne (2013), por exemplo, exploraram o potencial de automatização das profissões, ou seja, o grau de facilidade ou viabilidade técnica da informatização das profissões. Os autores estimaram que 47 por cento do total do emprego nos EUA pertence a uma categoria que tecnicamente se encontrará em grande risco «nas próximas duas ou três décadas». A mesma estimativa para o Reino Unido é de 35 por cento, tendo estudos realizados para a Alemanha e França conduzido a resultados idênticos. Um estudo recente da OIT produziu uma estimativa muito superior para os países ASEAN: aproximadamente três em cinco empregos enfrentam «um elevado risco de automação» (Chang e Hyunh, 2016), o que suscita questões importantes no que respeita às variações regionais da destruição do emprego.
> Contudo, há críticos que alegam ser pouco provável que a automação destrua por completo as profissões e que, embora alguns empregos possam desaparecer, outros apenas se modificarão (Handel, 2013). Os estudos que analisam os empregos ao invés das profissões indicam riscos significativamente inferiores para as perdas de postos de trabalho. Arntz, Gregory e Zierahn (2016) consideram que a automação substituirá algumas tarefas que vão mudar fundamentalmente a natureza do emprego dos trabalhadores, mas que os postos de trabalho não estão em risco. Os autores concluem

> que, em média, nos países da OCDE, cerca de 9 por cento dos postos de trabalho correm o risco de serem automatizados, variando entre 12 por cento na Áustria, Alemanha e Espanha e aproximadamente 6 por cento ou menos na Finlândia e Estónia. (ILO, 2019, pp. 5-6).

Pelo exposto, pode-se concluir que há duas preocupações centrais: uma que tem o foco na suficiência de oportunidades de empregos, inclusive para aqueles que possuem melhor qualificação, e outra que se refere ao modo como se estruturam as relações laborais, principalmente no que concerne ao modelo de gestão do trabalho (presencial x remoto; manual x digital) e os vínculos laborais (estáveis x flexíveis).

As transformações são tão impactantes que extrapolam a esfera laboral e avançam para outros setores. Como exemplo, se considerarmos o modelo económico contemporâneo, pautado na financeirização, as pessoas não acederão ao crédito se não possuírem emprego formal, pois o dado financeiro pessoal é essencial na análise de risco pelos bancos no momento da concessão. Assim, surgem diversas indagações: como se dará o acesso por essas pessoas à renda para que possam ter vida digna? A renda se dará por modelos redistributivos? Quem irá definir o modelo redistributivo? Se adotada a redistribuição, qual o valor considerado ideal? Se confirmada a supressão de postos de trabalho, sem recomposição no mesmo ritmo da destruição, a sociedade seria composta por um terceiro significativo grupo de não trabalhadores e que "vive de renda", além dos capitalistas e trabalhadores, não sendo mais considerado casual o desemprego? Como a propriedade da produção é em regra privada e concentra-se nas mãos de uma parcela reduzida da sociedade, haveria possibilidade de mobilidade que permitisse que pessoas pudessem aceder à categoria de produtores?

Os estudos até agora realizados indicam mudanças bruscas, sem conseguir definir se haverá manutenção do nível de emprego. O que se considera certo é a mudança na forma de gestão do trabalho, com o aumento do trabalho flexível e o surgimento de novas funções que exigirão competências ainda não oferecidas pelo atual modelo educacional.

Por fim, o cenário preocupante descortinado pela economia 4.0 para o mundo do trabalho também faz surgir outros movimentos que se apresentam como alternativas ao modo como a economia está estruturada, e que não requerem um movimento de negação da tecnologia. Pelo contrário, pautado no avanço tecnológico, há movimentos

que promovem novos enfoques para o modelo produtivo por meio da descentralização produtiva, que antes pareciam impossíveis, porque até aqui desenvolvidas pelos grandes grupos empresariais. De entre estes fenómenos temos a expansão do número de pequenos empreendedores, gestão compartilhada de empresas, cooperativas e a própria economia colaborativa. PURCELL (2013) diz que esta reorganização está associada à mudança para um modo de produção industrial baseado numa especialização flexível, em que as empresas se desintegraram cada vez mais verticalmente. À medida que mais empresas caminham para a desintegração e flexibilidade verticais, a cooperação interfirmas (economias externas) torna-se cada vez mais crucial para a produção económica. Perceba-se que o grande desafio não é a falta de alternativas, mas a forma como o sistema produtivo está estruturado, de modo que ainda favoreça a competitividade desenfreada em detrimento da cooperação, situação que gera centralidade na produção, em que os grandes grupos acabam por ficar com os excedentes, por definir o padrão de consumo e por aniquilar as formas mais descentralizadas de produção. Castells (2019) faz um panorama interessante sobre o contexto que se descortina:

> Da Espanha à Grécia, dos Estados Unidos à Austrália e a muitos países para além da nossa observação direta, vimos florescer múltiplas experiências de inovação na organização do trabalho e da vida: cooperativas, redes de escambo, atividade bancária ética, moedas comunitárias, bancos de tempo, meios de pagamento alternativos etc., práticas que pavimentaram o caminho para uma economia compartilhada em rápido desenvolvimento em todos os domínios de atividades orientadas para a satisfação das necessidades humanas. Além disso, enquanto algumas dessas novas práticas econômicas parecem uma reação à incapacidade das operações econômicas convencionais de fornecer bens, serviços e crédito durante as crises, outras se tornam cada vez mais visíveis ao adotarmos um olhar mais amplo sobre a maneira como as transações econômicas evoluem em conjunto com a cultura, a tecnologia e as instituições numa sociedade em rápida transformação." (CASTELLS, 2019, p. 31).

Como se percebe, estas e outras cruciais reflexões surgem em virtude da adoção do modelo fomentado pela economia 4.0 e o grande desafio para os próximos anos será o de encontrar respostas que sejam adequadas para a coletividade, sob pena de termos um agravamento da desigualdade. De facto, a questão é delicada e urgente, ante o potencial de agravamento ainda maior da situação de desigualdade que cresce

intensamente, mas que, ao mesmo tempo, representa uma enorme oportunidade para que possamos desenvolver uma sociedade mais inclusa. A tarefa é dificílima, mas o iminente efeito danoso pode se transformar em enormes benefícios. Como afirmou Schwab (2019, p. 12), a grande preocupação é a de que os tomadores de decisão costumam ser levados pelo pensamento tradicional linear (e sem rutura) ou costumam estar muito absorvidos por preocupações imediatas; e, portanto, não conseguem pensar de forma estratégica sobre as forças de rutura e inovação que moldam nosso futuro.

2. Economia colaborativa

> Não houve uma transformação nos fundamentos de nossa vida social mais profunda que essa desde que Marx identificou as indústrias de manufatura de Manchester como a base da nova sociedade capitalista. À medida que os sistemas políticos, económicos e sociais se transformaram em redes distribuídas, uma nova dinâmica humana está emergindo: *peer-to-peer* (P2P)[80]. À medida que o P2P abre caminho para um terceiro modo de produção, um terceiro modo de governança, um terceiro modo de propriedade, ele está apto a mudar completamente nossa economia política de formas jamais vistas até hoje (BAUWENS, 2006, p.33).

2.1 Noções gerais sobre economia colaborativa

Termo recorrente e de difícil precisão, assim é o conceito de economia de partilha, de compartilhamento ou colaborativa. A dificuldade não se restringe somente à designação, mas à identificação de quais os novos modelos de negócios têm a partilha por essência. A própria nomenclatura (partilha, compartilhamento ou colaborativa) parece revelar a complexidade que o tema carrega. Como afirma Schor (2017, p. 24), *criar uma definição sólida de economia do compartilhamento, que reflita o uso comum, é praticamente impossível. Há uma enorme diversidade de atividades, bem como limites duvidosos estabelecidos por seus participantes*.

De acordo com Freitas *et al* (2016, p. 301), o termo consumo colaborativo, considerado mais amplo e que engloba a economia de partilha, surgiu em 1978 no artigo *Commuty structure and collaborative consumption: routine activity approach* (FELSON; SPAETH, 1978) e tinha visão mais voltada para o consumo em conjunto, com familiares e pessoas semelhantes envolvendo-se com essa forma de consumo. Somente em 2010 e que surge um artigo intitulado de *Sharing* (BELK, 2010), que trata o consumo colaborativo sob a ótica do compartilhamento de dentro (realizado sem expectativas, como o que ocorre entre familiares) e o compartilhamento de fora (que envolve a participação de pessoas que desfrutam dos benefícios do recurso compartilhado, com

[80] P2P (*peer-to-peer*) é uma arquitetura de redes em que cada para, ou nó, coopera entre si para prover serviços uma ao outro, sem a necessidade a priori de um servidor central. Todos os pares são clientes e servidores (https://www.gta.ufrj.br/ensino/eel878/redes1-2018-1/trabalhos-v1/p2p/arquitetura.html).

um limite entre eu e o outro, como nas trocas de mercadorias) e que se aproxima do que seria a economia de partilha atual. Sobre a abrangência dos termos consumo colaborativo e economia de partilha, têm-se que o consumo colaborativo englobaria as economias de partilha, de segunda mão, à pedido, e a de serviços e produtos b2c (empresa à consumidor). Na economia de partilha o acesso ao bem é temporário; na de segunda mão o acesso passa a ser permanente; na à pedido, alguém presta um serviço; e na de serviços e produtos b2c, uma empresa fornece um bem à vários consumidores (Frenken, 2017, p. 4), não sendo pacífica a definição, principalmente com relação ao modelo b2c. Exemplificando, o modelo b2c, que se dá quando uma empresa fornece um bem à vários consumidores, ocorre em plataformas como Hertz e Zipcar, que é a economia de serviços e produtos no qual o consumidor obtém o acesso e a empresa mantém a propriedade. No caso da Uber, por exemplo, poderíamos entender como uma economia à pedido, em que particulares prestam serviços por meio de tempo e competência (Frenken, 2017, p. 4), mas como se verá, quando da análise da atuação das plataformas[81], o cenário é muito mais complexo.

No entanto, será a partir desta divisão proposta por Frenken (2017) que o tema será desenvolvido, tratando por economia colaborativa quando se referir ao consumo colaborativo, de sentido mais amplo, e economia de partilha ou de compartilhamento, termo usual no Brasil, quando for específico, como uma subdivisão, para tratar do nicho que se refere ao acesso temporário de bens.

Como se percebe, o modelo é incipiente e o esforço deste primeiro momento será o de dar um contorno, uma certa identidade do que seria colaborativo contemporâneo. Parte-se de um conceito básico, a de que a economia colaborativa se caracteriza como o uso mais eficiente e racional de bens ociosos por meio da cooperação entre indivíduos autônomos (RANCHORDÁS, 2015). Muitas vezes, como sublinham Gidumal e González (2016, s/n) essa cooperação tem por base uma plataforma eletrônica: "*la economía colaborativa es la venta, intercambio o cesión de produtos o servicios, principalmente por parte de los indivíduos, mediante plataformas tecnológicas en línea que permiten la conexión y gestión de la relación entre los provedores y los consumidores*".

81 Ver ponto 5.1.2.

Como exemplo emblemático pode-se citar a Airbnb, plataforma digital que conecta viajantes com pessoas que desejam arrendar temporariamente um quarto ou até mesmo uma habitação inteira, que, de acordo com nomenclatura acima, aparentemente pode ser enquadrada no específico caso de economia de partilha. Ressalte-se, contudo, que a economia colaborativa não se restringe ao arrendamento temporário de espaços, envolvendo um conjunto muito diverso de bens e serviços, transacionados principalmente entre indivíduos, tais como a partilha de carros, bicicletas, máquinas, ferramentas, espaços de escritório, ou brinquedos, bem como o compartilhamento de serviços como reparações, limpezas, traduções, *babysitting*, além de financiamento para novos negócios, entre uma crescente diversidade de possibilidades. Assim, por exemplo, um cortador de relva, ocioso na maior parte do tempo, pode ser partilhado com outros indivíduos; como um trabalho de reparação em casa pode ser "trocado" por um trabalho de *babysitting*; ou o custo de desenvolver um novo produto é agora passível de ser cofinanciado por uma miríade de indivíduos, através de uma plataforma, através dum processo dito de c*rowdfunding* (FERNANDES *et al*, 2018, p. 13).

Uma importante ferramenta que pode auxiliar na busca por um desenho para o que seria a economia compartilhada, sem a ousadia de querer defini-la, é a leitura a partir de suas características. Sundararajan (2018) destaca as características do que seria o colaborativo, preocupando-se em separar os casos em que o compartilhar efetivamente se materializa daqueles outros que somente utilizam alguns de seus valores, situando-se estes últimos numa zona cinzenta entre a tradicional economia de mercado e a de compartilhamento. Perceba que no terceiro item há a ênfase de que as trocas ocorrem a partir da multidão descentralizada de indivíduos, ao invés de redes de agregados corporativos, o que ressalta o profundo debate sobre este ponto.

> 1. *Amplamente voltada ao mercado*: a economia compartilhada cria mercados que dão suporte às trocas de bens e ao surgimento de novos serviços, resultando em níveis potencialmente mais altos de atividade econômica.
> 2. *Capital de alto impacto*: a economia compartilhada abre novas oportunidades para que tudo seja utilizado em níveis mais próximos de sua plena capacidade, desde bens e habilidades até tempo e dinheiro.

> 3. *Redes de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas*: a oferta de capital e mão de obra surge da multidão descentralizada de indivíduos, em vez de agregados corporativos ou estatais. As trocas futuras podem ser mediadas por mercados distribuídos por multidão, em vez de terceiros centralizados.
> 4. *Fronteiras poucos definidas entre o profissional e o pessoal*: a oferta de mão de obra e a prestação de serviços frequentemente comercializa e mensura atividades *peer-to-peer* (entre indivíduos), como dar uma carona ou emprestar dinheiro a alguém, atividades que eram anteriormente consideradas pessoais.
> 5. *Fronteiras pouco definidas entre emprego formal e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer*: muito dos empregos de tempo integral estão sendo substituídos por contratos de prestação de serviços com variação nos níveis de carga horária, granularidade, dependência econômica e empreendedorismo.
> (SUNDARARAJAN, 2018, p. 54).

De uma forma geral, o consumo colaborativo abre um vasto campo para uma coletividade, por meio de consumidores, empreendedores individuais ou até mesmo empresas que, através da Internet, podem se aproximar daqueles que possuem interesse no produto ou serviço ofertado, ou pretendam uma simples troca sem qualquer contraprestação financeira.

Este panorama conduz à hipótese de que a densa estrutura tradicional de grandes corporações parece não prevalecer neste tipo de economia. Em verdade, as estruturas corporativas tradicionais, tão conhecidas em nossos atuais mercados, aparentemente representam um empecilho ao bom funcionamento da economia colaborativa, pois a ascendência decorrente da concentração de direção e hierarquização não se amoldaria ao mercado de partilha. A economia compartilhada representa a ascensão do "capitalismo de multidão" (*crowd-based capitalism*), justamente por não se ajustar às grandes corporações tradicionais, saindo em direção à coletividade de empreendedores que encontramos no mercado digital (SUNDARARAJAN, 2018, p. 28). *Há dois elementos particulares importantes para a conceitualização da colaboração: a renúncia (parcial) de mercados tradicionais e a ênfase na ação coletiva* (FREITAS *et al*, 2016, p. 5).

Além do mais, as grandes corporações surgem de um modelo económico em que a produção em larga escala e a redução do custo marginal são os maiores objetivos. Assim, a produção padronizada, em larga escala e o incentivo ao consumo de produtos

novos são os pilares da economia tradicional, com a busca do aumento perene do Produto Interno Bruto (PIB), instrumento utilizado pela macroeconomia como índice de medição da atividade econômica. A cultura do consumo é aquela em que marcas substituíram as *commodities*, a publicidade em massa substituiu a venda pessoal e o consumidor individual substituiu o cidadão comum, no qual a individualização e o desejo de propriedade estão relacionados com o consumo (MENEZES, 2015, p. 98-99).

Em sentido oposto, a economia colaborativa tem como foco a descentralização na oferta de produtos e serviços, bem como a maximização da utilização e da recirculação de bens, além do compartilhamento de bens produtivos. Um de seus fundamentos não está em produzir sempre novos produtos, mas em promover o usufruto ao máximo dos bens já produzidos, compartilhando a possibilidade de melhor aproveitar a sua ociosidade por meio da rede. Opõe-se, em algum nível, ao *status quo* de aquisição, da propriedade do bem, com o fomento da cultura da experiência e da função que o produto ou serviço proporcionam, sem que para isso tenham que ser necessariamente adquiridos. Fala-se em algum nível de oposição, pois o produto a ser partilhado é detido por algum sujeito da relação que o comprou. Abramovay (2012, p. 156) diz que *(...) são modalidades descentralizadas de criação de riqueza, que, no entanto, não respondem a nenhuma lógica estritamente mercantil. Também não se trata de repudiar o mercado, e sim de introduzir nele (...) iniciativas de apoio comunitário*. Por exemplo, têm-se que possuir um apartamento, um quarto vazio, ou um carro pode proporcionar renda extra para aqueles que o detém, desde que ceda o uso exclusivo, enquanto, na outra ponta da troca, pessoas que necessitam desses recursos podem usufruí-los, em regra, por um valor muito menor do que os praticados na economia tradicional, podendo em alguns casos ser até de graça (ZERVAS *et al*, 2014).

Alguns autores denominam esta nova possibilidade de triunfo dos bens comuns, que se opera de forma mais intensa no mundo digital. A reunião de redes de comunicação digital, energia renovável e impressão 3D, torna o processo perturbador, pois tem o potencial de promover a propriedade distributiva, a colaboração por meio da rede e custos baixíssimos para a operação, designado por Rifkin como “a revolução do custo marginal zero” (RAWORTH, 2019, p. 94). O que salta aos olhos neste modelo é que o valor gerado é destinado diretamente para o criador ou cocriadores e, em alguns casos pode sequer ser monetizado, o que para a economia tradicional, que mede o

tamanho e desempenho da economia por meio do PIB, pode representar um preocupante problema. O modelo tradicional tem como marca a rivalidade, seja entre Estado e mercado, ou entre trabalhadores e patrões, usurpando os bens comuns, com a afirmação de que estavam destinados ao fracasso (RAWORTH, 2019). A colaboração não é traço expressivo do sistema tradicional de mercado pós-fordista e globalizado, pois a competição é uma de suas marcas mais nítidas. Nem mesmo no modelo fordista, anterior à flexibilização económica, percebeu-se sua presença, pois a organização da economia pelo Estado não era com o fim de criar colaboração e assegurar igualdade, mas o de selecionar setores da economia para direcionar políticas de desenvolvimento, apoios que acabavam por gerar grandes empresas que dominavam o mercado e geravam empregos. Concomitantemente, o Estado regulava de forma mais intensa os vínculos entre trabalhadores e empresas, com apoios aos trabalhadores, mas referida regulação era voltada para os contratos de trabalho, colocando à margem profissionais independentes.

Nas exceções, é possível encontrar várias realidades distintas, todas abrigadas pelo conceito de economia colaborativa, desde aquelas que são em essência o puro partilhar de bens sem fins económicos – ou seja, sem preço direto em contrapartida, como o famoso aplicativo de hospedagem *couchsurfing*[82] – até aquelas que se encontram numa zona cinzenta, entre o que seria a economia compartilhada e o modelo de mercado tradicional, como a já citada Hertz, ressaltando que a presença de empresas é um tema divergente.

Encontrar um contorno para o que seria colaborativo é relevante não só por seu caráter científico, pois o modelo de partilha pode ser usado por grandes corporações que desejam usufruir de um mercado ainda pouco conhecido e, consequentemente, não muito regulado ou com regulações equivocadas. Assim, além de possuir grande potencial em distorcer a economia compartilhada, a baixa ou má regulação pode ser usada como brecha para que corporações de estrutura tradicional consigam auferir mais lucros, por meio de uma menor responsabilidade, seja pela inexistência de vínculos trabalhistas, pelo esvaziamento das garantias ao consumidor, ou pela ausência e/ou redução no pagamento de impostos, em detrimento de outras competidoras, como

[82] Fonte: https://www.couchsurfing.com/. Acedido a 11/01/2020.

numa espécie de reinvenção do neoliberalismo. Reich (2015) alerta para o fato de a economia do compartilhamento estar-se tornando uma economia do compartilhamento de sobras – *scraps* -, já que grandes capitalistas estão auferindo a maior parte do valor do trabalho produzido sem assumirem a responsabilidade respetiva. Como exemplo deste vasto campo de possibilidades, Moares (2016) expõe o impacto que a economia de plataforma, no qual se insere a de compartilhamento, tem no mercado tradicional francês:

> Ao mobilizar as chamadas inovações de desintermediação, as plataformas online possibilitam o contato direto entre consumidores de um lado e produtores e/ou ofertantes do outro. Corretores, agentes de viagem, vendedores, lojistas ou entregadores são algumas das profissões em vias de transformação por ação das novas plataformas, mas a lista se estende largamente: a uberização da economia e a crescente instauração da lógica *on-demand* vem atingindo também o universo dos serviços domésticos e de reparos (com o TaskRabbit ou o Handy), os serviços jurídicos (Axiom) e médicos (Medicast), soluções em TI (Upwork), serviços de educação (com as plataformas de Ensino à Distância (EAD) e as MOOCs, sigla em inglês para os cursos *online* abertos ao grande público), sem falar nas imensas transformações no universo financeiro, por meio de novas modalidades de levantamento de recursos (plataformas de *Crowdfunding*), aconselhamento financeiro e novos meios de pagamento (MORAES, 2016, p. 26).

Na economia colaborativa, se de facto for promovida a pulverização de oportunidades entre pares (consumidores x consumidores), pequenos empreendimentos, principalmente o de caráter cooperativo, e na própria detenção e gestão das plataformas intermediadoras, a competição deixa de ser o núcleo de atenção, até porque se torna demasiadamente difícil criar uma espécie de *ranking* entre aqueles que oferecem o produto ou serviço, quando se tem uma infinidade de opções e que tem suas atividades geridas por aplicações que reúnem uma quantidade fantástica de informações que proporcionam qualidade e segurança à transação. As plataformas colaborativas partem do mecanismo de que as partes adquirem credibilidade a cada transação, conceito construído a partir da avaliação e considerado essencial pelo partilhar moderno em que estranhos, sem os tradicionais signos de credibilidade de certificações ou de marca consolidadas, efetivam trocas.

Para finalizar esta parte introdutória sobre as características da economia colaborativa, importa destacar um aspeto que é fruto do próprio capitalismo: a facilitação de acesso ao mercado e a produção de bens e serviços, fato que está no seio deste modelo.

O desenvolvimento tecnológico, representado pela ascensão da economia 4.0, tem mudado o paradigma da era industrial, antes pautado na necessidade de grande disponibilidade de meios para a produção, o que exigia também grande quantia de capital. As históricas relações e embates entre burguesia e proletariado parecem se enfraquecer na era moderna, e não só pela clara tentativa de enfraquecimento dos movimentos sociais, a exemplo do que ocorre com os sindicatos. Uma componente importante destas mudanças é o acesso à produção de bens e serviços, que é realizado a baixíssimos custos, impossíveis quando dos tempos áureos da era industrial. O resultado é que cada vez mais pessoas acedem à produção e as fronteiras entre as figuras empregado e empregador, consumidor e empresa, ficam cada vez mais nebulosas e de difícil delimitação. Frenken (2017, p. 4) dá o nome de *prosumerism* (junção das palavras *producers* e *consumers*) à tendência de consumidores passarem a assumir o papel dos produtores.

No entanto, não se trata de uma mudança abrupta. É algo que inicia e coexiste com o modelo tradicional de mercado atualmente modelado pelas influências pós-fordistas, com grandes empresas que desejam dominar o mercado mundial, como gigantes do setor. Ao nos debruçarmos sobre a própria história do capitalismo, verificaremos que o sistema coexistiu por um bom tempo com o feudalismo para, só então, surgir como modelo predominante, como visto no capítulo 1[83], e que triunfa na atualidade. Na evolução do sistema capitalista as conexões entre tecnologias e novas formas organizacionais foram idealizadas tendo, de um lado, empresas, corporações e bancos, e, do outro, arranjos institucionais e administrativos, como abolição das monarquias e privilégios feudais, promoção de democracias liberais, de leis de proteção à propriedade privada, de entre outros. No entanto, o que permitiu o sucesso do novo modo de organização, facilitando-o, foi um novo sistema de tecnologias, que, por sua

[83] Ver ponto 1.1.

vez, foi possível graças ao acesso e ao desenvolvimento de uma vasta reserva de combustíveis fósseis (CASTELLS, 2019).

Parece que a história se repete e surge uma grande oportunidade com as disrupções tecnológicas, processo que se percebe quando da abordagem acerca da economia 4.0[84]. O próprio capitalismo, com suas históricas mutações, notadamente de cunho tecnológico, iniciou processo de facilitação de acesso aos meios de produção que, em diversos casos, permite que se alcance ao mercado com possibilidades de ganho por meio de até pequenos componentes eletrónicos. Não é por acaso que se lê com regularidade em cadernos económicos[85], que as grandes indústrias produtoras de veículos já se preparam para as ruturas que já ocorrem no mercado automotivo, e começam a focar no compartilhamento de veículos e o desenvolvimento da prestação de serviços pós-vendas dos veículos produzidos, como também o caso da gigante Apple que mudou sua estratégica e deixou de focar exclusivamente em seus produtos, passando a dar ênfase aos serviços[86]. Estas empresas sabem, de antemão, que terão grande concorrência, pois estes serviços podem ser realizados por terceiros independentes e dos mais variados portes, como já se percebe na atualidade, havendo uma clara tentativa de manter um certo nível de controle num mercado cada vez mais pulverizado e focado nos serviços.

Não se desconhece que o aqui relatado pode não parecer exatamente como se descreve, face ao grande poderio que empresas de tecnologia como Google, Amazon, Apple, Microsoft, Uber e Airbnb, de entre outras, possuem atualmente no mercado. Talvez seja uma fase de transição, como já presenciada na história socioeconómica, e que ocorre numa fase inicial, por ainda estarmos pautados num modelo económico em que o foco é direcionado ao sistema financeiro tradicional e às grandes corporações, do qual a China é um bom exemplo, com suas megas empresas estatais e privadas de tecnologia, e a Uber e Airbnb, que acabaram de se tornar *IPO* (*initial public offering*) no

[84] Ver ponto 1.2.5

[85] Fontes: https://www.valor.com.br/opiniao/5981263/industria-automotiva-vai-se-transformar; https://www.meioemensagem.com.br/home/opiniao/2018/08/30/o-futuro-disruptivo-do-setor-automotivo.html. Acedidos a 18/08/2019.

[86] Fonte: https://tecnoblog.net/meiobit/399590/apple-empresa-de-servicos/; https://www.leak.pt/apple-quer-fugir-do-hardware-para-se-concentrar-nos-servicos/; https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/09/apple-se-concentra-na-venda-de-servicos.html. Acedidos a 10/01/2021.

mercado financeiro[87]. No entanto, é possível que este modelo, ainda dominante, não perdure ou não seja central, desde que sociedades e governos percebam que a democratização do acesso aos meios produtivos revela-se como alternativa muito interessante. Se for possível oferecer rendimentos decentes e preços razoavelmente baixos, a economia do compartilhamento pode ser um importante componente do novo modelo (SCHOR, 2017).

Assim, exatamente no momento em que se vive a imensa dificuldade na geração de empregos – panorama que, ainda quando há ofertas, em regra são em condições piores do que as anteriores[88] -, um dos maiores desafios da atualidade consista em encontrar novas regulações para o mercado capazes de fomentar este novo cenário, capacitando as pessoas para os novos tempos e modificando os sistemas de segurança social, de modo a ampliar sua abrangência e não permitir que se tornem vulneráveis. Almeja-se a diminuição das discussões em que o único foco seja a manutenção do modelo vigente, tanto na visão do mercado tradicional (com o mantra de que por meio de reformas que diminuam direitos é possível gerar mais empregos), como pelo setor laboral (em que o discurso é o de que se protegem empregos e os direitos básicos dos trabalhadores, sem analisar alternativas que ainda os possam privilegiar). A sensação é a de que a manutenção do cenário sem modelos inovadores ou disruptivos é a única meta seja qual for o lado em que se encontre no debate, mesmo que a experiência, principalmente no campo ambiental e da desigualdade, tenha revelado que o modelo até então vigente fracassou.

Enquanto políticos ficam presos a velhas fórmulas, empresas de imenso porte despontam no cenário, Estados perdem sua força e os direitos trabalhistas são reduzidos, com a perspetiva de que serão ainda mais limitados, e a desigualdade fica cada vez maior. Como bem delineou o economista Ladislau Dowbor, aquando da apresentação da edição brasileira do livro “Economia compartilhada” (2018):

[87] Fontes:https://exame.abril.com.br/economia/ipo-do-uber-foi-decepcionante-na-bolsa-de-nova-york/; https://www.theguardian.com/technology/2020/dec/10/airbnb-ipo-wall-street-share-sale. Acedidos a 12.01.2021.

[88] Fonte: https://www.publico.pt/2018/10/17/economia/noticia/precario-e-desigual-assim-e-o-emprego-em-portugal-no-poscrise-1847837; https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/07/taxa-de-desemprego-se-estabiliza-a-custa-de-vagas-piores-e-salarios-mais-baixos.shtml. Acedidos a 18.08.2019.

> A economia criativa, as redes de colaboração, a economia solidária, o princípio do compartilhar e outras iniciativas trazem, sem dúvida, vento fresco ao opressivo sistema corporativo que nos empurra em correrias incessantes para ter mais dinheiro a fim de comprar mais coisas que temos cada vez menos tempo ou paciência para apreciar. A mudança é bem-vinda e, na minha convicção, é inoxerável, apesar da enorme ofensiva de travamento ou de cooptação por parte de corporações tradicionais. Há desafios no horizonte, pontos de tensão e debate: novas tecnologias geram novas relações de produção, e as regras do jogo do novo sistema ainda estão nas fraldas (SUNDARARAJAN, 2018, p. 14).

2.2 A confiança: o importante sistema de avaliações

Um dos alicerces da economia colaborativa é a confiança, pois as relações que se operam são, em regra, entre pessoas ou com participação de pequenos empreendimentos, que não se conhecem e não possuem referências do outro. A *des*confiança pode fazer com que pessoas não efetivem trocas, pois a incerteza acaba por direcionar os atos, sejam eles de comércio ou pessoais, para que busquem parceiros de confiança e é neste contexto que se insere o sistema de avaliações das plataformas de compartilhamento. Trata-se de um sistema com o objetivo de proporcionar confiança naquele que atua no mercado colaborativo, seja qual for o polo da relação. Serve como um farol para aqueles que navegam no mercado em busca de produtos ou serviços, permitindo conhecer a reputação do prestador/vendedor, podendo em alguns específicos casos prescindir da existência de avaliação do usuário/consumidor. A confiança, quando associada a uma escala ou transformada em número, ganha uniformidade e parece afastar-se de seu aspeto pessoal e íntimo. A partir do número, a confiança parece adquirir precisão e, ao ser mensurada, padroniza-se e manifesta-se através de uma unidade que a dimensiona e permite equiparações (COSTA *et al*, 2017, p. 70).

Sobre o tema, há muitos embates acerca de sua funcionalidade e a justiça ou injustiça que podem proporcionar, como o simples facto de os comentários serem ou não públicos, o que, em tese, poderia determinar que utilizadores sejam mais propensos a realizar avaliações positivas, mesmo que a experiência não seja. De todo modo, pautado no aumento expressivo de adesão de novos anfitriões, parceiros e utilizadores,

tanto na plataforma Airbnb como na Uber, o sistema de avaliações parece funcionar de forma eficiente e ambas plataformas buscam aprimorá-lo cada vez mais. O tema é levado tão a sério pela Airbnb que a aplicação possui tutoriais para incentivar e como construir a avaliação[89].

O que não se pode perder de vista é o facto de que, cada vez mais, essas empresas apresentam-se como figuras monopolizadoras do mercado (de facto, tem-se a impressão de que tais empresas se tornam gigantes da noite para o dia, como se fossem "donas" do setor). Assim, se confirmada a hegemonia, pode ocorrer que fique ao seu puro arbítrio a definição de como funcionará o sistema de avaliações, ou seja, de como funcionará o mercado que tem por base o sistema de avaliações. Para além, têm-se que a confiança pode se apresentar como relevante ou não, a depender da forma como o modelo de negócio colaborativo está estruturado. Novamente a Airbnb é um bom exemplo, pois, apesar de não ser conhecerem (anfitrião e usuário), há uma plataforma com marca cada vez mais consolidada no mercado e que opera como intermediadora, com o monitoramento da relação. De todo modo, o sistema de avaliação não serve somente para quem utiliza a plataforma Airbnb, seja qual for a sua posição (anfitrião ou usuário), mas também para a própria plataforma que com políticas internas pode até mesmo excluir um participante, controlando desse modo o grau de confiança da plataforma. Nas iniciativas em que a interação é direta, de forma que não existem intermediários de igual porte como a Airbnb, a confiança no desconhecido é essencial e funciona como catalisador para as relações colaborativas como também para o comportamento recíproco. As normas internalizadas ou obrigações morais podem atuar no consumo de forma multiplicadora do comportamento cooperativo (MENEZES, 2015, p. 108).

A confiança não é novidade na economia. Antes mesmo da revolução industrial, a confiança se apresentava nas relações de proximidade que se operavam dentro de uma comunidade. Entretanto, com a industrialização, houve o distanciamento entre o produtor e o consumidor final e a confiança passou a ser medida, principalmente, por grandes sistemas de certificação de qualidade, como o famoso sistema ISO[90], conhecido

[89] https://www.airbnb.pt/hospitality. Acedido a 03/12/2020.

[90] *International Organization for Standardization* (ISO) é uma organização não-governamental que atua na área de qualificação de empresas, processos e serviços (https://www.anoreg.org.br/pqta2018/index.php/2018/06/29/conheca-o-sistema-iso-suas-diferencas-e-importancias/). Acedido a 10/01/2021.

mundialmente, ou por empresas de referência no mercado, que já possuem a sua marca consolidada. Estes são típicos casos de institucionalização da confiança. Num ambiente de perdas de vínculos pessoais, a confiança foi intermediada por contratos e por instituições que desempenham este papel que antes eram feitos sem grande formalização (SIMMEL, 2004).

No entanto, antes mesmo do *boom* das plataformas digitais colaborativas, já havia os primeiros ensaios acerca do sistema de avaliação que geram a confiança a partir da multidão, cujo modelo se observa na economia colaborativa. A título exemplificativo, no Brasil há um sítio eletrónico de nome RECLAMEAQUI[91], lançado em fevereiro de 2000, que é um espaço aberto para que consumidores possam fazer, espontânea e imparcialmente, suas reclamações, as quais são facultadas às empresas respostas aos questionamentos dos utilizadores, sendo o serviço oferecido de forma aberta e acessível a qualquer usuário da Internet. Cada empresa adquire o que se denomina de reputação, que seria uma combinação entre a quantidade de respostas aos consumidores, o número de casos resolvidos e a informação relativa à avaliação do usuário quanto à sua propensão em voltar a negociar com aquela empresa. Em Portugal há um sítio com estrutura muito semelhante, fundado em 2009, que se chama Portal da Queixa[92].

Nestes sítios, o facto de um terceiro se mostrar favorável a negociar com uma empresa desponta como verdadeiro parâmetro norteador, principalmente quando não se tem qualquer histórico próprio de relação. No caso referido, ressalta-se, inclusive, a existência de um prêmio anual concedido, por meio de votação, para as melhores empresas que, no momento da escrita desta tese, já possuía quase 4 milhões de votos computados[93]. O *slogan* do sítio eletrônico mencionado sintetiza bem a ideia: "Junte-se aos 18 milhões de consumidores que pesquisam a reputação antes de comprar"[94].

A confiança presente nas práticas cotidianas por meio de marcas e serviços que utilizamos ganha maior exigência com os modelos colaborativos.

> Estabelecemos o tempo todo relações sociais que exigem confiança e forjamos uma convicção no outro. Rotineiramente, suspendemos nosso ceticismo e nos convencemos de que é seguro estabelecer uma

[91] Fonte: https://www.reclameaqui.com.br. Acedido a 18/08//2019.
[92] Fonte: https://portaldaqueixa.com. Acedido a 18/08/2019.
[93] Fonte: https://premio.reclameaqui.com.br/votacao. Acedido a 18.08.2019.
[94] Fonte: https://www.reclameaqui.com.br. Acedido a 1º.8.2019.

> relação. Essa convicção, muitas vezes, apoia-se em razões particulares, mas estas não explicam completamente esse sentimento.
> Porém, para além das marcas que adquirimos habitualmente e dos serviços que já nos acostumamos a utilizar, é curioso notar a emergência de experiências de consumo que parecem exigir mais confiança do que estamos habituados a conferir. Falamos isso pensando no mercado formado por plataformas na internet que permitem a viajantes encontrarem anfitriões dispostos a recebê-los, pagando ou não por isso, e oferecendo a casa inteira ou apenas um cômodo – relações essas entre completos desconhecidos. (COSTA et al, 2015, p. 71).

A própria história da Airbnb revela que a confiança era a chave para o preenchimento de um vácuo que existia no mercado de hospedagem, que se situa entre a rede hoteleira e os *hostels*. Chesky, Blecharczyk e Gebbia, fundadores da plataforma, concluíram que havia um mercado inexplorado de pessoas que buscavam hospedagens menos onerosas e que, ao mesmo tempo, pudessem proporcionar uma experiência local mais rica, sendo justamente a falta de confiança o provável motivo para a inexistência de tal mercado. Com os exemplos de que a confiança pode ser construída, como no caso do e-Bay, surgida em 1995, é que no ano de 2009 foi criada a Airbnb. A plataforma tem apresentado grande êxito e um dos seus pontos fortes é de facto a confiança. A maioria das pessoas não é controlada, inspecionada ou entrevistada. Cabe aos utilizadores determinar se eles querem hospedar um convidado ou se eles querem ficar com alguém com base em fotos da propriedade, perfis detalhados e opiniões de outros utilizadores (BOTSMAN, 2011).

Um estudo encomendado pela plataforma BLA BLA CAR (2016), com o título *Entering the Trust Age*, analisou as respostas de membros de 11 países, e uma de suas conclusões é o de que a confiança foi um dos pilares para o avanço da economia colaborativa.

> As implicações das redes digitais de confiança para a confiança interpessoal podem ser comparadas com o avanço na comunicação quando o telefone foi inventado. O telefone de repente permitiu que as pessoas se comunicassem com alguém instantaneamente; da mesma forma, as redes de confiança digitais permitem que os indivíduos 'baixem' o capital de confiança de qualquer pessoa com efeito imediato. A confiança está sendo interrompida tanto em seu alcance como na instantaneidade. Lançado pelos sistemas de classificação "low stakes" do eBay no final da década de 1990, a confiança online está agora se expandindo para experiências offline de

> "apostas mais altas". Indivíduos não estão apenas trocando bens em segunda mão. Eles ficam em casas de estranhos (que não são mais estranhos) e compartilham uma viagem no carro de alguém que eles não conhecem. Esse empoderamento dos indivíduos está criando uma mudança radical de instituições centralizadas para os pares descentralizados e mais conectados. Em outras palavras, estamos passando de uma configuração "one-to-many" ("um-para-muitos") para um mundo em que as interações confiáveis podem ocorrer em uma base "many-to-many" ("muitos-para-muitos"), mudando as relações entre atores econômicos e sociais ao longo do caminho e criando uma nova forma de capitalismo baseada na multidão. (MAZZELLA, SUNDARARAJAN, 2016, pp. 10-11).

É preciso ter em conta que esta busca pela confiança no desconhecido e que não é institucionalizada por meio duma empresa, como ocorre nas plataformas de economia colaborativa, é um excelente ponto de partida para o resgate de vínculos sociais que pareciam estar perdidos na sociedade moderna. Esse novo modo de compartilhar pode ser entendido como um processo de produção, circulação e consumo de bens e serviços em sites e aplicativos e entre desconhecidos que lembram as costumeiras trocas e empréstimos entre vizinhos, familiares e conhecidos (COSTA, 2015, p. 1). Recorde-se, por exemplo, que na plataforma Airbnb há, de um lado, o usuário (previamente registado) que será recebido pelo anfitrião, uma pessoa totalmente desconhecida e de vínculo frágil com a plataforma (quando considerados os moldes tradicionais do mercado), sendo que o caminho inverso é idêntico, quando observado o processo a partir do anfitrião com relação ao usuário. O cenário enfrentado para a criação de confiança não é favorável, pois é o de uma sociedade em que, por regra, suspeitamos dos outros e de suas intenções, nos recusamos a confiar (ou não conseguimos fazê-lo) na constância e na regularidade da solidariedade humana (BAUMAN, 2009, p. 16).

A plataforma minimiza os riscos ao tratar as informações das avaliações que os utilizadores realizam, o que indica que a tecnologia digital pode gerar oportunidades em tempo real e construir a informação de forma colaborativa. Emprestar ou alugar bens a estranhos era incomum devido à falta de informação sobre a fiabilidade de um estranho, mas a mudança fundamental com o advento das plataformas na Internet é a de que as pessoas começam a se envolver em partilha com estranhos (FRENKEN, 2017, p. 3). Note-

se que a confiança não se limita à avaliação, mas à transparência nos contactos e segurança do sistema de pagamentos, por exemplo.

A criação de redes colaborativas pautadas na tecnologia e na confiança é um importante instrumento para a reativação das economias locais, servindo não só como elemento de geração de riqueza, mas também contribuir para o reavivamento das relações sociais de proximidade. Uma plataforma colaborativa francesa de nome *Le Ruche Qui Dit Oui*, que numa tradução livre seria "A colmeia que diz sim", atua na aproximação de produtores locais e clientes, numa fórmula estimulante que aproxima os mundos virtual e físico, o que proporciona encontros que vão além do aspeto económico, abarcando também o social. O funcionamento se dá por meio de um voluntário, que decide criar uma "colmeia". Então, a plataforma fornece o *software* em que agricultores locais possam dar publicidade com antecedência de produtos e os utilizadores possam fazer pedidos. Depois, fornecedor e clientes se encontram no horário e local disponibilizado pelo voluntário e efetivam a transação, quando o voluntário e a plataforma recebem aproximadamente, cada um, 8% das vendas a título de comissão, ficando o restante para o agricultor[95]. Em Paris, avançou-se com o serviço de entrega, o que pode "prejudicar" o segundo momento que a plataforma fomenta, que é a aproximação entre pessoas, mas que, ao mesmo tempo, foi uma alternativa aos tempos de crise sanitária provocada pandemia Covid-19. O papel, segundo a plataforma[96], é permitir que consumidores compre produtos saudáveis e de qualidade, e os produtores tenham remuneração justa.

No entanto, apesar de histórias comoventes de novas amizades, raramente as plataformas proporcionam vínculos sociais duráveis. Um recente estudo sobre compartilhamento de veículos, por exemplo, mostra como as duas partes da transação muitas vezes não se encontram sequer fisicamente por causa da tecnologia de acesso remoto, ou seja, fica dispensada a necessidade da presença física (SCHOR, 2017), como em casos da Airbnb em que "*campainhas inteligentes" (onde o dono de um alojamento local disponibiliza o acesso através de um código numérico sem qualquer necessidade*

[95] Fonte: https://thefoodassembly.com/fr/p/assets/documents/fr-FR/terms-01-09-2020/cpu.pdf. Acedido a 05/12/2020.
[96] Fonte: https://nous.laruchequiditoui.fr/notre-metier/. Acedido a 05/12/2020.

de contato cara-a-cara), pelo que a partilha é, em muitos casos, impessoal, estando desligado o fator económico do social (Fernandes *et al*, 2018, p. 16).

2.3 A conectividade como chave

Antes mesmo da revolução industrial, havia um estilo de vida em que as relações económicas tinham marcas predominantes de relações locais, formadas diretamente entre pessoas. Profissões marcantes daquele período eram os artesões, ferreiros e padeiros, de entre outras, cuja principal característica era o trabalho individual. Assim, o que há de novo na economia colaborativa? A novidade é que esta atividades agora estão apoiadas em tecnologias que ampliam a comunidade económica, ultrapassando o círculo do entorno imediato, e encontrando outras pessoas escrutinadas digitalmente na população em geral (SUNDARARAJAN, 2018).

Os relatos de compartilhamento persistem nos dias atuais, como se observa entre trabalhadores e minorias. No entanto, atualmente há uma diferenciação pela conectividade. As mesmas relações que existiam antes da revolução industrial ou em determinadas classes e que eram oferecidas tão somente ao seu redor, pelo contacto direto, podem agora ser oferecidas num raio de distância muito maior, já que a Internet permite que pessoas que nunca se viram antes possam, por meio de um interesse comum, se encontrar virtualmente e, caso desejem, estabelecer uma relação. Por meio da tecnologia e da Internet, surgem novos modelos de negócios embasados em ideias ou produtos disruptivos (SILVEIRA, 2017), principalmente após a Web 2.0, que trouxeram novas formas de partilha, bem como facilitou as antigas (BELK, 2014).

De modo organizado, acessível e claro, pode-se chegar ao produto ou serviço desejado, estando do outro lado os potenciais fornecedores. Por meio da expansão do uso de computadores e *smartphones*, e com uma rede de conexão disponível, é possível conectar as partes em ambiente próprio, o que quer dizer, por meio de aplicativos desenvolvidos para esta finalidade, que vão além da mera conexão entre as partes, pois por meio deles pode-se verificar a disponibilidade, fazer cotações, pagamentos em diversas modalidades e analisar a segurança da transação por meio de sistemas de avaliação.

As plataformas colaborativas conseguiram reunir informações que antes estavam dispersas, que dependiam de alguém de seu círculo próximo para indicar algumas delas, como nos casos de contacto e de reputação. Como encontrar uma acomodação com preço mais acessível, ou que permita conhecer o lugar como se fosse um morador da cidade, ou que seja de boa recetividade, se não existisse uma plataforma como a Airbnb? Como seria possível saber a disponibilidade e o valor de modo antecipado do trajeto de um ponto a outro da cidade, se não fosse a plataforma Uber? E não é só. Além de reunir informações que antes estavam dispersas, as plataformas conseguem proporcionar um melhor uso dos bens que se encontram disponíveis. No caso da Uber, há estudo elaborado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE, 2015), vinculado ao Ministério da Justiça no Brasil[97], que revela que o seu surgimento veio solucionar um grande problema para os gestores públicos responsáveis pelo planeamento do sistema viário, pois um dos maiores desafios na organização do sistema de táxis é exatamente a existência de nichos que utilizam pontos fixos em vias públicas e os táxis de rua, aqueles que circulam em busca de clientes, sendo que a Uber tem o serviço considerado mais bem-vindo, que é o de "porta a porta", no qual a regra é a de que a movimentação dos veículos ocorra de acordo com as solicitações e o atendimento seja feito por aqueles que se encontram mais próximos, o que representa uma expressiva diminuição do tempo de circulação em busca de clientes, com o melhor aproveitamento dos bens materiais empregados. Estas são essências da economia de partilha: a maximização do uso de bens por meio do compartilhamento entre pessoas.

Raworth (2018) dá um excelente exemplo de como a conectividade acessível e de modo organizado potencia o desenvolvimento, desde que os dados estejam acessíveis a todos:

> Criar bens comuns globais de conhecimento, em contrapartida, é mais viável em curto prazo, em grande parte porque isso já está acontecendo. Mas seu potencial mal foi explorado. Imagine o que uma rede mundial de design livre e de código aberto poderia significar para os inovadores comunitários que são quem mais têm a ganhar com ela. Em 2002, William Kamkwamba, um rapaz de catorze anos, filho de agricultores do Maláui assolados pela seca, precisou largar o ensino médio porque seus pais não podiam mais pagar as mensalidades.

[97] Fonte: http://www.cade.gov.br/noticias/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf. Acedido a 1º.08.2019.

> Então, o rapaz foi até a biblioteca local, leu um manual sobre energia e começou a construir seu próprio moinho de vento, apesar de ridicularizado pelos amigos e vizinhos. Um ferro-velho local era a sua única esperança para obter materiais, então, usando a ventoinha de um velho trator, tubos de PVC, um antigo quadro de bicicleta, tampas de garrafas e um dínamo, ele montou um moinho de vento de mais de cinco metros e conectou os cabos. O equipamento de fato funcionou, gerando eletricidade suficiente para alimentar quatro lâmpadas e dois rádios na casa da sua família. Logo formou-se uma fila de gente à sua porta, querendo carregar seus celulares, e uma série de jornalistas, para noticiar sua notável invenção. Foi apenas cinco anos depois, ao ser convidado para fazer um TED Talk em Arusha, na Tanzânia, que William teve a oportunidade de usar um computador pela primeira vez. "Eu nunca tinha visto a internet", recordou ele depois. "Foi incrível … pesquisei sobre moinhos de vento no Google e encontrei tanta informação."[98] (RAWORTH, 2018, pp. 218-219).

A Airbnb permite àquele que tem um quarto disponível ou com pouco uso em sua residência ofertá-lo a outro. Além do uso do espaço, antes subutilizado, abre-se a oportunidade de ganhos por parte daquele que oferece o bem e o seu acesso por aquele que faz uso. Além de servir de fonte de renda, o contacto, principalmente para aqueles que oferecem quartos, é uma forma de fazer ligação com pessoas de outras culturas, que, via de regra, se encontram fora do alcance do seu círculo social. Por isso, a plataforma pode servir, como tem sido até o momento, na aproximação de pessoas de culturas diferentes, donde uma componente social que normalmente sequer é preocupação dos mercados tradicionais, podendo gerar empatia e a integração de pessoas de culturas distintas, apesar de, como já assinalado anteriormente, isto não estar presente em todas as transações que ocorrem na plataforma[99].

No que toca à Uber, é impossível não pensar no desafio de encontrar táxis disponíveis em certas alturas do dia, por exemplo após eventos tarde da noite. A depender da localização, poderia ser até uma tarefa executada com certa facilidade. Mas o panorama muda muito quando não se está nos principais corredores viários ou locais de grande movimentação de centros urbanos. Com a plataforma e um *smartphone* conectado à rede é possível agendar serviços com hora marcada para que um veículo de um parceiro esteja disponível, já sabendo de antemão qual será o valor

[98] A história de William tornou-se produção cinematográfica distribuída pela Netflix Brasil com o título "O menino que descobriu o vento" e pela Netflix Portugal com o título "O rapaz que prendeu o vento". Título original: "The boy who harnessed the wind", 2019.
[99] Ver ponto 2.2.

do serviço solicitado. Em outras palavras, a informação do serviço ficou clara, tanto para o condutor como para o usuário e a utilização do bem será melhor, seja porque a plataforma integra utilizadores e motoristas próximos, seja pelo facto de que o veículo utilizado na plataforma pode ser o mesmo veículo utilizado pelo condutor nos momentos de lazer e de necessidade da família, ou até mesmo um carro compartilhado entre 2 ou 3 motoristas parceiros.

A conclusão é a de que sem conectividade não se poderia falar em economia colaborativa nos moldes atuais. Um apagão de conectividade retira toda sua potencialidade, do mesmo modo que greves setoriais de caminhoneiros, como ocorreram recentemente no Brasil e em Portugal[100], tiveram o potencial de interromper por completo o fluxo do mercado tradicional.

2.4 Os novos modelos de partilha e o envolvimento com a economia colaborativa

Em artigo para o periódico JOTA, Frazão (2017) apresentou três configurações distintas por meio das quais se apresenta a economia de compartilhamento e que servem como referência para entender o envolvimento das relações humanas com este modelo.

> Ocorre que, sob o "guarda-chuva" da economia do compartilhamento, encontra-se uma multiplicidade de interações humanas, que podem ter configurações bem distintas. Sem nenhuma pretensão de esgotar ou sistematizar o problema, podem ser vistos ao menos três importantes modelos:
> 1. Aqueles que têm no seu núcleo relações sem natureza lucrativa nem econômica, baseados normalmente na possibilidade de cooperação para troca de favores ou mesmo para ações solidárias, sem que haja trocas monetárias;
> 2. Aqueles que têm no seu núcleo interações econômicas entre pares – partes em igual posição de poder de barganha – que são intermediadas e facilitadas por uma plataforma ou meio virtual que possibilite o *networking*, o *matchmaking* e, consequentemente, o negócio jurídico;

[100] Fonte: https://observador.pt/2019/08/05/greve-dos-motoristas-em-dia-de-reunioes-pais-prepara-se-para-a-falta-de-combustiveis/; https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2018/05/30/greve-dos-caminhoneiros-a-cronologia-dos-10-dias-que-pararam-o-brasil.htm. Acedidos a 11/01/2021.

> 3. Aqueles que têm no seu núcleo interações econômicas protagonizadas por um agente empresarial, cujo papel vai muito além de apenas possibilitar os negócios jurídicos por meio da plataforma ou meio virtual por ele criado e mantido. Nesses casos, o referido agente controla o conteúdo dos negócios jurídicos e, em muitos casos, suprime a possibilidade real de negócio jurídico direto entre os usuários, tornando-se, mais do que um intermediador, o verdadeiro contratante entre as distintas pontas do *networking[3]* (FRAZÃO, 2017, s/n)[101].

O artigo menciona duas dinâmicas, a existência de razão lucrativa e a postura da plataforma como mera intermediadora. A existência de intuito de ganho financeiro não é tida como um critério rígido para definir se a transação se insere, por exemplo, no subgrupo da economia de partilha, mas relembra que o partilhar também engloba as transações não-monetárias. Muito se refere a iniciativas de partilha como aquelas sem fins lucrativos e com o compartilhamento de bens duráveis, como no caso das chamadas bibliotecas de ferramentas, os bancos de sementes, os bancos de tempo e os sistemas de troca de alimentos, de que o percursor terá sido o *couchsurfing*[102], que possibilita que pessoas possam dormir nas residências de estranhos sem qualquer pagamento.

Dentro de um contexto mais amplo de consumo colaborativo, pode-se mencionar o TaskRabbit, sítio voltado para consertos em geral, frequentemente mencionado como do subgrupo economia de partilha, em contraste com o Mechanical Turk, mercado *on-line* da Amazon, que não se enquadra neste tipo. A Airbnb, por sua vez, seria quase que sinónimo da economia de partilha; a LYFT, plataformas de caronas alega pertencer a este modelo, enquanto a Uber talvez possa ser colaborativa, mas sinaliza não ser de partilha[103]. Na atualidade, tende a considerar-se como colaborativo o que as plataformas dizem ser, o que é muitas vezes ampliado pela comunicação social. No caso específico da Airbnb, há um nicho de mercado (o hoteleiro) que a considera como uma ameaça equiparada a um grande concorrente tradicional, mas pode-se verificar, pelo menos no espírito inicial, que há valores envolvidos nos negócios que tratam do espírito do partilhar, como a oportunidade de conhecer pessoas, de proporcionar uma visão diferenciada na hospedagem, com menor artificialidade e

[101] Fonte: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/economia-do-compar tilhamento-e-tecnologias-disruptivas-14062017. Acedido a 02/09/2019.
[102] Fonte: https://www.couchsurfing.com/. Acedido a 11/01/2021.
[103] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acedido a 08/10/2019.

menor custo. Destaca-se, ainda, o potencial de aproveitar espaços, pois que pretende fomentar a oferta de espaços subutilizados em residências.

Um outro exemplo de plataforma que revela elementos de consumo colaborativo é a TimesFree[104], por meio da qual comunidades criam cooperativas com uma moeda virtual, cujos participantes podem ganhar mais fichas trabalhando, por exemplo, como *babysitter*, de modo que as fichas auferidas podem ser utilizadas em outros serviços, ou inclusive para solicitar *babysitting*. Na economia de mercado, mas com características do consumo colaborativo e eliminação de intermediadores tradicionais, a Kiva[105] é uma plataforma de crédito que interliga pessoas que disponibilizam e requerem recursos, a fim de ser aplicados em projetos. No entanto, analogamente ao que ocorre com as *startups*, para que os recursos possam ser disponibilizados, deve estar clara a possibilidade efetiva de poder haver ganhos financeiros com os projetos.

No caso da Uber, no centro está o aproveitamento da ociosidade de veículos. No entanto, apresenta-se como plataforma agressiva, com metas de crescimento, com vista a dominar o mercado[106] e, na atualidade, já estuda a possibilidade de ter uma frota própria, os denominados carros autônomos[107], não aparentando se diferenciar muito de negócios que se baseiam no modelo típico de mercado. Recentemente, o Financial Times divulgou que a Uber desistiu de ter seu próprio carro autónomo, mas isso não significou que se interrompeu o desenvolvimento deste tipo de veículo, associando-se a um projeto já em desenvolvimento[108].

2.5 As novas relações entre plataformas, parceiros e consumidores, e as principais polémicas

[104] Fonte: https://www.crunchbase.com/organization/timesfree. Acedido a 11/01/2021.
[105] Fonte: https://translate.google.com/translate?hl=pt-BR&sl=en&u=https://www.kiva.org/&prev=search&pto=aue. Acedido a 11/01/2021.
[106] Fonte: https://forbes.com.br/negocios/2019/05/uber-mantem-taticas-agressivas-de-crescimento/. Acedido a 11/01/2021.
[107] Fonte: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/uber-volta-a-testar-carros-autonomos-ate-o-fim -de-2020/. Acedido a 11/01/2021.
[108] Fonte: https://www.ft.com/content/e55ce767-0ede-4096-aa3b-1d26671f3772. Acedido a 11/01/20201.

A economia colaborativa não possui um normativo próprio, com regulamentação específica e que englobe todos os casos. Assim, com o fito de regular suas atividades, os reguladores e a justiça, quando alguma questão é suscitada perante tribunais, buscam enquadrar a atividade em algum modelo de negócio pré-existente, o que é uma tarefa árdua, ou desenvolvem-se regulações específicas para cada caso, como a regulação prevista na Lei nº 45/2018, conhecida como Lei Uber em Portugal. No entanto, sem instrumentos normativos claros, é possível identificar, num primeiro momento, a presença de, pelo menos, três atores: as plataformas, os parceiros/empreendedores e os consumidores/utilizadores. As relações analisadas no presente tópico terão como foco a Airbnb e a Uber, por serem as duas plataformas sobre as quais recaem diretamente os estudos desta tese e que se enquadram na situação de intermediadores de negócios.

No caso da Airbnb, é possível afirmar que estamos diante de uma espécie de imobiliária virtual, ao passo que a Uber corresponderá a um tipo de companhia de táxi ou empresa de transporte individual de passageiros. No entanto, a questão não é tão simples, pois ambas plataformas negam qualquer tipo de intermediação nos moldes tradicionais, ao afirmar que apenas conectam pessoas por meio da aplicação, inclusive com a pretensão de se eximirem de diversas responsabilidades, tanto no campo civil, como no campo laboral.

A Airbnb denomina as pessoas que colocam um espaço para alugar em sua plataforma como “anfitriões”, nomeando de “utilizadores” aqueles que buscam as hospedagens. A Uber, por sua vez, intitula as empresas que disponibilizam automóveis e os motoristas como “parceiros” e os utilizadores de “passageiros”. Sustenta que não há qualquer relação laboral, mesmo nos casos em que a relação da plataforma seja direta com um parceiro pessoa singular, tendo os parceiros total autonomia para iniciar e encerrar a relação, bem como a possibilidade individualizada de definição acerca da disponibilidade, chegando a ser possível definir horários, o que também vale para os anfitriões da Airbnb.

No entanto, dentro do nosso quadro legislativo – e isso vale tanto para o Brasil como para Portugal –, ambas as plataformas são alvos de duras críticas, em virtude do novo modelo que fomentam. Para a Airbnb, as críticas convergem notadamente para a

os efeitos sobre o mercado imobiliário, principalmente o de arrendamento, e para a ausência de regras tributárias, proteções ao consumidor/usuário e vínculos trabalhistas com aqueles que operam na plataforma, designadamente os administradores/corretores que oferecem os espaços colocados na plataforma pelos anfitriões. Referido cenário, segundo os críticos, acarreta diversos males, como a acentuada elevação dos preços de arrendamento e de venda de imóveis, prejudicando os moradores das cidades em que atua, a falta de proteção dos consumidores quanto às responsabilidades da plataforma, além da concorrência desleal com setores tradicionais, como a rede hoteleira e as próprias imobiliárias, sendo que para estas o fator relevante é a migração de dezenas de arrendamentos das carteiras das imobiliárias para a relação direta com a Airbnb.

No que toca à Uber, por sua vez, as críticas dirigem-se à ausência de regulações eficientes, à ausência de vínculos trabalhistas para com os condutores e os danos que causam ao sistema tradicional de táxis. Outras questões poderiam ser suscitadas, tais como as consequências para o planeamento do transporte nas cidades e o não pagamento de encargos fiscais, diferente do que seria aplicado aos modelos tradicionais. Talvez a pior imagem foi o fato de seu nome vir a ser vinculado ao termo precarização do trabalho, com a utilização do termo "uberização" para se referir a vínculos laborais que se consideram precários, numa clara referência à sua postura de não estabelecer contratos de trabalho. De outro modo, por mais críticas que possam fomentar, não se pode negar que elas apresentam excelentes soluções para problemas há muito constatados e que colocam em questão regulações preexistentes. A Uber, por exemplo, rompeu com o monopólio do sistema de táxis nas cidades em que está presente, colocando em questão diversos privilégios presentes no sistema. Como exemplo, têm-se que a autonomia para operar um táxi custava, na cidade do Rio de Janeiro, algo em torno de R$ 200.000 (€ 30.047)[109], no período anterior a entrada da Uber no mercado carioca[110]. Na prática, o que se via era a compra de autonomias e de carros por aqueles que possuíam capital, sendo que o carro era (e ainda é) comprado por um valor bem inferior àquele que é praticado pelo mercado, uma vez que o governo

[109] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.

[110] Fonte: https://extra.globo.com/noticias/economia/taxi-em-crise-autonomias-que-ja-valeram-uma-cas a-custam-menos-que-carro-23812556.html. Acedido a 19.10.2019.

brasileiro confere isenção do pagamento de vários impostos (a exemplo do imposto sobre produtos industrializados) a operações de compra de veículos destinados à utilização como táxi[111], com o único fim de rentabilizar o investimento. No entanto, em muitos casos, a condução do veículo é realizada por um taxista subcontratado, chamado de permissionário, que não possui qualquer vínculo trabalhista com o proprietário da autonomia, sendo obrigado ao pagamento de um arrendamento da licença e do veículo e, em muitos casos, fica ainda responsável, em conjunto com o proprietário, pelos custos de manutenção do veículo. Como se verá ao longo da pesquisa, a situação dos motoristas de táxi não é muito distinta da que se apresenta para o parceiros-motoristas da Uber, sendo que, com referência ao sistema de táxi, nunca se utilizou a expressão "taxização" para se referir a vínculos laborais precários.

Por fim, tem-se o fato – e isso vale para ambas as plataformas, Airbnb e Uber – de que os utilizadores/consumidores, antes excluídos destes mercados em virtude dos preços praticados, agora podem aceder de forma digital e a preços mais acessíveis a serviços antes somente disponíveis a uma gama social com mais recursos.

2.6 Um breve histórico: Airbnb e Uber

2.6.1 A Airbnb

A Airbnb resulta da necessidade e aproveitamento de uma oportunidade, associada a um evento que ocorreu em outubro de 2007: o Congresso Mundial de Design. Joe Gebbia e Brian Chesky, pressionados pela urgência em fazer dinheiro para pagar o *loft* alugado recentemente, decidiram anunciar o quarto extra que possuíam. Com o anúncio colocado no sítio da conferência, conseguiram levantar uma quantia significativa em apenas uma semana, mediante o aluguer do espaço que tinham disponível.

[111] Fontes: Lei nº 8.383/91, Lei nº 8.989/95 e Instrução Normativa RFB n° 1.716, de 2017.

O episódio fez perceber a oportunidade de formularem um novo tipo de negócio. Assim, associaram-se ao amigo Nathan Blecharczy e lançaram o primeiro protótipo da Airbnb no ano de 2008, que se chamava AirBed & Breakfast. Na oportunidade, Gebbia encaminhou um *e-mail* a Chesky que dizia:

> Assunto: sublocatário Brian
> Pensei numa maneira de ganhar uns trocados — transformar o nosso apartamento num *bed and breakfast* para designers — oferecendo aos jovens designers que venham à cidade um lugar para passar a noite durante os quatro dias do evento, complementado com wi-fi, um pequeno escritório, colchão de dormir e café da manhã todos os dias. Rá! Joe. (STONE, 2017, s/n).

Chesky acreditava com muito fervor que uma grande onda de conectividade e compartilhamento se fortalecia e que as pessoas estavam prontas para esse novo modo de intimidade proporcionado pela Internet. A ideia inicial era atender grandes ocasiões, como as convenções do Partido Democrata, altura em que hotéis ficavam completos. Ficaram surpreendidos com a quantidade de pessoas que manifestaram o desejo de disponibilizar algum espaço que possuíam para arrendamento, como aqueles que estavam dispostos a arrendar um quarto nos moldes oferecidos. Um dos pontos que mais impressionava era que o perfil dos viajantes era diverso, incluindo famílias, empresários e estudantes (BOTSMAN, 2011). Na primeira convenção, quando do lançamento do site, conseguiram 80 reservas.

Em março de 2009, a Airbed & Breakfast muda o seu nome para Airbnb e no final de 2010 lança sua aplicação para iPhone e a possibilidade de reserva instantânea.

Figura 6. Atual logotipo da Airbnb.



Fonte: https://www.airbnb.pt/.

Numa rápida cronologia, pode-se citar o início da expansão mundial no ano de 2011, com a abertura de um escritório na Alemanha. Desde então, a plataforma não parou de crescer. No ano de 2014 atingiu os 100.000 hóspedes no Brasil, aquando da

realização da Copa do Mundo da FIFA. Na China, em 2017, lançou sua marca Aibiying. Em março de 2019, adquiriu o Hotel Tonight, que é um aplicativo de viagens que permite aos utilizadores encontrar acomodações com desconto na rede hoteleira[112]. A Airbnb tornou-se referência para o que se denomina de economia de partilha. Trata-se de uma plataforma *online* que conecta pessoas interessadas em disponibilizar quartos, moradias ou apartamentos para viajantes que inclui tendas, casas em árvore, barcos ou castelos como acomodação. À empresa foi concedido o título de maior rede de hotéis do mundo, sem que possua um quarto sequer, o que confirma que o termo "rede de hotéis" não se apresenta tecnicamente apropriado, já que a Airbnb assegura apenas a intermediação entre proprietários de espaços e viajantes que desejam utilizá-los.

O sucesso da Airbnb resultaria da combinação de três elementos: conectar pessoas e informações, gerando eficiência entre oferta e demanda; preços mais baixos, se comparados aos praticados pela rede hoteleira; confiança produzida pelo sítio, baseado nos *feedbacks* dos viajantes, controle dos dados dos utilizadores e ações de publicidade com o intuito de tornar atraente a ideia de se hospedar na casa de um desconhecido (TAVALORI, 2017).

Além do título de "maior rede de hotéis do mundo", em virtude de seu número de acomodações disponíveis, a Airbnb possuía em outubro de 2019 mais de 7 milhões de anúncios por todo o mundo, em cerca de 100.000 cidades de 191 países, com cerca de 2 milhões de pessoas hospedadas num único dia[113].

A expansão do sítio eletrónico levou a que as regras iniciais fossem removidas, como o teto de US$ 300 (€ 246)[114], pois a procura extrapolava o alojamento barato. Hoje é possível encontrar castelos para alugar na Inglaterra por US$ 3.000 (€ 2.466)[115] por noite. Segundo Chesky, as únicas regras fixas são as que os viajantes devem fazer perguntas aos anfitriões antes de fazer uma reserva e que os quartos disponibilizados não podem ser vistos como uma mercadoria, o que exclui a maioria dos hotéis. "Um Marriott em Nova York e um Marriott na Irlanda têm exatamente a mesma aparência", diz Chesky. "E você não sabe qual quarto receberá ou até mesmo em que andar ficará. Estamos oferecendo o oposto" (BOTSMAN E ROGERS, 2011, p. xi).

[112] Fonte: https://news.airbnb.com/pt/fast-facts/. Acedido a 11/01/2021.
[113] Fonte: https://news.airbnb.com/pt/fast-facts/. Acedido a 16.10.2019.
[114] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.
[115] Idem.

Dados interessante sobre incidentes e segurança da plataforma são referidos por Botsman e Rogers (2011):

> Surpreendentemente, de um total de 10 mil viagens completadas, até hoje não houve relato de furto. Às vezes um apartamento não está limpo ou alguém não aparece, mas estes casos são raros. Chesky acredita que um "intermediário de confiança" e um sistema de pagamento seguro têm muito a ver com isso. Ao fazer uma reserva, os hóspedes a colocam em espera usando um cartão de crédito ou uma conta PayPal. Os anfitriões não são pagos integralmente até 24 horas depois de um hóspede ter entrado. O Airbnb cobra dos anfitriões uma tarifa de serviço padrão de 3% e entre 6 e 12% adicionais dos viajantes, dependendo do preço de reserva. Além de transformarem o Airbnb em um verdadeiro negócio com um modelo de receitas lucrativo que está crescendo mais de 10% ao mês desde seu lançamento, os fundadores acreditam que alguma forma de pagamento "coloca ambas as partes no seu melhor comportamento e torna todo o processo mais confiável" (BOTSMAN E ROGERS, 2011, p. xii).

Por fim, além de conectar anfitriões e utilizadores, a plataforma passou a oferecer outros serviços, como experiências que envolvem desporto, entretenimento, cultura, aventuras e restaurantes[116]. Em seu mais recente ato que revela a sua grandeza, a Airbnb realizou *initial public offering* (IPO) em dezembro 2020, mesmo que em meio a crise sanitária Covid-19, ocasião em que foi avaliada em 100 mil milhões de dólares (€ 82.216.558.414,86)[117], sendo que as ações valorizam 113% aquando da estreia na bolsa[118].

[116] Fonte: https://www.airbnb.pt/. Acedido a 11/01/2021.
[117] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.
[118] Fonte: https://www.jornaldenegocios.pt/mercados/bolsa/detalhe/airbnb-estreia-se-em-bolsa-a-mais-do-dobro-do-ipo-e-vale-mais-de-100-mil-milhoes. Acedido a 11/01/2021.

Figura 7. Foto da parte interna da sede a Airbnb na Califórnia, EUA.



Fonte: https://noticias.uol.com.br/tecnologia/album/2018/03/30/confira-como-e-a-maluca-sede-do-airbnb-na-california.htm.

2.6.2 A Uber

A Uber surgiu na mesma altura que a Airbnb (em 2009) e resultou de uma ideia de Garett Camp e Travis Kalanick, quando participaram de uma conferência LeWeb, em Paris. Ao sair do evento terão tido dificuldades para encontrar um táxi ou outro transporte público para retornar ao hotel e consideraram que seria interessante poder acionar um motorista particular com apenas um toque no celular. Assim, decidiram, horas depois, quando estavam na Torre Eiffel, que iriam enfrentar a indústria de táxis.

A história começará um pouco antes, estando marcada pela experiência de Garett Camp em São Francisco após a venda da sua startup StumbleUpon pela eBay, em 2007, por 75 milhões de dólares (€ 61.662.418,81)[119], altura em que passou a ter uma vida social agitada, com saídas mais frequentes, deparando-se com dificuldade em aceder a táxis, já que as licenças eram limitadas a 1.500 e, quem as tivesse, podia ficar com elas por tempo indeterminado, desde que realizasse um mínimo de horas anuais. Ele terá referido que "eu chamava um carro, ele não aparecia, e enquanto estava esperando na rua via dois ou três táxis passando. Eu ligava de novo, e eles sequer lembravam que eu tinha ligado antes" (STONE, 2017, s/n). A ideia inicial da aplicação

[119] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.

era a compra de carros e também a coordenação dos táxis, quer os amarelos, quer os chamados “ciganos,” que eram sedãs pretos que faziam serviço de transporte de modo clandestino. Todavia, veio a desistir deste modelo, decidindo-se pela compra de Mercedes Benz S550 e Cadillac Escalade, apesar da oposição do sócio. Por fim, desistiu da frota própria.

A Uber foi fundada oficialmente em junho de 2010 e, em poucos anos, expandiu sua atividade pelo mundo, graças a elevados investimentos de fundos de capital de risco. Inicialmente o aplicativo somente oferecia o transporte de passageiros em carros de alta gama, os tão famosos Uber Black. Mas, com o crescimento, o foco alargou-se aos mais diversos públicos, competindo no mercado com preços mais acessíveis que os táxis amarelos. Foi fundamental nesta expansão a criação do UberX, em 2012, permitindo que qualquer proprietário de veículo pudesse tornar-se parceiro da plataforma.

Figura 8. Novo logo da Uber lançado em 2018 com características minimalistas.



Fonte: https://www.uber.com/br/pt-br/.

Na atualidade, a plataforma conta com mais de 3 milhões de parceiros e mais de 93 milhões de utilizadores em todo mundo, segundo dados da própria Uber atualizados em 2019, somando 10 bilhões de viagens em junho de 2018[120]. Desde a sua criação, a Uber enfrenta grandes disputas, seja com o sistema de táxi das cidades em que passa a operar, seja com os gestores públicos locais. No Brasil, por exemplo, apesar de já existir regulamentação que permite o seu funcionamento (Lei nº 13.640/2018), a cidade do Rio de Janeiro assiste a uma grande discussão em torno de um projeto de lei municipal que pretende fixar regulamentação mais rígida, o que tem gerado enormes discussões dentro e fora da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, com confrontos e intervenção da polícia.

[120] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acedido a 17/10/2019.

Figura 9. Protesto de taxistas em frente à Câmara Municipal do Rio (outubro de 2019).



Fonte: https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2019/10/10/ manifestacao-no-centro-do-rio-tem-bombas-de-efeito-moral-e-tumulto.htm.

De facto, a Uber tem tido que enfrentar as disposições regulatórias de cada cidade em que opera, observando as diversas esferas de regulação de cada contexto. Mas, a despeito de toda polémica, os números da Uber impressionam. A plataforma foi avaliada em US$ 82,4 bilhões (€ 67.746.444.133,85)[121] aquando do início da *initial public offering* (IPO), em maio de 2019, sendo o preço de ação fixado em US$ 45 (€ 37)[122] para cada título[123], o que a qualifica como uma das maiores empresas mundiais em valor de mercado.

Por fim, a empresa expandiu para além do transporte de passageiros, criando em 2014 a Uber Eats[124], que opera com pedidos e entregas de alimentos e, em 2019, anunciou que irá lançar a Uber Works[125], para conectar empresas de recrutamento e trabalhadores que buscam vagas temporárias, trabalhos em turnos ou *freelancers*.

[121] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.
[122] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 11/01/2021.
[123] Fonte: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acedido a 19/10/2019.
[124] Fonte: https://www.ubereats.com/pt. Acedido a 11/01/2020.
[125] Fonte: https://observador.pt/2019/12/18/uber-quer-entrar-no-mercado-de-trabalho-temporario-com-o-uber-wor ks/. Acedido a 11/01/2020.

3. A regulação do aluguer temporário e do transporte individual de passageiros no Brasil e em Portugal

> O tema central das críticas é que as plataformas com fins lucrativos capturaram o que começou com uma ideia progressiva e socialmente transformadora. Eles estão certos? Em relação à regulação, seguro e tributação, as plataformas estão mobilizando apoio político e, minha experiência sugere que, em geral, eles parecem aceitar a ideia de que alguma forma de regulação é necessária. Como muito da prática acontece a nível local e estadual, há bastante variação. Mas a tendência parece ser de um leve toque de regulação que permita que as plataformas operem e cresçam (SCHOR, 2017, p. 34).

3.1 O quadro regulatório do aluguer temporário

3.1.1 O aluguer temporário no Brasil

No Brasil a Lei Federal nº 8.245/91 é a que trata da questão da locação de imóveis urbanos e define os procedimentos. Trata-se de legislação de um período em que a *internet* iniciava os seus primeiros passos e não se imaginava a existência de plataformas digitais que viabilizassem o aluguel por temporada, conhecido como alojamento local, que se caracterizam por ser de curta duração e com foco em viajantes. Registre-se que, apesar da edição ser do ano de 1991, a legislação sofreu algumas alterações, sendo a última operada pela Lei nº 12.744, do ano de 2012.

No entanto, a legislação já previa, desde o nascimento, a possibilidade de locação por temporada:

> **Da locação para temporada**
> **Art. 48**. Considera-se locação para temporada aquela destinada à residência temporária do locatário, para prática de lazer, realização de cursos, tratamento de saúde, feitura de obras em seu imóvel, e outros fatos que decorrem tão somente de determinado tempo, e contratada por prazo não superior a noventa dias, esteja ou não mobiliado o imóvel.
> **Parágrafo único**. No caso de a locação envolver imóvel mobiliado, constará do contrato, obrigatoriamente, a descrição dos móveis e

> utensílios que o guarnecem, bem como o estado em que se encontram.
> **Art. 49**. O locador poderá receber de uma só vez e antecipadamente os aluguéis e encargos, bem como exigir qualquer das modalidades de garantia previstas no art. 37 para atender as demais obrigações do contrato.
> **Art. 50**. Findo o prazo ajustado, se o locatário permanecer no imóvel sem oposição do locador por mais de trinta dias, presumir - se - á prorrogada a locação por tempo indeterminado, não mais sendo exigível o pagamento antecipado do aluguel e dos encargos.
> Parágrafo único. Ocorrendo a prorrogação, o locador somente poderá denunciar o contrato após trinta meses de seu início ou nas hipóteses do art. 47.

Como se depreende, a legislação é bem sucinta em relação ao aluguel temporário e não faz menção ao aluguel por aplicativo, mesmo com as alterações que sofreu ao longo das últimas três décadas. Além disso, não cria óbices para as transações que são realizadas por meio de aplicações, a não ser quando estipula um prazo máximo de 90 dias. Assim, caso a locação tenha prazo superior, o contrato passa a ser regido pelas regras gerais da locação residencial:

> **Da locação residencial**
> Art. 46. Nas locações ajustadas por escrito e por prazo igual ou superior a trinta meses, a resolução do contrato ocorrerá findo o prazo estipulado, independentemente de notificação ou aviso.
> § 1º Findo o prazo ajustado, se o locatário continuar na posse do imóvel alugado por mais de trinta dias sem oposição do locador, presumir - se - á prorrogada a locação por prazo indeterminado, mantidas as demais cláusulas e condições do contrato.
> § 2º Ocorrendo a prorrogação, o locador poderá denunciar o contrato a qualquer tempo, concedido o prazo de trinta dias para desocupação.
> Art. 47. Quando ajustada verbalmente ou por escrito e com prazo inferior a trinta meses, findo o prazo estabelecido, a locação prorroga-se automaticamente, por prazo indeterminado, somente podendo ser retomado o imóvel:
> I - Nos casos do art. 9º;
> II - em decorrência de extinção do contrato de trabalho, se a ocupação do imóvel pelo locatário relacionada com o seu emprego;
> III - se for pedido para uso próprio, de seu cônjuge ou companheiro, ou para uso residencial de ascendente ou descendente que não disponha, assim como seu cônjuge ou companheiro, de imóvel residencial próprio;
> IV - se for pedido para demolição e edificação licenciada ou para a realização de obras aprovadas pelo Poder Público, que aumentem a área construída, em, no mínimo, vinte por cento ou, se o imóvel for destinado a exploração de hotel ou pensão, em cinqüenta por cento;
> V - se a vigência ininterrupta da locação ultrapassar cinco anos.

> § 1º Na hipótese do inciso III, a necessidade deverá ser judicialmente demonstrada, se:
> a) O retomante, alegando necessidade de usar o imóvel, estiver ocupando, com a mesma finalidade, outro de sua propriedade situado na mesma localidade ou, residindo ou utilizando imóvel alheio, já tiver retomado o imóvel anteriormente;
> b) o ascendente ou descendente, beneficiário da retomada, residir em imóvel próprio.
> § 2º Nas hipóteses dos incisos III e IV, o retomante deverá comprovar ser proprietário, promissário comprador ou promissário cessionário, em caráter irrevogável, com imissão na posse do imóvel e título registrado junto à matrícula do mesmo.

O prazo contratual é essencial nas locações acima de 90 dias, mesmo que verbal. As regras têm como objetivo evitar a rescisão contratual de forma livre por parte dos locadores (proprietários) nos 30 primeiros meses, assegurando um período mínimo aos locatários no uso da propriedade, desde que mantenha o pagamento em dia. O problema é que, quando superior a 90 dias e inferior a 30 meses, findo o prazo do contrato, a locação prorroga-se automaticamente (artigo 47), o que significa que o locatário poderia ficar na propriedade e só poderia ter o contrato rescindido caso se configurasse uma das hipóteses prevista no artigo 47. O prazo de permanência pode chegar a 5 anos.

Em resumo, o que se observa é que a legislação não é adequada ao aluguel de temporada para os casos de contrato com estada superior a 90 dias. Na prática, as questões se resolvem de forma amigável, até porque, em regra, não há interesse do locatário em permanecer no imóvel e o contrato já prevê o período. Do mesmo modo, não se verifica qualquer menção aos conflitos entre proprietário e condomínio, uma das questões mais debatidas quando o assunto é aluguel por plataforma, além de não existir qualquer previsão para que possa ser limitado pelo Poder Público Local e a incidência ou não de impostos.

Assim, com o fim de regular este novo modo de operacionalizar a locação por temporada, tramitava desde o ano de 2015 no Congresso Brasileiro um projeto de lei que tinha como fim regular a locação temporária por aplicativo (PL nº 748/2015), mas que foi arquivado em 21 de dezembro de 2018. Não obstante, em abril de 2019 foi proposto outro projeto de lei (PL nº 2474/2019), que está em tramitação e possui o fim

de *disciplinar a locação de imóveis residenciais por temporada por meio de plataformas de intermediação ou no âmbito da economia compartilhada*.

O projeto em trâmite no Senado Federal Brasileiro é sucinto e coloca em destaque dois pontos: a questão da locação em condomínios residenciais e a questão da responsabilidade do locador. No que se refere à questão da relação proprietário e condomínio, o autor do projeto tenta aprovar um texto em que o objetivo é a vedação desta modalidade de locação quando o condomínio no qual esteja inserido a unidade habitacional seja de uso exclusivo residencial. A locação só seria permitida se houvesse expressa autorização na convenção do condomínio e, ainda assim, desde que respeitadas algumas outras regras, como o prazo máximo fixado no artigo 48 da Lei nº 8.245/91, aquele de 90 dias, e a responsabilidade por qualquer dano que venha a ser causado pelos locatários ao condomínio, independentemente da existência de culpa por parte do locador. Assim, a regra seria a proibição, só se permitindo o uso para aluguel temporada, se autorizado.

> Art. 1º. A Lei nº 8.245, de 18 de outubro de 1991, passa a vigorar com o acréscimo do seguinte art. 50-A:
> "Art. 50-A. É vedada a locação para temporada contratada por meio de aplicativos ou plataformas de intermediação em condomínios edilícios de uso exclusivamente residencial, salvo se houver expressa previsão na convenção de condomínio prevista no art. 1.333 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).
> § 1º Caso a convenção do condomínio autorize, a locação para temporada contratada por meio de aplicativos ou plataformas de intermediação sujeita-se às seguintes regras:
> I – o prazo da locação será expresso em dias, semanas ou meses, observado o **limite do art. 48 desta Lei** (*grifo nosso*).
> II – o locador, independentemente de culpa, é, perante o condomínio edilício e os demais proprietários ou moradores, civilmente responsável pelos danos causados por pessoas que, em razão da locação, tenham tido acesso ao imóvel ou às áreas comuns do condomínio edilício, ainda que essas pessoas não constem formalmente do contrato de locação.
> III – a locação poderá ter por objeto uma unidade imobiliária parte de condomínio edilício ou apenas um ou mais cômodos ou recintos.
> IV – o locador é considerado consumidor perante o titular do aplicativo ou plataforma de intermediação.
> § 2º Não se aplica ao locador, seja proprietário ou apenas possuidor, a obrigação do cadastro prevista no art. 22 da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, desde que não realize a atividade de locação do imóvel profissionalmente (art. 966 do Código Civil)."

Como se pode depreender, o projeto cria restrições à locação por aplicativos em condomínios de uso exclusivo residencial e, mesmo que exista autorização, limita no tempo a locação. Verifica-se assim um enorme contrassenso, pois o fundamento do projeto para a exigência de expressa autorização centra-se na insegurança, nas relações temporárias sem vínculo profundo com os vizinhos. No entanto, o projeto limita a locação por 90 dias, impedindo justamente aqueles que provavelmente formariam algum vínculo com as outras unidades habitacionais do entorno por arrendarem por um tempo superior.

No que se refere à responsabilidade do proprietário, o que se denomina de responsabilidade objetiva, a questão não carece de maior aprofundamento, sendo uma opção a ser realizada pelo legislador e está pautada nos eventuais riscos que a atividade exercida pelo locador (anfitrião) pode ocasionar às partes comuns do condomínio.

Por fim, é de destacar a existência de uma disposição em que se qualifica o locador como consumidor perante a plataforma digital. No Brasil a legislação concede de forma justa ao consumidor garantias frente ao fornecedor do produto ou serviço, ante a desproporcionalidade de forças na relação que se opera. Frente à legislação, não há dúvidas acerca da posição de consumidor que aluga um espaço na plataforma Airbnb. Contudo, a figura do anfitrião em relação à plataforma, é uma questão essencialmente jurídica e que deve ser solucionada com edição de lei.

Em resumo, o projeto é pobre e, mesmo após 6 anos do início das atividades da Airbnb no Brasil, não dirime questões que estão na origem da própria legislação que regula o aluguel por temporada. O projeto anterior e que foi arquivado nada mencionava quanto à relação proprietário e condomínio, sendo tão pobre quanto este segundo, cujo principal foco era, expressamente, impedir a criação de hotéis ilegais.

Além das questões do enquadramento do aluguel temporada nos ditames da Lei de Locações (Lei nº 8.245/91), há um debate acerca do correto enquadramento jurídico deste tipo de transação. A alegação, principalmente da indústria hoteleira, é de que os serviços oferecidos seriam de hospedagem, sendo de natureza comercial, portanto abrangidos pelo que dispõe a Lei nº 11.771/08, que trata da hospedagem para o turismo, devendo incidir todas as regras, principalmente as que se referem aos tributos.

Diante deste vácuo legislativo, o Judiciário tem sido acionado frequentemente e as decisões dos magistrados têm ido tanto no sentido de acolher a proibição dos condomínios como também a dos proprietários. Recentemente, em outubro de 2019, o relator do Recurso Especial nº 1.819.075, que tramita no Superior Tribunal de Justiça, entendeu não ser possível a limitação das atividades locatárias pelo condomínio residencial, já que no entender as locações via plataforma digital, como a Airbnb, não estariam inseridas no contexto de hospedagem, mas de locação de curta temporada, o que não a enquadra como atividade comercial. O relator ainda acrescentou a importância das atividades de locação temporária por meio de plataformas digitais, afirmando que, em regra, elas seriam mais seguras, pois todos os dados da locação ficam registados. Por fim, consignou um importante ponto, ao afirmar que haveria violação ao direito de propriedade caso fosse permitido aos condomínios a vedação do aluguel por temporada. O julgamento do recurso especial será retomado para que sejam apresentados os votos dos demais ministros que compõem a 4ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, ainda sem data para ocorrer até o momento[126].

O cenário regulatório para o aluguel temporada por meio de aplicativos no Brasil é quase inexistente e o sistema judiciário acaba por ser acionado constantemente para que os conflitos oriundos do vácuo legislativo sejam sanados, tratando-se de uma repetição de um padrão brasileiro. Este cenário, além de não ser o ideal, pois o caráter político da questão fica esvaziado, causa imensa insegurança jurídica e dispêndio de recursos públicos com o acionamento da estrutura judiciária. Acrescente-se que, nas decisões judiciais, não foi abordada a questão dos impactos para o mercado de arrendamento tradicional e a venda de imóveis em função de uma demanda por locações de curta duração, além de outras importantes temas que envolvem o planeamento e a economia urbana. Ainda que não seja um cenário preocupante, a experiência mundial tem revelado o efeito negativo que o arrendamento temporário causa, principalmente para o mercado de preços do aluguel e venda, com prejuízos aos residentes nas cidades mais assediadas[127].

---

[126] Fonte: http://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Relator-vota-pela-impossibilidade-de-que-condominios-proibam-locacoes-de-curta-temporada-via-Airbnb.aspx. Acedido a 06/01/2020.

[127] Ver ponto 4.1.

No ano de 2017, o Presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, criou uma Comissão Especial do Marco Regulatório da Economia Colaborativa, com o intuito de pôr em discussão os pontos acima citados, além de outros, como a questão da tributação das plataformas. Entretanto, a comissão não avançou e uma das principais razões, segundo o relator, era a pressão exercida pelas associações hoteleiras e imobiliárias que só aceitam discussão de regulação para o setor se esta possuir um caráter proibitivo[128].

As primeiras propostas eram no sentido de se criar um imposto de 1% sobre o facturamento das empresas, enquanto alguns municípios já sinalizam com a exigência de um imposto sobre serviços, que é da competência municipal. Entretanto, tramita no Supremo Tribunal Federal a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5764, movida pela Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, através da qual se pretende que se discuta o que deve ser considerado serviço de alojamento no setor hoteleiro para efeitos de imposto, alegando-se que o mesmo serviço oferecido pela Airbnb não deve ser tributado quando oferecido pela rede hoteleira, com exceção aos serviços agregados e que estejam ligados à hospedagem. Em síntese, um dos caminhos vislumbrado para a taxação das atividades de locação por temporada por aplicativo e que tem sido alvo de estudos por parte do Poder Local, que trata da aplicação dos impostos sobre serviços (ISS), pode vir a ser declarado inconstitucional pelo Suprema Corte.

No que concerne à regulação no âmbito local, que no Brasil é exercida pelos municípios, foi realizada uma pesquisa acerca da existência de legislação municipal para o setor no Rio de Janeiro, onde não há normas específicas para o aluguel por temporada por meio de aplicativos, verificando-se que o que o regula este tipo de mercado pauta-se tão somente na norma federal e em decisões judiciais.

O anterior Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Marcelo Crivela (2016-2020), enviou à Câmara dos Vereadores projeto de lei que tem como único fim taxar a atividade de intermediação de aluguel temporada por meio de plataformas digitais. O Projeto de Lei nº 1001/2018 propõe uma taxação para fins de arrecadação e investimento no próprio turismo, estando em trâmite no legislativo municipal. Entretanto, tal como em

[128] Fonte: https://www.jota.info/coberturas-especiais/economia-compartilhada/decisoes-sobre-condominios-que-tentam-barrar-alugueis-curtos-sao-conflitantes-29072019. Acedido a 30/07/2019.

outros Estados da Federação, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro já proferiu uma decisão no sentido dos condomínios poderem impedir que unidades fossem locadas temporariamente por plataformas digitais. No caso colocado em apreciação[129], a base para a decisão foi a de que a convenção do condomínio proibia locações por tempo inferior a 30 dias e para um número não superior a 6 pessoas por vez. Assim, cria-se mais um tipo de norma, sem observar o que dispõe a Lei Federal nº 8.245/91, ficando ao alvedrio de cada condomínio a decisão de como será a locação por temporada.

Para acrescentar incerteza, outros Tribunais da Federação, como o Tribunal de Justiça de São Paulo, entendem de modo diverso, e o Superior Tribunal de Justiça iniciou o julgamento, tendo o Ministro-Relator votado para impedir que os condomínios proíbam a locação por temporada por meio de aplicativos.

As únicas duas regulamentações de âmbito local que se tem notícia até o momento, referem-se aos municípios de Caldas Novas (GO) e Ubatuba (SP). No primeiro, situado no Estado de Goiás (Lei Complementar nº 99/2017), destacam-se a exigência de taxa anual para funcionamento, recolhimento de impostos sobre os serviços e a observância do que dispõe a Lei Federal nº 8.245/91; em Ubatuba, no Estado de São Paulo (Lei nº 4.050/2017), salienta-se que a lei se aplica à hospedagem com prazo inferior a 45 dias, exigindo-se o registo na municipalidade para funcionamento e que a convenção condominial autorize expressamente a locação por temporada.

Por fim, ainda existe a grande tensão entre o setor hoteleiro e as plataformas digitais de intermediação de locação por temporada.

O setor hoteleiro alega que a concorrência das plataformas, principalmente da Airbnb, é desleal, já que os hotéis têm uma gama de normas e impostos a pagar, enquanto a plataforma sairia quase que totalmente ilesa da carga tributária, nomeando o imposto de renda de pessoa jurídica, as contribuições sociais, os impostos sobre os serviços ofertados, além de possuir imposto predial territorial urbano (IPTU) mais elevado do que o residencial e a taxa turística municipal.

A Airbnb defende-se afirmando que, assim como qualquer outra empresa sediada no país, paga os impostos que incidem sobre a sua atividade, como o imposto

[129] Fonte: https://www.conjur.com.br/dl/preservar-sossego-moradores-tj-rj.pdf. Acedido a 07/01/2020.

de renda de pessoa jurídica e as contribuições sociais, agindo dentro dos parâmetros legais de qualquer empresa em atuação no país. Acrescenta, ainda, que do valor repassado ao anfitrião, que é o locador que disponibiliza seu espaço para arrendamento, incide o imposto de renda de pessoa jurídica, que varia entre 7,5% e 27,5%, a depender do valor auferido, o que inexiste no setor hoteleiro.

A Airbnb apresenta-se ainda como uma plataforma parceira das cidades e enfatiza que celebrou diversos acordos de natureza tributária em mais de 400 jurisdições em todo o mundo para recolha de taxas turísticas, de ocupação ou de acomodação, o que gerou receitas de mais de 1 mil milhões de dólares, taxas estas que não são aplicadas no Brasil, pois que o regime tributário para a locação por temporada só prevê a incidência de imposto de renda.

No Brasil, a Airbnb possui representação na cidade de São Paulo, alegadamente apenas para operações de *marketing* digital, enquanto toda a atividade de intermediação de aluguel é realizada pela Airbnb Irlanda, sendo esta a responsável pelas transações que ocorrem na plataforma[130]. É exatamente aqui que está um dos conflitos, pois quando a Airbnb alega que paga impostos no país, estes só se referem às atividades de publicidade, que movimentam valor muito reduzido em relação aos valores pagos para locação. Assim, o valor do tributo é recolhido na Irlanda, que tem incentivo fiscal e tributa a atividade em 12,5%, como um equivalente do Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas ou Coletivas, ou IRC como é conhecido em Portugal. A alíquota do IRPJ no Brasil é de 15% sobre o lucro apurado, com adicional de 10% sobre a parcela do lucro que exceder R$ 20.000,00/mês, pelo que a taxa chegaria a 25%, bem mais do que na Irlanda, que tal como Luxemburgo ou Holanda funciona como "paraísos fiscais" relativamente à instalação de sedes de empresas de ação global.

3.1.2 O alojamento local em Portugal

Em Portugal há uma regulação nacional específica para o alojamento local, que é o Decreto-Lei nº 128/2014, alterado pela Lei nº 62/2018, elevando o alojamento local

[130] Fonte: https://www.airbnb.com.br/about/company-details. Acedido a 09/01/2020.

de residual para uma categoria autónoma, já que era uma parte integrante do que dispunha o Decreto nº 39/2008, que trata dos empreendimentos turísticos. Isso não significa que as atividades da plataforma Airbnb estejam satisfatoriamente reguladas em solo português, mas a lei representa um claro avanço nas discussões, ainda mais quando comparado com cenários de forte desregulação, como o brasileiro.

Em verdade, o tema é importante em Portugal, diante do forte aumento do fluxo de turistas que cresce a cada ano e que se faz acompanhar de um aumento vertiginoso do aumento da procura por este tipo de alojamento[131], que coincide e colabora para a recuperação de economia portuguesa, após forte crise enfrentada no início dos anos de 2010. Um dos reflexos mais visíveis e que proporciona grandes debates na comunidade é a pressão que a multiplicação dos alojamentos locais provoca sobre o mercado de rendas e imóveis, com aumento dos valores[132]. Fala-se de "turistificação" da cidade, enquanto processo de gentrificação impactado diretamente pelo turismo (MENDES, 2016 e 2017; FERNANDES e CHAMUSCA, 2014; GUERREIRO e MARQUES, 2020).

O sistema de arrendamento de imóveis em Portugal revela uma série de mudanças a partir do início dos anos 1990. Em período anterior, observa-se que, desde 1939, o arrendamento era vitalício (em Lisboa e Porto), mas no governo de Cavaco Silva (87-91) a lei foi alterada para permitir a estipulação de prazo, o que permitiu então fixar um prazo mínimo de 5 anos para que o contrato pudesse ser denunciado pelo senhorio com um ano de antecedência, o que dividiu o sistema de contrato de arrendamento habitacional em antigos e novos. Em 2006 é instituído um novo regime de arrendamento urbano, mas sem alteração do prazo de mínimo dos contratos, com liberdade contratual e a dinamização do mercado. Por fim, em 2012, no governo do Primeiro-ministro Pedro Passos Coelho, uma nova reforma, a dita "Lei Cristas" (nº 31/2012, de 14 de agosto), pôs fim ao prazo mínimo. Na atualidade, no que concerne a existência de controle das rendas, somente incide para os contratos vitalícios e de idosos ou deficientes a partir de um certo grau e que possuem limitação de valores. No entanto, a reforma de 2012 colocou um período de 10 anos para migração destes contratos para os novos modelos

[131] Fonte: https://news.airbnb.com/pt/lisboa-e-uma-das-cidades-mais-procuradas-a-nivel-mundial-para-2018-na-airbnb/. Acedido a 12/01/2020.
[132] Fonte: https://eco.sapo.pt/2019/10/07/portugal-foi-o-quarto-pais-da-ue-onde-os-precos-das-casas-mais-subiram Acedido a 12/01/2020.

de contrato de arrendamento, inicialmente definidos em 2006, sendo que se ao fim dos 10 anos não fosse feita a migração de contrato de forma amigável entre senhorio e inquilino, o contrato passa a ter automaticamente o prazo de 5 anos, a contar do fim da transição.

Para o alojamento local, modo como é denominado o arrendamento temporário em Portugal que não se enquadra em empreendimentos turísticos, foi aprovado o Decreto-Lei nº 128/2014, alterado posteriormente pela Lei nº 62/2018, que tem como fim combater a informalidade do mercado de alojamento temporário. De entre as suas determinações, destacamos abaixo algumas regras.

No que concerne aos ambientes, qualifica os espaços que serão objeto de alojamento em moradias, apartamento, estabelecimentos de hospedagens (que incluem os *hostels*) e quartos. Cria alguns limites, como o máximo de 9 quartos e 30 utentes para os estabelecimentos de hospedagem, regra que não incide para os *hostels*, e para os quartos cria o limite de 3 na residência do titular. Para as moradias e apartamentos permite até 2 utentes na sala, além dos utentes no quarto.

Uma regra que merece maior atenção é a limitação do número de apartamentos por titular ou proprietário. A lei permite a exploração de no máximo 9 apartamentos por edifício, desde que este número não represente percentual superior a 75% do edifício (número de frações ou partes independentes do edifício), quando então deverá ser reduzido. No cômputo do limite inclui-se o cônjuge, descendentes e ascendentes, bem como os registados em nomes de pessoas coletivas distintas em que haja sócios comuns. A lei dispõe:

> **Artigo 11.º**. Capacidade
> (...)
> 4 - É vedada a exploração, pelo mesmo proprietário ou titular de exploração, de **mais de nove estabelecimentos de alojamento local na modalidade de apartamento, por edifício, se aquele número de estabelecimentos for superior a 75% do número de frações existentes no edifício** (grifo nosso). 5 - Se o número de estabelecimentos de alojamento local for superior a nove no mesmo edifício, o Turismo de Portugal, I.P., pode, a qualquer momento, fazer uma vistoria para efeitos de verificação do disposto no n.º 2 do artigo 2.º, sem prejuízo dos restantes procedimentos previstos no presente decreto-lei.
> 5 - Para o cálculo de exploração referido no n.º 2, consideram-se os estabelecimentos de alojamento local na modalidade de apartamento

> registados em nome do cônjuge, descendentes e ascendentes do proprietário ou do titular de exploração e, bem assim, os registados em nome de pessoas coletivas distintas em que haja sócios comuns.

Do mesmo modo, ressalta a alteração que estabelece que as autarquias podem definir áreas de contenção, o que significa que podem impor um limite do número de alojamentos. Neste caso, só é permitido que cada proprietário só explore no máximo 7 alojamentos, sendo que se já houver ultrapassado 21 de outubro de 2018, poderá manter os estabelecimentos com a vedação para a abertura de novos.

> **Artigo 15.º-A**. Áreas de contenção
> 1 - Com o objetivo de preservar a realidade social dos bairros e lugares, a câmara municipal territorialmente competente, pode aprovar por regulamento e com deliberação fundamentada, a existência de áreas de contenção, por freguesia, no todo ou em parte, para instalação de novo alojamento local, **podendo impor limites relativos ao número de estabelecimentos de alojamento local nesse território, que podem ter em conta limites percentuais em proporção dos imóveis disponíveis para habitação** (grifo nosso).
> 2 – As áreas de contenção identificadas por cada município são comunicadas ao Turismo de Portugal, I. P., que introduz referência à limitação de novos registos nestas áreas no Balcão Único Eletrónico.
> 3 - **As áreas de contenção a que se refere o n.º 1 devem ser reavaliadas, no mínimo, de dois em dois anos** e comunicadas as respetivas conclusões ao Turismo de Portugal, I. P., para os efeitos do disposto nos números anteriores (grifo nosso).
> 4 - O Turismo de Portugal, I. P., e o Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P., disponibilizam anualmente dados desagregados sobre o número de estabelecimentos de alojamento local e de fogos de habitação permanente.
> 5 - A instalação de novos estabelecimentos de alojamento local em áreas de contenção carece de autorização expressa da câmara que, em caso de deferimento, promove o respetivo registo.
> 6 - Para evitar que a alteração das circunstâncias e das condições de facto existentes possa comprometer a eficácia do regulamento municipal a que se refere o n.º 1, podem os municípios, por deliberação fundamentada da assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal, suspender, por um máximo de um ano, a autorização de novos registos em áreas especificamente delimitadas, até à entrada em vigor do referido regulamento.
> 7 - Nas áreas de contenção definidas nos termos do presente artigo, **o mesmo proprietário apenas pode explorar um máximo de sete estabelecimentos de alojamento local** (grifo nosso).

Além da possibilidade de criação de contenções, a publicidade de alojamento sem o devido registo pode levar a imposição de coimas, que varia entre 2.500 e os 4.000

euros, no caso de pessoas singulares, e entre 25.000 e 40.000 quando pessoas coletivas. As coimas serão revertidas para o Estado (60%) e para a Entidade Fiscalizadora (40%).

Outra regra importante é a exigência de registo, que é impessoal e intransferível. Trata-se de mera comunicação prévia dirigida ao Presidente da Câmara Municipal da área do alojamento por meio do Balcão Único, que deverá ser precedido de inscrição nas Finanças na categoria B do IRS, de trabalhador independente, além de exigir outras informações, como autorização de utilização ou título de utilização válido emitido pela Câmara Municipal, identificação e endereço do titular que explora o estabelecimento, nome adotado pelo estabelecimento, capacidade, data prevista para a abertura ao público e dados para contatos de urgência.

No que se refere à apresentação de documentos, destacam-se a ata da assembleia de condóminos que autoriza a instalação, aplicando-se somente para os casos de *hostels*, e a modalidade de estabelecimento em que vai se desenvolver a atividade. Ainda com relação aos condomínios, o artigo 20º-A prevê a possibilidade de fixação de pagamento de uma contribuição adicional, limitado a 30% do valor anual a cota respetiva, correspondente às despesas de utilização acrescidas das partes comuns.

As Câmaras Municipais podem apresentar oposição fundamentada à comunicação no prazo de 10 dias e, no caso de *hostels*, no prazo de 20 dias. No prazo de 30 dias, a contar da comunicação prévia, a Câmara no qual se encontra o alojamento deverá realizar uma vistoria para verificação dos requisitos dispostos na lei.

Por fim, cumpre o registo de outras regras na regulação, que tratam da higiene e limpeza, modo de tratamento dos resíduos, a ligação com serviços públicos básicos, segurança, contratação de seguro de capital mínimo de 75.000 euros por sinistro, cuidados para a boa convivência com a vizinhança, regras condominiais, inclusive da utilização das áreas comuns, contato telefônico do responsável pelo alojamento, livro de informações e de reclamações, placa identificativa junto à entrada do estabelecimento e itens que devem compor o ambiente, como mobiliários e utensílios.

Um efeito imediatamente oposto ao do Brasil e que se verifica em Portugal é a baixa demanda judicial para soluções de conflitos no que se refere ao modo de funcionamento do Alojamento Local. Apesar das diversas discussões na arena política, muito salutar para a regulação, a existência de normativos que tragam segurança jurídica e clareza quanto ao modo de funcionamento do mercado proporciona menor

demanda do Judiciário para a solução de litígios quanto ao modo de funcionamento, que se refere a base legal de funcionamento, como a possibilidade ou não de vedação de Alojamento local por condomínios, sendo Judiciário somente acionada quando há situações bem específicas. As discussões acerca do melhor funcionamento do modelo ficam circunscrita ao âmbito político, não havendo melhor arena para se debelar o assunto.

Em pesquisa realizada no sítio do Supremo Tribunal de Justiça, competente para causas cíveis e criminais, utilizando o termo de pesquisa "alojamento local", identificou-se a existência de cinco julgados para o tema, sendo que apenas 2 deles referem-se exatamente a questão do alojamento local e, em ambos, a discussão envolve a questão do direito e gozo da propriedade particular versus o fim social a que se destina. Um terceiro envolve um empreendimento *hostel*, mas trata da possibilidade de uso ou não de um terraço que localiza no topo da edificação (Processo nº 1219/11.4TVLSB.L1.S1[133]). Quando utilizado o termo de pesquisa "airbnb", a pesquisa não retornou resultados[134].

Como exemplo, registe-se o Processo nº 25192/16.3T8PRT.P1.S1, julgado em novembro de 2019, Relator Juiz Desembargador José Bernardo Domingos, no qual o Supremo Tribunal de Justiça decidiu, por unanimidade, para um caso específico, à proibição de alojamento local em virtude de vedação que consta do título constitutivo da propriedade horizontal em questão. Abaixo seguem alguns trechos do acórdão proferido e que servem para ilustrar bem a questão:

> " (...)
> *7.ª* O Prédio "Condomínio CCC" foi constituído em propriedade horizontal por escritura pública de 02/02/2001, tendo sido incorporado na referida escritura pública, e dela fazendo parte integrante, o Regulamento do Condomínio relativo ao referido prédio (cfr. fls. 113 verso a 139).
> 8.ª Foram a escritura pública de constituição da propriedade horizontal e o respectivo Regulamento do Condomínio registados na Conservatória do Registo Predial … através da apresentação 67 de 05/02/2001, estando expressamente inscrito na descrição

[133] Fonte: http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/f83eef66ec4efcb780256879006bc015?CreateDocument. Acedido a 12/01/2020.
[134] Fonte: http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/f83eef66ec4efcb780256879006bc015?CreateDocument. Acedido a 12/01/2020.

predial: *«REGULAMENTO DE CONDOMÍNIO: integrado no título constitutivo»* (cfr. fls. 17 verso e 19).
9.ª De acordo com a norma constante na al. b) do n.º 2 do art. 1418.º do Cód. Civil, o regulamento do condomínio quando inserido no título constitutivo pode disciplinar o uso, a fruição e a conservações quer das partes comuns quer das fracções autónomas, definindo o direito de propriedade de cada condómino sobre a sua fracção autónoma -*vide doutrina citada a págs. 11 a 13 supra.*
2.ª Preceitua a al. d) do n.º 2 do art. 1422.º do Cód. Civil estar vedado aos condóminos *«praticar quaisquer actos ou actividades que tenham sido proibidos no título constitutivo»* do que resulta que todas as restrições de origem negocial, quer quanto ao destino das fracções autónomas, quer quanto aos actos materiais ou jurídicos que os condóminos não podem praticar, fazem parte integrante do "estatuto real" do condomínio, o que equivale a dizer que têm natureza *real* e, portanto, eficácia *erga omnes,* prevalecendo sobre qualquer negócio que com elas se não harmonize - *vide jurisprudência e doutrina citada a págs. 15 a 18 supra.*
(...)
13.ª Ora, *in casu,* como resulta expressamente do título constitutivo e do Regulamento de Condomínio nele incorporado, o "Condomínio CCC" foi concebido, organizado juridicamente na sua estrutura fundiária, reflectida na propriedade horizontal, como um conjunto imobiliário, uniforme e completo (ou seja, não suscetível de ser acrescentado com outros imóveis/expansões) integrado por duas componentes básicas: a comercial/serviços (ao nível térreo + um piso) e a habitacional (ao nível superior) totalmente isolado daquela componente e formando um "condomínio fechado" não existindo qualquer forma de estabelecer contacto entre a componente comercial/serviços e a componente habitacional do edifício.
14.ª É neste contexto que o título constitutivo da propriedade horizontal e o Regulamento do Condomínio naquele incorporado contêm um conjunto essencial de disposições, cujo teor, reitera-se, se afigura essencial para o objecto de apreciação deste recurso e que se manifestam ao nível *(i)* da *definição de quem é considerado Condómino (art. 5º); (ii)* ao nível do *uso* das fracções da Parte Habitacional (art. 6.º n.º 1); *(iii)* ao nível *de quem pode aceder* à Parte Habitacional do edifício (art. 6.º n.º 2); *(iv)* ao nível de quem pode *utilizar as zonas e serviços comuns* da Parte Habitacional (art. 13.º e 14.º); *(v)* ao nível de *obrigações especiais* dos condóminos (art. 17.º n.º1 al. xiii)) - cfr fls. 128, 129, 130 verso a 131 verso, e 133).
15.ª Pelo menos, desde o primeiro semestre de 2016, que o Recorrido tem vindo a afectar ou a permitir a afectação da sua fracção autónoma à prestação de serviços de alojamento local.
16.ª Como resulta do art. 2.º do Decreto-Lei n.º 128/2014, de 29 de Agosto (RJAL), consideram-se estabelecimentos de alojamento local *«aqueles que prestem serviços de alojamento temporário, nomeadamente a turistas, mediante remuneração, e que reúnam os requisitos previstos no presente decreto-lei»,* o que é reforçado pelo art. 4º n.º 1 do RJAL o qual preceitua que *«para todos os efeitos, a exploração de estabelecimento de alojamento local corresponde ao*

exercício, por pessoa singular ou colectiva, da actividade de prestação de serviços de alojamento».

17.ª Temos assim que o dado relevante a tomar em consideração é que o alojamento local é uma prestação de serviços. Foi o próprio legislador que o qualificou como tal impondo-se esta qualificação ao intérprete e impedindo que se faça qualquer consideração sobre o objectivo concreto da prestação de serviços, pois o que caracteriza o alojamento local é, precisamente, o exercício de uma actividade de prestação de serviços organizada com vista ao fornecimento de alojamento - *vide doutrina e jurisprudência citadas a págs. 24 a 27 supra.*

18.ª O título constitutivo, por via do regulamento de condomínio nele incorporado, proíbe expressamente que os condóminos destinem as suas fracções autónomas:

i. à actividade de pensão ou equivalente - art. 6.º do regulamento do condomínio (fls. 129);

ii. ao exercício de qualquer actividade comercial ou de prestação de serviços nas fracções ou partes comuns do Edifício, salvo tratando-se das fracções destinadas ao comércio - art. 17.º n.1 xiii do regulamento do condomínio (fls. 133).

19.ª O Decreto-lei n.º 39/2008 de 07 de março (RJET), que consagrou o Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos em Portugal, procedeu à simplificação das tipologias de alojamento turístico nomeadamente com a extinção de tipologias como as Pensões e criado a figura do alojamento local.

20.ª Ou seja, a figura de pensão foi, em 2008, substituída pelo alojamento local, pelo que numa interpretação actualista - a única admissível *in casu* -, do Regulamento do Condomínio (elaborado em 2001) integrado no título constitutivo da propriedade horizontal, ao referir-se à *«actividade de pensão ou equivalente»* deve hoje ser entendido como se referindo à actividade de alojamento local ou equivalente, já que qualquer outra interpretação implicaria fazer "letra morta" do referido Regulamento de Condomínio e do título constitutivo da propriedade horizontal - *vide doutrina e jurisprudência citadas a págs. 29 e 30 supra.*

21.ª Quer isto significar que o Recorrido ao afectar, ou ao permitir a afectação, a sua fracção autónoma à actividade de prestação de serviços de alojamento local está, simplesmente, a violar o título constitutivo da propriedade horizontal e respectivo Regulamento do Condomínio nele incorporado, concretamente o art. 6.º n.º 1 deste no segmento em que proíbe expressamente que os condóminos destinem as suas fracções autónomas *à actividade de pensão ou equivalente.*

22.ª Sem prescindir da conclusão anterior, o art. 17.º n.º 1 al. xiii) do Regulamento de Condomínio integrado no título constitutivo da propriedade horizontal proíbe o exercício de qualquer actividade comercial ou de prestações de serviços nas fracções autónomas do edifício "Condomínio CCC" que se integrem na sua componente habitacional, pelo que sendo a actividade de alojamento local uma actividade de prestação de serviços - *nomeadamente serviços de alojamento temporário a turistas, mediante remuneração* - resulta com evidência que ao explorar (ou permitir que explorem) um

> estabelecimento de alojamento local na fracção autónoma do Recorrido, são realizadas nesta fracção prestações de serviços de alojamento temporário a turistas mediante remuneração.
> 23.ª É, pois, evidente e manifesto que o Recorrido, ao destinar a sua fração autónoma à exploração de estabelecimento de alojamento local, isto é, à prática da actividade de prestação de serviços de alojamento local, tem vindo a violar de forma directa e reiterada as proibições constantes do título constitutivo da propriedade horizontal (referidas no Regulamento do Condomínio integrante deste).
> (...)"[135].

Como bem pontua o julgado, as unidades afetas aos serviços de alojamento local já possuíam como parte integrante do título constitutivo da propriedade horizontal, registado desde 2001, a vedação de qualquer atividade comercial ou de prestação de serviços nas fracções ou partes comuns dos prédios, salvo nas partes já constantes do próprio título destinadas ao comércio. Depreende-se, assim, não se tratar de caso genérico, mas de uma situação específica e de registo de vedação na origem da sua constituição e bem anterior ao fenômeno da exploração de serviços de alojamento local no condomínio, que no caso julgado iniciou no ano de 2016.

Em outro julgado têm-se a situação inversa. No Processo nº 12579/16.0T8L.SB.L1.S1, Relatora Juíza Desembargadora Salreta Pereira, foi firmado o entendimento de que o alojamento local não se caracteriza como atividade de comércio e que a comunicação para funcionamento, exigido pela legislação e com deferimento da Câmara Municipal, foi efetivada no ano de 2014, sendo que a deliberação para proibição em assembleia ocorreu no ano de 2016.

> "(...)
> O acórdão recorrido entendeu que a actividade de alojamento local consubstancia objectivamente um acto de comércio, ainda que não se mostre especificamente disciplinado no Código Comercial (artº. 2º do CC).
> Não justifica esta ausência o facto de se tratar de um novo tipo de contrato.
> Efectivamente, apesar de novo, o alojamento local já se mostra referenciado desde 2008 (DL 39/2008, de 07.03, e Portaria 517/2008, de 25.06), sendo o respectivo regime jurídico estabelecido hoje pelo DL 128/2014, de 29.08).

[135] Fonte: http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/b1cf8c47b5d66b62802584ab005f9d7 1?OpenDocument. Acedido a 12/01/2020.

> Houve muito tempo de o incluir no Código Comercial, diploma que já sofreu alterações de 2008 até hoje.
> De qualquer modo, mesmo aceitando como mera hipótese de trabalho que o alojamento local é objectivamente um acto de comércio, o acórdão recorrido parece lavrar numa enorme confusão.
> Na verdade, o facto de a recorrente ceder onerosamente a sua fracção mobilada a turistas constituir um acto de comércio não significa que na fracção se exerça o comércio, pois a cedência destina-se à respectiva habitação.
> A fracção é um mero objecto do contrato supostamente comercial, não sendo a alegada actividade comercial da recorrente exercida na fracção.
> O artº. 1422º nº 2 al. c) do CC veda aos condóminos dar à respectiva fracção uso diverso do fim a que é destinada.
> Uma imobiliária, quando celebra contratos de arrendamento das fracções que administra, pratica actos de comércio, mas o fim das mesmas não tem que ser o comércio, podendo ser a habitação, comércio ou indústria, em consonância com o que consta do respectivo título constitutivo da propriedade horizontal.
> Não se mostra, assim, violado o conteúdo do título constitutivo da propriedade horizontal, o fim a que se destina a fracção.
> (...)"[136].

Mesmo com os poucos julgados encontrados nas consultas ao sítio do Supremo Tribunal de Justiça e com a regulação prevista em lei, a questão ainda pode suscitar conflitos, como nos dois casos acima expostos.

No que se refere aos tributos, as plataformas digitais são taxadas a exemplo de outras empresas quando possuem sede fiscal em Portugal. No caso específico da Airbnb, principal intermediadora e objeto de estudo desta tese, a exemplo do que ocorre no Brasil, as atividades de arrendamento são realizadas pela Airbnb Irlanda, sendo esta a responsável pelas transações que ocorrem na plataforma e pelo recolhimento de impostos. O escritório que funciona com operações de marketing digital localiza-se na cidade de Barcelona, não sendo parte nos contratos celebrados pela plataforma em Portugal e que digam respeito ao arrendamento[137]. É exatamente aqui que está um dos conflitos, pois quando a Airbnb alega que paga impostos no país estes só se referem as atividades de publicidade, que movimenta valor ínfimo frente aos valores pagos para locação, e que, no caso de Portugal, nem sequer ficam no país, sendo recolhidos em

[136] Fonte: http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/f83eef66ec4efcb780256879006bc015?CreateDocument. Acedido a 12/01/ 2020.
[137] Fonte: https://www.jn.pt/economia/espanha-e-irlanda-arrecadam-impostos-da-airbnb-em-portugal-11377479. html. Acedido a 12/01/2020.

Espanha. Assim, o maior valor do tributo é recolhido para o governo irlandês, que tem incentivo fiscal e tributa as receitas da plataforma em 12,5%, por meio de um equivalente do Imposto de Renda das Pessoas Coletivas (IRC). Em Portugal, a taxa normal do IRC é de 21%, a qual acresce, na maioria dos concelhos, a derrama municipal à taxa mínima de 1,5%.

A atividade praticada pela Airbnb quanto ao recolhimento de impostos não é ilegal e pauta-se num princípio da OCDE, que afirma que a receita fiscal deve ficar no país da sede fiscal da empresa, sendo certo que, aquando da formulação do princípio, a organização não imaginava o advento do comércio eletrônico mundial. Em relação aos valores recebidos pelos anfitriões em Portugal, incide sobre o valor recebido o coeficiente de 0,35%, ou seja, 35% do rendimento é taxado, podendo haver uma dedução, caso comprovada, de 0,15%, no caso de pessoas singulares (IRS). Uma possível novidade para o ano de 2020, é que o Orçamento do Estado prevê, além de outras pequenas modificações, a incidência de coeficiente de 0,50%, ou seja, taxação em 50% dos rendimentos, caso o imóvel se localize em áreas de contenção, que são definidas pelas Câmaras Municipais quando há um excesso de imóveis na freguesia ou área do concelho em que se situe.

Na modalidade de estabelecimento de hospedagem, o coeficiente é de 0,15%, correspondente a 15%, sem necessidade de comprovação de despesas para dedução, que está presumida.

No plano local, existem ainda taxas turísticas nas cidades do Porto e de Lisboa, entre outras. No Porto, a Taxa Municipal Turística passou a vigorar no dia 1 de março de 2018 e foi instituída com os seguintes fundamentos (segundo a Câmara Municipal do Porto):

> Assegurar a continuidade do destina Porto como uma referência sustentável, combatendo a degradação e excessiva ocupação e, cumulativamente, captar e fixar mais e novos residentes, a Cidade necessita de se reforçar e ajustar em diferentes áreas: segurança de pessoas e bens; manutenção de espaço público; limpeza e higiene urbana; sinalética e animação[138].

[138] Fonte: http://www.cm-porto.pt/turismo/taxa-turistica_17. Acedido a 12/01/2020.

A taxa turística é no valor de 2 euros por pessoa, até um máximo de 7 noites, e com idade superior a 13 anos, valor idêntico ao de Lisboa.

Com relação à regulação local do Alojamento Local, na cidade do Porto não há ainda regulação por parte do Poder Público. No entanto, no período entre 17 de julho e 18 de setembro de 2019 foi aberto, por meio do Edital nº NUD/254724/2019/CMP, período de discussão pública acerca do tema. Junto com o Edital de Abertura seguiu o primeiro esboço do regulamento.

Os destaques da proposta levada à discussão pública são:

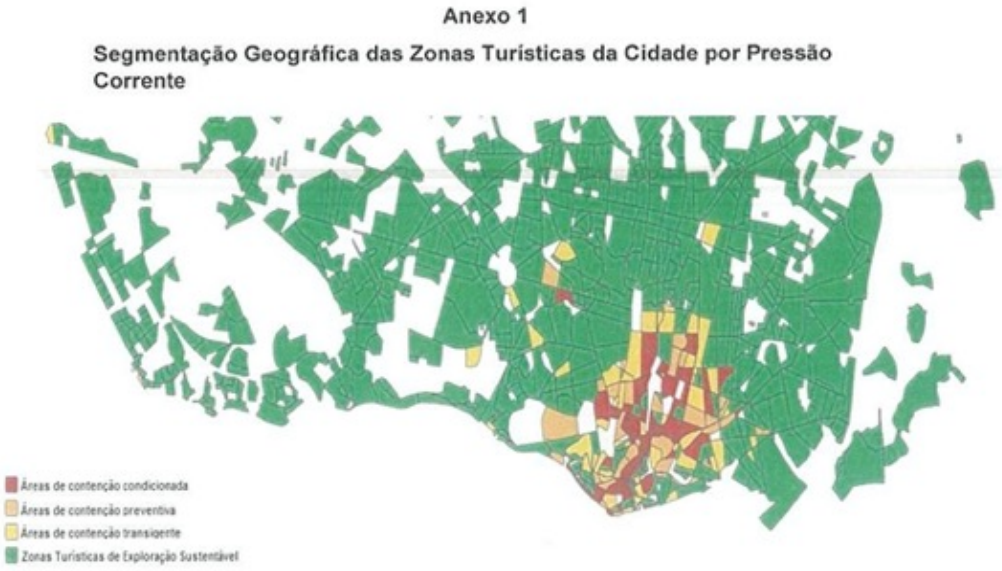
- criação da figura de mediadores para a relação entre o Município e os gestores do alojamento local (art. 3º). Participariam de assembleias de condomínios, quando convocados e elaboração códigos de condutas direcionadas aos hóspedes;

- possibilidade de que a assembleia de condôminos oponha-se ao exercício do alojamento local da fração que perturbe a normal utilização do prédio ou o descanso (art. 6º). A oposição deve ser aprovada por, pelo menos, metade dos condôminos e comunicada ao Presidente da Câmara Municipal, que decidirá acerca do cancelamento do registo de alojamento local;

- criam-se dois tipos de zonas para a indicação de pressão corrente do alojamento local: Zonas Turísticas Condicionadas e Zonas Turísticas de Exploração Sustentável. As Zonas Turísticas Condicionadas subdividem-se em:

> a) <u>área de contenção condicionada</u>: quando a pressão for igual ou superior a 50%;
>
> b) <u>área de contenção preventiva</u>: quando a pressão for igual ou superior a 37,5% e inferior a 50%;
>
> c) <u>área de contenção transigente</u>: quando a pressão for igual ou superior a 25% e inferior a 37,5%.

Figura 10. Mapa por área de pressão do Alojamento Local – Porto



Fonte: Edital nº NUD/254724/2019/CMP.

As áreas de contenção concentram-se na parte histórica da cidade. Pode-se apontar com destaque o entorno da Avenida dos Aliados, da Estação Ferroviária de São Bento, toda a extensão da Rua Mouzinho da Silveira e Rua das Flores, boas extensões da Rua de Sá Bandeira e da Rua de Santa Catarina, proximidades da Estação Trindade e trechos da Freguesia do Bonfim. Há um pequeno trecho à esquerda superior do mapa em vermelho que se localiza na Rua de Boavista e pode indicar uma expansão do alojamento local pela cidade, fato que pode ser ratificado pelos trechos de cor amarela no seu entorno, cuja cor indica locais com início de pressão. Importa registar que novas zonas poderão ser delimitadas pela Assembleia Municipal, sob a proposta da Câmara Municipal (art. 7º.4).

- a criação das zonas condicionadas não cria uma vedação absoluta de novos registos de alojamento local (art. 8º). As exceções são:

> a) em prédios devolutos há mais de 3 anos;
>
> b) tenha sido realizadas obras de reabilitação nos últimos 2 anos;
>
> c) que alteraram o uso de logística ou indústria para habitação e serviços nos últimos 2 anos;

d) novas edificações construídas na sequência de demolição de edifício com fundamento de péssimo estado;

e) quando a modalidade for de quartos;

Não poderá ser exceção à vedação se para a fração autônoma ou parte de prédio vigorou arrendamento para habitação há menos de 3 anos.

Por fim, o normativo vai além da vedação, pois prevê incentivo quando a pressão for inferior à 10% (art. 9º.2).

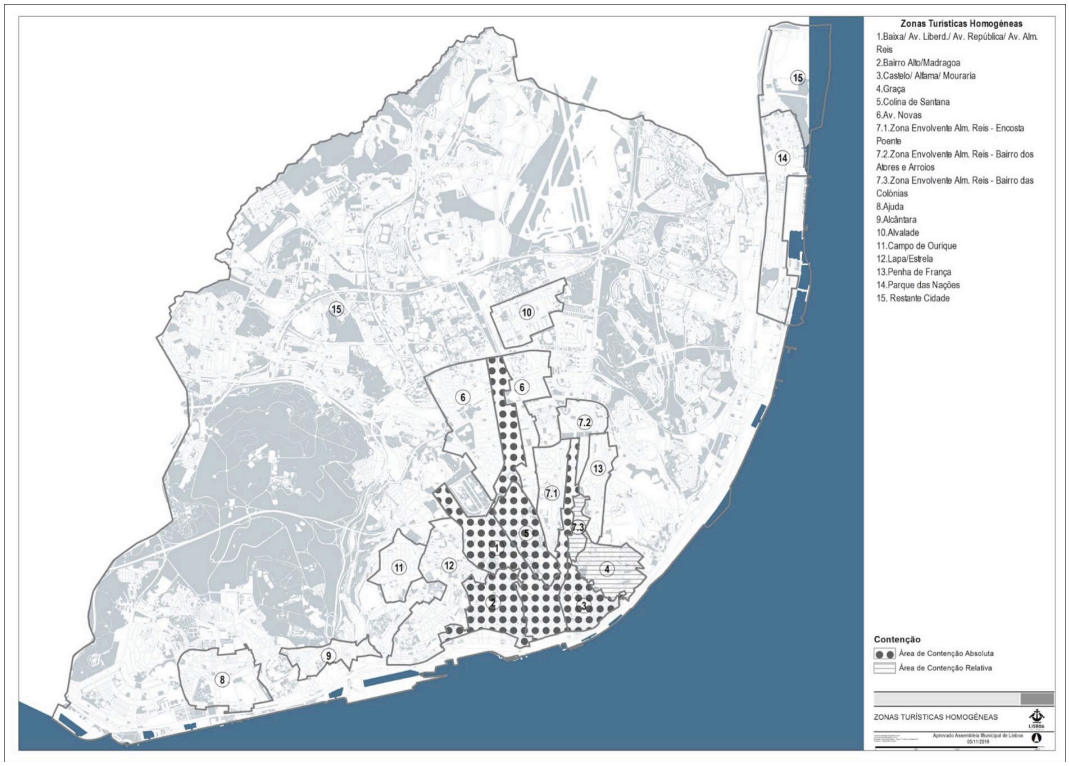
Importante registar novamente que, no momento da escrita desta tese, a matéria encontra-se em trâmite e a previsão é de que seja aprovada no primeiro semestre de 2020.

Na cidade de Lisboa, entrou em vigor no dia 08.11.2019 o novo Regulamento do Alojamento Local para o Município (Aviso nº 17706-C/2019), o primeiro do país. O principal ponto de destaque é a fixação de áreas de contenção (Aviso nº 17706-D/2019), o que impede registos de novos Alojamentos Locais no período em que vigorar, sendo que a Lei nº 62/2018 fala em revisão a cada período de 2 anos.

As áreas definidas como de contenção absoluta são aquelas que sofrem o maior impacto em virtude do número de unidades em Alojamento Local e, conforme legenda lateral do mapa abaixo, são aquelas que contém círculos. São elas: Bairro Alto/ Madragoa, Castelo/ Alfama/ Mouraria, Colina de Santana e Baixa/Eixos Avenida da Liberdade/ Avenida da República, Avenida Almirante Reis.

Como áreas de contenção relativa, aquelas indicadas no mapa com riscado, foram incluídas: Graça e Zona envolvente à Avenida Almirante Reis/ Bairro das Colónias.

Figura 11. Mapa por área de pressão do Alojamento Local - Lisboa



Fonte: Aviso nº 17706-C/2019.

A existência de regulação é essencial para a estabilização das relações jurídicas que se operam em virtude das transações operadas por meio de plataformas que disponibilizam espaços de alojamento local, bem como para permitir aos Governos, principalmente os locais, o desenvolvimento de políticas públicas específicas para o alojamento local com vista a corrigir distorções, como também para outros setores que impactam na vida da cidade, como o comércio, a restauração, a habitação, a preservação e conservação de patrimônio histórico.

3.2. O quadro regulatório do transporte individual de passageiros

3.2.1. O transporte individual de passageiros no Brasil

O transporte remunerado privado de transporte de passageiros no Brasil foi regulamentado pela Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012, que trata de

Política Nacional de Mobilidade Urbana. Foi denominada popularmente de “Lei Uber”, por justamente modificar a lei anterior para regulamentar os serviços de transportes individuais de passageiros por meio de aplicações, sendo o mais conhecido a Uber. A principal modificação da lei foi a reestruturação do inciso X do artigo 4º:

> **Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:
> ~~**X** - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;~~
> **X -** transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018).

A alteração visou permitir explicitamente a possibilidade de realização de viagens individualizadas ou compartilhadas por meio de aplicativo. Este era justamente um dos principais argumentos dos taxistas para se oporem à operação dos aplicativos de passageiros no Brasil, como a Uber, por considerá-la uma atividade ilegal. Recorde-se que o transporte de aplicativo atua justamente na fatia do mercado de transporte destinado aos tradicionais sistemas de táxi e a plataforma é vista como uma grande rival, até porque não permite, pelo menos no Brasil, que carros licenciados para o serviço de táxi utilizem a plataforma.

Outra interessante inovação à Lei de Mobilidade Urbana foi atribuir competência ao poder público local (Municípios e Distrito Federal) para regulamentar e fiscalizar o transporte privado individual de passageiros. A novel inserção assim dispõe:

> **Art. 11-A.** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.
> Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:
> I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

> II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
> III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 ."

Apesar da atribuição explícita de competência ao poder local para legislar sobre o tema, a legislação federal previu diretrizes que devem ser obrigatoriamente seguidas pelo poder local, como cobrança de tributos de competência da municipalidade, exigência de contratação de seguros de acidentes e a inscrição do motorista como contribuinte individual no sistema de seguridade social.

Um primeiro ponto a destacar é o de que, apesar de competência do poder público local, o funcionamento de plataformas como a Uber não pode estar condicionado à edição pelos municípios de regulações locais. Isso quer dizer que a lei federal já autoriza o seu funcionamento, independentemente de regulação local, desde que respeitados os requisitos nela mencionados. Mas, com o advento das regulações locais, as plataformas deverão observar o que dispõe tanto a lei federal como o que irá dispor a lei local.

O anexo III do artigo 11-A se refere a um dos pontos de maior discussão neste novo modo de relacionamento entre plataformas digitais e colaboradores, dispondo que os motoristas, que são intitulados pela Uber como parceiros, devem estar inscritos no sistema de segurança social na qualidade de contribuinte individual. No entanto, a questão é objeto de inúmeras discussões, havendo os que defendem que se configura a relação empregatícia (contratos de trabalho), com todos os direitos e garantias previstos pelo direito laboral, e que a previsão do inciso III do artigo 11-A não define se há ou não a referida relação. De facto, a caracterização da relação de emprego se dá por meio da identificação da laboralidade, que é a reunião de alguns elementos como a assiduidade e a subordinação. No entanto, mesmo que não vinculativa, a norma traz uma reflexão do legislador acerca do tema e vincula, para este ponto, a necessidade de a lei local impor a inscrição como contribuinte individual. A opção parece ser ao menos, exigir uma proteção mínima aos colaboradores, uma vez que muitos dos parceiros não contribuem para o sistema de segurança social, o que os deixam numa situação de precariedade, ao

contrário do que seria se fosse reconhecido o vínculo empregatício. O debate ganhou amplitude como Projeto de Lei nº 3.748/20, que justiça que o trabalho por meio de aplicação é importante para a geração de renda e que é necessário definir um certo nível de proteção social, já que os motoristas não possuem contratos de trabalho com a plataforma.

Ainda neste ponto, a Uber defende-se e afirma que é mera intermediadora, permitindo a conexão entre passageiros e os parceiros por meio de tecnologia. Afirma que não há subordinação do parceiro à plataforma e que os horários e o uso da plataforma são livres, não havendo obrigações ou imposições para permanência.

De modo contrário, os defensores da relação de trabalho afirmam que, apesar da liberdade destacada pela plataforma, os preços seriam fixados unilateralmente pela plataforma, como verdadeira forma de adesão controlada pela Uber, sem qualquer possibilidade pelo parceiro de participação em sua composição. Ademais, haveria uma subordinação por meio de algoritmos, já que por meio destes a plataforma pode controlar os parceiros.

O tema tem sido alvo de ações nos tribunais e, até o momento, a relação entre plataforma e parceiros opera de forma que não estaria caracterizada a relação empregatícia. Para ilustrar bem o cenário que pode atingir o modelo da Uber, analisemos três ações acerca do tema e que envolve esta relação entre plataforma digital e prestadores de serviços.

O primeiro caso refere-se a uma Ação Civil Pública nº 1001058-88-2018.5.02.0008 movida pelo Ministério Público Federal do Trabalho (MPT) em face da emprega de entregas Loggi, no qual a Juíza da 8ª Vara do Trabalho de São Paulo entendeu que haveria vínculo empregatício entre os entregadores e a empresa. A parte que nos interessa é a que, em trecho da decisão, ela difere o modo de operação da Loggi em relação a outras plataformas digitais, como a Airbnb, de modo que com relação a operação a Loggi está caracterizado o vínculo empregatício.

> DO TRABALHO POR APLICATIVO
> O trabalho por aplicativos ou "on demand" pode se dar à conta própria ou de outrem. Por exemplo, se alguém coloca sua casa para alugar através de um sítio de internet como Airbnb ou sua vaga de hotel pela Booking, usa tais plataformas para viabilizar seus próprios negócios. O mesmo se dá para aqueles que vendem objetos pelo Mercado Livre.

> Quem oferta seu imóvel fixa o preço e as condições. A contratação se dá entre quem está locando a casa e o que pagará pelo aluguel, entre o dono do objeto e o que pretende a compra. Quem utiliza o aplicativo usa a plataforma para escolher o imóvel, o hotel ou o objeto, que são diversos entre si em inúmeras possibilidades. Os "bens" ofertados pela plataforma são diferentes, com distintos preços e qualidades. As plataformas como Airbnb, Booking e Mercado Livre atuam como mero buscador. Essa modalidade tem sido denominada "couchsurfing" (hospedagem de pessoas na casa de outras pessoas). Nessa relação o aplicativo não dita o modo do contrato entre as pessoas, não estabelece o tempo, o meio, o valor de pagamento. O aplicativo é um intermediário.
>
> **Diversa é a situação daquele trabalhador que coloca sua força de trabalho a serviço do aplicativo. Este não fixa o preço, forma de pagamento, logística, prazos, não define as condições da oferta do bem. Nesse caso, quem oferece o serviço e define suas condições é o aplicativo. Os clientes são do aplicativo, não dos entregadores** (grifo nosso). A relação do cliente se dá com o aplicativo, não com o entregador, visto que todos os entregadores fazem o mesmo serviço. O cliente não escolhe o entregador, mas pelo serviço ofertado pelo aplicativo, feito por qualquer entregador. O "bem" ofertado pela plataforma é um só: o serviço de entrega, sem distinção de preço ou qualidade[139].

Observe-se que a questão aqui muito se aproxima ao caso Uber, já que, pelo menos, os preços e a escolha do prestador são definidos pela plataforma. A ação movida tem aplicação para todo o território brasileiro com relação a Loggi e, apesar desta primeira decisão, está em recurso e pendente de julgamento.

Em outro julgado, o Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, nos autos da Reclamação Trabalhista nº 0010806-62.2017.5.03.0011, entendeu que os motoristas não exercem suas atividades por iniciativa e conveniência, além de não possuírem o autogerenciamento, como sustentado pela Uber. Desse modo, haveria a relação empregatícia, com todos os direitos a ela inerentes, já que os motoristas são subordinados aos comandos eletrônicos da empresa, de forma indireta, através de algoritmos (controle da atividade exercida de modo sofisticado), justamente para afastar a aplicação da legislação trabalhista. A decisão cita outro julgado do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, proferida nos autos da ação nº 1000123-89.2017.5.02.0038, em que a caracterização ou não do modelo de economia

[139] Fonte: https://www.jota.info/wp-content/uploads/2019/12/f9267d679dbb3c29069a6a948d921954.pdf. Acedido a 19/01/2020.

compartilhada foi considerada para definir se a Uber era uma mera intermediadora, como alega, ou se o negócio desenvolvido se pauta nos moldes do modelo econômico tradicional de mercado:

> "(...)
> **Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante se trata de modelo de economia compartilhada (grifo nosso)**. Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, nas qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada a compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo ridewashing (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.
> Exemplo genuíno dessa prática é a Oficina da Mesa, em São Paulo, que, com a instalação de uma cozinha industrial, possibilita o atendimento de empreendedores individuais no ramo de fornecimento de alimentos que antes, em regra, confeccionavam as refeições ou os alimentos comercializados nas dependências das cozinhas de suas residências. Pela utilização da cozinha industrial pagam um aluguel por hora independentemente do produto comercializado, não havendo, ainda, nenhuma ingerência do "dono" da cozinha industrial sobre o valor a ser cobrado pelo serviço prestado. Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.
> (...)"[140].

Em sentido oposto, uma decisão proferida pelo Superior Tribunal de Justiça, muito criticada quanto à competência deste tribunal para tratar da questão trabalhista entre plataforma e parceiros[141], afirmou que não há vínculo empregatício entre a Uber e os parceiros. Nos autos do Conflito de Competência nº 164.544-MG, os Ministros da Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça afirmaram que as ferramentas

[140] Fonte: https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0010806-62.2017.5.03.0011. Acedido a 19/01/2020.

[141] Fonte: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/o-terraplanismo-juridico-a-uber-e-o-stj-06092019?utm_source=JOTA+Full+List&utm_campaign=6d168b233cEMAIL_CAMPAIGN_2019_03 _29_08_43_COP Y_01&utm_medium=email&utm_term=0_5e71fd639b-6d168b233c-380732209. Acedido a 19/01/2020.

tecnológicas permitem uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada. Isto é, consideraram que a atividade desenvolvida pela plataforma se insere no conceito de economia compartilhada.

> "(...) A lei atribuiu à atividade caráter privado, em consonância com o conceito adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para o compartilhamento de bens entre pessoas, por meio de sistema informatizado, chamado de "peer-to-peer platforms" ou "peer platform markets", ou seja, um mercado entre pares – P2P, conforme nos esclarece a doutrina sobre o tema:
> Essa nova modalidade de interação econômica não se confunde com os clássicos modelos que envolvem uma empresa e um consumidor (B2C – business to consumer), duas empresas (B2B – business to business) ou consumidores (C2C – consumer to consumer). Há, na realidade, um "mercado de duas pontas" (two-sided markets), visto que existem dois sujeitos interessados, sendo que um deles se predispõe a permitir que o outro se utilize de um bem, que se encontra em seu domínio, e o outro concorda em usufruí-lo mediante remuneração. No entanto, toda a transação é intermediada por um agente econômico que controla a plataforma digital.
> (SILVA, Joseane Suzart Lopes da. O transporte remunerado individual de passageiros no Brasil por meio de aplicativo: a Lei 13.640/2018 e a proteção dos consumidores diante da economia do compartilhamento. Revista de Direito do Consumidor, vol. 118, ano 27, pp. 157/158).
> A OCDE utiliza a designação desse mercado de peer platform markets (mercado de plataformas de parceria), analisando apenas o segmento que envolve intercâmbios econômicos entre particulares, peer to peer (P2P), "esses modelos de negócios tornam acessíveis oportunidades econômicas para indivíduos que fornecem os bens ou serviços ('peer providers') e para as plataformas que fazem a conexão ('peer platform')". Para os consumidores (peer consumers), esse mercado oferece vantagens, como menores custos, maior seletividade, conveniência, experiências sociais, ou mesmo uma proposta de consumo mais sustentável.
> (PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. Os desafios do direito do consumidor e da regulação na sharing economy. Revista dos Tribunais. vol. 994. ano 107. São Paulo: Ed. RT, agosto 2018, pp. 227/228).
> As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (sharing economy), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores

> individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma.(...)[142].

A decisão é objeto de severas críticas por falta de caráter científico, pois entende-se que o Superior Tribunal de Justiça não possui competência para julgar causas que envolvam relação de emprego, além dos próprios fundamentos para determinar a existência ou não desta relação. No entanto, como se trata de Tribunal Superior, cuja decisão teve repercussão nos médias, a mensagem para a sociedade é a de que as relações com a Uber não geram vínculos de emprego, sendo que a discussão continua calorosa na Justiça Especializado do Trabalho.

Por fim, para finalizar o ponto que concerne a regulação de âmbito nacional para as atividades desenvolvidas pela Uber, a Lei nº 13.640/2018 inseriu o artigo 11-A à Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade (Lei nº 12.587/12), no qual dispôs condições aos motoristas.

> Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:
> I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
> II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
> III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
> IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

No plano de regulação local, analisemos o caso da cidade do Rio de Janeiro, onde o serviço de transporte privado individual de passageiro é no momento regulado pelo Decreto Municipal nº 44.399/2018, sem qualquer exigência que não esteja dentro das diretrizes definidas pela Lei Federal nº 13.640/2018. Criam-se apenas alguns mecanismos de avaliação do impacto da atividade na mobilidade da cidade, asseguram-se alguns diretos aos utilizadores, como aviso prévio acerca da adoção de preço

[142] Fonte: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1857953& num_registro=201900799520&data=20190904&formato=PDF. Acedido a 19/01/2020.

dinâmico e limita-se a idade dos veículos para uso na plataforma a 8 anos, bem como o número máximo de passageiros que podem ser transportados[143].

Não obstante, há um projeto de lei em trâmite na Câmara Municipal do Rio de Janeiro para regulamentar o setor, o Projeto de Lei Complementar nº 78/2018, que tem causado imensas discussões e conflitos na porta da Câmara Municipal, com críticas tanto das plataformas, como dos motoristas-parceiros.

De entre as propostas previstas no texto original, as que se destacam e seriam a causa da intensa discussão são as que limitam o número de motoristas para trabalharem como parceiros; o pagamento de uma taxa mensal pelo motorista no valor de R$ 148,23, além da retenção na fonte (pela plataforma) do percentual de 5% do valor recebido pelos motoristas; proibições de modelo de carro *hatch*; idade do veículo; autorização somente para motoristas com domicílio eleitoral na cidade do Rio de Janeiro; fim do preço dinâmico; proibição de ponto fixo ou quiosque, inclusive em eventos e *shows*; e cobrança extra de 5% por quilômetro rodado com a instituição de uma taxa pública que será revertida para os cofres municipais[144].

Em relação à limitação do número de motoristas-parceiros, o projeto de lei prevê um máximo de 8.427 autorizações para exercer a atividade, valor que resulta da divisão da população no município do Rio de Janeiro por 750.

> § 2° A quantidade de veículo ofertado por todas as FSTIPVA à exploração da atividade do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros será na proporção de um veículo pra cada **setecentos e cinquenta habitantes** (grifo nosso) conforme o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE quanto à população do Município do Rio Janeiro.

Com relação ao projeto de lei, o posicionamento da Uber foi:

[143] Fonte: https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2018/4440/44399/decreto-n-44399-2018-disciplina-o-uso-do-sistema-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-servico-de-transporte-individual-privado-remunerado-de-passageiros-intermediado-por-plataformas-digitais-gerenciadas-por-provedoras-de-redes-de-compartilhamento-prover-e-da-outras-providencias?q=informa%25C3%25A7%25C3%25B5es+ pessoais. Acedido a 20/01/2020.

[144] Fonte: http://www.camara.rj.gov.br/controle_atividade_parlamentar.php?m1=materias_leg&m2=10a_Leg&m3=proleicomp&url=http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1720.nsf/Internet/LeiCompInt?OpenForm. Acedido a 19/01/2020.

> *O PLC 78/2018 estabelece uma proibição disfarçada de lei e traz regras inconstitucionais que inviabilizariam o serviço na cidade do Rio de Janeiro, prejudicando as milhares de pessoas que todos os dias usam o aplicativo para gerar renda ou se locomover. Por exemplo, define que somente poderão prestar o serviço veículos do tipo sedan ou perua. Com isso, modelos populares como Hyundai HB20, Ford Ka, GM Onix e Renault Sandero estariam proibidos. Além disso, estabelece limites para que os motoristas parceiros possam começar a gerar renda, exigindo uma taxa mensal por motorista de R$ 148,23 para a Secretaria de Transportes, o que equivale a R$ 1.778,76 por ano. O projeto ainda coloca que somente motoristas com título eleitoral emitido no município do Rio de Janeiro serão autorizados a prestar o serviço, excluindo todos aqueles que têm o documento, e consequentemente a residência, emitido em cidades da região metropolitana, como Niterói, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo, entre outras. Essas limitações servem ao único propósito de criar uma nova cultura de privilégio concedido a apenas um número determinado de pessoas*[145]*.*

O projeto ainda se encontra em trâmite na casa legislativa e já há quem vislumbre a inconstitucionalidade de alguns dispositivos, principalmente aqueles que limitam o número de motoristas e que somente permitem o exercício daqueles que possuem domicílio eleitoral na cidade do Rio de Janeiro.

O Supremo Tribunal Federal e a Corte Constitucional no Brasil já definiram algumas questões, aquando do julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.054.110, em que analisaram as restrições das leis municipais de Fortaleza e São Paulo. Na oportunidade, afirmaram que são inconstitucionais leis que proíbem ou restringem o transporte de passageiros por aplicativos.

> Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. Livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: **(i) não há**

[145] Fonte: https://oglobo.globo.com/rio/vereadores-votam-projeto-com-regras-mais-duras-para-aplicativos-de-tran sportes-veja-principais-pontos-24007975. Acedido a 19/01/2020.

> **regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio "de fato"** (grifo nosso). 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: "1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)"[146].

O julgado exalta a livre iniciativa e a livre concorrência, ambos dispostos na Constituição Brasileira, além de mencionar as correções da ineficiência do serviço, antes prestados exclusivamente por sistemas de táxis. O Ministro Marco Aurélio relata uma experiência pessoal.

> "Foi bem-vindo o sistema de aplicativos. E, embora não se tenha no cenário nacional a regulação recomendável, sob a minha ótica, hoje é um sistema mais seguro do que o sistema regulamentado, que é o de táxi. Eu pelo menos opto sempre pelo Uber quando vou ao Rio, a São

[146] Fonte: Supremo Tribunal Federal. http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676. Acedido a 20/01/2020.

> Paulo, e tenho o aplicativo no meu celular. Aciono o Uber. Inclusive eu sou examinado como transportado pelo condutor do veículo, e examino também o desempenho dele. É um serviço de utilidade pública que é de natureza privada"[147].

Por fim, no que se refere à questão tributária, a Uber afirma que recolhe os impostos como qualquer outra empresa e citou que no ano de 2017 teria recolhido R$ 971,8 milhões em tributos no Brasil[148]. A única questão tributária que ainda depende de regulação por cada ente municipal é exatamente a que se refere à cobrança do ISS pelos municípios, conforme previsto na própria Lei nº 13.640/2018. Diferentemente da discussão que ocorre quanto à legalidade da atividade de aluguel temporada desenvolvida pela Airbnb, a atividade da Uber encontra amparo legal para operação no Brasil, graças ao advento da Lei nº 13.640/2018, o que proporciona uma maior segurança jurídica para operação do serviço, sendo um serviço já difundido na sociedade.

As grandes discussões referem-se ao modo de operação do sistema, principalmente as questões que tratam da natureza de vínculo entre a plataforma e os motoristas-parceiros ou com relação às tentativas de limitação da sua utilização, nada que não esteja dentro de um contexto de normalidade quando as demandas são originadas por modelos de negócios disruptivos.

3.2.2. O transporte individual de passageiros em Portugal

Em solo português, as atividades da Uber são regidas pela Lei nº 45/2018, que entrou em vigor a partir de 1 de novembro, onde se definiu o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrônica.

A lei preenche um vazio regulatório do setor em que a Uber opera, uma vez que a atividade não possuía qualquer normativo. Desse modo, a legislação apresenta

[147] Fonte: Supremo Tribunal Federal. RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, DJe-194, PUBLIC 06-09-2019. Disponível em: http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5206938.

[148] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-pagou-972-milhoes-em-impostos-no-brasil-em-2017/. Acedido a 13/04/2020.

vários pontos de destaque e, de certo modo, define até mesmo uma estrutura de negócio. A começar pelos motoristas, a lei trouxe várias novidades. Passa a exigir-se carta de condução há mais de três anos com averbamento no grupo 2, a realização de um curso de formação obrigatório, válido por 5 anos e com carga horária de 50 horas, sendo de 8 horas para renovação, e o certificado de motorista TVDE (Transporte em Veículos Descaracterizados). Além disso, dispõe acerca de alguns deveres, como a recusa de serviços e bagagens, que só ocorrem em situações muito pontuais.

Uma das novidades que mais se destaca para os motoristas é a possibilidade de celebrar um contrato escrito com um parceiro, que assume a figura de empregador. Diferentemente do que ocorre no Brasil, em Portugal os parceiros são pessoas coletivas (empresas) constituídas para o fim de colocar carros no sistema de TVDE. Além disso, a lei prevê a figura do motorista com contrato de trabalho e a do motorista independente (artigo 10º, item 12), que se enquadra para os casos em que as operadoras (parceiros) somente alugam (*rent*) o veículo para o motorista, desde que possuam o certificado de motorista TVDE. O texto assim dispõe:

> Artigo 10.º
> Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica
> 1 — Apenas podem conduzir veículos de TVDE os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica.
> (...)
> e) Dispor de um contrato escrito que titule a relação entre as partes.
> (...)
> 10 — Ao vínculo jurídico estabelecido entre o operador de TVDE e o motorista afeto à atividade, titulado por contrato escrito assinado pelas partes, e independentemente da denominação que as partes tenham adotado no contrato, é aplicável o disposto no artigo 12.º do Código do Trabalho.
> (...)
> 12 — Sem prejuízo da aplicação da demais legislação vigente, **ao motorista vinculado por contrato de trabalho** (grifo nosso) é aplicável o regime de organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, **e ao motorista independente** (grifo nosso), o regime de organização do tempo de trabalho previsto no Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho.

A lei cria também a figura de "operador", ou parceiro da plataforma. Para se ser um Operador de TVDE é necessário ser-se pessoa coletiva e efetuar transporte

individual remunerado de passageiros, obtendo licenciamento junto do Instituto de Mobilidade e dos Transportes (IMT), o que exige uma série de requisitos.

> Artigo 2.º
> Acesso à atividade
> 1 — A atividade de operador de TVDE é exercida em território português pelas **pessoas coletivas** (grifo nosso) que efetuem transporte individual remunerado de passageiros, nos termos e condições previstos na presente lei.
> (...)
> Artigo 3.º
> Licenciamento
> 1 — O início da atividade de operador de TVDE está sujeito a licenciamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.), a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do Decreto -Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando -se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.
> (...)
> 4 — Para efeitos do pedido de licenciamento referido no n.º 1, devem ser transmitidos pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:
> a) Denominação social;
> b) Número de identificação fiscal;
> c) Sede;
> d) Designação ou marcas adotadas para operação;
> e) Endereço eletrónico;
> f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
> g) Pacto social; e
> h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.

A figura "Operador de TVDE" criado pela lei é específico do ordenamento jurídico português, quando comparado com o sistema brasileiro. Recorde-se que no Brasil há a possibilidade do parceiro (motorista) poder alugar um veículo para operar na plataforma. Contudo, a relação é direta entre motorista-parceiro e a Uber, que somente indica empresas de *renting* que oferecem preços diferenciados diretamente ao motorista-parceiro, caso o motorista não possua carro próprio. A obrigação do motorista-parceiro com a empresa de *renting* em nada se relaciona com a operação da Uber, tanto que o valor repassado ao motorista-parceiro por cada serviço, é feito diretamente a este e nenhuma parte é reservada ou destinada a empresa de *renting*.

De igual modo, o pagamento do aluguel do veículo é feito diretamente pelo motorista-parceiro na forma e no prazo convencionado com a empresa de *renting*.

Aqui se verifica uma atuação do legislador português de modo a estruturar o modelo de negócios, dado que a Uber inicialmente operava com a adesão direta de parceiros pessoas singulares (denominadas de pessoas físicas no Brasil), que se cadastravam na plataforma e operavam por meio de seus próprios veículos ou por veículos alugados.

Quando analisados os projetos encaminhados ao Parlamento e que deram origem à Lei nº 45/2018, verifica-se que o projeto de lei proposto pelo Partido Social Democrata (PSD) não criava a figura do operador de TVDE[149], mantendo-se a relação direta entre a pessoa singular e a plataforma, enquanto a proposta de lei encaminhada pelo Governo contemplava referida figura[150]. A criação desta figura poderia estar relacionada com a preocupação dos motoristas poderem estar operando de forma vulnerável, precária, sem estar sob o manto dos direitos e garantias laborais. No entanto, na exposição de motivos do programa encaminhado pelo Governo não se vislumbrou menção à precariedade das condições dos motoristas-parceiros das plataformas, tendo sido apresentadas diversas outras razões, em que a criação da figura do empregador por meio do Operador de TVDE não é condição indispensável para se ser motorista, podendo arrendar-se viaturas por meio de modelos diários, semanais e até mensais.

Outra novidade é o controlo da duração da atividade do motorista por parte da plataforma, que não podem operar por mais de 10 horas dentro de um período de 24 horas, devendo as plataformas guardar os registos por pelo menos 2 anos, a fim de que possa ter um controle posterior do cumprimento desta regra.

[149] Fonte: http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795958427
74f6a63334e7a637664326c756157357059326c6864476c3259584d7657456c4a535339305a5868306233
4d76634770734e5449354c56684a53556b755a47396a&fich=pjl529-XIII.doc&Inline=true. Acedido a 20/01 /2020.

[150] Fonte: http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795958427
74f6a63334e7a637664326c756157357059326c6864476c3259584d7657456c4a535339305a5868306233
4d76634842734e54417457456c4a5353356b62324d3d&fich=ppl50-XIII.doc&Inline=true. Acedido a 20/01 /2020.

> Artigo 13.º
> Duração da atividade
> 1 — Os motoristas de TVDE **não podem operar veículos de TVDE por mais de dez horas dentro de um período de 24 horas** (grifo nosso), independentemente do número de plataformas nas quais o motorista de TVDE preste serviços, sem prejuízo da aplicação das normas imperativas, nomeadamente do Código do Trabalho, se estabelecerem período inferior. 2 — Os operadores de plataformas eletrónicas devem implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites referido no número anterior.
> 3 — As plataformas eletrónicas devem conservar durante dois anos os registos de atividade dos operadores TVDE, motoristas e veículos, de acordo com o seu número único de registo de motorista de TVDE.

No que se refere aos preços, as plataformas devem demonstrar claramente para o utilizador a forma de cálculo. Do mesmo modo, devem fornecer estimativas de preços, de acordo com os dados fornecidos pelos utilizadores, aquando da consulta. É autorizada a tarifa dinâmica, sendo que o valor nunca poderá ser superior a 100% do valor médio para aquela viagem em situações de normalidade e não é permitido o pagamento em dinheiro, somente em modos eletrónicos. A taxa de intermediação, cobrada pela plataforma, nunca poderá ser superior a 25%.

> Artigo 15.º
> Preço e pagamento do serviço
> 1 — A prestação do serviço de TVDE pode ser remunerada pela aplicação de uma ou mais tarifas à distância percorrida e ou ao tempo despendido no transporte, ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço.
> 2 — Os valores das tarifas são fixados livremente entre as partes, sem prejuízo do disposto nos números seguintes, devendo os preços finais cobrir todos os custos associados ao serviço, em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes.
> 3 — O operador da plataforma eletrónica pode cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25 % do valor da viagem calculada nos termos dos números anteriores.
> 4 — A plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, percetível e objetivo, antes do início de cada viagem e durante a mesma:
> a) A fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação aplicada e as tarifas aplicáveis, nomeadamente por distância, tempo e fator de tarifa dinâmica;
> b) Uma estimativa do preço da viagem a realizar, calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e fatores de ponderação que compõem a fórmula de cálculo do preço a cobrar pelo operador do serviço.

> 5 — Os prestadores de serviço podem aplicar uma tarifa dinâmica, a qual não pode ser superior ao valor decorrente da aplicação de um fator de majoração de 100 % ao valor médio do preço cobrado pelos serviços prestados nas 72 horas imediatamente anteriores por esse operador.
> 6 — A plataforma eletrónica deve também disponibilizar para qualquer itinerário, em alternativa, uma proposta de preço fixo pré-determinado, que, em caso de aceitação pelo utilizador, corresponde ao preço a cobrar no final do serviço independentemente da distância percorrida ou do tempo despendido.
> 7 — O pagamento do serviço é processado e registado através da plataforma eletrónica, só sendo permitido o pagamento através de meios eletrónicos.

No que se refere à fiscalidade, uma importante novidade é a estipulação de uma contribuição a ser paga pelas plataformas por cada viagem realizada, sendo definida uma percentagem que varia entre 0,1% e 2,0% sobre o valor cobrado pelas plataformas a título de intermediação, dependendo de portaria.

> Artigo 30.º
> Contribuição de regulação e supervisão
> 1 — Os operadores de plataforma eletrónica estão obrigados ao pagamento de uma contribuição, que visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.
> 2 — O valor da contribuição prevista no número anterior corresponde a uma percentagem, entre o mínimo de 0,1 % e o máximo de 2 %, dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações, nos termos do n.º 3 do artigo 15.º, fixada por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes urbanos, tendo em consideração os objetivos previstos igualmente no número anterior.

Este é um ponto que provocou debate intenso desde a discussão do projeto, bem como após a sua aprovação. O projeto encaminhado pelo Governo não previa a cobrança de qualquer valor a título de contribuição, mas apenas taxas pela contraprestação dos serviços prestados para a efetivação dos trâmites administrativos do disposto em lei (cadastro, autorizações, etc). No entanto, o projeto de lei encaminhado pelo Partido Social Democrata previa uma taxa de regulação e supervisão sobre o valor referente a taxa de intermediação das plataformas, de 5%.

> Entre nós a figura dos tributos tem sido objeto de uma divisão dicotómica, bipartida ou binária, que os distribui por tributos unilaterais ou impostos e tributos bilaterais ou taxas, ou de uma divisão tripartida ou ternária, que distingue entre impostos, taxas e contribuições ou tributos especiais.
> (...)
> Com efeito, enquanto os impostos obedecem ao exigente princípio da legalidade fiscal e o seu pressuposto e medida têm por base o princípio da capacidade contributiva, as taxas bastam-se com a reserva à lei parlamentar (ou decreto-lei parlamentarmente autorizado) do seu regime geral e o seu pressuposto e medida assentam no princípio da bilateralidade e no princípio da proporcionalidade taxa/prestação estadual proporcionada ou taxa/custos específicos causados à respectiva comunidade.
> A este respeito, podemos assinalar que, face a um tributo, para sabermos se, do ponto de vista jurídico-constitucional, estamos perante um tributo unilateral ou imposto ou perante um tributo bilateral ou taxa, há que fazer o teste da sua medida ou do seu critério, estando perante um imposto se apenas puder ser medido ou aferido com base na capacidade contributiva do contribuinte, ou perante uma taxa se for susceptível de ser medida ou aferida com base na referida ideia de proporcionalidade. Concretizando um pouco mais, podemos dizer que, em rigor, há aqui dois testes: o da bilateralidade e o da proporcionalidade. Pelo que não basta que o tributo tenha carácter bilateral, para podermos concluir pela sua conformidade constitucional. Exige-se também proporcionalidade entre o tributo e a respectiva prestação específica.
> Daí que, tendo presente a jurisprudência do Tribunal Constitucional relativa às taxas por infra-estruturas urbanísticas, não baste averiguar o carácter bilateral destas, isto é, se já se verificou a realização das respectivas infra-estruturas, como ocorreu no AC. Nº 357/99 (taxa de urbanização de Amarante), ou, no caso de tais infra-estruturas ainda não terem sido efectuadas, se a ordem jurídica prevê a "possibilidade jurídica" de exigir a realização das mesmas, como no Ac. Nº 410/2000 (taxa de urbanização da póvoa de Varzim). Antes se impões que, ultrapassado com êxito o teste do bilateralidade, se proceda ao teste do critério em que se assenta a taxa pelas infra-estruturas urbanísticas: ou esse critério em que assenta na ideia de proporcionalidade entre a prestação (a taxa) e a prestação específica (as infra-estruturas), deparando-nos com uma taxa; ou não assenta numa tal ideia, caso em que teremos uma figura tributária que, em virtude de ter por base a capacidade contributiva, não pode deixar de guiar-se pelo regime próprio dos impostos (NABAIS, 2017, pp. 42-43).

Pelo exposto, não é por acaso que o texto final aprovado altera a natureza jurídica da cobrança exigida, passando de taxa para contribuição, com o fim de evitar a alegação e inconstitucionalidade do valor cobrado. No entanto, mesmo com a alteração para contribuição, ainda suscita dúvidas quanto à constitucionalidade, em virtude de

poder não estar a ser respeitada a proporcionalidade entre o valor a pagar e a prestação do serviço de regulação e supervisão.

> No respeitante as demais contribuições financeiras a favor das entidades públicas, podemos dizer que se trata de contribuições, como tendem a ser as taxas de regulação e supervisão que suportam financeiramente a actividade do actual Estado regulador e supervisor que, de algum modo, têm por base uma prestação de natureza grupal, na medida em que constituem um preço público, operando assim à maneira das clássicas taxas, a pagar pelo conjunto dos regulados à respectiva entidade ou agência de regulação. O que implica que, também face a tais contribuições, se tenha de respeitar a Constituição, tendo o seu regime geral de constar de lei ou decreto-lei parlamentarmente autorizado, e o seu montante suportar o correspondente teste da proporcionalidade, ou seja, o testa da proporcionalidade entre as taxas a pagar pelos conjunto dos regulados do correspondente sector de actividade sujeita a regulação pública e a respectiva prestação específica traduzida na prestação desse serviço de regulação e supervisão suportado pela correspondente entidade ou agência de regulação, conquanto se reporte efectivamente aos custas desse serviço e não a quaisquer outros (NABAIS, 2017, p. 50).

Em relação à existência de litígios judiciais, há várias notícias sobre ações judiciais no período anterior à regulamentação da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrônicas da Justiça Portuguesa. Um exemplo foi a decisão proferida pelo Tribunal da Relação de Lisboa que, no final do ano de 2017, considerou a atividade da Uber ilegal[151].

Mais intensa foi a atividade política: no sítio eletrónico do Assembleia da República, no campo destinado às iniciativas, identificaram-se 5 propostas em trâmite e que tratam a respeito da matéria[152].

A proposta que se apresenta menos polémica, refere-se à formação do regime de motoristas de TDVE, que tem por fim colocá-lo em grau de igualdade com outras formações (Projeto de Lei nº 1000/XIII). Já as quatro demais, promovem alterações mais significativas, com as com nº 1014/XIII e 994/XIII, que propõe a revogação da Lei nº 45/2018, com vista a tornar ilegal a atuação das plataformas eletrónicas, alegando que vieram dominar o mercado antes destinados aos táxis, inclusive com a prática de

[151] Fonte: https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/tribunal-de-lisboa-vai-contra-a-relacao-e-diz-que-uber-e-legal-241759. Acedido a 31/01/2020.
[152] Fonte: https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=43094. Acedido a 31/01/2020.

dumping, com o fim de expulsar a concorrência das micros, pequenas e médias empresas do setor, tornando precário o setor com o aumento do desemprego entre taxistas. Uma outra proposta, nº 1001/XIII, aduz que a Lei nº 45/2018 acabou por solidificar uma concorrência desleal com o ramo de táxi, prejudicando diretamente micros, pequenas e médias empresas ligadas ao ramo de táxi. Desse modo, propõe que o TDVE esteja sujeito a uma licença municipal, que seria concedida por meio de concurso universal e que estaria limitado a um contingente a ser definido pela municipalidade. Em suma, deseja atribuir às Câmaras Municipais a competência para o licenciamento das viaturas. Por fim, outro projeto (PL nº 1002/XIII) propõe a definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade, com tarifário homologado que impeça flutuações de preços ao ritmo dos algoritmos, o que impediria o *dumping* e a venda com prejuízo. Afirma que a Lei nº 45/2018 só regulamentou a concorrência desleal entre o setor de TDVE e os de Táxi.

4. A Airbnb e a Uber nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto

> De facto, em alguns pontos notamos um retrocesso na cultura do indivíduo com relação à espiritualidade, delicadeza e idealismo. Essa discrepância resulta essencialmente da crescente divisão de trabalho. Pois a divisão de trabalho reclama do indivíduo um aperfeiçoamento cada vez mais unilateral. E um avanço grande no sentido de uma busca unilateral com muita frequência significa a morte para a personalidade do indivíduo. Em qualquer caso, ele cada vez menos pode equiparar-se ao supercrescimento da cultura objetiva. O indivíduo é reduzido a uma quantidade negligenciável, talvez menos em sua consciência do que em sua prática e na totalidade de seus obscuros estados emocionais derivados de sua prática. O indivíduo se tornou um mero elo em uma enorme organização de coisas e poderes que arrancam de suas mãos o progresso, espiritualidade e valores, para transformá-los de sua forma subjetiva na forma de uma vida puramente objetiva. Não é preciso mais do que apontar que a metrópole é o genuíno cenário dessa cultura que extravasa de toda vida pessoal.
> (SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. *In* O Fenômeno Urbano. Org. VELHO, Otávio Guilherme. Zahar Editores. Rio de Janeiro, 1979).

4.1 A Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto

A Airbnb é uma plataforma eletrônica que, segundo a própria empresa, caracteriza-se como uma comunidade que auxilia na partilha de espaços, inserindo-se no contexto de economia de partilha. No início o foco era somente a disponibilização de ambientes para hospedagem que, além do espaço, podem oferecer uma experiência singular, diferenciando-se da padronização física e de atendimento presentes na rede hoteleira. No entanto, a partir de 2018, a Airbnb passou a permitir anúncios de hotéis, desde que não seja de uma rede com espaços padronizados, bem como a congregar uma série de atividades que podem ser oferecidas conjuntamente com espaços, denominada de “Airbnb experiências”, que a plataforma diz que vão além das aulas e passeios turísticos típicos.

A plataforma colabora na partilha destes espaços por meio de anúncios colocados em sua plataforma, ou seja, atua como intermediadora entre aquele que disponibiliza, denominado de anfitrião, e aquele que deseja reservar, o hóspede. A

atividade da Airbnb se atém em verificar os perfis e anúncios, disponibilizar um canal específico de mensagens e gerir o recebimento e transferência de pagamentos[153].

A ingerência da plataforma limita-se aos eventos acima descritos, além do sistema de avaliação. A avaliação é direcionada tanto para anfitriões como para hóspedes. No caso dos anfitriões, as questões suscitadas na análise envolvem experiência geral, limpeza, exatidão, valor, comunicação, *check-in*, localização e comodidades[154]. Para os hóspedes, os temas avaliados são respeito as regras de acomodação, cuidados com o local reservado e comunicação com o anfitrião.

Simmel já afirmava que a confiança entre pessoas é um elemento primordial para a integração da sociedade (2004, p. 191). O sistema de avaliação da plataforma relaciona-se diretamente com a questão da construção da confiança, característica marcante na economia colaborativa, pois as relações pactuadas por meio da Airbnb são efetivadas entre pessoas que não se conhecem, de modo que não se insere na formal estrutura empresarial, como no caso de reservas efetivadas com a rede hoteleira.

A plataforma adota modelo transparente de avaliações, ou seja, a qualificação vincula-se ao perfil de quem a efetivou e ficam disponíveis para qualquer pessoa que aceda à plataforma.

> Após cada estadia, tanto o anfitrião quanto o hóspede devem escrever uma referência sobre o outro, isto é, avaliar a experiência através de um pequeno texto que ficará exposto no perfil do avaliado e não poderá ser alterado ou apagado. As pessoas costumam falar tanto do espaço físico (no caso do Airbnb) quanto de como foi a experiência com o outro (em ambas as plataformas). É interessante notar o tom de pessoalidade das referências, mesmo entre pessoas que só se encontraram para trocar as chaves, como pode acontecer no Airbnb. Mais referências significa que mais pessoas já se hospedaram naquele lugar ou, então, que aquela pessoa já foi recebida em muitos lugares. Quanto mais referências positivas, melhor a reputação construída e, consequentemente, maior a confiabilidade. Ou seja, a cada indicação com menções positivas, mais fácil conseguir um sofá no Couchsurfing ou alugar um espaço no Airbnb.
> É importante notar que as referências trocadas ficam visíveis a todos os usuários dessas plataformas. Essa ampla visibilidade das referências permite que o processo de avaliação não fique restrito aos hóspedes e anfitriões, mas esteja disponível a todos, aberto a diferentes

[153] Fonte: https://www.airbnb.pt/help/article/2503/o-que-%C3%A9-a-airbnb-e-como-funciona. Acedido a 06/07/2020.

[154] Fonte: https://www.airbnb.pt/help/article/1257/como-funciona-a-avalia%C3%A7%C3%A3o-com-estrelas-par a-estadias. Acedido a 06/07/2020.

> interpretações. Uma vez que as referências não podem ser anônimas, verifica-se que não apenas essas avaliações recebidas têm um papel na construção da confiança, mas também as dadas. Por exemplo, se você se hospeda na casa de uma pessoa que já possui 30 referências positivas e, após a experiência, descreve sua avaliação de forma negativa, criticando algo que todas as outras pessoas disseram gostar, isso pode sugerir que o problema esteja com você e não com o outro, evidenciando que talvez você não seja um bom hóspede. O conjunto de informações disponíveis nos perfis dessas plataformas permite que seus usuários encontrem diferentes maneiras de interpretá-las, colocando-as em relação e confrontando-as (COSTA *et al*, 2017, p. 80).

A publicidade da avaliação e a vinculação ao perfil pode não parecer um problema e, na verdade, revela maior transparência e exige senso crítico por aquele que a analisa. No entanto, o fato de identificar publicamente quem avalia pode gerar pressão para que as avaliações sejam sempre positivas, pois o hóspede, por exemplo, será analisado pelos anfitriões quando de reservas futuras, que podem negá-las justamente por identificar um hóspede com potencial de "mal" avaliador, já que o gerenciamento das reservas é efetivado diretamente pelo anfitrião e não pela plataforma[155]. Referida reflexão demonstra o quão imprescindível são os sistemas de avaliações e a importância da sua construção, de modo que efetivamente tragam informações fidedignas acerca da experiência sem estar contaminadas por interesses específicos do negócio.

Efetivamente, a plataforma comporta-se como uma intermediadora, pois o gerenciamento acerca da reserva fica sob a responsabilidade do anfitrião ou a quem ele incumbir. Para se ter uma noção, a política de cancelamento da plataforma permite ao anfitrião escolher qual o tipo irá oferecer aos hóspedes, conforme escala definida pela Airbnb. São 6 níveis: flexível, moderada, rigorosa, longa duração, super-rigorosa de 30 dias e super-rigorosa de 60 dias[156].

Do mesmo modo, a disponibilidade da unidade e os valores fixados são também definidos pelos anfitriões e a Airbnb estipula a sua participação com base neste último[157]. Com referência ao valor devido à plataforma, há dois modelos que definem a quem caberá o pagamento.

---

[155] Fonte: https://canaltech.com.br/apps/airbnb-sistema-de-avaliacoes-pode-estar-levando-usuarios-a-serem-engan ados-43671/. Acedido a 06/07/2020.

[156] Fonte: https://www.airbnb.pt/home/cancellation_policies. Acedido a 06/07/2020.

[157] Fonte: https://www.airbnb.pt/help/article/52/como-devo-escolher-o-pre%C3%A7o-do-meu-an%C3%BAncio. Acedido a 06/07/2020.

O primeiro modelo é voltado para anfitriões individuais de casas e prevê a partilha do pagamento da taxa da plataforma, entre anfitrião e hóspede. Assim, uma taxa é aplicada sobre o valor recebido pelo anfitrião, no percentual de 3%, e, na mesma operação, a Airbnb cobra uma taxa de até 14,2% do subtotal da reserva a ser paga pelo hóspede. O segundo direciona-se para hotéis e outras empresas de hospitalidade e somente será devido pelo anfitrião. A taxa devida à plataforma varia entre 14% e 20% (mais 2% para anúncios que tenham uma política de cancelamento super rígida).

Após a análise dos principais recursos de operação da plataforma, passa-se ao exame do impacto do modelo de negócio desenvolvido pela plataforma no mercado das cidades (Rio de Janeiro e Porto).

A Airbnb possui modelo de negócio muito próximo em ambas cidades, divergindo somente nos aspetos em que a regulação respetiva de cada país ou cidade exige alguma postura específica da plataforma. Como vimo no capítulo 3, não há no Brasil uma regulação específica para o mercado de aluguer temporário, sendo a base de legalidade das ações empreendidas pela Airbnb calcadas numa legislação que data do início da década de 1990 e que nada menciona, nem podia, sobre plataformas eletrónicas.

Convém também lembrar que a cidade do Rio de Janeiro, desde 2016, se encontra em profunda crise, que parecia apresentar os primeiros sinais de alívio, antes de ser atingida pela crise da pandemia Covid-19. Má conservação, problemas no atendimento de saúde, dificuldades financeiras com o pagamento do salário dos funcionários públicos, fechamento de comércios, recuos nos dados económicos do setor de serviço e baixa ocupação hoteleira têm sido a tônica dos últimos anos[158].

De outro modo, Portugal possui regulação específica para o mercado de alojamento local (Lei nº 62/2018), o que envolve a cidade do Porto, estando a base legal das atividades empreendidas pela Airbnb pautadas nesta legislação criada especificamente para responder às plataformas eletrônicas de alojamento local, tendo como principal alvo a própria Airbnb.

Até o início da pandemia Covid-19, a cidade do Porto possuía uma economia em ascensão, recuperando-se de um cenário de crise económica principiado no início

[158] Fonte: https://piaui.folha.uol.com.br/um-rio-de-portas-fechadas/. Acedido a 03/03/2020.

da década de 2010, que afetou não só o Porto, como todo Portugal. Esta recuperação económica esteve associada a um *boom* do setor imobiliário, existindo dados que apontam para um forte aquecimento do setor, com elevado preço do metro quadrado em cidades como Lisboa, Porto e na região do Algarve, designadamente. Contudo, no dia 18 de março de 2020, Portugal decretou Estado de Emergência em virtude da pandemia Covid-19, encerrando as atividades económicas, exceto as consideradas essenciais. Os dados mais recentes da Comissão Europeia revelam que Portugal deverá ter uma retração de 9,8% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2020. De entre as principais razões apontadas por Bruxelas, estão o confinamento e a queda de quase 100% do turismo no mês de abril[159].

Até a alteração de cenário provocada pela Covid-19, havia várias razões para o aumento das rendas e do valor de venda de imóveis, tanto na cidade do Porto como em Portugal, com a recuperação da desfasagem dos preços dos imóveis sofrida entre 2008 e 2010, em virtude da crise económica mundial. Destaca-se o visto *gold*, que permite a estrangeiros investir em Portugal por meio da compra de imóveis a partir de um valor mínimo (€ 500.000) e, em troca, obterem uma autorização de residência ou o grande mercado que se tornou o solo, com a prática de medidas especulativas, que retém o imóvel sem dar-lhe destinação no aguardo de valorização. Os ganhos e a estabilidade proporcionados pelo mercado do solo são contrapontos interessantes aos investidores ante um mercado de ações muito volátil. Um terceiro elemento, com foco voltado para a escala local e que é um dos objetos de estudo desta tese, refere-se ao alojamento local, promovido primordialmente pela Airbnb, plataforma intimamente ligada ao turismo[160].

No que se refere ao visto *gold*, importa registar que, no dia 4 de fevereiro de 2020, o Parlamento Português aprovou no Orçamento de 2020 o fim do referido visto para quem quiser comprar imóveis nas cidades de Lisboa e Porto e nas comunidades intermunicipais situadas no litoral e o Conselho de Ministros aprovou o referido

[159] Fonte: https://expresso.pt/economia/2020-07-07-Bruxelas-ainda-mais-pessimista-preve-quebra-de-98-para-a-economia-portuguesa. Acedido a 07/07/2020.
[160] Fonte: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/imobiliario/detalhe/como-portugal-se-tornou-no-mercado-imobiliario-mais-quente-da-europa. Acedido a 03/04/2020.

Decreto-lei quando da discussão do Orçamento do Estado 2020[161], com entrada em vigor para julho de 2021. A razão está justamente na corrida que este incentivo gerou e a pressão que exerce sobre o mercado de imóveis.

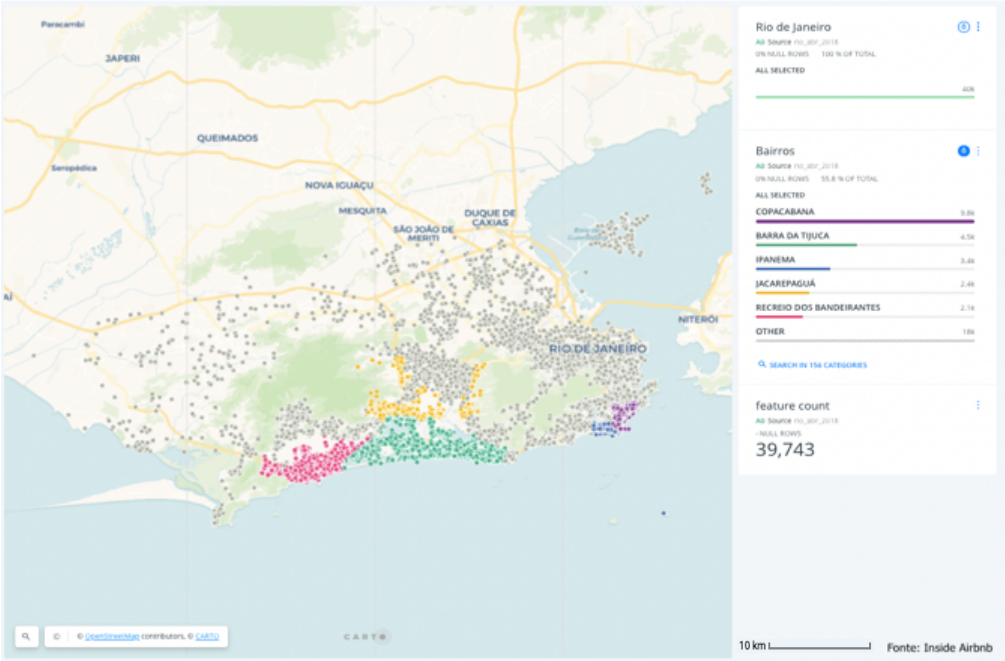
Assim, com dados referentes ao ano de 2018 e final de 2019, extraídos do sítio Inside Airbnb[162], especializado no fornecimento de dados da plataforma para fins de pesquisa, o primeiro passo será demonstrar como se comportou o mercado de alojamento local na cidade do Rio de Janeiro e no concelho do Porto, tanto no que se refere ao número total de unidades ofertadas, como aspetos que tratam da disponibilidade, tipos de acomodação e o valor médio por noite nas cidades, dados essenciais para compreender como o mercado de alojamento local se organiza, a atratividade e os impactos no mercado imobiliário das cidades.

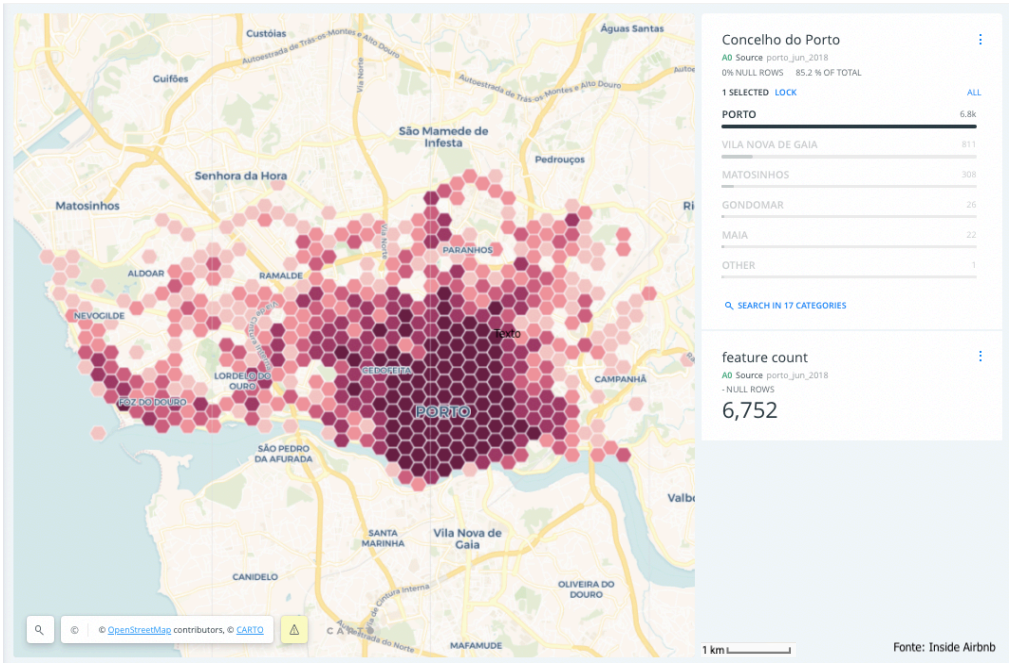
4.1.1 Dados Gerais e distribuição da Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto

Os dados disponibilizados pelo sítio Inside Airbnb revelam que, em abril de 2018, a plataforma possuía na cidade do Rio de Janeiro um total de 39.743 ofertas, ao passo que, para a cidade do Porto, a plataforma detinha o total de 6.752 unidades, com dados para o mês de junho de 2018. Nos dois territórios, o total engloba tanto residências inteiras, como quartos privativos ou compartilhados.

[161] Fonte: Item 11 do Comunicado do Conselho de Ministro de 22 de dezembro de 2020. Disponível em https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/governo/comunicado-de-conselho-de-ministros?i=391. Ver também https://www.rtp.pt/noticias/economia/fim-dos-vistos-gold-em-lisboa-e-porto-foi-aprovadon 1202933. Acedidos a 19/01/2021.
[162] http://insideairbnb.com/index.html.

Figuras 12 e 13. Total de ofertas no Rio de Janeiro e no Porto em 2018.





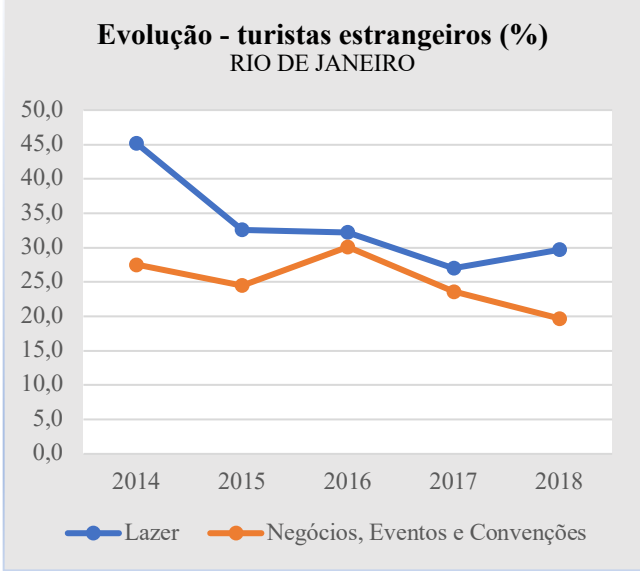
Fonte: mapas elaborados pelo autor por meio da plataforma Carto.

O primeiro aspeto a ser destacado para o Rio de Janeiro é a influência que os jogos olímpicos tiveram na oferta de acomodações, que teve lugar no ano de 2016. A Airbnb foi patrocinadora oficial do evento e terá colocado mais de 105 mil vagas de hospedagem, amenizando o risco de falta de alojamento, tendo ampliado em 69% a sua

oferta na cidade em apenas um ano, o que tornou o Rio de Janeiro a quarta cidade no mundo em número de acomodações, atrás apenas de Londres, Paris e Nova York[163].

Compreensivelmente, após o evento ocorreu a saída gradual de espaços da plataforma, ainda mais quando considerado o quadro de forte crise económica que se instalou na cidade. No entanto, não seria improvável que em 2018, e até mesmo 2019, possa ainda haver muita da nova oferta que foi disponibilizada a pensar especialmente nos jogos[164].

Gráfico 10. Demanda turística internacional no Rio de Janeiro.



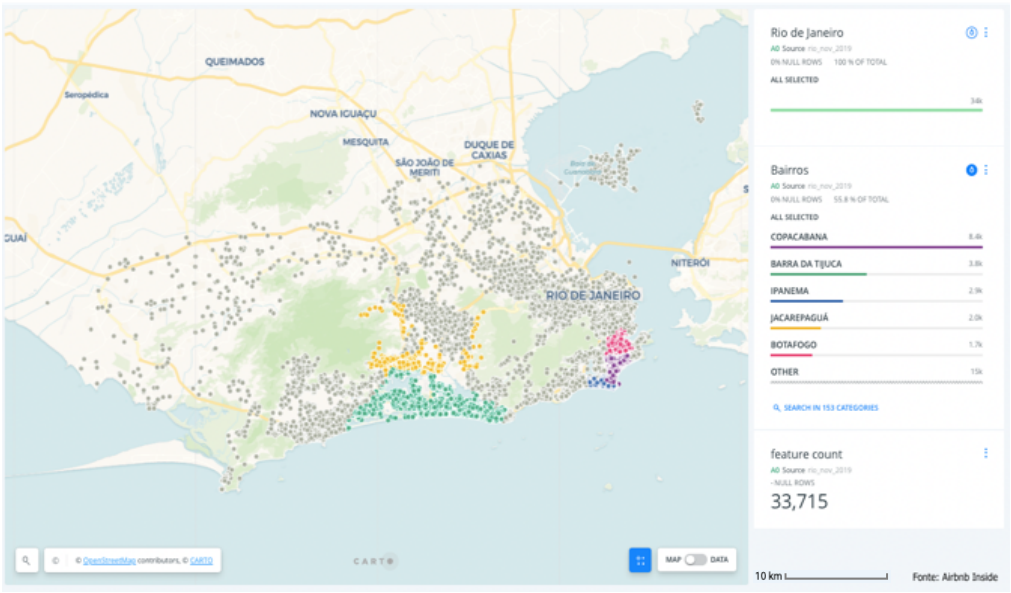
Fonte: http://www.dadosefatos.turismo.gov.br.

O Rio de Janeiro é o destino mais visitado no Brasil. Para se ter uma noção do número de turistas na cidade, um estudo divulgado pelo Ministério do Turismo Brasileiro em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisa Económica (2018, p. 24) revelou que, entre os turistas estrangeiros que visitaram o Brasil em 2018, 29,7% tinha como destino o Rio de Janeiro, quando o assunto é lazer, e 19,7% quando se trata de negócios, eventos e convenções. Apesar de líder nacional, os números revelam que desde o ano de 2015 há uma retração do volume, que coincide com início da forte crise económica enfrentada pela cidade, principalmente quando considerado o turismo de negócios.

Assim, quando analisados os dados da Airbnb para a cidade do Rio de Janeiro em novembro de 2019, percebe-se que o total reduziu para 33.715 unidades, o que significa uma contração de 15,16% no número de unidades disponibilizada pela plataforma.

[163]Fonte: https://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/hotelaria.php.Acedido a 06/04/2020.
[164] Fonte: https://www.airbnb.com.br/rooms/2931050?source_impression_id=p3_1582553109_V8G%2BpC30rC FY6 JLb. Acedido a 06/04/2020.

Figura 14. Total de unidades Airbnb disponibilizadas no Rio de Janeiro (novembro de 2019).



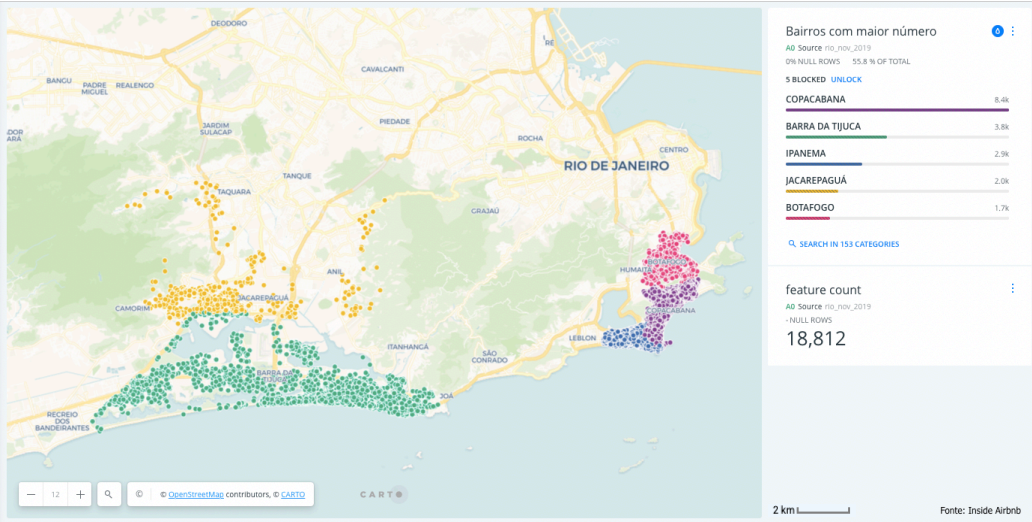
Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Espacialmente, verifica-se que os cinco bairros com maior quantidade de alojamentos não se alteram no período entre abril de 2018 e novembro de 2019, com a exceção do quinto lugar, em que Recreio dos Bandeirantes, localizado na Zona Oeste da cidade e muito próximo do Parque Olímpico (construído para as Olimpíadas), foi ultrapassado pelo bairro de Botafogo, localizado na zona sul, vizinho da líder Copacabana, zona de grande apelo turístico. Este dado revela a concentração em pontos turísticos da cidade, como a zona sul, pois, passado o período dos jogos olímpicos, o bairro do Recreio dos Bandeirantes perde em atratividade, ao mesmo tempo que o bairro de Botafogo surge em seu lugar.

O bairro de Copacabana concentrava sozinho, em abril de 2018, mais de 9.800 ofertas na plataforma da Airbnb, de um total de 39.743, o que corresponde a 24,67% do total. Em novembro de 2019 continua líder com 8.443 ofertas, reforçando a sua representatividade, ainda que considerada a ligeira subida, em termos absolutos, para 25,04%. O segundo bairro com maior número de ofertas é a Barra da Tijuca, na zona oeste do Rio de Janeiro. Em abril de 2018, o bairro possuía 4.528 ofertas, que corresponde a 11,39% do total, sendo que esse número caiu para um pouco mais de 3.837 em novembro de 2019, o que corresponde a 11,38% do total.

Embora a plataforma esteja presente em quase todo o município do Rio de Janeiro, que possui extensão territorial de 1.255 km²[165], verifica-se forte concentração nas zonas sul e oeste, consideradas as áreas mais ricas da cidade e com forte apelo turístico, muito especialmente em Copacabana, Ipanema e Botafogo (zona sul), bem como na Barra da Tijuca e Jacarepaguá (zona oeste). Lobo (2017, p. 13), por meio de informações acerca da plataforma na cidade do Rio de Janeiro, afirmou que é possível inferir que a renda gerada tende a se concentrar nas áreas já tradicionalmente utilizadas para o turismo urbano. Os cinco bairros reúnem 55,80% dos alojamentos de Airbnb da cidade, totalizando 18.812 unidades em novembro de 2019.

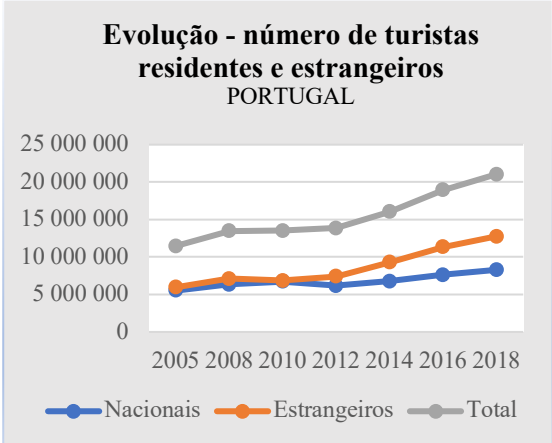
Figura 15. Os 5 bairros do Rio de Janeiro com maior número de unidades.



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Para a cidade do Porto o destaque é que Portugal vivia um aumento substancial do número de turistas, principalmente de estrangeiros, com expressivos números recordes nos últimos anos, justamente no período em que a Airbnb, fundada em 2009, inicia sua consolidação pelo mundo.

Gráfico 11. Nº de turistas residentes e estrangeiros em Portugal.



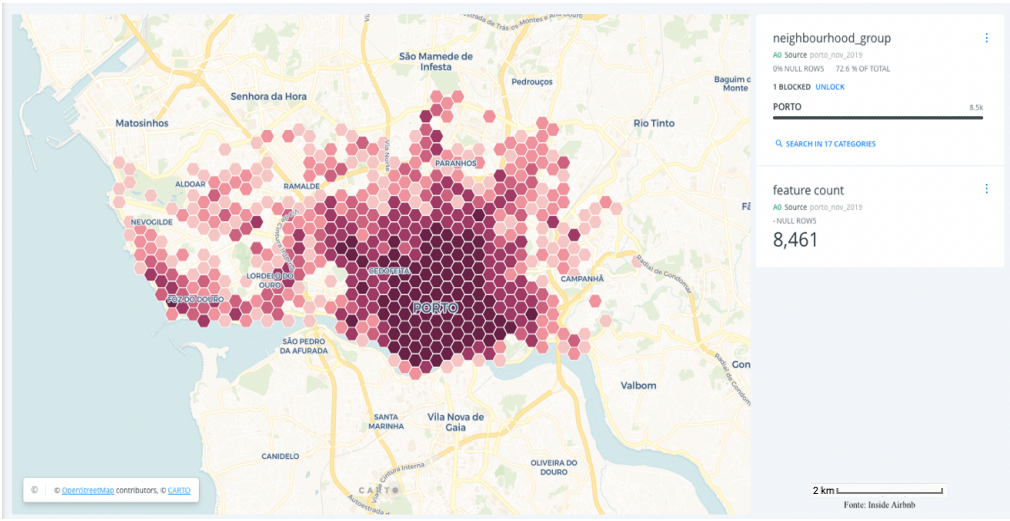
Fonte: Instituto Nacional de Estatística. Elaborado pelo autor.

[165] Fonte: https://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/caracteristicas-geograficas. Acedido a 06/04/2020.

De 2005 a 2008, antes da crise mundial, houve um ligeiro aumento do número de turistas. A partir de 2008 verifica-se uma estabilização, mas a partir de 2012 há um aumento vigoroso, com destaque para o número de turistas estrangeiros. Consequentemente, com a crescente demanda por hospedagem alavancada pelo turismo, é de se esperar um aumento da oferta quando se compara o período anterior (junho de 2018) com o período mais avançado (novembro de 2019), que se verá na sequência. Ao contexto de aumento do número de turistas acresce-se a legalização da operação das atividades da Airbnb em solo português com a edição da Lei do Alojamento Local no ano de 2018 (Lei nº 62/2018), sem desconsiderar que já havia regulação que tratava o tema desde o ano de 2014 (Decreto-Lei nº 128/2014), mas que não trazia segurança jurídica para a operação deste mercado justamente por abordá-lo de modo residual, sem equacionar situações jurídicas operacionais específicas consideradas inseguras.

Assim, aproximadamente um ano e meio depois, exatamente em novembro de 2019, os dados revelam que o total subiu para 8.461 unidades disponíveis na plataforma para toda a cidade do Porto, o que ratifica o movimento de aumento da oferta de acomodação em virtude da procura turística e da regulamentação do mercado de alojamento local.

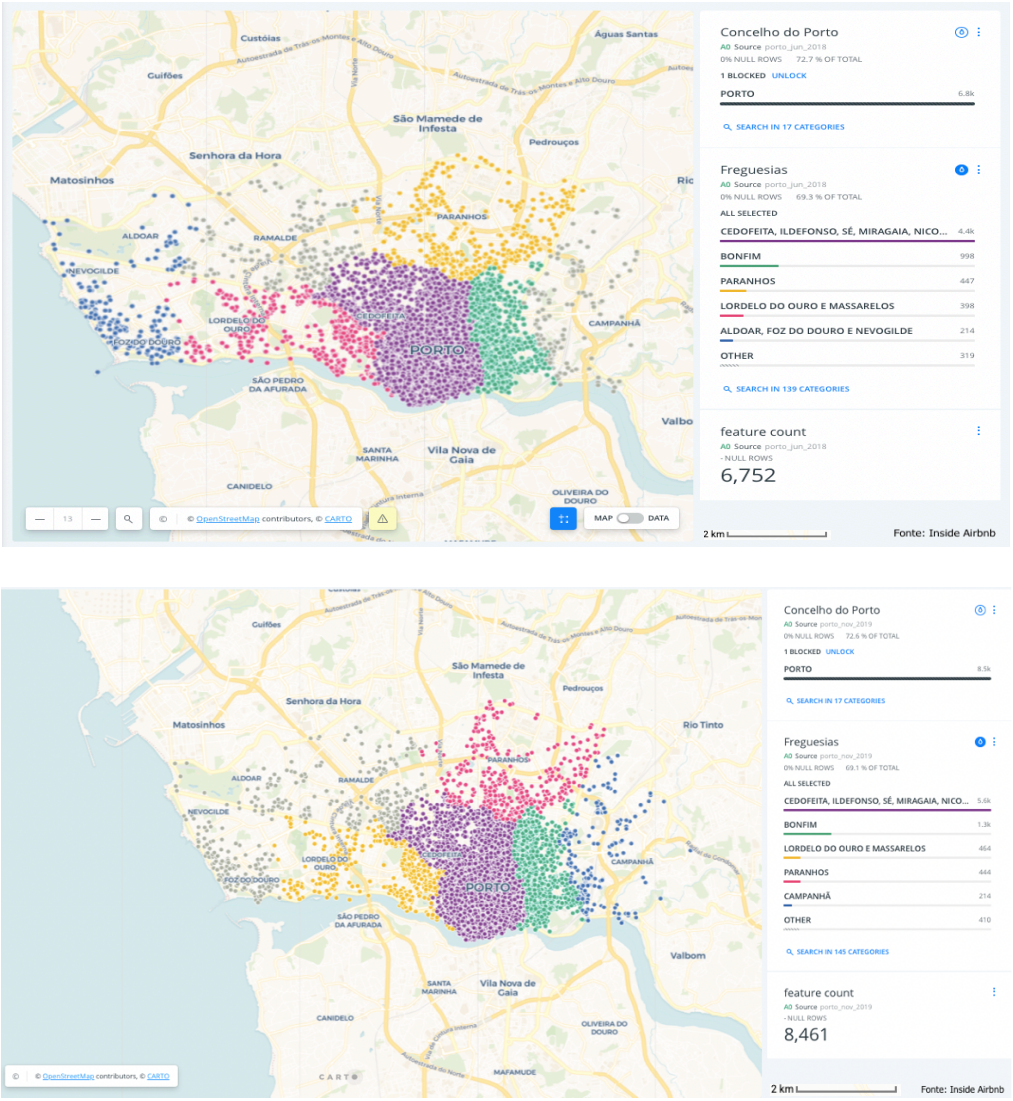
Figura 16. Total de unidades Airbnb no Porto em 2019.



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Aprofundando a análise por meio de recortes territoriais, os mapas a seguir indicam a distribuição da oferta em cada freguesia do Porto para os dois períodos (junho de 2018 e novembro de 2019).

Figuras 17 e 18. Distribuição das unidades Airbnb por freguesia em jun/2018 e nov/2019.



Fonte: elaborados pelo autor por meio da plataforma Carto.

Neste período, a agregação de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos ultrapassou Paranhos, enquanto a agregação de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde foi superada pela freguesia de Campanhã, vizinha de Bonfim, que ocupa a segunda colocação em número total, proximidade que pode indicar influência.

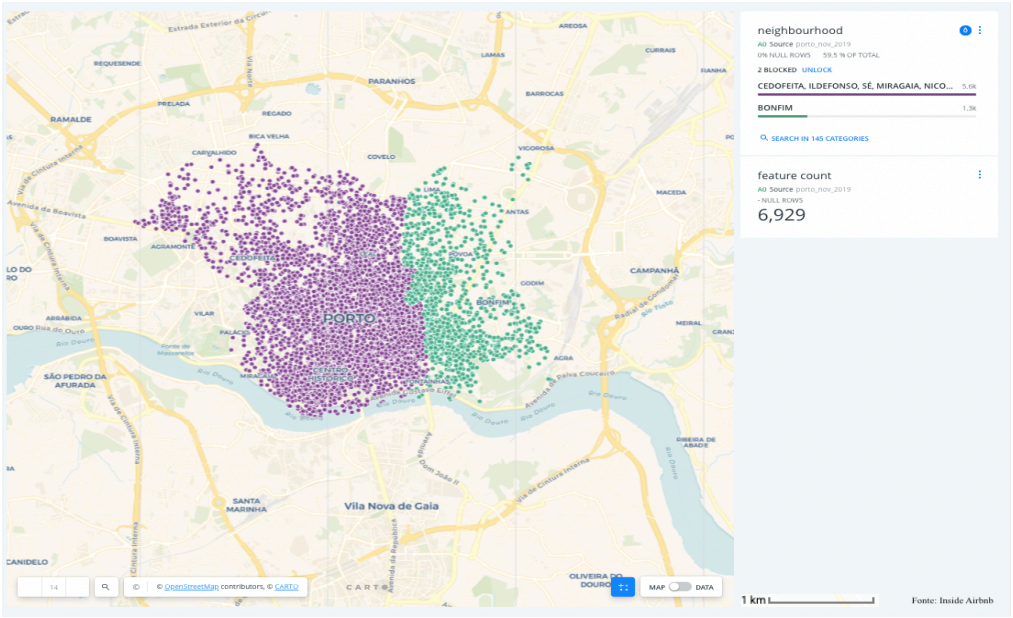
A União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, dita do "centro", em abril de 2018 concentrava sozinha 4.376 ofertas na plataforma Airbnb, de um total de 6.752, o que corresponde a 64,81% do total. Em

novembro de 2019 continua líder absoluta, com um aumento significativo no número total de ofertas, com 5.642 unidades, ou seja, um acréscimo de 1.266 e um ligeiro aumento na percentagem (+1,87%). Se comparado, em termo percentuais, com o bairro com maior número de unidades na cidade do Rio de Janeiro (25,04% do total), é impressionante a concentração de unidades no concelho.

A segunda freguesia com maior número é Bonfim, vizinha da União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, com 998 unidades em junho de 2018, ou seja, 14,78% do total, sendo que esse número eleva para 1.287 em novembro de 2019, o que corresponde a uma ligeira subida para 15,21% do total.

A primeira conclusão é a de que, não obstante estar presente em toda a cidade, é relevante a concentração na zona histórica e na vizinha Bonfim, que juntas reúnem 81,89% do total de oferta da cidade, com 6.929 alojamentos em novembro de 2019.

Figura 19. Concentração de unidades Airbnb na Zona Histórica do Porto e Bonfim.



Fonte: mapa produzido pelo autor por meio da plataforma Carto.

Os dados gerais para a cidade do Rio de Janeiro e do Porto revelam que o principal propulsor para a demanda por alojamento local é o turismo. Como visto alhures, o Rio de Janeiro, apesar da queda recente, teve forte impulso provocado pelos jogos olímpicos de 2016 e a cidade do Porto tem como base o aumento substancial na

demanda turística, que é fruto de uma política de governo, tendo a atividade turística alcançado o título de maior atividade exportadora de Portugal no ano de 2016[166].

Nos dois casos, as cidades apresentam fortes concentrações de alojamento local em determinados sítios da cidade, coincidindo com o apelo turístico, que no caso do Rio de Janeiro é a zona sul, onde se localizam as praias mais famosas da cidade, principalmente o bairro de Copacabana. Na Invicta, como carinhosamente é conhecida a cidade do Porto, o belo Centro Histórico que é património cultural da humanidade pela UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura[167] -, localiza-se na União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e revela ser o grande apelo turístico para a concentração turística na cidade e, consequentemente, do alojamento local.

Por meio de uma visão ortodoxa, a aumento da demanda com o crescimento exponencial da oferta não representaria problema, pelo contrário, indicaria que há uma boa dinâmica da economia da cidade, com a entrada significativa de recursos oriundos do turismo, além de servir como potencial atrativo de investimentos privados, principalmente estrangeiros, cenário extremamente fomentado em Portugal pelos vistos *gold*. Contudo, a intensa performance económica do alojamento local tem suscitado discussões calorosas acerca de seus impactos nas cidades, principalmente no que concerne ao mercado de arrendamento e venda de imóveis, setor crucial para se ter uma cidade socialmente equilibrada, não segregadora. Antes de qualquer conclusão, é necessário analisar outros movimentos do mercado de alojamento local, como tipos de acomodação, disponibilidade, valor médio por noite e exploradores, para que, então, conjugados com dados do mercado de arrendamento e venda de imóveis, possamos de fato compreender como o alojamento local pode ser tão atrativo ao ponto de pressionar os preços do mercado imobiliário destas cidades.

[166] Fonte: https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf. Acedido a 09/07/2020.

[167] Fonte: http://www.cm-porto.pt/cultura/patrimonio-cultural/patrimonio-da-humanidade. Acedido a 13.6.2020.

4.1.2 Tipos de acomodação, disponibilidade e mínimo de noites

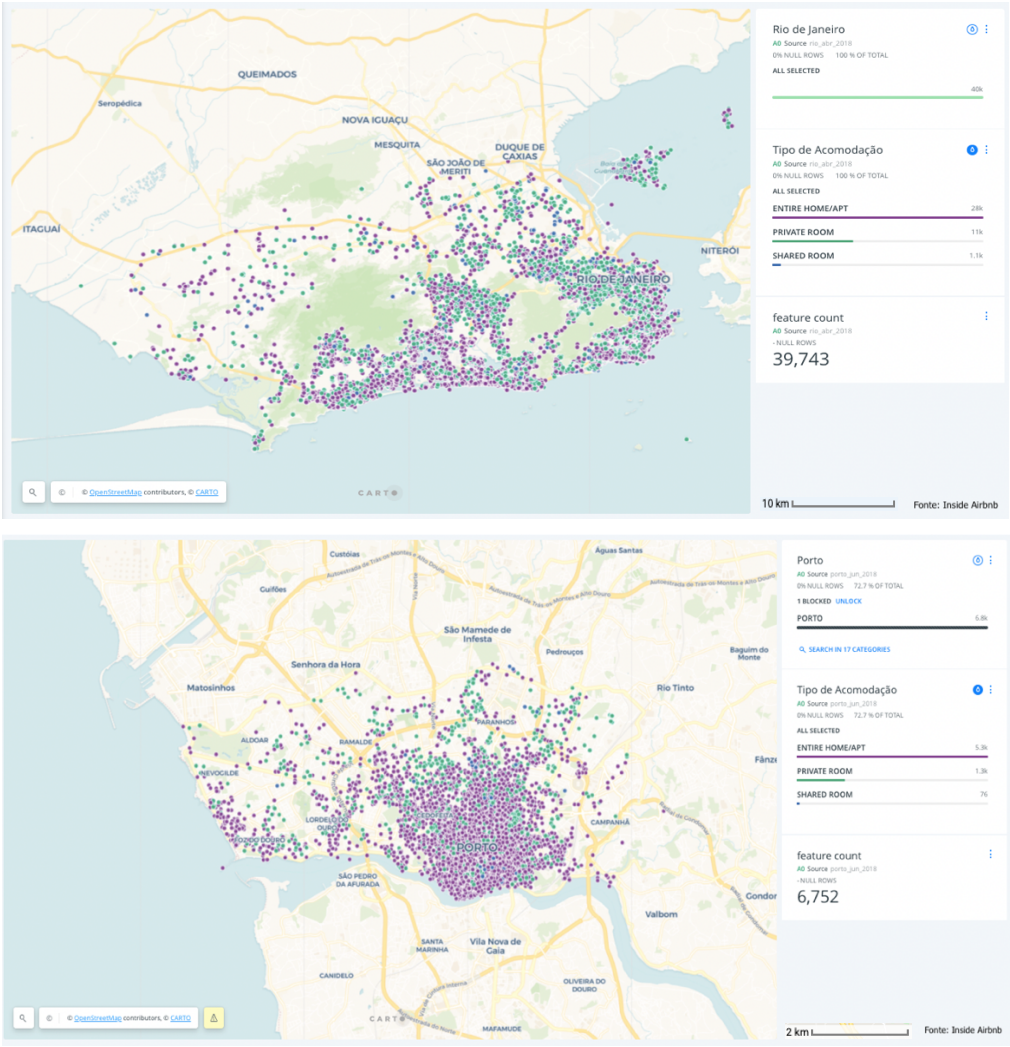
O tipo de acomodação e a disponibilidade oferecidos na plataforma Airbnb são fatores relevantes tanto em relação ao impacto que a oferta de alojamento local pode ter para o mercado imobiliário tradicional como para os valores difundidos pela economia compartilhada. A importância consiste no fato de que unidades inteiras e com alta disponibilidade ao longo do ano sinalizam ser exploradas exclusivamente para o alojamento local, que atende prioritariamente turistas, estudantes ou pessoas que estejam a negócios na cidade, o que afasta os casos em que a habitação é para uso próprio e, em determinados períodos, como férias dos proprietários, é ocasionalmente disponibilizada na plataforma para arrendamento.

Sobre o tema acomodação, existem três tipos disponibilizados pela plataforma, que são as unidades habitacionais inteiras (moradas e apartamentos) e os quartos inteiros ou compartilhados, a que se somou a partir de novembro de 2019 o quarto de hotel. A inserção é fruto de uma mudança na política da plataforma que, a partir de 2018, comunicou que passaria a aceitar quartos de hotéis, desde que ofereçam espaços únicos, com receção especial aos utilizadores[168], não permitindo, desse modo, os quartos padronizados da rede hoteleira.

Para a cidade do Rio de Janeiro e do Porto, os dados relativos a 2018 para o tipo de acomodação revelam que é inegável que a quantidade de unidades inteiras ofertadas na plataforma é muito superior aos outros tipos de acomodação, representando mais de 70% para o Rio de Janeiro e 78% para o Porto. Para idêntico período, os dados de disponibilidade para as duas cidades revelam que parte significativa das unidades é oferecida para o ano todo, o que indica que não são utilizadas como habitação própria ou para o arrendamento tradicional, de longo prazo.

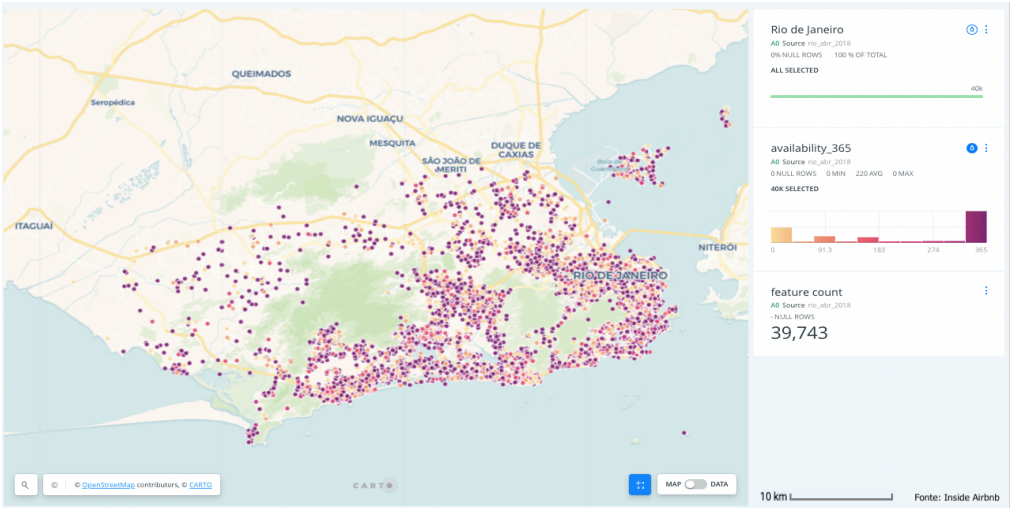
[168] Fonte: https://www.airbnb.com.br/help/article/1526/quais-s%C3%A3o-os-padr%C3%B5es-do-airbnb-para-hot%C3%A9is-e-outras-empresas-de-hospitalidade. Acedido a 06/04/2020.

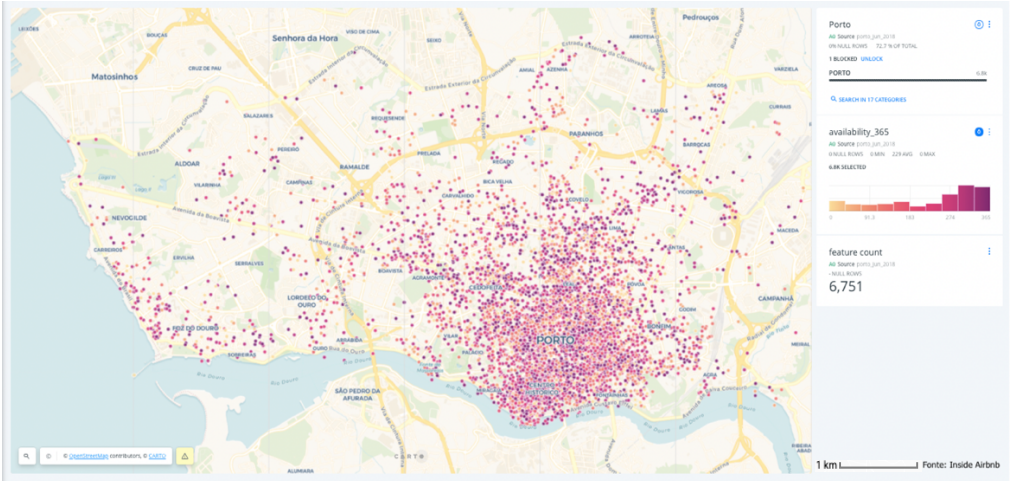
Figuras 20 e 21. Tipo de acomodação no Rio de Janeiro e no Porto (2018).



Fonte: elaborados pelo autor por meio da plataforma Carto.

Figuras 22 e 23. Disponibilidade de unidades Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto (2018).





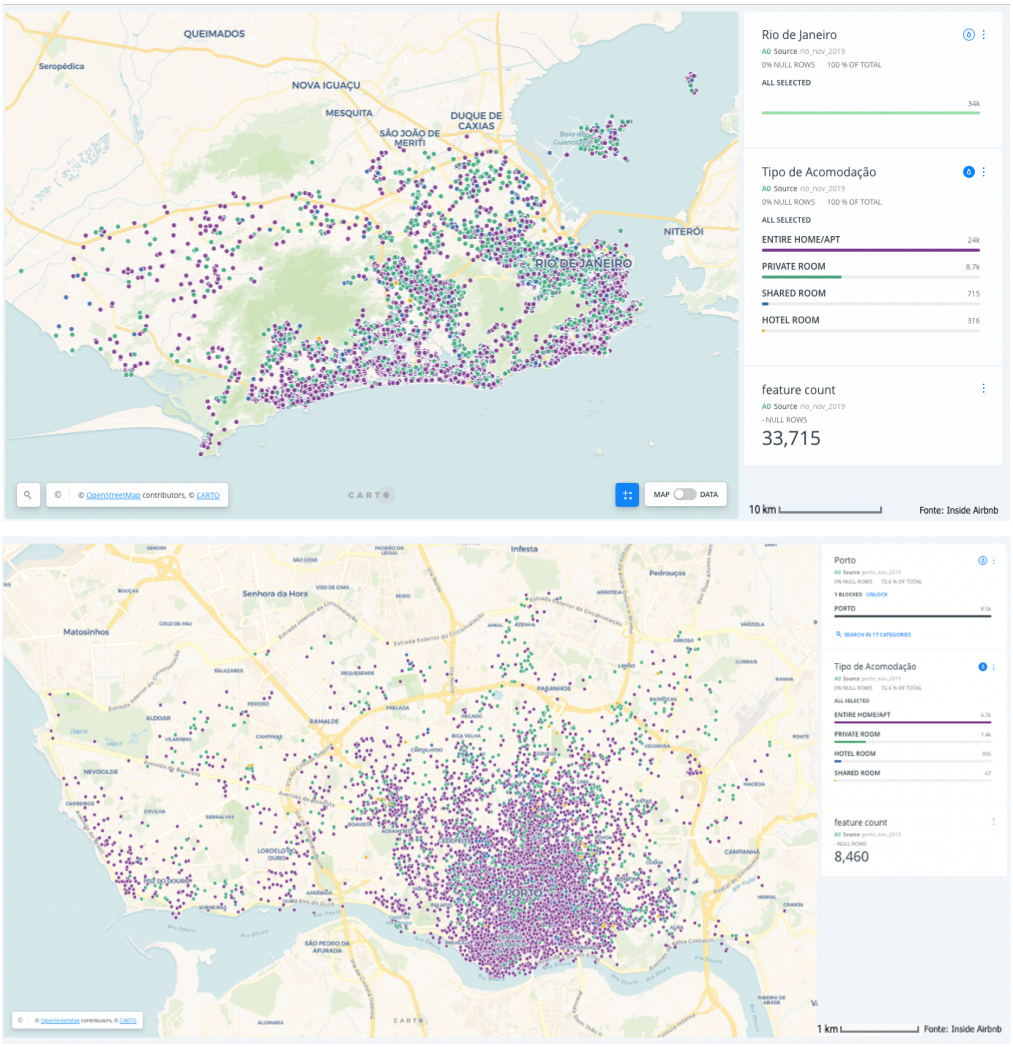
Fonte: elaborados pelo autor por meio da plataforma Carto.

Aproximadamente um ano e meio depois (novembro/2019), os dados para tipo de acomodação não revelam alterações significativas em ambas as cidades, mantendo-se a predominância de ofertas de imóveis inteiros.

No Rio de Janeiro, mesmo com a redução no total de ofertas entre abril de 2018 e novembro de 2019, o percentual de unidades inteiras na plataforma continua estável. Sobre a disponibilidade dos imóveis, os dados de novembro de 2019 para a cidade do Rio de Janeiro também revelam estabilidade. O ligeiro aumento dos casos para disponibilidade para poucos dias (campo em amarelo) reflete a descontinuidade (saída) de ofertas na plataforma dos últimos anos.

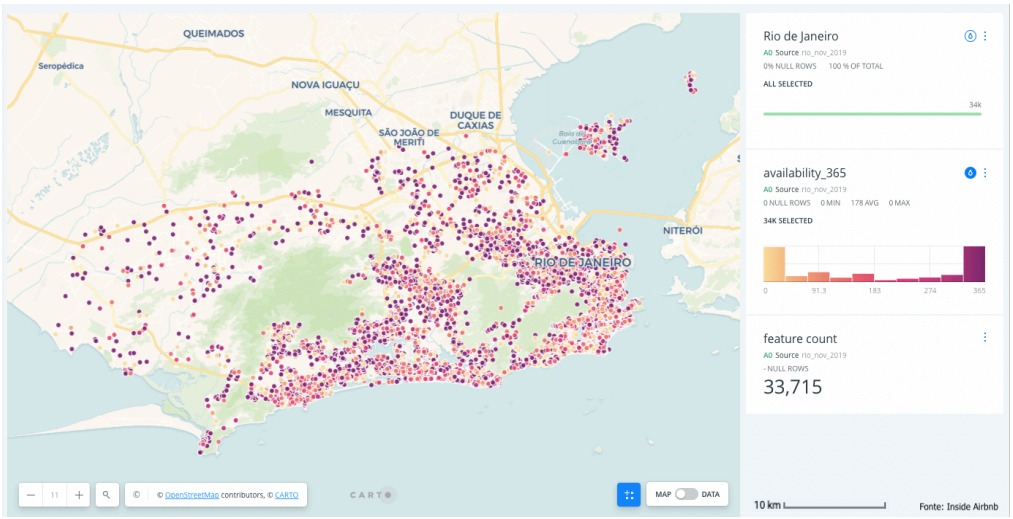
Para a cidade do Porto, verificou-se um ligeiro aumento da percentagem de unidades inteiras na comparação entre 2018 (78%) e 2019 (79%). Fernandes *et al.* (2018, p. 39) apontaram, quando da análise da Airbnb na Área Metropolitana do Porto, a existência de 29% de propriedades em regime de partilha de facto (quartos privativos e partilhados) no Porto para o primeiro semestre do ano de 2018, o que confirma a concentração de ofertas de imóveis inteiros em percentuais acima de 70% no Porto. Do mesmo modo, houve aumento da disponibilidade na comparação dos períodos (2018 x 2019), conforme pode se concluir do mapa com dados da disponibilidade em novembro de 2019.

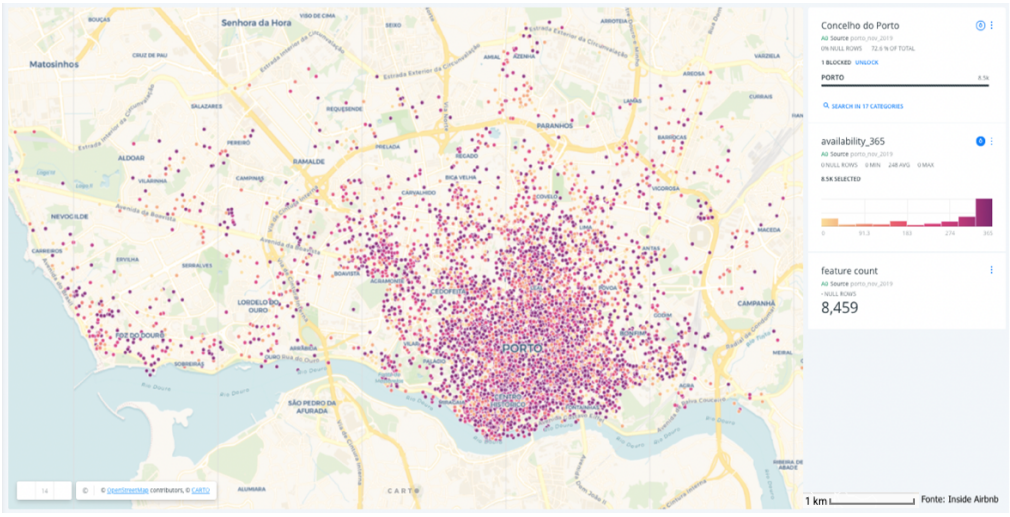
Figuras 24 e 25. Tipo de acomodação no Rio de Janeiro e no Porto (2018).



Fonte: mapas produzidos pelo autor por meio da plataforma Carto.

Figuras 26 e 27. Disponibilidade das unidades Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto (2019).

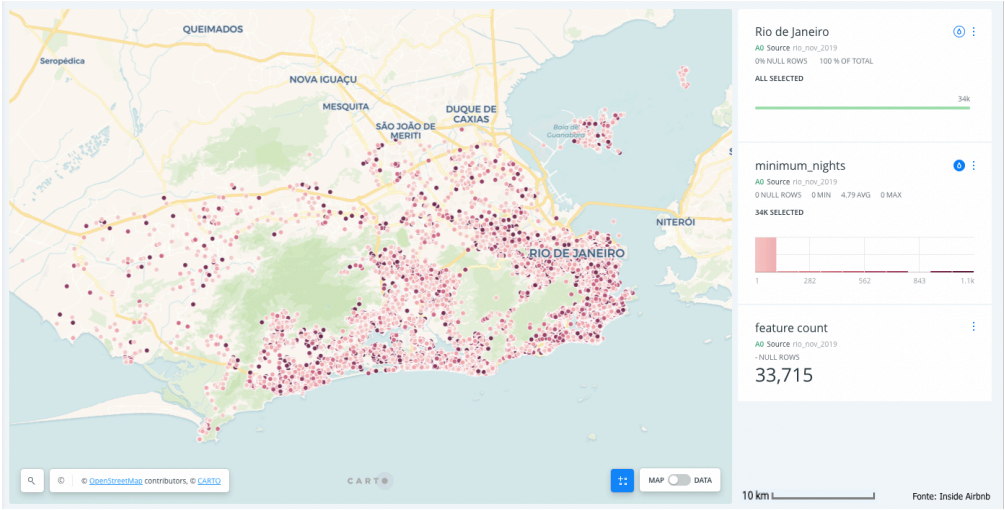


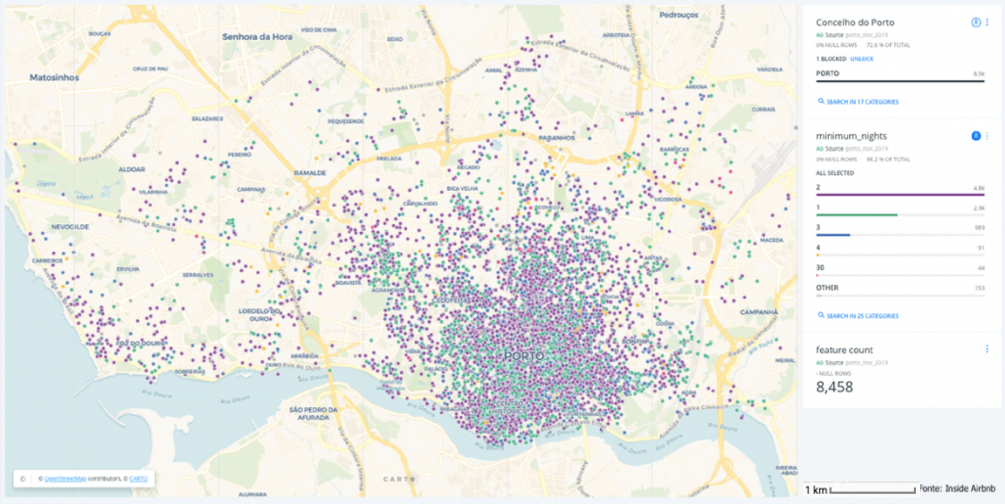


Fonte: mapas produzidos pelo autor por meio da plataforma Carto.

Por fim, como modo de ratificar o uso destes espaços de modo exclusivo para arrendamentos curtos, têm-se disponíveis os dados que revelam o mínimo de noites que é aceite quando de uma reserva. Segundo informações extraídas da plataforma para novembro de 2019, tanto no Rio de Janeiro como no Porto, a maioria das unidades permitem até mesmo uma única noite de estadia, o que indica que arrendamentos de longo período não são o foco para estes senhorios. Desse modo, os dados das cidades revelam que os espaços disponibilizados na plataforma são voltados para uso exclusivo para o arrendamento temporário, não se encontrando disponíveis para o mercado de arrendamento tradicional.

Figuras 28 e 29. Disponibilidade das unidades Airbnb no Rio de Janeiro e no Porto (2019).



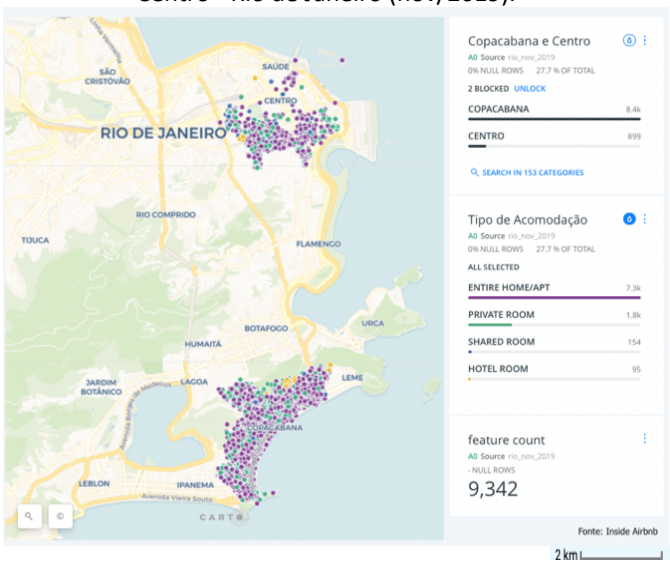


Fonte: elaborados pelo autor por meio da plataforma Carto.

4.1.3 O bairro com maior oferta no Rio de Janeiro: Copacabana

Como visto antes, o bairro de Copacabana concentra cerca de ¼ dos alojamentos de Airbnb do Rio de Janeiro. Para se ter uma noção mais apurada sobre o volume de concentração de ofertas do bairro, no mapa a seguir há um comparativo com outra área da cidade que também tem apelo turístico, que é o bairro do Centro. Todavia, a diferença no número de unidades é muito elevada.

Figura 30. Unidades Airbnb nos bairros de Copacabana e Centro - Rio de Janeiro (nov/2019).



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

O apelo pelo Bairro de Copacabana está associado ao fato de que possui a praia mais famosa do Brasil, conhecida mundialmente, com o mesmo nome dado ao bairro[169]. Como a cidade do Rio de Janeiro tem nas suas praias um forte atrativo turístico, Copacabana acaba por atrair este movimento, além de se localizar na zona mais rica da

[169] Fonte: https://www.skyscanner.com.br/noticias/as-melhores-praias-do-rio-de-janeiro-as-5-mais-disputadas-da-cidade-maravilhosa. Acedido a 06/04/2020.

cidade, a zona sul, com um dos metros quadrados mais caros do Brasil[170]. De outro modo, o bairro do Centro vive um cenário de decadência, até porque concentra um número elevado de empresas e comércio que foram atingidos diretamente com a crise econômica. Uma das regiões mais conhecida é a Avenida Rio Branco e seu entorno, que possui inúmeras empresas, principalmente financeiras e seguradoras, além abrigar, junto com o bairro vizinho de Santa Teresa, a parte histórica mais emblemática da cidade.

Figuras 31 e 32. Praia de Copacabana repleta de turistas (à esquerda) e Avenida Rio Branco com o Teatro Municipal e os edifícios empresariais ao fundo (à direita)



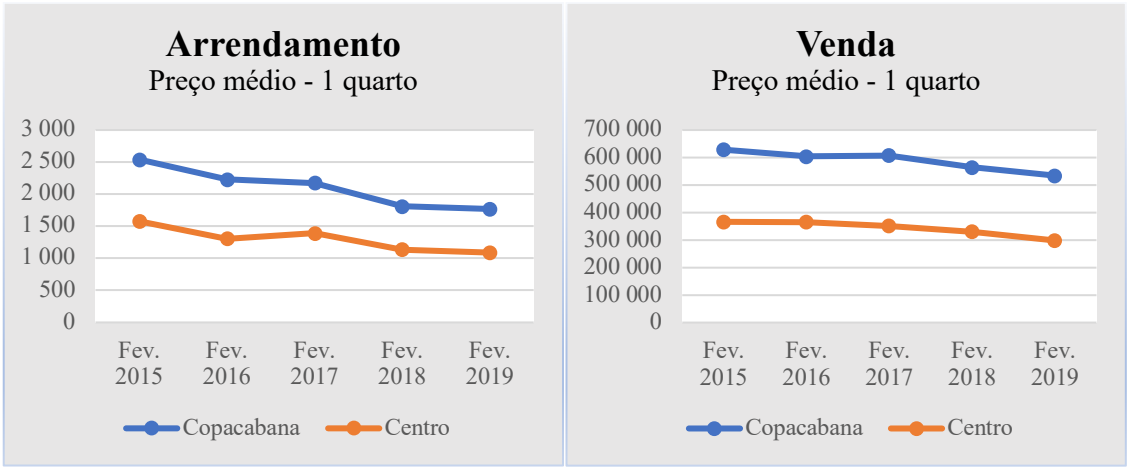
Fonte: https://cbn.globoradio.globo.com/media/audio/286680/turistas-ja-lotam-o-bairro-de-copacabana-na-expect.htm; http://rededoesporte.gov.br/pt-br/noticias/primeiro-trecho-do-vlt-e-inaugurado-no-rio-de-janeiro.

A exemplo do que ocorre para Copacabana, mesmo que num volume bem inferior, o Centro possui uma alta concentração de imóveis inteiros na plataforma, com o percentual de mais de 78% das unidades. Isso somado a alta disponibilidade ao longo do ano dos imóveis pode revelar um fator de pressão para os preços do arrendamento e venda de imóveis, que só não se percebe de modo mais claro, neste momento, em virtude da crise econômica que ainda afeta a cidade e que, com a pandemia Covid-19, se agravou significativamente.

Sobre o mercado de aluguer e venda para os bairros de Copacabana e do Centro, os dados revelam o seguinte comportamento para o período entre fevereiro de 2015 e novembro de 2019:

[170] Fonte: https://oglobo.globo.com/economia/imoveis/os-cinco-bairros-mais-caros-do-pais-estao-na-zona-sul-do-rio-7677088. Acedido a 06/04/2020.

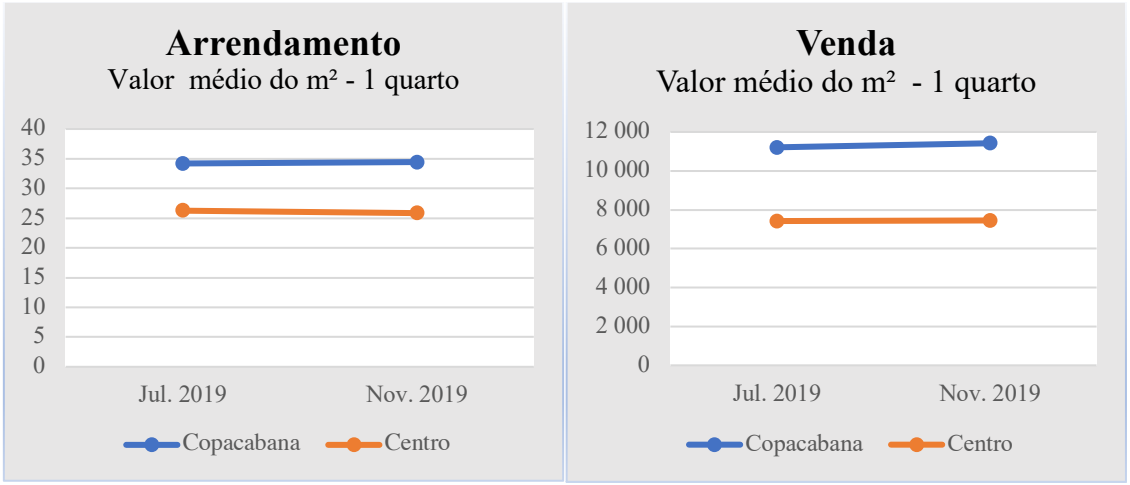
Gráfico 12. Mercado de aluguer e venda - Centro e Copacabana (2015-2019).



Fonte: Elaborado pelo autor. Acervo Jornal O Globo e SECOVI RIO (Sindicato da Habitação). Preços expressos em Real (R$).

A partir de julho de 2019 houve uma alteração da metodologia, passando de preço médio para valor do metro quadrado (m²).

Gráfico 13. Mercado de aluguer e venda - Centro e Copacabana (jul-nov/2019).



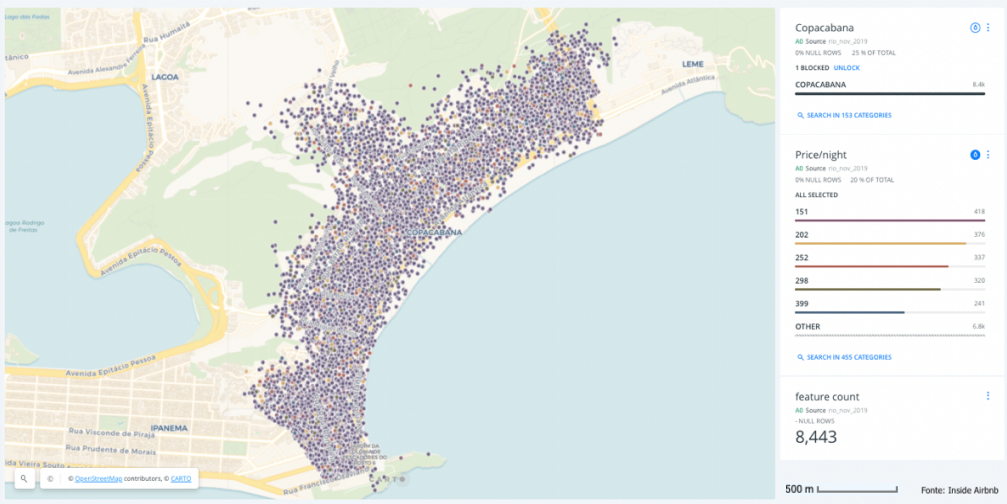
Fonte: Acervo Jornal O Globo e SECOVI RIO (Sindicato da Habitação). Preços expressos em Real (R$). Elaborado pelo autor.

Como se pode depreender, o mercado de aluguer e venda para os referidos bairros sofreu uma queda entre os anos de 2015 e 2018, começando a estabilizar a partir do início de 2019. No decorrer de 2019 pode-se verificar um ligeiro aumento, quando se compara os dados entre julho de 2019 e novembro de 2019, com exceção para o arrendamento no bairro do Centro, que ainda sofreu uma ligeira queda.

Como foi dito no início deste capítulo, o Brasil em geral, e a cidade do Rio de Janeiro em particular, passam por uma forte crise económica, o que afetou todos os setores da economia, incluindo o mercado de arrendamento e de compra e venda. Além disso, algumas das 6.028 unidades que saíram da plataforma Airbnb, entre abril de 2018 e novembro de 2019, e podem ter retornado ao mercado de arrendamento tradicional, o que pode ter contribuído também para a queda de preços.

Por fim, há a questão dos valores pagos. A barra lateral do mapa revela os cinco maiores preços praticados na plataforma para o bairro de Copacabana. Observa-se que o menor valor indica a importância de R$ 151,00 (€ 24,92[171]) por noite. Isso significa que, para uma taxa de ocupação de 50% ao mês, o total arrecadado, sem descontar a comissão da plataforma, seria de R$ 2.262,00 (€ 373,30[172]).

Figura 33. Preços praticados pelas unidades Airbnb em Copacabana



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

O preço médio de arrendamento tradicional para um apartamento de 1 quarto em fevereiro de 2019 era de R$ 1.769,00 (€ 296,39[173]), sem descontar qualquer intermediação (imobiliárias e corretores autónomos), caso exista. Como se pode depreender, o arrendamento por meio de plataforma se apresenta vantajoso, mesmo com uma taxa de ocupação de 50%, sem contar que, pela plataforma, o pagamento é feito de modo antecipado e assegurada a transferência.

[171] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[172] Idem.
[173] Idem.

4.1.4 A freguesia com maior oferta no Porto: União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória

A União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória concentra, de acordo com os dados para o mês de novembro de 2019, 66,68% do total de ofertas da plataforma Airbnb para a cidade do Porto, com um total de mais de 5.642 ofertas na plataforma.

Para se ter uma ideia mais apurada sobre o apelo que a freguesia possui na concentração de ofertas, faremos um comparativo com outra área da cidade que dista meros 2km do Centro Histórico, quando considerada a distância entre a Estação Ferroviária São Bento e a Estação Ferroviária Campanhã, e onde está localizado um importante nodal de transporte público, principalmente para viajantes internos. Trata-se da freguesia de Campanhã, que dá nome a estação ferroviária citada.

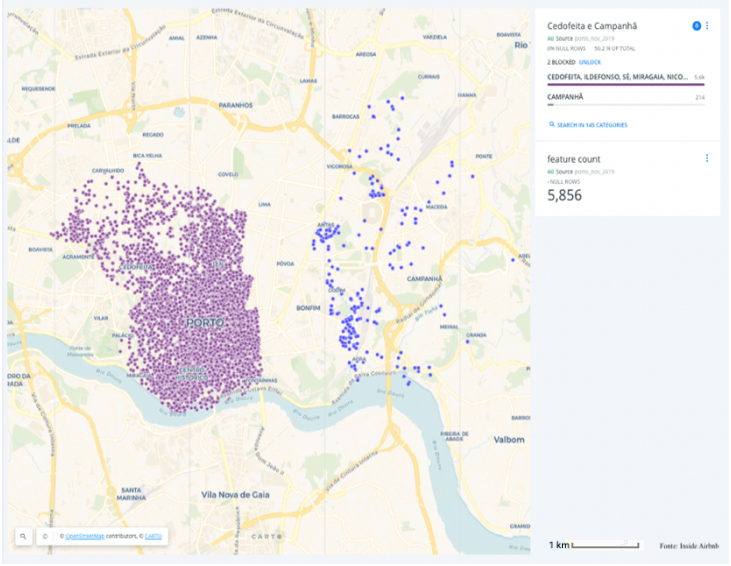
Figura 34. Ribeira do Porto repleta de turistas (à esquerda) e Estação Ferroviária Campanhã (à direita).



Fontes:
https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/20150614_2303_cidade_preparada_para_a_enchente e
https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Porto-Campanh%C3%A3

Como se poderá notar no mapa abaixo, os dados referentes a novembro de 2019 revelam que a diferença no número de ofertas é brutal, apresentando a freguesia de Campanhã aproximadamente 3,82%, com apenas 214 ofertas, do número total para a União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória.

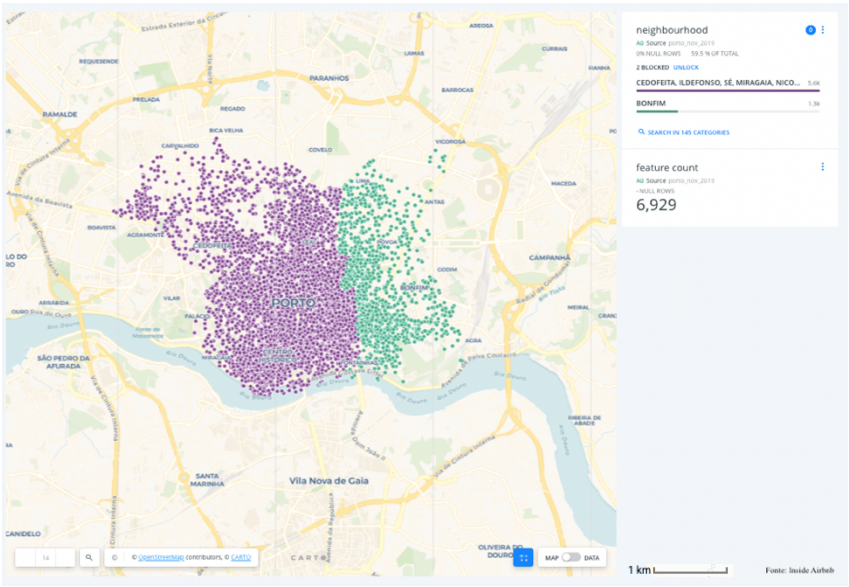
Figura 35. Unidades Airbnb em União de Freguesias e Campanhã (nov/2019).



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Na mesma linha de raciocínio sobre a vultosa concentração de alojamento local na União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, um segundo comparativo ratifica o cenário. O mapa abaixo congrega os dados do comparativo entre a União de Freguesias e Bonfim, freguesia limítrofe e que se localiza exatamente entre a União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e a freguesia de Campanhã.

Figura 36. Unidades Airbnb em União de Freguesias e Bonfim (nov/2019).

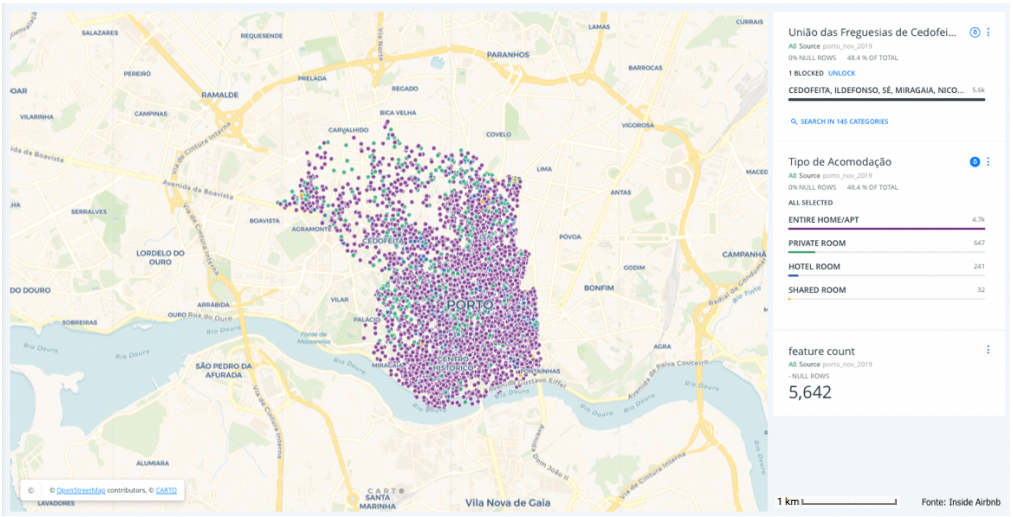


Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

A diferença agora não possui idêntico peso que existe quando Campanhã é o parâmetro comparativo, pois a freguesia do Bonfim possui um número de alojamento local mais elevado, com 1.287 ofertas. No entanto, a diferença continua significativa quando se considera que Bonfim praticamente integra o Centro Histórico do Porto, com incrível proximidade. Segundo os dados do mapa com informações de novembro de 2019, Bonfim possui apenas 22,98% do total ofertado pela União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória. O apelo pela União de Freguesias, como já mencionado, é por abrigar o belo Centro Histórico do Porto, tombado como património cultural da humanidade pela UNESCO, na qual ainda se pode ter contacto com a cultura portuguesa de forma como o tempo não tivesse passado.

No que se refere ao tipo de acomodação, a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória apresenta os seguintes dados:

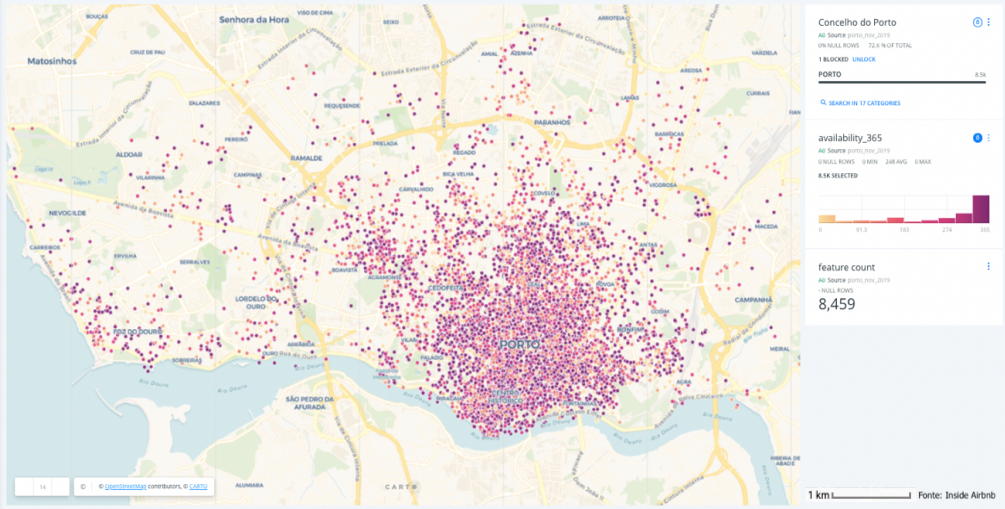
Figura 37. Tipos de acomodação Airbnb em União de Freguesias (nov/2019).



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Como se inferi, há uma alta concentração de imóveis inteiros ofertados na plataforma na freguesia, com o percentual de mais de 83% das unidades ofertadas para a freguesia, o que é superior ao percentual quando considerado para todo o concelho do Porto (79%). Isso somado a alta disponibilidade ao longo do ano dos imóveis para a cidade do Porto (mapa abaixo) revela um fator de pressão para os preços do arrendamento de longo prazo e venda de imóveis.

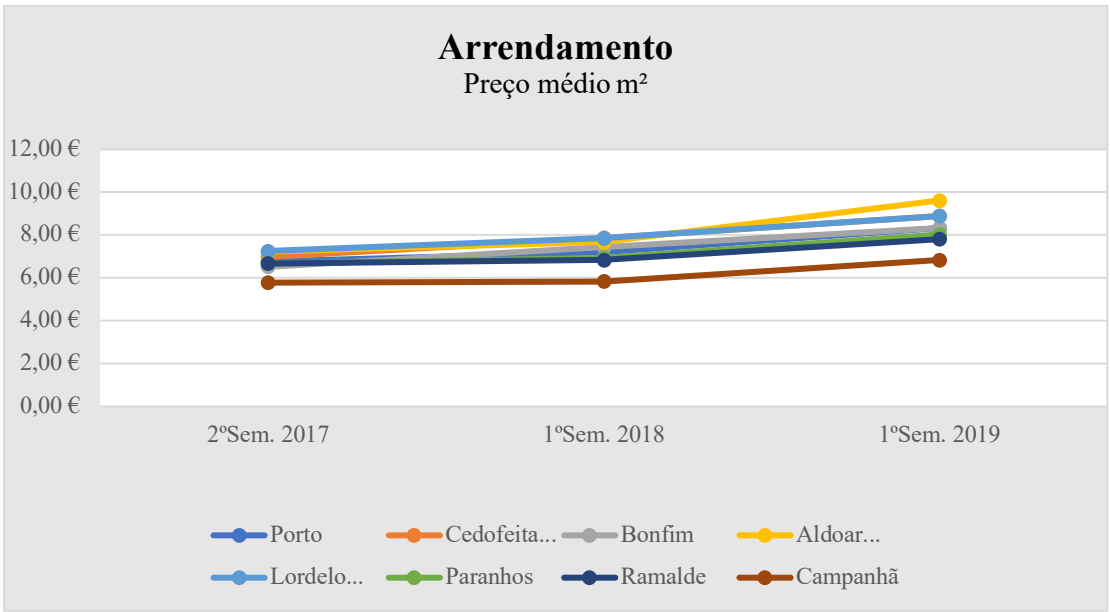
Figura 38. Disponibilidade de unidades Airbnb no Porto (nov/2019).

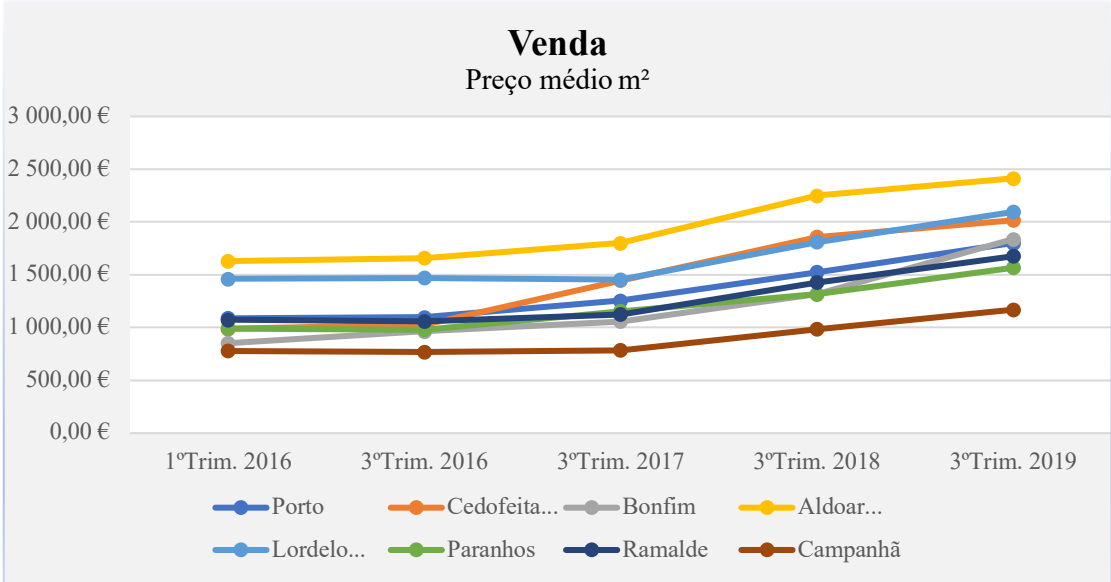


Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

Sobre o **mercado de arrendamento de longo prazo e venda de imóveis**, as freguesias do Porto comportaram-se da seguinte forma entre os anos de 2017 e 2019:

Gráficos 14 e 15. Mercado de arrendamento e venda no Porto (2017-2019).

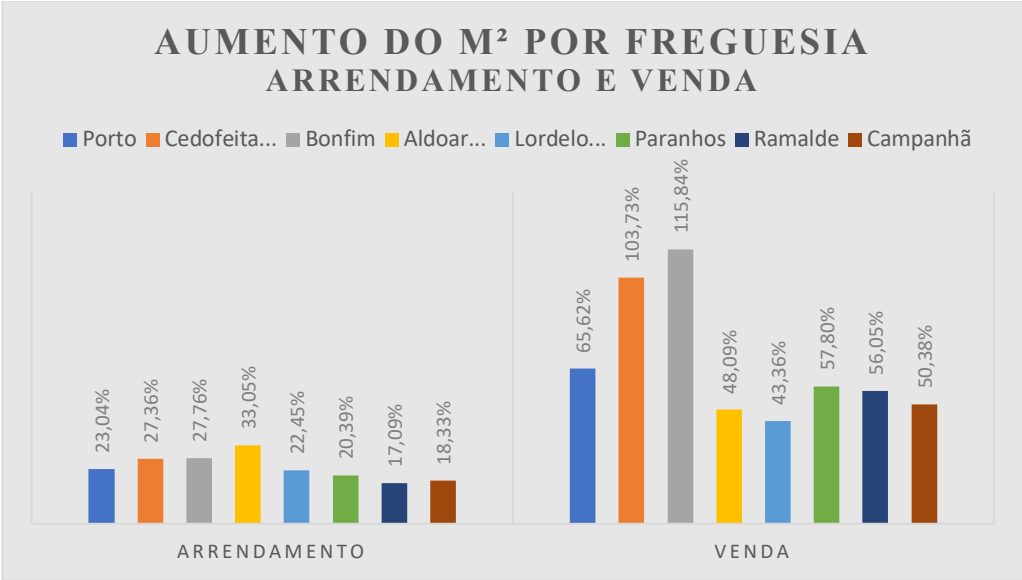




Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE). Elaborados pelo autor.

A cidade do Porto teve forte valorização do valor do metro quadrado (m²), tanto para o arrendamento como para a venda, tendo cada uma das freguesias apresentado subida relevante entre o final de 2016 e 2019. Abaixo estão expressos os percentuais para a cidade e para cada freguesia.

Gráfico 16. Valor m² na cidade do Porto (2016-2019).



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE). Elaborado pelo autor.

Em que pese o aumento para toda a cidade, é evidente que a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e a

freguesia de Bonfim tiveram um aumento muito mais relevante do valor do metro quadrado (m²) nos últimos três anos (2017-2019), respetivamente 27,36% e 27,76% para arrendamento, e 103,73% e 115,84% para venda. Concomitantemente, são as duas freguesias com maior número de alojamentos locais, com destaque para a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, sendo também as que mais cresceram em número de alojamentos no período.

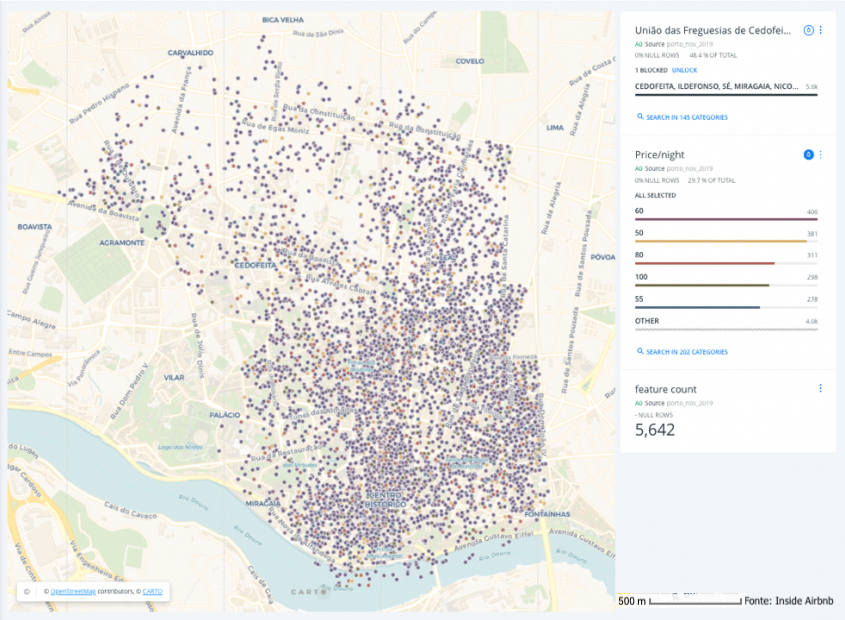
Além dos destaques acima, nota-se que:

(i) a União das Freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde teve o maior aumento com relação as rendas, apesar de não figurar entre as cinco freguesias com maior número de alojamentos. A razão assenta-se no fato de que a região da cidade sempre foi muito valorizada, com valor de metro quadrado, como se depreende do próprio histórico, sempre o mais elevado entre as freguesias. Fernandes *et al.* (2018, p. 29-31), quando da menção às diferenças socioeconómicas da cidade do Porto, pontuou a valorização da parte ocidental/litorânea da cidade (Foz e Nevogilde) face à parte oriental/interior (Campanhã), afirmando que o valor do preço médio do solo seria um retrato desta valorização. Na oportunidade, informaram que o preço médio do m² para residência no final de 2017, segundo o Instituto Nacional de Estatística, seria de € 2050 e € 800, para Foz e Nevogilde e Campanhã, respetivamente. A informação ratifica a evolução dos valores dispostos acima, bem como o fato de que a valorização desta região ocorre por razões históricas e diversas do fenómeno do Alojamento Local;

(ii) Bonfim apresenta uma forte subida a partir de 2018, tanto para arrendamento como para venda, justamente no momento que inicia um forte processo de aumento do alojamento local, aproximando-se do aumento verificado para a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória. No caso desta freguesia, o fenómeno do alojamento local revela-se como o principal motivo para a subida dos preços.

Por fim, têm-se a questão do quão atrativo podem ser os valores de retorno da plataforma frente aos praticados pelo mercado tradicional de arrendamento. Assim, para a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, freguesia com maior concentração de ofertas na cidade do Porto, têm-se os seguintes dados:

Figura 39. Preços praticados pelas unidades Airbnb em União de Freguesias.



Fonte: elaborado pelo autor por meio da plataforma Carto.

A barra lateral do mapa revela os cinco maiores preços praticados na plataforma em novembro de 2019 (dado quantitativo). Observe que o menor de entre os cinco mais praticados indica um valor de € 50,00 (R$ 302,97[174]) por noite. Isso significa que, para uma taxa de ocupação de 50% ao mês (15 dias), o total arrecadado, sem descontar a comissão da plataforma, seria de € 750,00 (R$ 4.544,62[175]).

Se tivermos em conta um apartamento T1 de 50 metros quadrados, o arrendamento tradicional no primeiro semestre de 2019 era de € 444,50 (R$ 2.693,44[176]), com base no valor do m² para o arrendamento na União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, sem descontar qualquer intermediação (imobiliárias e corretores autônomos), caso exista. Como se pode inferir, o arrendamento por meio de plataforma apresenta-se mais vantajoso, mesmo com uma taxa de ocupação de 50%, além de outras garantias presentes nas transações por meio da plataforma, como o pagamento antecipado e a transferência do valor assegurada.

Fernandes *et al* (2018), quando do minucioso estudo realizado de toda a Área Metropolitana do Porto, com dados até o ano de 2018, já alertavam para este cenário

[174] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[175] Idem.
[176] Idem.

de concentração e de altos rendimentos do alojamento local no Centro Histórico do Porto:

> **Porto. Centro Histórico.**
> O mapa com a distribuição das propriedades Airbnb no Centro Histórico do Porto é bem ilustrativo da centralidade deste espaço no contexto da proliferação do alojamento local, no qual a densidade de alojamento Airbnb é tão expressiva que nos arriscamos a dizer que serão muito poucos os edifícios residenciais sem oferta de alojamento local via Airbnb.
> A oferta é diversificada, ainda que o principal tipo de propriedades listadas seja o das casas ou apartamentos inteiros. Existem também ofertas menos convencionais, como por exemplo barcos.
> Estando em pleno espaço classificado como Património da Humanidade e com grande procura turística, era já expectável que fosse um espaço rentável e com altas taxas de ocupação, não surpreendendo por isso a concentração de propriedades de elevado rendimento anual (superior a € 12.000/ano), ou a existência de algumas das propriedades geridas pelos 20 maiores "proprietários Airbnb"/anfitriões profissionais da AMP (FERNANDES et al, 2018, p. 48).

4.1.5 Exploradores das unidades de alojamento local

Como afirmado no início deste capítulo, a Airbnb é uma plataforma que afirma estar inserida no contexto de economia de partilha, intitulando-se como intermediadora entre o anfitrião e o usuário. Como não possui nenhum quarto próprio, a plataforma conecta aquele que possui o espaço disponível com os utilizadores da plataforma. Dos ganhos com reservas, apenas parte da quantia definida como taxa de intermediação, em torno de 20%, é retida pela plataforma, e os 80% restantes são direcionados para os proprietários dos espaços. Assim, é imprescindível que o foco da pesquisa acerca da estruturação da plataforma vá além da própria Airbnb, de modo a revelar o perfil dos proprietários dos imóveis disponibilizados na plataforma e de que modo se estrutura o mercado de alojamento local entre os anfitriões.

Para o Rio de Janeiro, a informação infelizmente não existe e só a Airbnb dispõe de dados que podem indicar quem seria o proprietário ou o agente intermediador entre proprietário e plataforma. Neste ponto, as informações extraídas do sítio Inside Airbnb apontam que 40,6% dos *hosts* possuem listas múltiplas de anúncios na plataforma,

conforme dados para o mês maio de 2020[177]. Os três anfitriões com maiores números possuem, respetivamente, 237, 184 e 111 espaços na plataforma. No entanto, não há como precisar se seriam proprietários ou arrendatários, e os números podem indicar que estes *hosts* devam ser agentes, ou seja, aqueles que realizam a atividade de administração para os proprietários. Cumpre, por fim, registar que o quantitativo pode ser formado tanto por quartos individuais ou compartilhados como por imóveis disponíveis na sua totalidade.

A legislação brasileira é quase inexistente acerca deste modelo de negócio e não há qualquer obrigatoriedade de registo do alojamento junto aos órgãos públicos. Sobre a questão tributária, no que se refere ao imposto sobre a renda auferida com o arrendamento na plataforma, a fiscalização recai sobre a ótica da análise da movimentação financeira. Possivelmente esta é a razão para que ainda não se tenha um movimento para regular o alojamento local. Como visto no capítulo 4, quando há proposta para regulação do setor, como o caso da apresentada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, o texto refere-se exclusivamente à instituição de uma taxa, nada mais disciplinando. Se em algum momento for descoberto que o registo pode facilitar a instituição e arrecadação de impostos, provavelmente, neste momento, o Poder Público passará a se interessar pela regulação.

Para a cidade do Porto, o quadro é totalmente distinto. A específica legislação portuguesa para o alojamento local possui diversas exigências, inclusive o registo. Assim, no que se refere à propriedade das unidades de alojamento local, o sítio do Turismo de Portugal congrega as informações para cada concelho.

Para a cidade do Porto há um total de 8.632 registados como alojamento local, de acordo com consulta realizada em 3 de março de 2020[178]. Este número está próximo dos dados fornecidos pelo sítio Inside Airbnb referente a Airbnb, plataforma que domina a intermediação de alojamento local e que indica, para novembro de 2019, o total de 8.462 unidades ofertadas, ou seja, uma diferença de apenas 170 face ao número total disponibilizado pelo sítio Turismo de Portugal. De entre as razões que justifiquem a diferença, pode-se apontar o fato de que alguns alojamentos podem estar registados

[177] Fonte: http://insideairbnb.com/rio-de-janeiro/. Acedido a 16/07/2020.
[178] Fonte: https://rnt.turismodeportugal.pt/RNAL/ConsultaRegisto.aspx?Origem=CP&FiltroVisivel=True. Acedido a 26.02.2020.

somente em outras plataformas e/ou algum acréscimo poder ter ocorrido entre novembro de 2019 (data da coleta dos dados do Inside Airbnb) e março de 2020. Em Portugal, a Airbnb exige o registo do espaço para que possa ser disponibilizado na plataforma.

Segundo os dados disponíveis, de entre os 8.632 alojamentos locais registados para a cidade do Porto, constam como titulares da exploração 4.756 pessoas coletivas e 3.876 pessoas singulares (empresário em nome individual), o que revela a predominância da primeira, ou seja, de empresas no mercado de alojamento local.

Tabela 5. Total de alojamentos locais registados no Concelho do Porto.

Alojamentos Locais registados no Concelho do Porto	
Total	8.632
Pessoas coletivas	4.756
Pessoa singular (empresário em nome individual)	3.876

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

O sítio ainda possui um filtro denominado “qualidade do titular”, que elenca se o explorador (pessoa coletiva ou singular) é proprietário, arrendatário, cessionário, comodatário ou usufrutuário. De modo equilibrado, os exploradores dividem-se entre proprietários (41,38%) e arrendatários (41,19%).

Tabela 6. Qualidade do explorador: proprietário.

Explorador proprietário	
Total	3.572
Pessoa coletiva	1.065
Pessoa singular (empresário em nome individual)	2.507

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

Tabela 7. Qualidade do explorador: arrendatário.

Explorador arrendatário	
Total	3.556
Pessoa coletiva	2.860
Pessoa singular (empresário em nome individual)	690

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

A figura do explorador proprietário não necessita de maiores explicações, pois significa que o proprietário do imóvel é o que registou diretamente o alojamento local, podendo ou não possuir algum serviço de administração, circunscritas às tarefas de *check-in*, *check-out*, contatos e cuidados com o imóvel. De outro modo, o explorador arrendatário é aquele que realiza a captação de imóveis que possuem potencial para ser explorados como alojamento local, mas que se encontram fora deste mercado. Assim, a empresa celebra um contrato de arredamento com o proprietário e, a partir de um acordo que permita a sublocação, avança com o registo como explorador na Administração Municipal e lança o imóvel na plataforma. A diferença entre o valor das rendas pagas ao proprietário e o valor auferido com as rendas com o alojamento local é o ganho da empresa.

Entre os exploradores proprietários de alojamento local no concelho do Porto, o número de pessoas singulares é maior, representando cerca de 70,18% do total. Apesar disso, o número de pessoas coletivas ainda é surpreendente por duas razões: *i)* contraria o argumento de que o alojamento local representa ganhos para pessoas que possuem espaços ociosos em suas casas ou um segundo imóvel ocioso e que estariam inseridos dentro dos valores da economia de partilha, como afirma a Airbnb; *ii)* dá conta da exploração por pessoas coletivas constituídas para os mais diversos fins, como serviços médicos, importação e exportação, sociedades agrícolas, têxteis, sociedades de advogados, aluguer de automóveis e etc.

Para os exploradores arrendatários de alojamento local no concelho do Porto, a relação entre pessoas singulares e coletivas inverte-se. O número de pessoas coletivas é muito superior, representando cerca de 80,43% do total. Verifica-se que empresas já constituídas e outras que se constituem para esse fim entram no mercado para captar imóveis para o alojamento local, ou seja, não há uma mera captação de clientes para a administração do imóvel, como ocorre no mercado tradicional de arrendamento. Trata-se de verdadeira busca por espaços que possam ser direcionados para o mercado de alojamento local, sempre com base no fato de que o espaço fornece ganhos muito superiores ao do arrendamento tradicional. Quem o aluga, assume toda a operação,

inclusive o registo do alojamento local, bem como as reformas necessárias e a conservação do imóvel[179].

De forma a aprofundar a análise do perfil dos anfitriões na cidade do Porto, os dados permitem identificar o grau de concentração de unidades por pessoa, seja ela coletiva ou singular. Assim, com base nos dados disponíveis, a seguir serão criados *rankings* que revelará os maiores exploradores. A análise separará pessoas coletivas das pessoas singulares e, dentro de cada um desses grupos, aqueles que são exploradores proprietários e aqueles que são arrendatários.

Em termos gerais, o rácio de pessoas coletivas que exploram alojamento local na cidade do Porto é de 3,77 apartamentos por cada pessoa coletiva para março de 2020. Fernandes *et* al (2018, p. 32) indicaram um rácio de 1,27 (em 2011) e de 2,01 (em 2018) para a área Metropolitana do Porto, com a sugestão da presença de anfitriões profissionais. A lista dos seis maiores exploradores proprietários entre pessoas coletivas revela o cenário abaixo:

Tabela 8. Maiores exploradores proprietários – pessoas coletivas

Maiores Exploradores Proprietários – Pessoas Coletivas		
Titular da Exploração	**Contribuinte**	**Unidades**
E3B – Soc. de Invest., Gestão e Avaliação Lda.	507770188	22
Filomena Azevedo & Ribeiro Lda.	514590084	21
Extendtown – Gestão de Imóveis Lda.	510994342	16
Bernardi – Sociedade Imobiliária S.A.	504638912	15
ACT Lda.	509938302	14
JMA Investimentos Turísticos S.A.	513923268	14

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

Entre os exploradores arrendatários que são pessoas coletivas, ou seja, aqueles que arrendam imóveis para sublocação como alojamento local, é também possível identificar os maiores exploradores.

[179] Fonte: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/turismo---lazer/detalhe/em-lisboa-ha-uma-empresa-que-explora-sozinha-147-casas-para-turistas. Acedido a 16/07/2020.

Tabela 9. Maiores exploradores arrendatários – pessoas coletivas

Maiores Exploradores Arrendatários – Pessoas Coletivas		
Titular da Exploração	**Contribuinte**	**Unidades**
Goldencrest – Investimento Imobiliário S.A.	506347095	74
Hostwise Lda.	514142375	39
Become My Guest Lda.	510459536	37
FeelPorto - Aloj. Local e Serv. Turísticos Lda.	510841511	37
Bateira & Ferreira Lda.	513112413	36
JGG Apartments – Alojamentos Turísticos Lda.	510690777	36

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

É inegável que o negócio alojamento local ganhou a faceta empresarial, com a concentração de imóveis nas mãos de poucas pessoas. Isso significa que os anfitriões não atuam de modo isolado, de modo que os ganhos com a oportunidade de negócio pudessem ser compartilhados entre um maior número de pessoas. Pelo contrário, a estrutura firmou-se em pessoas coletivas, em número significativamente superior ao de pessoas singulares, e que podem chegar a concentrar até 74 unidades em uma única figura empresarial. Fernandes *et* al (2018, p. 32) revelam que os 20 proprietários com um maior número de propriedades exploram quase 1.000 propriedades (6% do total) e são responsáveis por mais de 8% do rendimento total Airbnb gerado na AMP (mais de €6,8 milhões).

Quando se passa à análise das pessoas singulares (empresário em nome individual), a procura de informação é mais difícil. A razão é que o Turismo de Portugal não menciona o número de contribuinte e nem o titular da exploração. Assim, a busca de dados fez-se pelo nome do estabelecimento, o qual sinaliza acerca da concentração de propriedades no alojamento local exploradas por uma única pessoa singular.

Tabela 10. Maiores exploradores proprietários – pessoas singulares

Maiores Exploradores Proprietários – Pessoas Singulares	
Nome do Estabelecimento	**Unidades**
José Manuel da Costa Faria	10
La Maison Tito Fontes	9
Square Space	9
Studio Elegance	8

Casamia Apartments Porto	7
Samasal Trindade Studio	7

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

No caso de exploradores arrendatários pessoas singulares, as dificuldades são as mesmas e a pesquisa seguiu o mesmo padrão (nome do estabelecimento).

Tabela 11. Maiores exploradores arrendatários – pessoas singulares

Maiores Exploradores Arrendatários – Pessoas Singulares	
Nome do Estabelecimento	**Unidades**
BG Apartments	11
Firmeza 388	8
Ai, Porto, Roots & Books	6
Bragas Studio	5

Fonte: elaborado pelo autor com dados do Turismo de Portugal.

Do mesmo modo que ocorre com as pessoas coletivas, o fenómeno da concentração de ofertas também surge entre as pessoas singulares, apesar do número inferior, com empresários individuais a concentrar até 11 unidades em seu próprio nome. O registo como empresário individual pelas pessoas singulares foi em decorrência de exigência legal com a edição da Lei do Alojamento Local[180]. Como se verá na parte que trata do modelo Uber, Portugal optou por estruturar a economia de partilha por meio do modelo empresarial tradicional que não se limita à empresários individuais, com permissão para exploração por pessoas coletivas e afastando a participação pulverizada na economia de partilha por pessoas singulares.

O que se pôde extrair de toda a análise é o de que o Rio de Janeiro tem a particularidade de passar por uma forte crise económica e, mesmo assim, parte significativa dos imóveis disponíveis na Airbnb são de unidades inteiras, o que significa que é um segundo imóvel (ou mais) do proprietário e não apenas um espaço disponível na habitação própria que é utilizada para elevar a renda ou o arrendamento integral da própria habitação nos momentos de ausência, como férias, especialmente quando inserido num contexto de crise.

[180] Ver ponto 3.1.2.

A cidade do Porto viveu até a pandemia Covid-19 uma economia em ascensão, impulsionada principalmente pelo turismo, que é um dos principais ativos de exportação da economia portuguesa[181]. Com o aumento vertiginoso do alojamento local, Portugal regulamentou a atividade, na qual permitiu e até mesmo fomentou a participação por pessoas coletivas, sem estipular, de modo contundente, limitações de unidades a ser explorada. O que se notou foi a exacerbada exploração do mercado por estas empresas, até porque a regulação trouxe mais segurança para investir no negócio, o que afetou diretamente o mercado de arrendamento e venda de imóveis da cidade. A regulação não conseguiu frear a pressão sobre o mercado de imóveis, tendo, em verdade, com a consolidação de um modelo empresarial de anfitrião, fomentado a exploração desenfreada de sítios da cidade, competindo com os moradores locais. Ao fim, assiste-se a um mercado de rendas pressionado nos sítios com maior número de alojamentos e a concentração dos ganhos em pessoas coletivas, que representa um pequeno grupo de pessoas. Se a legislação exaltasse o modelo pulverizado, centrado na pessoa singular, certamente teríamos uma menor pressão no mercado imobiliário e os ganhos seriam compartilhados e não concentrados em pequenos grupos.

4.1.6 O efeito Covid-19

Recentemente, na altura de finalização desta tese, a atividade económica no Brasil e em Portugal sofreu forte contração, ante as medidas de isolamento social adotadas pelos respetivos governos, de modo a evitar a propagação do coronavírus Covid-19, que tem causado milhares de mortes em todo o mundo[182].

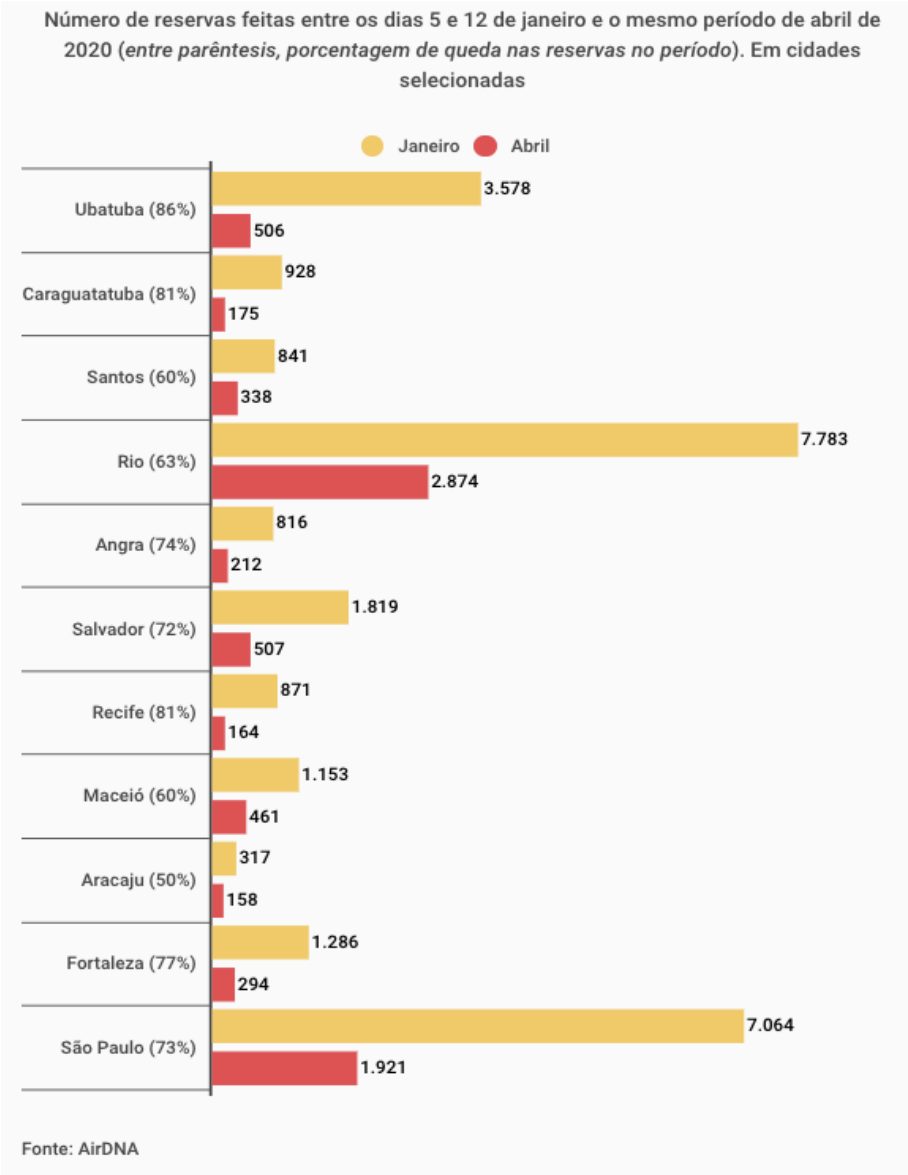
A atividade turística foi frontalmente atingida, com, por exemplo, o encerramento de fronteiras e restrições de voos, que operam apenas em situações excecionais. Diante deste quadro, pode-se notar dois tipos de movimento, um no qual a própria plataforma começa a ter uma maior demanda por arrendamentos de longa duração, como o que se apresenta no Brasil, e outro em que os imóveis, antes

[181] Fonte: https://www.jornaldenegocios.pt/economia/conjuntura/detalhe/exportacoes-de-servicos-em-portugal-nao-sao-so-turismo. Acedido a 30/01/2021.
[182] Fonte: https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019. Acedido a 12/01/2021.

anunciados na plataforma Airbnb, começaram a migrar para o arrendamento tradicional, como se percebe em Portugal. Um detalhe é que os dois movimentos podem e devem estar ocorrendo de modo simultâneo em ambos os países, mas as informações disponíveis até o momento indicam o movimento conforme acima descrito.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, a reserva na Airbnb sofreu uma redução de 63%, quando comparadas as reservas no período entre 5 e 12 de janeiro com o mesmo período para o mês de abril de 2020. Em âmbito nacional, a redução foi de 74%, conforme dados disponibilizados pela AirDNA, sítio especializado na reunião e análise de informações sobre o aluguel de curto prazo, a pedido da revista Exame.

Gráfico 17. Comparativo de número de reservas no Brasil – Janeiro e Abril/2020.

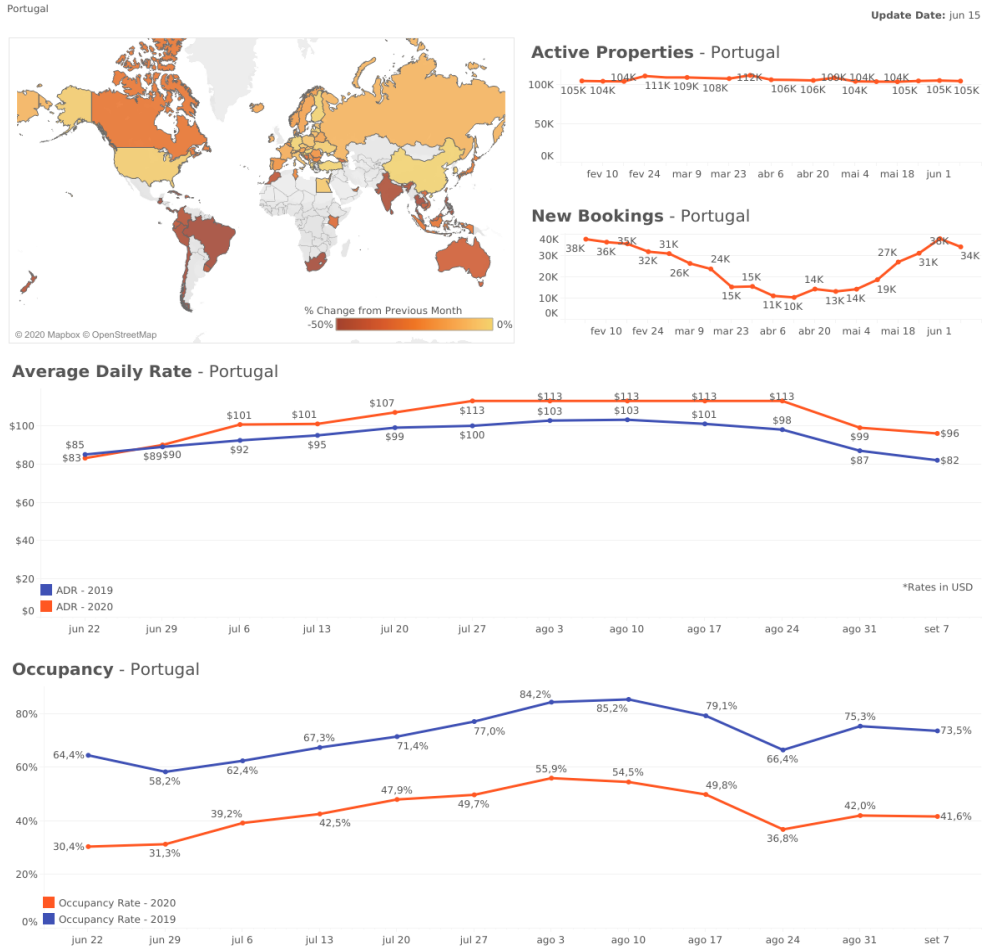


Fonte: https://exame.com/negocios/fuga-do-coronavirus-reservas-de-longo-prazo-no-airbnb-aumentam-no-brasil/.

É interessante notar que, apesar da queda, houve um aumento dos arrendamentos na plataforma para períodos mais longos, que seriam aqueles com mais de 28 dias, que no Brasil no mês de março aumentaram 24%, quando comparados com o mesmo período do ano passado. Segundo a reportagem, referida procura associada ao quadro de queda abrupta do turismo, setor essencial para a plataforma, fez com que o próprio Presidente da Airbnb, Bryan Chesky, afirmasse que a plataforma alterará o seu modelo de negócios, de modo a destacar as estadias de longo prazo.

No caso da cidade do Porto, o cenário é muito próximo. Segundo dados da reportagem do Jornal Público[183], o Instituto Nacional de Estatística (INE) teria reportado um recuo nas dormidas em alojamento turístico de 58,8% para o mês de março de 2020, quando comparado com o período homólogo do ano anterior. Dados atuais da AirDNA para Portugal apresentam o seguinte cenário:

Gráfico 18. Taxas de ocupação em Portugal (fev-jun/2020).



Fonte: https://www.airdna.co/covid-19-data-center.

[183] Fonte: https://www.publico.pt/2020/05/08/local/noticia/divorciados-tempos-covid19-sao-novos-clientes-alojamento-local-porto-1915675. Acedido a 15/06/2020.

Segundo o sítio AirDNA, Portugal apresentou fortes reduções para ocupações e taxa média diária, quando comparados os anos de 2019 e 2020. Novas reservas sofreram uma redução súbita a partir de fevereiro de 2020, com sinais de recuperação em maio de 2020, mas com taxa ainda inferior à de fevereiro. Maio é o mês imediatamente anterior ao período de alta temporada do turismo em Portugal, que ocorre entre os meses de junho e agosto, o que significa que deveriam ser muito superiores aos registados em fevereiro. O número de proprietários ativos permaneceu estável. No que se refere ao quadro específico para o Porto, o sítio informou que a cidade teria tido uma descida de 48% das receitas do alojamento de curta duração até o dia 2 de abril de 2020[184].

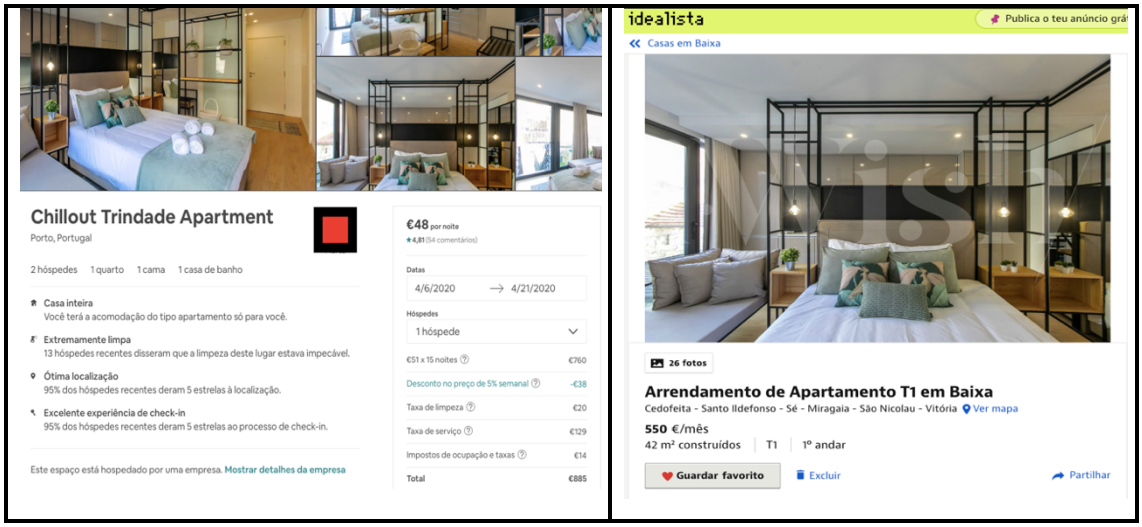
O cenário de queda abrupta dos rendimentos provenientes do alojamento local tem provocado mudanças de comportamento dos proprietários que, neste momento, oferecem contratos de médio prazo que podem variar entre 3 meses até 1 ano. Em pesquisas a sítios tradicionais de arrendamento de longa duração (idealista.pt e imovirtual.com), constata-se a migração de ofertas de imóveis antes anunciados exclusivamente na plataforma Airbnb, fato corroborado pela reportagem do Jornal Público anteriormente citada[185].

Em consulta aos referidos sítios, realizada no dia 05/04/2020, na primeira página de resultados, organizada por ordem cronológica de publicação, foi possível identificar arrendamentos para a cidade do Porto que, concomitantemente, possuem oferta na plataforma Airbnb e, do comparativo foi possível verificar a diferença de valores das rendas, que no caso depende de qual será a destinação do imóvel, se para o arrendamento de curta ou de longa duração (ver quadro). No primeiro exemplo, um apartamento T1 na Baixa anunciado na plataforma Airbnb (85922/AL) custaria o valor de € 885 (R$ 5.362,66[186]) por 15 dias, únicas datas disponíveis para consulta (06/04/2020 até 21/04/2020), enquanto o arrendamento para 1 mês anunciado no sítio idealista.pt valeria € 550 (R$ 3.332,72[187]), ou seja, uma diferença de € 225 (R$

[184] Fonte: https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/airbnbs-em-lisboa-e-porto-perderam-55-milhoes-em-marco-devido-a-covid-19-573163. Acedido a 15/06/2020.
[185] Idem.
[186] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[187] Idem.

1.363,38[188]) a maior para o alojamento local, um percentual de 60,90% superior em relação ao arrendamento tradicional.

Figura 40. Comparativo de anúncios na Airbnb e no Idealista.com.

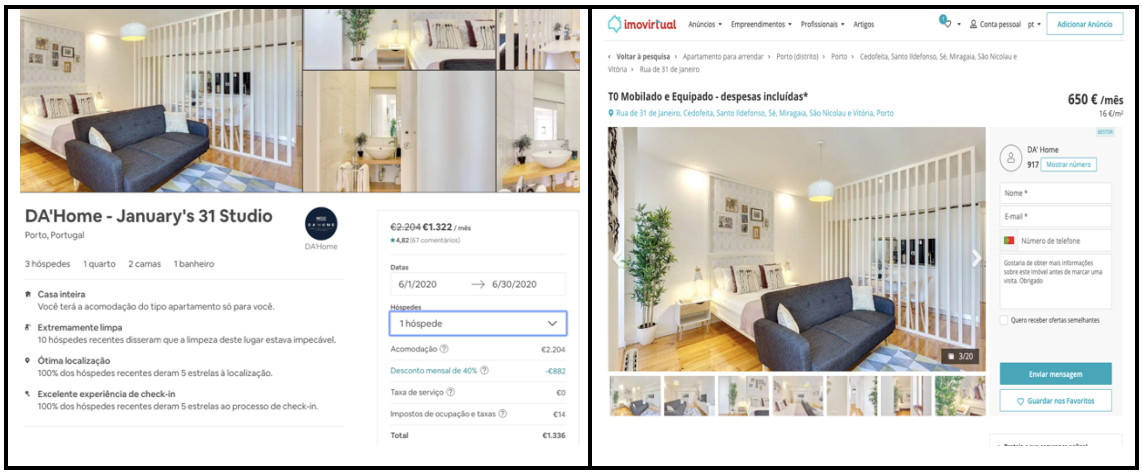


Fontes: https://www.airbnb.pt/rooms/30056163?location=Rua%20do%20Almada%2C%20Porto%2C%20Portu gal&source_impression_id=p3_1586111749_cttSiVLQJ3cL56v1&check_in=20200406&guests=1&adults=1&check_out=2020-04-21; https://www.idealista.pt/imovel/30390823/.

O segundo exemplo, um apartamento T0 na Rua de 31 de Janeiro anunciado na plataforma Airbnb (88948/AL) valeria € 1.336 (R$ 8.095,49[189]) por 30 dias (1º/06/2020 até 30/06/2020), enquanto o arrendamento para 1 mês anunciado no sítio imovirtual.com custaria € 650 (R$ 3.938, 67[190]) por mês. Para o período de 30 dias, a diferença é de € 686 (R$ 4.156,81[191]) maior para o alojamento local, um percentual de 105,54% superior em relação ao arrendamento tradicional.

[188] Idem.
[189] Idem.
[190] Idem.
[191] Idem.

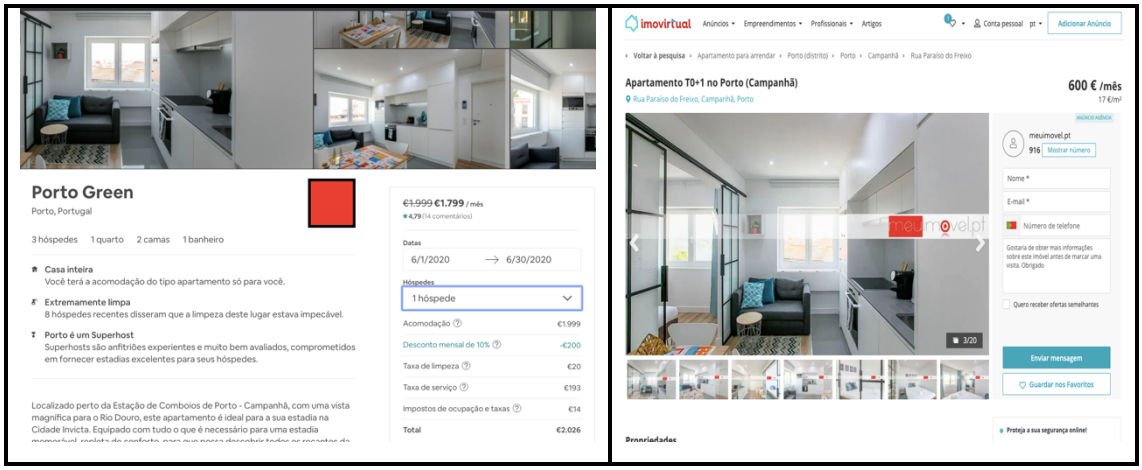
Figura 41. Comparativo de anúncios na Airbnb e no Imovirtual.com.



Fontes: https://www.airbnb.com.br/rooms/17992463?location=Rua%20de%2031%20de%20Janeiro%2C%20Porto%__2C%20Portugal&source_impression_id=p3_1586119368_02IOQd2dFiKAERh%2B&check_in=2020-06-01&guests_=1&adults=1&check_out=_2020-06-30; https://www.imovirtual.com/anuncio/t0-mobilado-e-equipado-despesas-incluidas-ID12vzW.html#3be9ed715c.

No terceiro caso, um apartamento T0+1 na Rua Paraíso do Freixo anunciado na plataforma Airbnb (100663/AL) custaria o valor de € 2.026 (R$ 12.276,54[192]) por 30 dias (1º/06/2020 até 30/06/2020), enquanto o arrendamento para 1 mês anunciado no sítio imovirtual.com importaria em € 600 (R$ 3.635,70[193]) por mês. Para o período de 30 dias, a diferença é de € 1.426 (R$ 8.640,85[194]) maior para o alojamento local, um percentual de 237,67% superior da plataforma em relação ao arrendamento tradicional.

Figura 42. Comparativo de anúncios na Airbnb e no Imovirtual.com (2).

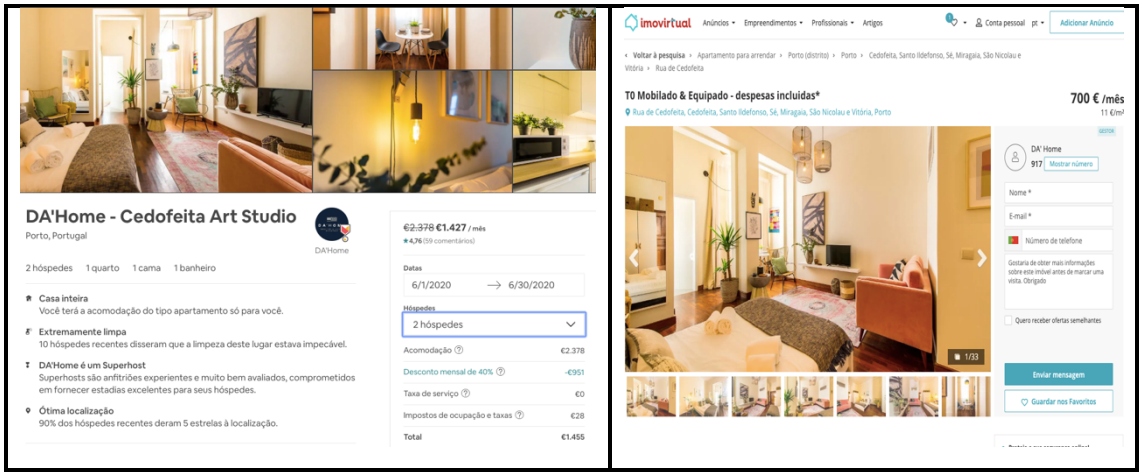


Fontes: https://www.airbnb.com.br/rooms/36785907?location=Campanh%C3%A3%2C%20Porto&source_impression_id=p3_1586120079_Q6209edJpIrIG3cs&check_in=2020-0601&guests=1&adults=1&check_out=2020-06-30; https://www.imovirtual.com/anuncio/apartamento-t0-1-no-porto-campanhaID12vQh.html#3be9ed715c.

[192] https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[193] Idem.
[194] Idem.

Por fim, num último caso, um apartamento T0 na Rua de Cedofeita anunciado na plataforma Airbnb (83503/AL) valeria € 1.455 (R$ 8.816,57[195]) por 30 dias (1º/06/2020 até 30/06/2020), enquanto o arrendamento para 1 mês anunciado no sítio imovirtual.com custaria € 700 (R$ 4.241,65[196]) por mês. Para o período de 30 dias, a diferença é de € 755 (R$ 4.574,92[197]) maior para o alojamento local, um percentual de 107,86% superior em relação ao arrendamento tradicional.

Figura 43. Comparativo de anúncios na Airbnb e no Imovirtual.com (3).



Fontes: https://www.airbnb.com.br/rooms/28774955?location=Rua%20de%20Cedofeita%2C%20Porto%2C%20Portugal&source_impression_id=p3_1586120477_0u27eqHHcdoRq7Ss&check_in=2020-06-01&guests=2&adults= 2&check_out=2020-06-30; https://www.imovirtual.com/anuncio/t0-mobilado-equipado-despesas-incluidas-ID12vHG.html#3be9ed715c.

Portugal iniciou a década de 2010 com uma forte crise económica, mas que, desde o ano de 2014, reverteu o processo e tem apresentado um bom desempenho económico, com a recuperação das perdas sofridas em virtude da crise, mas ainda sem imaginar as reais consequências em virtude da crise provocada pela pandemia Covid-19. O mercado de arrendamento e venda de imóveis parece refletir bem este desempenho da economia portuguesa, com a recuperação dos índices pré-crise de 2008, quando a crise se apresentou de modo mais agudo, com uma superação em âmbito nacional de mais de 34% quando comparados com os valores praticados em 2007[198].

[195] Idem.
[196] Idem.
[197] Idem.
[198] Fonte: https://observador.pt/2020/01/20/precos-das-casas-em-portugal-sobem-141-em-novembro/. Acedido a 26/02/202

No entanto, concomitantemente ao período de recuperação económica, um novo componente surge de modo intenso, fomentado quase que exclusivamente pela plataforma Airbnb, que é o alojamento local. Como visto alhures, a recuperação dos valores de arrendamento e venda de imóveis revela-se "exacerbada" na União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e já começou a apresentar sinais de intensidade na freguesia de Bonfim, quando comparada com outras freguesias do Porto, justamente no período em que o turismo e o alojamento local ganham intensa força em Portugal, com especial atenção nestes sítios.

A conclusão é a de que os imóveis captados para a plataforma deixam de atender o mercado tradicional de arrendamento de longo prazo, além de estimular a compra de imóveis com o fim de inserção na plataforma, situação em que os imóveis são tidos como ativos financeiros. Como demonstrado, inevitavelmente este movimento pressiona o sensível mercado imobiliário das cidades, com o aumento das rendas e dos valores de venda dos imóveis, além de desfigurar princípios da economia colaborativa. É imprescindível que ocorram mudanças no modelo de negócios da plataforma por meio da regulação, de modo que possa diminuir a pressão no mercado de imóveis, apesar de o alojamento local não ser a única influência na composição dos preços, e, ao mesmo tempo, proporcionar ganhos para um maior número de pessoas. A questão será aprofundada no capítulo 5, momento em que se fará a análise dos dados colhidos e reflexões para o setor de alojamento local.

4.2 A Uber no Rio de Janeiro e no Porto

A Uber é uma plataforma eletrónica que, segundo a própria empresa, conecta pessoas e motoristas, num modal que privilegia o transporte individual, apesar de existir na cidade do Rio de Janeiro a modalidade denominada de Uber Juntos, que foca no transporte, na mesma viagem, de mais que um usuário com destinos próximos. Em suma, o foco é o transporte individual remunerado de passageiros, sendo muito próximo do serviço de táxi. Como visto no capítulo 2, a Uber surgiu após seu fundador perceber a possibilidade em oferecer serviço de transporte individual de qualidade, tendo em conta que o sistema de táxi seria muito deficitário na cidade de São Francisco (EUA).

A Uber é hoje uma plataforma com atuação global, estando presente em mais de 10.000 cidades e 69 países[199], o que a qualifica como uma empresa global. No entanto, a presença global não significa que o modelo de negócios seja único em todo lugar, possuindo uma variabilidade para cada país, podendo, em alguns casos, ter diferenças dentro de um próprio país. Com base nesta premissa, é que será feita uma análise do modo como se estrutura o modelo de negócios da Uber nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto.

Inicialmente, a plataforma somente oferecia uma modalidade, que era denominado de Uber Black, sendo que, com o crescimento, passou a contemplar outras gamas de serviços. De modo a ilustrar as atuais modalidades oferecidas pela Uber, na cidade do Rio de Janeiro temos:

> **Juntos**: compartilhamento de viagens com outros utilizadores para o mesmo destino que, por isso, possui um valor mais em conta. Exige que o usuário caminhe para um ponto próximo ao do local de solicitação da viagem, com o fim de permitir uma melhor logística entre os utilizadores que compartilharão a viagem.
> **UberX**: viagens individuais e mais em conta.
> **Comfort**: seleção de carros de melhor gama e com motoristas avaliados na plataforma como *premium*.

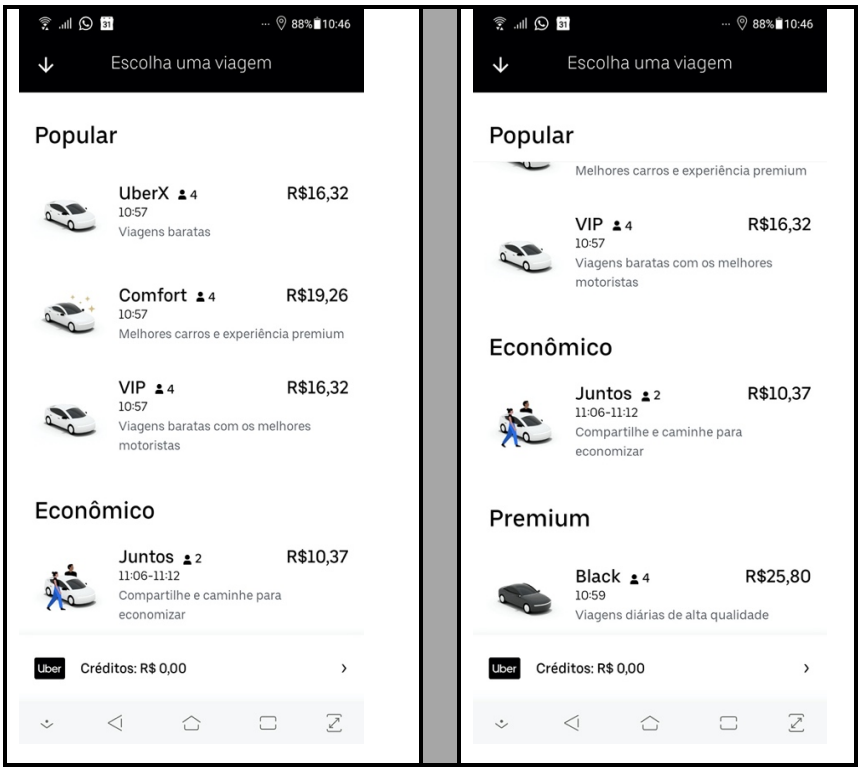
[199] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acedido a 21/01/2021.

VIP: possui o mesmo foco da UberX, com viagens mais em conta, sendo que realizadas por motoristas melhor avaliados. Possui valor idêntico ao UberX, mas é somente acedido por aqueles que acederam a alguma categoria na plataforma, definida principalmente pelo uso.

Black: oferece um serviço de maior qualidade, com diferenciais no trato, carros das melhores gamas da plataforma e motoristas com melhor avaliação.

Para se ter uma clara noção das modalidades oferecidas e dos valores praticados por cada uma delas na cidade do Rio de Janeiro, foi realizado um *print* da tela do aplicativo com uma simulação:

Figura 44. Modalidades e valores praticados na Uber – Rio de Janeiro.



Fonte: produzido pelo próprio autor com o uso de *smartphone*. Consulta realizada em 3 de março de 2020 com igual origem e destino.

Na cidade do Porto, as modalidades oferecidas pela Uber são:

Connect: foca-se exclusivamente na remessa de pacotes para amigos e familiares. Não realiza o transporte de pessoas e surgiu após o início da pandemia Covid-19, como

forma de facilitar o envio de objetos cujo valor não ultrapasse a €100 e nem 20 quilogramas. Promete o envio de objetos sem contato direto com o motorista[200].

UberX: viagens individuais e mais baratas.

Comfort: seleção de carros de melhor gama e com motoristas avaliados na plataforma como *premium*. Há a opção de ter o motorista à disposição para encontrar outras pessoas e paradas para compras, por exemplo[201].

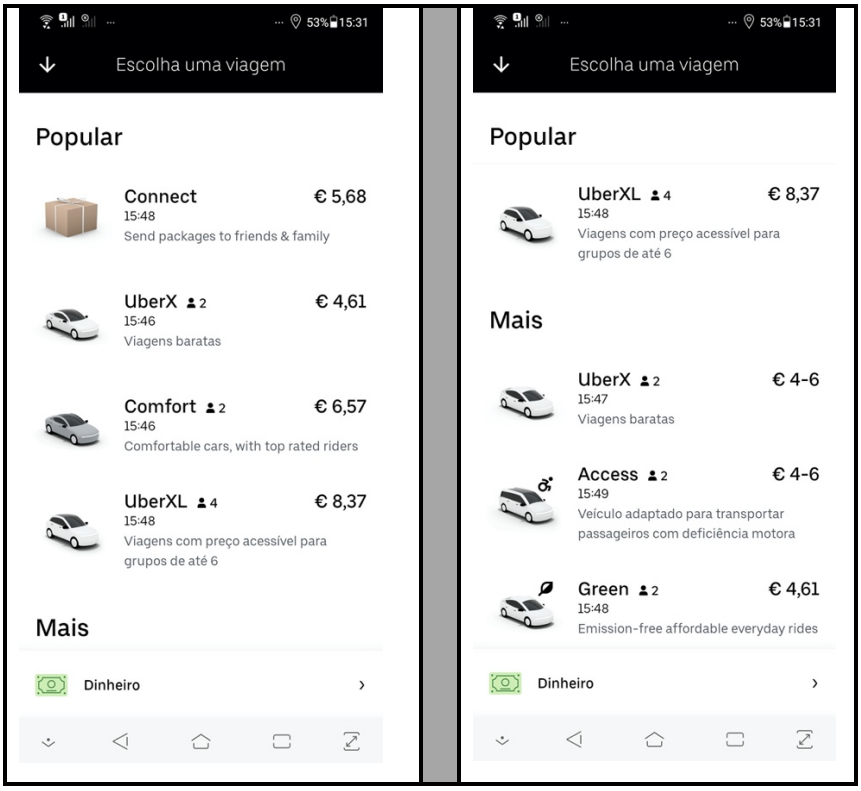
UberXL: mantêm o foco na acessibilidade do preço, mas com opções para grupos de até 6 pessoas.

Access: veículos adaptados para transporte de passageiros com mobilidade reduzida.

Green: Veículos elétricos que não emitem CO2.

A simulação abaixo revela as modalidades e os valores praticados na cidade do Porto:

Figura 45. Modalidades e valores praticados na Uber – Porto.



Fonte: produzido pelo próprio autor com o uso de *smartphone*. Consulta realizada em 23 de junho de 2020 com igual origem e destino.

[200] Fonte: https://www.uber.com/pt/blog/uberconnectpt/. Acedido a 17/06/2020.
[201] Fonte: https://www.leak.pt/uber-motorista-pessoal/. Acedido a 19/06/2020.

A Uber intitula-se como intermediadora que conecta utilizadores (passageiros) e motoristas (parceiros), qualificando-se como integrante do modelo económico colaborativo, mediando os interesses envolvidos, sendo este um dos principais argumentos para que negue qualquer vínculo trabalhista com os motoristas, já que o acesso à plataforma seria livre e o motorista seria independente, sem exigências de horários, jornadas diárias mínimas e dias específicos ao volante. Nesse diapasão, a atuação da plataforma tem sido fortemente criticada por oferecer condições precárias aos motoristas, não só no Brasil ou em Portugal, mas em todo os mercados em que atua, o que acabou por se tornar conhecido como "uberização", além de afetar diretamente a estrutura do tradicional mercado de táxi, sem principal opositor. Desse modo, a abordagem a aspetos do modelo de negócios da Uber no Rio de Janeiro e no Porto, inclusive com alguns comparativos com o mercado de táxi, revela-se imperioso para se compreender como se estrutura a empresa nos mercados urbanos citados e em que contexto se inserem às críticas à plataforma, além de servir como elemento para análise do real envolvimento com a economia colaborativa.

4.2.1 O acesso à plataforma e vínculos

No Rio de Janeiro, a adesão pode ser feita por qualquer pessoa singular, desde que preencha alguns requisitos, como ficha criminal sem anotações e que conste na carteira de habilitação para condução a qualificação de motorista que exerce atividade remunerada. O veículo deve observar algumas pequenas regras, como limite de idade, contados a partir do ano de fabricação, e dispor de quatro portas, como elencados no capítulo 3[202], podendo ser de propriedade do parceiro ou arrendado por um terceiro ou empresa *rent a car*. A plataforma possui convênios com as principais empresas de arrendamento de veículos no Brasil, que dão descontos para quem arrendar com o fim de cadastrar o carro na plataforma. É preciso ressaltar que a responsabilidade pelo arrendamento é do parceiro, sendo esta relação firmada entre este e a empresa de arrendamento de veículo, não tendo a Uber ingerência na locação. A relação do parceiro

[202] Ver ponto 3.2.1.

(motorista) com a plataforma é direta, sem intermediários, e não há vínculos entre plataforma e motorista, como ficou explicitado quando do estudo da regulamentação do transporte individual de passageiros no capítulo anterior[203], ratificado pelo atual Projeto de Lei nº 3.748/20 que, justamente por reconhecer a ausência de contrato de trabalho entre motoristas e plataforma, busca formas alternativas de determinar um nível de proteção social[204].

Para a execução dos serviços, a própria Uber fornece tutoriais que auxiliam o motorista, sendo um deles para a escolha do veículo, se será próprio ou arrendado. O tutorial descreve as vantagens e desvantagens de cada sistema, sendo que, para o arrendamento, há uma ressalva interessante[205]. Informa que a opção do aluguer só se torna uma boa opção dependendo do quanto se dirige e com que frequência. Isso porque, considerando que o valor do aluguer é mais elevado do que quando se financia um veículo, se a utilização na plataforma não for elevada, com muitas horas ao volante, a escolha pelo aluguer não compensará.

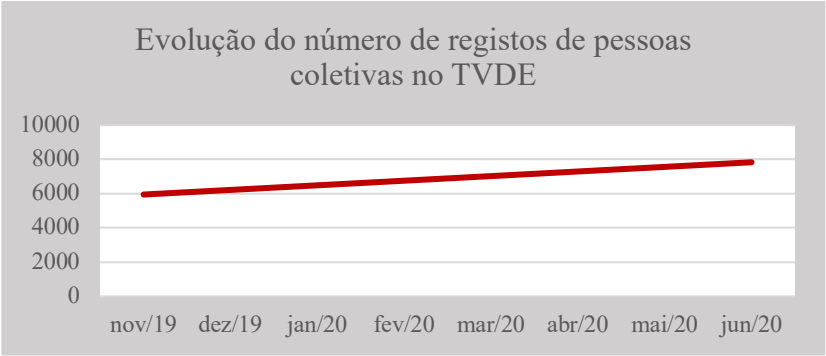
No Porto, a Uber não se estrutura do mesmo modo. Não se trata de uma opção por um modelo de negócio da plataforma, mas de uma imposição regulatória.

Portugal iniciou uma série de debates acerca da regulação do mercado de atuação da plataforma Uber, o que culminou com a edição da Lei nº 45/2018, que trata do regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados por meio de plataforma eletrónica (TVDE), diploma legal esmiuçado no capítulo 3[206]. Como um dos pontos de discussão era as condições de atuação dos motoristas, a regulação também focou em alguns aspetos relacionados ao tema, como a limitação de horas ao volante, e fez prever a possibilidade (não obrigatoriedade) da celebração de contratos com os motoristas pelas empresas de TDVE, criadas para intermediar o serviço, o que afetou a estruturação do modelo de negócio[207]. Desse modo, em Portugal, o que envolve o Porto, temos necessariamente os seguintes atores presentes na estrutura do sistema TVDE: 1) operadores de plataforma eletrónica; 2) operadores de TVDE; 3) motoristas de TVDE; e 4) utilizadores.

[203] Ver ponto 3.2.1.
[204] Ver pontos 1.2.5 e 3.2.1.
[205] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/blog/comprar-ou-alugar-carro/. Acedido a 22/01/2021.
[206] Ver ponto 3.2.2.
[207] Ver ponto 3.2.2.

A Uber se insere no primeiro grupo, como operadora de plataforma eletrónica. As pessoas coletivas com autorização e que podem operar na plataforma inserem-se no segundo grupo[208]. Com relação a este grupo, o Instituto das Mobilidades e dos Transportes (IMT) informa que Portugal conta, com dados atualizados até 02/06/2020, com 7.833 aptas a operar na plataforma e, no Distrito do Porto, são 1.272 empresas[209]. Para se ter uma noção da evolução do número de registos de operadores de TVDE, em novembro de 2019, apenas 8 meses antes, o IMT informou que estavam certificados 5.948 operadores, o que representa um significativo aumento de 31,69% em apenas 7 meses.

Gráfico 19. Evolução do número de registos no TVDE



Fontes: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/TVDE_ListaDeOperadores_PorDistrito.pdf; e https://www.sabado.pt/portugal/detalhe/da-uber-a-kapten-ha-mais-de-18-mil-motoristas-um-ano-depois-da-lei. Elaborado pelo autor.

Somente as empresas com autorização do IMT podem cadastrar veículos em plataformas eletrónicas de transporte individual, não podendo ser utilizado qualquer outro, como o cadastro direto da pessoa singular que deseja usar o seu veículo de uso privado do motorista. O motorista é praticamente compelido a arrendar um veículo junto ao operador de TDVE e ainda cumprir com os requisitos específicos para motoristas de TVDE; do contrário, deverá instituir a figura empresarial para operar diretamente pela plataforma.

Até o início da pandemia Covid-19, quando o mercado operava "normalmente", havia uma grande reclamação por parte dos motoristas de TVDE de que

[208] Fonte: https://www.uber.com/pt/pt-pt/drive/vehicle-solutions/fleet-partners/.Acedido a 23/06/2020
[209] Fonte: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/TVDE_ListaDeOperadoresPorDistrito.pdf. Acedido a 17/06/2020.

o número de chamadas pela plataforma eletrónica estava cada vez mais baixo, o que afeta diretamente os rendimentos, ainda mais quando considerado que há valores de diária a pagar à empresa-parceira. A razão pauta-se no elevado número de empresas que requereram autorização como operador de TVDE que, somada a inexistência de limitação por empresa para a inserção de carros na plataforma, provocou a inscrição dum excessivo número de veículos[210]. Em anúncios para o aluguer de veículos para motoristas de TVDE, encontramos empresas que informam possuir frota com mais de 80 veículos[211] e, em março de 2020, o Financial Times divulgou um *ranking* anual das mil empresas que mais crescem na Europa[212]. No grupo figuram 14 empresas portuguesas, sendo que a segunda colocada em Portugal, e 64ª no quadro geral, é a e BluWalk, que, segundo a reportagem, nasceu em 2011 como uma *rent-a-car*, mas que acelerou o crescimento nos últimos anos devido a fornecer frota para o TVDE. Uma simples consulta ao seu registo, por meio do relatório e-informa[213], permite constatar que a empresa possui somente 14 empregados, pese a dimensão do negócio indicar deter uma frota enorme que, segundo informação dos motoristas, seria de centenas de veículos, o que é confirmado pelo sucesso revelado pela reportagem.

Outro movimento que ratifica esta dinâmica de forte busca para operar na plataforma, é o de empresas que, de entre as suas atividades, incluem o transporte individual por aplicativo, sendo que algumas operam noutros setores, como o de compra e venda de imóveis, prestação de serviços médicos e paramédicos, de *design, markenting* e publicidade[214], de entre outros. Uma simples consulta ao cadastro de empresas aptas a operar com as plataformas é possível identificar o cenário descrito.

Por fim, ainda se constatou uma nova dinâmica, que é a oferta de aluguer de *slots* para operar na plataforma Uber. Isso significa que uma empresa constituída como

---

[210] Fonte: http://www.antral.pt/noticias/carros-tvde-deixam-cidades-a-beira-da-rutura/; https://www.jn.pt/nacional/carros-tvde-deixam-cidades-a-beira-da-rutura-11619650.html; https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/motoristas-de-tvde-queixam-se-de-demasiados-carros-e-querem-limi tes. Acedidos em 18/06/2020.

[211] Fonte: https://www.olx.pt/anuncio/emprego/motorista-tvde-uber-bolt-kapten-carro-24-horas-50-comisso-m-f-IDF4kWK.html. Acedido a 30/01/2021.

[212] Fonte: https://www.dinheirovivo.pt/empresas/portugal-tem-14-das-1000-empresas-que-mais-crescem-na-europa/. Acedido a 16/07/2020.

[213] Fonte: https://www.einforma.pt/servlet/app/portal/ENTP/id_sess/00819020661001206268580000041322/ prod/PAGINA_PRINCIPAL_DESCONECTADO/. Acedido a 16/07/2020.

[214] Fonte: https://www.racius.com/j-tome-investimentos-e-gestao-de-bens-moveis-e-imoveis-lda/; https://www.racius.com/arcos4life-atividades-de-medicina-dentaria-e-gestao-s-a/; https://www.racius.com/bluelemon-agencia-de-design-marketing-e-publicidade-lda/. Acedidos a 18/06/2020.

TVDE atribui na frota dela veículos próprios dos motoristas para que eles possam operar, mediante o pagamento de um valor fixo ou comissão fixa[215]. De facto, além de alterar substancialmente a estrutura do modelo de negócio, a intermediação passou a ser atraente para aqueles que desejam rendibilizar seus investimentos.

Com o novo desenho regulatório, o motorista passou a auferir um valor residual, pois além de descontar a taxa Uber, terá que pagar pelo arrendamento do veículo ou o aluguer do *slot*. Apesar de existir permissão para que o motorista se torne um parceiro, esta só pode ocorrer se constituir uma empresa, tornando-se muito mais oneroso aceder ao mercado diretamente, além de ter que enfrentar uma pesada concorrência ante o aumento na escala de exploração do setor, tendo em vista a grande quantidade de veículos cadastrados pelos operadores. Parece que a regulação tumultuou ainda mais o sistema.

Para se ter uma dimensão acerca das diferenças no trâmite de acesso à plataforma no Brasil e em Portugal, abaixo segue uma simulação de procedimentos e valores despendidos pelo motorista no Rio de Janeiro e no Porto, caso deseje tornar-se um parceiro. Os valores referem-se somente ao custo para preencher os requisitos legais, não envolvendo custos com a operação, como o veículo e seguros.

Tabela 12. Custos para operação na Uber – Rio de Janeiro

Custos para operação na plataforma UBER **Rio de Janeiro**	
Certidão de Antecedentes Criminais – Polícia Federal	**Gratuita**
Anotação como motorista profissional – DETRAN/RJ	**R$ 150,34** (€ 24,81*)

Fontes: http://www.pf.gov.br/servicos-pf/antecedentes-criminais; http://detran.rj.gov.br/documento.asp?cod=3984; *https://www.bportugal.pt/taxas-cambio (câmbio referente ao dia 26/06/2020). Elaborado pelo autor.

[215] http://www.empregoeformacao.com/ofertas-emprego/trabalho/517267-uber-bolt-kapten-aluguer-de-slot-para-viaturas-proprias-mf e https://www.olx.pt/anuncio/aluguer-slots-tvde-sem-viatura-uber-bolt-freenow-m-f-IDFTuZa.html. Acedidos em 21/01/2021.

Tabela 13. Custos para operação na Uber – Porto

Custos para operação na plataforma UBER **Porto**	
Taxa de abertura de empresa	**360€** (R$ 2.181,42*)
Contabilista**	**150€** (R$ 908,25*)
Licença IMT para empresa TDVE	**200€** (R$ 1.211,90*)
Averbação Grupo 2 - Carta de Condução	**30€** (R$ 181,78*)
Curso para motoristas de plataformas	**190€** (R$ 1.151,30*)
Licença IMT motorista TDVE – Certificado MTVDE	**30€** (R$ 181,78*)

Fontes: https://justica.gov.pt/Servicos/Empresa-na-Hora; https://www.zaask.pt/quantocusta/contabilidade-organizada (**Valor estimado e não se refere a uma taxa única, sendo um gasto corrente); https://imt-tvde.webnode.pt/perguntas-frequentes/;https://eportugal.gov.pt/servicos/pedir-o-averbamento-da-restricao-997-na-carta-de-conducao; http://www.academiadoprofissional.com/TVDE; https://imt-tvde.webnode.pt/certificacao-de-motoristas-tvde/;*https://www.bportugal.pt/taxas-cambio (câmbio referente ao dia 26/06/2020). Elaborado pelo autor.

Os motoristas compõem o terceiro grupo, que em algum caso pode se confundir com o segundo, que ocorre nos casos em que a empresa é instituída para uso próprio (empresário individual), mas esta não é a regra. Recorde-se que, no caso do Rio de Janeiro, como visto alhures, o motorista é parceiro e conecta diretamente com a Uber, sem necessidade de instituir a figura da pessoa coletiva ou se utilizar de um empresa-intermediadora para aceder à plataforma.

A intermediação por empresas poderia desencadear um movimento de contratação de motoristas, com o fim de assegurar direitos previstos na legislação trabalhista, desde que ficasse constatada a presunção de laboralidade (DIAS, 2020). Contudo, a regulamentação para o transporte individual de passageiros não vedou a possibilidade de arrendamento do veículo por estas mesmas empresas, seja por valores diários, semanais ou mensais, sem haver a necessidade de formalização de típicos contratos de trabalho entre as empresas-parceiras e os motoristas, por meio da figura do motorista independente (segunda parte do item 12 do artigo 10º da Lei nº 45/2018). Neste caso, o motorista qualifica-se como prestador de serviços que emite recibo verdes (faturação de serviços prestados por profissionais independentes).

O resultado que se percebe do modo de estruturação do modelo de negócios em Portugal foi o de que a legislação não conseguiu evitar a alegada precaridade dos vínculos dos motoristas, já que a maior parte dos motoristas da Uber são

independentes, seja pela figura do empresário individual ou de prestador de serviços[216]. O cenário está presente nos médias com diversas reportagens que tratam do assunto[217], sendo que não há uma base aberta que congregue dados sobre a quantidade de contratos de trabalho entre empresas de TVDE e motoristas. Contudo, por meio da reunião de dados dispersos, é possível configurar o cenário em que a regra é não haver a formalização de contratos laborais.

O primeiro dado refere-se aos anúncios nas plataformas de emprego. Foram feitas buscas nas páginas eletrónicas Custo Justo, Linkedin, Jobatus e Sapo, em duas datas distintas[218], com o uso dos termos "motorista uber" dentro do campo busca das referidas páginas. O resultado foi a predominância absoluta da oferta para prestador de serviços – recibos verdes[219], sendo de todo excecional a localização de propostas que oferecem contratos de trabalho. Um segundo importante dado é a manifestação de dirigente do Sindicado dos Motoristas de TVDE, em que afirmou, em entrevista, que a maioria dos motoristas de plataforma são prestadores de serviços (recibos verdes)[220]. Por fim, há um terceiro dado que ratifica todo o cenário anterior (veiculação de matérias jornalísticas, anúncios de empregos e manifestação sindical), que é a iniciativa do próprio Governo Português, por meio do recente Despacho nº 8609/2020, do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, do Trabalho e da Formação Social, em que determinou a criação de grupo de trabalho para a elaboração do Livro Verde do Futuro do Trabalho[221], que tem, de entre os objetivos específicos, *acompanhar e avaliar os*

[216] Fonte: https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/uber-tem-4-milhoes-de-motoristas-e-nenhum-e-funcionario-da-empresa-492344. Acedido a 23/06/2020.

[217] Fonte: https://observador.pt/2020/12/05/comissao-europeia-quer-trabalhadores-da-uber-e-outras-plataformas-com-direitos-laborais/; https://observador.pt/especiais/excesso-de-horas-precariedade-baixos-salarios-a-vida-dos-motoristas-da-uber/; https://www.esquerda.net/dossier/precariedade-uber-alles-ameaca-da-uberizacao-do-trabalho/62237. Acedidos a 31/01/2021.

[218] Fonte: https://www.custojusto.pt/portugal/emprego; https://www.linkedin.com/jobs/?originalSubdomain=pt; https://www.jobatus.pt/; https://emprego.sapo.pt/?utm_source=bsu&utm_medium=web&utm_campaign=bsu_mainmenu&utm_content=www.sapo.pt. Acedidos a 05/07/2020 e 30/01/2021.

[219] Exemplos de anúncios. Fonte: https://emprego.trovit.pt/emprego-motorista-recibos-verdes; https://www.jobatus.pt/emprego-motorista-recibos-verdes-uber; https://www.custojusto.pt/lisboa/emprego-oferta/motorista-tvde-uber-m-f-33090612; https://www.linkedin.com/jobs/view/an%C3%BAncio-de-emprego-motorista-ligeiros-de-passageiros-tvde-uber-bol-e-freenow-m-f-at-c-r-2386187159/?refId=340c4505-9469-4353-9c51-9fb9dfd0cadf&trackingId=pl8jwYl0C2T%2BRNs5zfbp7Q%3D%3D&originalSubdomain=pt. Acedidos em 05/07/2020.

[220] Fonte: https://www.dinheirovivo.pt/economia/quem-emprega-quem-regulação-de-trabalho-a-partir-de-apps-vai-avacar-12957729.html. Acedido a 21/01/2021.

[221] O Livro Verde do Futuro é um documento em que se analisa os desafios do futuro do mercado trabalho, assente numa visão tripartida entre Governo, empregadores e trabalhadores. A próxima edição (2020-2021) foca-se nos trabalhos em plataformas colaborativas, privacidade e teletrabalho.

impactos do progresso tecnológico no mercado de trabalho português e identificar e caracterizar os novos regimes de prestação de trabalho associados à digitalização da economia e à expansão das plataformas colaborativas, quer do ponto de vista da regulação e fiscalização das relações laborais. Quando da apresentação do documento-base para discussões, frisou-se que um dos focos é a regulação das relações de trabalho no âmbito das plataformas digitais, nomeadamente quanto ao princípio da laboralidade das relações e quanto à definição de regras claras e de garantias de proteção social[222]. A conclusão é a de que, apesar da criação dos Operadores de TVDE, não houve estímulo à formulação de contratos de trabalho com os motoristas-parceiros, com a inclusão de um intermediador que, por auferir parte do valor da tarifa, faz reduzir os ganhos dos motoristas.

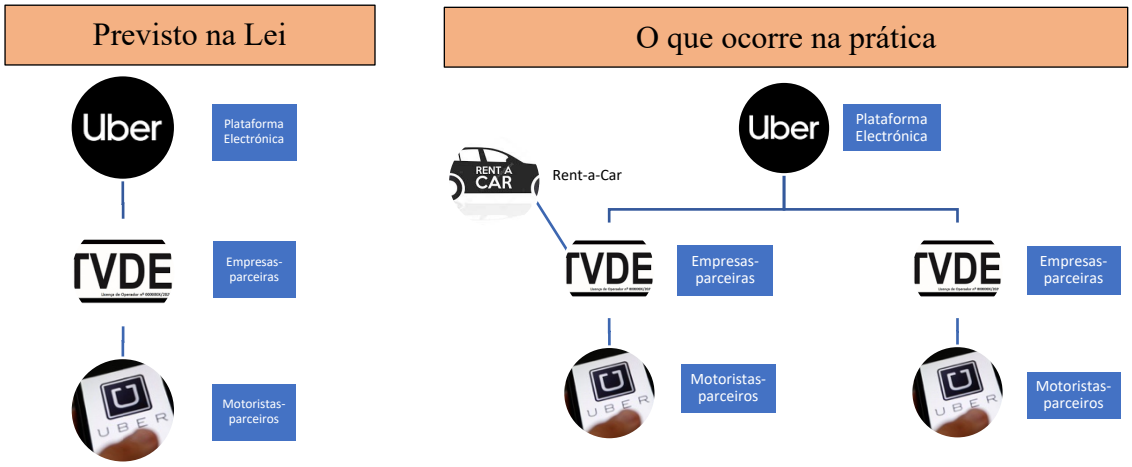
A conclusão acima pauta-se no facto de que, antes, os motoristas cadastravam-se diretamente na plataforma e os valores eram revertidos diretamente para eles, descontada somente a taxa Uber. Em março de 2017, período anterior à regulação, a Uber em Portugal lançou o *Momentum Rewards*, que seria um programa de vantagens exclusivo para parceiros-motoristas[223]. Ao reconhecer que o investimento inicial para compra de um veículo por um motorista-parceiro era dispendioso, a plataforma firmou parcerias com condições vantajosas tanto para a aquisição, como para o aluguer de curta ou longa duração com empresas de *rent-a-car*, modelo que se assemelha ao brasileiro. Até então, o motorista-parceiro alugava diretamente com a empresa de *rent-a-car*, sem necessidade de um intermediário para aceder à plataforma, como a figura do parceiro-empresa. O seguro, que é uma questão sensível na operação Uber, também foi englobado no programa, com a formação de parceria com uma corretora de seguros com valores mais atrativos. No entanto, é importante recordar que, no caso de aluguer por meio de *rent-a-car*, o veículo do aluguer já contempla o seguro.

O cenário desenhado pelo legislador previu um sistema em que a Uber, as empresas-parceiras e os motoristas-parceiros fossem os atores. No entanto, na prática, criou-se dois sistemas. Um no qual as empresas-parceiras, principalmente as que possuem grande frota, buscam nas empresas de *rent* (por meio de contratos de *renting*

[222] Fonte: https://observador.pt/2020/11/25/governo-e-parceiros-vao-discutir-regulacao-das-relacoes-laborais-nas-plataformas-digitais/. Acedido a 30/01/2021.
[223] Fonte: https://uberportugal.pt/portugal/momentumportugal/. Acedido a 17/08/2020.

ou *leasing*)[224] os veículos para operar e ofertar aos motoristas, o que antes era feito diretamente pelo próprio motorista, enquanto noutro o motorista constitui uma empresa e compra ou financia um veículo ou alguns poucos veículos. O quadro abaixo revela o cenário desejado e o que na prática se efetivou. A estrutura prevista em lei é similar ao do sistema de táxi, que prevê a existência de empresas.

Figura 46. Estrutura do TVDE - teoria e prática



Fonte: elaborado pelo autor.

Como se pôde depreender dos dois cenários (Rio de Janeiro e Porto), o acesso à plataforma pela pessoa singular em Portugal é muito mais burocrático e oneroso, sem contar que, no Brasil, o motorista somente ficaria sujeito ao imposto de renda pessoa física (singular), enquanto em Portugal, por ser pessoa coletiva ou empresário individual, sujeita-se ao seguro de acidente de trabalho, contribuição para a segurança social, imposto de renda pessoa coletiva (IRC) e imposto de valor agregado (IVA). De outro modo, no Rio de Janeiro, apesar de a entrada ser facilitada, não há sequer a obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil, compulsório em Portugal, o que revela que os cenários descritos se encontram em situações opostas, num que prevê excessiva regulação, com a obrigatoriedade de intermediador (operador de TVDE), e noutro em que a desregulação e a insegurança são as principais marcas.

[224] Fonte: https://help.uber.com/pt-PT/driving-and-delivering/article/que-ve%C3%ADculos-posso-utilizar?nodeId=67444424-9de1-45ca-ab3f-1872773ac49a; https://tvi24.iol.pt/aominuto/5e56645d0cf2071930699ff6/associacoes-de-tvde-pedem-medidas-de-apoio-ao-setor/5e7a684f0cf20719306a2387. Acedidos a 21/01/2021.

No Rio de Janeiro, o foco do Poder Público local ainda se pauta na construção de mecanismos que possam viabilizar a cobrança de alguma taxa ou contribuição para os cofres públicos, sem haver uma efetiva preocupação com o bom funcionamento do mercado para todos, principalmente para os motoristas que são os mais vulneráveis[225].

A postura por parte do Poder Público Português dificultou drasticamente a entrada na plataforma pelas pessoas singulares, facilitando o ingresso por aqueles que possuem reservas de capital, o que acaba por centralizar a captação de parte dos ganhos com a operação, cuja complexidade da operação não exige a estrutura empresarial, num grupo de empresários, sem que houvesse ganhos efetivos para os motoristas. De algum modo, a regulação portuguesa focou na construção de uma estrutura de mercado conhecida e com o fim de coletar impostos, já que a regulação focou na organização por meio de empresas sediadas em Portugal, o que faz com que impostos provenientes com a operação, citados acima, sejam retidos pelo Governo Português.

4.2.2 O acesso ao mercado: comparativo Uber x Táxi

No comparativo entre a Uber e o sistema de táxi para acesso ao mercado de transporte individual, há dois pontos relevantes presentes no sistema de táxi nas duas cidades e que inexiste para a Uber: a) a exigência de licenças; e b) quota máxima de motoristas.

O sistema de táxis na cidade do Rio de Janeiro é regulado, na atualidade, pela Lei Complementar nº 159/2015 do Município do Rio de Janeiro. O sistema organiza-se com a concessão das denominadas licenças pelo Poder público municipal, que são permissões para a exploração do serviço individual remunerado de passageiro em veículo automotor, planejado e fiscalizado pelo Poder Público, com base nos requisitos de garantia de mobilidade urbana, segurança, conforto, higiene, qualidade e de fixação prévia de valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Os taxistas dividem-se em permissionários e auxiliares. Os permissionários são aqueles que possuem a licença para explorar o serviço, enquanto os auxiliares possuem

[225] Ver ponto 3.2.1.

autorização para operar como taxista, desde que exerça como auxiliar de quem seja permissionário, pois não possuem a permissão. Esta estrutura lembra, em parte, o sistema de táxi em Portugal, diferenciando-se para o facto de aquele que possui a licença não ser exigido a constituição da figura empresarial.

No Rio de Janeiro, o número de taxistas seria de 32.748, de acordo com o parâmetro definido pela Lei Complementar 159/2015, que definiu a proporção de 1 táxi para cada 193 habitantes (artigo 14). Assim, como o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010 apurou que a cidade do Rio de Janeiro possui 6.320.446 habitantes, a forma de cálculo utilizada foi 6.320.446/193, o que resulta em 32.748 permissões.

Para taxistas auxiliares, a Prefeitura do Rio disponibiliza uma listagem, por antiguidade, na qual cria uma espécie de ranking de auxiliares como forma de organizar o acesso à permissão, ao tempo com que estas ficam disponíveis. Conforme dispõe o Decreto nº 45.000/2018 da Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, em setembro de 2018 havia uma lista que continha 9.982 taxistas auxiliares[226]. A legislação permite que cada licença possa ter cadastrado até 2 auxiliares.

Na prática, com a restrição de acesso, o sistema acabou por fomentar um mercado de compra e venda de licença, o que não é permitido por lei, sendo que, em muitos casos, os possuidores da licença não exercem a profissão de taxistas. Eles somente compram a permissão, a título de ativo financeiro, realizam a inclusão de um veículo vinculado àquela licença e arrendam para os motoristas auxiliares. Os valores recebidos a título de arrendamento é o retorno do valor investido.

A legislação só permite a transferência da permissão por sucessão hereditária (Lei Estadual nº 6.504/2013-RJ) ou quando há doação. É justamente nesta "doação" que se dá a manobra, já que há um mercado amplo de venda, anunciado publicamente em jornais e sítios eletrônicos, sendo que ninguém regista a transação como venda, mas apenas sob a rubrica de "doação".

[226] Fonte: http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/57067Dec%2045000_2018.pdf. Acedido a 06/03/2020.

Para termos uma noção do quão lucrativo era o mercado de licenças em 2015, uma permissão custava em torno de R$ 170.000,00[227] (€ 28.55,12[228]). Coincidentemente, após o início da operação da plataforma Uber, iniciada em 2014, quando da realização da Copa do Mundo de Futebol, o valor da permissão para exploração do serviço de táxi na cidade do Rio de Janeiro despencou para algo em torno de R$ 30.000,00[229] (€ 4.950,90[230]), com valor para o início de 2020, ou seja, com uma diferença de R$ 140.000,00 (€ 23.104,22[231]), o que equivale uma redução de 82,35% quando comparado com o ano de 2014. Apesar da redução, o mercado continua a existir.

Assim, um tipo de taxista (auxiliar) só exerce a sua função por meio do pagamento de diárias ao permissionário. Caso o permissionário efetivamente utilize o veículo como taxista, o auxiliar, caso exista, e em acordo a ser definido entre as partes, definirá os horários de uso do veículo referente àquela licença, pagando igualmente a diária. Segundo informações disponibilizadas em sítio que oferece permissões para serem exploradas por auxiliares[232], a diária custa em média R$ 120,00 (€ 19,80[233]), podendo a cobrança se referir a 5 ou 7 dias da semana. Isso significa que, para uma semana, o valor girará em torno de R$ 720,00 (€ 118,82[234]), resultado da fórmula 120 x 6 (média dos dias). Em boa parte dos anúncios, a manutenção e o seguro ficam por conta do proprietário do veículo, que é o permissionário. Segundo o sítio da Uber Brasil, o arrendamento com locadoras custa em torno de R$ 44,00 (€ 7,26[235]) por dia[236].

Há um recente projeto de lei complementar (PLC nº 160/2020), encaminhado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro à Câmara dos Vereadores, para aumentar o número de permissões para táxis no Rio de Janeiro. A intenção é justamente contemplar os taxistas auxiliares, que são aqueles que não possuem permissão, de modo que

[227] Fonte: https://oglobo.globo.com/rio/lojas-do-rio-cobram-ate-170-mil-para-vender-ilegalmente-licencas-para-dirigir-taxis-17516666. Acedido a 06/03/2020.
[228] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[229] Fonte: https://lista.mercadolivre.com.br/vendo-autonomia-de-taxi-do-rio-sem-carro-so-autonomia?m att_tool=26344982&matt_word=Default_URL_MLB&gclid=CjwKCAiAzJLzBRAZEiwAmZb0asPnlXDkFi7_W-XuJFDqzXa3bTd9mbMolpjyZCtCE-1QqECkWcFSuxoCFiwQAvD_BwE. Acedido a 06/03/2020.
[230] Idem.
[231] Idem.
[232] Fonte: https://www.clasf.com.br/q/motorista-auxiliar-taxi-diaria/. Acedido a 06/03/2020.
[233] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[234] Idem.
[235] Idem.
[236] Fonte: https://www.uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/. Acedido a 19/06/2020.

elevará a quantidade de permissões em aproximadamente 10.000, número próximo ao número de taxistas auxiliares cadastrados, que, como visto acima, a última listagem noticiava a existência de 9.982[237]. Para tanto, o projeto prevê a alteração na forma de cálculo para o número máximo de permissões, alterando o coeficiente de 1 táxi para cada 193 habitantes para 1 táxi para cada 150 habitantes. Assim, com base no último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2010, que apurou que a cidade do Rio de Janeiro possui 6.320.446 habitantes, o número de concessões seria de 42.136 (6.320.446/150), um aumento de 9.388 face ao limite máximo anterior, de 32.748 permissões. No entanto, o projeto ainda está em apreciação.

O projeto é atacado como uma atitude com fins eleitorais por parte do Prefeito em exercício, pois não prevê, por exemplo, o fim da atividade de taxista auxiliar, até porque todos os permissionários atuais seriam contemplados com as novas permissões. Em síntese, não fica vedado que cada permissionário possa incluir no sistema 2 auxiliares, o que, ao fim, pode gerar a entrada efetiva de mais 20.000 taxistas. O fato mais grave é ainda permitir que as autonomias sirvam como modelo de investimento, já que o permissionário não precisaria exercer a profissão de taxista, arrendando-a para novos auxiliares.

Recorde-se que no caso da Uber no Rio de Janeiro não há limitações no acesso, pelo contrário, como a adesão é feita diretamente entre pessoa singular e a Uber, a plataforma sempre está com campanhas publicitárias na qual convida motoristas a aderir[238]. Quando se veicula alguma iniciativa legislativa em que se menciona a possibilidade de restrição, com a criação de limites, como ocorre no sistema de táxi da cidade, de imediato é relembrado o julgado do Supremo Tribunal Federal que indica que a aplicação desta restrição pelos governos locais pode, em tese, configurar cerceamento à livre concorrência, conduta que no ordenamento jurídico brasileiro é considerada inconstitucional[239]. Referido entendimento perece salutar para o mercado de transporte individual. No entanto, não se compreende como o sistema de táxi, também

[237] Fonte: https://oglobo.globo.com/rio/projeto-de-lei-enviado-por-crivella-aumenta-em-quase-10-mil-numero-de-taxis-no-rio-24285575. Acedido a 19/06/2020.
[238] Fonte: https://www.uber.com/br/pt-br/drive/rio-de-janeiro/. Acedido a 06/03/2020.
[239] Ver ponto 3.2.1.

pertencente ao sistema de transporte individual de passageiros, funcionou desse modo até os dias atuais.

A Uber opera desde o ano de 2014 no Rio de Janeiro e não há dados oficiais acerca do número de motoristas registados em sua plataforma eletrónica de transporte individual. A legislação não criou um cadastro público para inscrição de parceiros atuantes nas plataformas, nem obrigou que as plataformas comunicassem ao Poder Público municipal o número de motoristas. Apesar disso, a Prefeitura do Rio de Janeiro estima que existam na cidade 150.000 mil motoristas de aplicação, sendo que este valor englobaria a Uber (o mais famoso e com maior número significante de parceiros), 99 e Cabify[240], que atuam na cidade com o mesmo serviço.

Para a cidade do Porto, o sistema de táxi é regulado por diretrizes nacionais, por meio do Decreto-Lei nº 251/98, que trata do serviço de táxi em veículo automóvel ligeiro de passageiros com taxímetro.

A legislação afirma que a atividade é exercida por sociedades comerciais ou cooperativas, estabelecimento individual de responsabilidade limitada ou empresas em nome individual. A emissão de alvará é requisito de acesso à atividade, que se dará por meio de concurso público, válido por 5 anos, renováveis desde mantenham-se preenchidos os requisitos quando da concessão, e são intransmissíveis. Possui uma estrutura muito semelhante do setor da Uber em Portugal, com exceção para a exigência de alvarás.

No que se refere aos motoristas de táxi, a legislação portuguesa (Lei nº 6/2013 – em conformação com a Diretiva da Comunidade Europeia nº 2006) nada dispôs acerca da obrigatoriedade de que os motoristas exerçam a atividade de modo subordinado. Em regra, os taxistas exercem a profissão na qualidade de trabalhadores independentes, pelo menos a metade[241] dos trabalhadores, cenário próximo ao sistema TVDE. A informação é ratificada pela Proposta do Partido Comunista Português em que trabalhadores com contratos precários ou independentes, o que envolveria quantidade

[240] Fonte: https://oglobo.globo.com/rio/rio-tem-cerca-de-150-mil-motoristas-credenciados-por-aplicativos-22584739. Acedido a 10/03/2020.
[241] Fonte: https://ionline.sapo.pt/artigo/510405/metade-dos-taxistas-trabalham-a-recibos-verdes?secao=Portugal. Acedido a 1º/07/2020.

significativa de taxistas, tivessem acesso a um valor de apoio específico no âmbito de medidas excecionais e temporárias de resposta à pandemia Covid-19[242].

A exemplo da cidade do Rio de Janeiro, a restrição de acesso à atividade de taxista em Portugal provoca o fenômeno de venda de alvará que, como visto alhures, seria intransmissível (artigo 3º, item 2). A transação ocorre por meio do próprio modelo de negócio desenhado pelo Poder Público. Assim, apesar de vedada a transmissão da titularidade do alvará, não há proibição de transmissão do quadro societário, o que, por modo indireto, acaba por permitir a transmissão dos alvarás. A titularidade do alvará permanece, o que se altera é a titularidade da sociedade coletiva.

O mercado de alvará para táxis é extremamente rentável, justamente pela possibilidade de transação de um título escasso no mercado em virtude da regulação pública, tornando-se num verdadeiro ativo explorado por seus titulares. Para se ter uma noção do quão rentável é o mercado de venda de alvarás em Portugal, uma pesquisa do Jornal Eco, periódico especializado em economia, revelou dados acerca do mercado. A pesquisa efetivada tem como base a oferta de anúncios publicados no sítio OLX Portugal:

Tabela 12. Evolução de preços do mercado de alvarás de táxi – Portugal.

Evolução do mercado secundário de alvarás no OLX

Ano	Número de anúncios	Variação em cadeia	Preço médio	Variação em cadeia
2015	31	-	33.444€	-
2016	333	974,2%	38.704€	15,7%
2017	360	8,1%	36.530€	-5,6%
2018	320	-11,1%	45.612€	24,7%
2019	461	44%	45.630€	0,03%

Fonte: Jornal Eco. https://eco.sapo.pt/2019/11/25/alvaras-de-taxi-a-venda-na-internet-disparam-desde-entrada-da-uber-preco-medio-atinge-45-630-euros/. Acedido a 21/06/2020.

[242] Fonte: https://www.dorl.pcp.pt/images/transportes/T%C3%A1xi_lisboa_1.pdf. Acedido a 08/01/2020.

Como se depreende, mesmo com a entrada da Uber, o mercado permanece rentável, com um significativo aumento na oferta de licenças e dos respetivos valores. O preço médio em Portugal revela aumento acumulado, entre 2015 e 2019, de 34,83%, média de 8,07% ao ano. Uma rápida consulta ao sítio OLX[243] confirma a proximidade do valor praticado no ano de 2020, que se refere a uma média nacional. Um anúncio no referido sítio oferece uma licença de táxi para a cidade do Porto no valor de 54.999€[244] (R$ 9.076,00[245]).

A excessiva regulação para acesso ao mercado foi objeto de estudo por parte da Autoridade da Concorrência em Portugal (2016) para o sistema de táxi, justamente para fazer face aos novos concorrentes, as aplicações eletrónicas. O relatório é firme no sentido de que o sistema de táxi é exageradamente regulado, o que deteriora os serviços prestados e, consequentemente, a imagem do setor. Na parte do sumário executivo, o relatório afirmou:

> 1. A prestação de serviços de táxi em Portugal é uma atividade sujeita a regulação intensa, passível de restringir a interação concorrencial entre operadores, com potenciais efeitos negativos ao nível do bem-estar dos consumidores. Ainda que falhas de mercado e outros objetivos de política pública justifiquem a necessidade de algum grau de regulação neste tipo de serviços, a excessiva regulação ao nível do acesso ao mercado, da determinação de preço e da qualidade restringe a capacidade de entrada de novos operadores no mercado e a capacidade dos operadores instalados para concorrer em preço e qualidade.
> 2. Quando a regulamentação pretende dar resposta a falhas de mercado identificadas e/ou atingir outros objetivos de política pública, a intervenção regulatória deve reger-se pelos princípios da regulação eficiente, restringindo-se ao mínimo necessário para atingir os objetivos em causa. A regulação económica eficiente implica que as restrições à concorrência dela decorrentes terão que atender aos princípios da necessidade, da proporcionalidade e da não discriminação.
> 3. A restrição quantitativa no acesso à atividade de serviços de táxi é uma das medidas regulatórias mais interventivas e com maior impacto na concorrência e, em geral, encontra pouco apoio na literatura económica. Os argumentos apresentados em favor da imposição de restrições quantitativas à entrada relacionam-se com as

[243] OLX (www.olx.pt).
[244] Fonte: https://www.olx.pt/anuncio/cedo-licena-txi-porto-IDFijUC.html#cec8bf4731. Acedido a 21/06/2020.
[245] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.

> externalidades negativas ao nível ambiental (poluição) ou congestionamento urbano, com o excesso de entrada e redução da eficiência produtiva e com a segurança e a qualidade. Contudo, em geral, a literatura económica não valida estas justificações para a imposição de *numerus clausus*. A fixação de contingentes dificulta o ajuste dinâmico da oferta à procura e pode gerar situações de escassez de oferta. Atualmente, o acesso à atividade é restringido por contingentes e quem queira prestar o serviço, mesmo que reúna os requisitos necessários, apenas o pode fazer se conseguir adquirir uma licença que esteja a ser transacionada em mercado secundário ou se a conseguir obter através de concurso público. Estas licenças atingem por vezes valores muito elevados no mercado secundário, que refletem as rendas associadas à restrição à entrada. (AdC, 2016, p. 1).

Diferentemente do que ocorre no Rio de Janeiro, no qual o valor das licenças sofreu uma severa redução, em Portugal o quadro é inverso, com a forte subida de preço, em que pese o aumento da oferta provocado pelo TVDE. O quadro reflete um sinal da resiliência do modelo de mercado de táxi em Portugal em que as licenças representam um ativo financeiro a ser explorado por pessoas coletivas, que nada em beneficia o sistema de preços e de qualidade do serviço.

O contingente é fixado pelas Autarquias e avaliado por freguesia ou conjuntos de freguesias, numa periodicidade nunca inferior a 2 anos. Segundo dados do IMT, o Porto tem 3.322 motoristas de táxis, com dados do início de 2020[246]. No caso dos motoristas de TVDE, a cidade já conta com um número superior, com 3.927, sendo que a Uber só iniciou sua operação em Portugal no ano de 2015.

No que se refere ao comparativo com o acesso ao mercado de TVDE, em Portugal não há a exigência de licenças, como também não há limitação para o número de veículos.

4.2.3 O sistema de avaliação

O sistema de avaliação é gerido pela própria plataforma, no qual tanto motoristas como passageiros são analisados, uns pelos outros, no caso do Rio de

[246] Fonte: https://www.sabado.pt/portugal/detalhe/lisboa-e-porto-ja-tem-mais-motoristas-de-uber-que-taxistas. Acedido a 21/06/2020.

Janeiro. As avaliações são anónimas com uma classificação que vai de 1 (muito mau) até 5 (excelente). Segundo a plataforma, os pontos importantes para o motorista são educação do utilizador, comportamentos ao longo da viagem (como bater porta) e tempo de espera. Na visão da Uber, isso gera um respeito mútuo e qualidade no serviço.

Um outro ponto de destaque nas avaliações é que motoristas bem avaliados por utilizadores recebem benefícios por parte do aplicativo. Por exemplo, clientes que utilizam de forma mais intensa a plataforma para solicitar viagens aderem a alguma categoria no programa Uber *Rewards*, em categorias azul, ouro, platina e diamante. A depender da categoria, o usuário pode aceder aos serviços que antes não estavam disponíveis, como realizar viagens com motoristas bem avaliados, denominados de parceiros VIP[247]. Por sua vez, os motoristas melhor avaliados acedem a uma gama de clientes que não estão disponíveis para outros parceiros não tão bem qualificados.

Em Portugal a Uber possui um sistema de avaliação similar, mas sem contar na atualidade com programas para ser acedidos pelos motoristas com melhor pontuação. Uma segunda diferença significativa é que utilizadores não podem ser avaliados. O veto à avaliação não se refere a uma opção da empresa, mas fruto da regulação para o setor que a proíbe[248].

Um facto que chama a atenção, tanto no Brasil como em Portugal, é o de que caso o motorista seja mal avaliado, poderá ser suspenso ou excluído da operação na plataforma. O tema é uma das maiores discussões acerca dos sistemas de avaliação difundidos pelas aplicações e que é uma das características da economia de partilha.

Sob uma perspetiva, a avaliação apresenta-se como valiosa, pois permite a reflexão sobre a qualidade do serviço prestado e a postura do consumidor, como um verdadeiro *feedback* para ambos acerca da operação. Isso tem o potencial de gerar comprometimento e melhorar a qualidade de produtos e serviços. Uma das conclusões de um estudo elaborado pelo Economista-Chefe do Conselho Administrativo de Defesa Económica do Governo Brasileiro (CADE), Luiz Alberto Esteves, é a de que a autorregulação imposta aos motoristas de aplicativos tem gerado credibilidade ao sistema e rivaliza com o tradicional sistema de táxi.

[247] Fonte: https://www.uber.com/br/pt-br/u/rewards/. Acedido a 10/03/2020.
[248] Fonte: https://help.uber.com/pt-PT/riders/article/classificar-um-motorista?nodeId=478d7463-99cb-48ff-a81f-0ab227a1e267. Acedido a 23/06/2020.

> A auto-regulação imposta aos motoristas de caronas pagas pelas empresas de tecnologia tem garantido credibilidade de bons serviços prestados, de modo que tem criado rivalidade aos mercados de táxis, motivando reações controversas por parte das autoridades e dos legisladores locais, além dos próprios táxistas. Tal fato tem despertado na sociedade a reflexão sobre a real necessidade de mantermos uma regulação para tal mercado (ESTEVES, 2015, p. 45).

De outro modo, a forma como se estrutura o sistema de avaliações pode não refletir a exata qualidade da prestação ou a postura do consumidor, seja para qualificar ou desqualificar. No entanto, o ponto mais sensível é a possibilidade de que tanto o prestador como o usuário possam vir a ser punidos pela plataforma, com a suspensão ou até mesmo exclusão.

Neste aspeto, a plataforma passa a ser a centralizadora e avaliadora de condutas, numa espécie de agência pública reguladora, sendo que as informações para a formação provêm da coletividade. Desse modo, seria razoável que a coletividade decidisse com relação às consequências acerca da avaliação e não a plataforma. Assim, a aplicação poderia focar no modo como se constrói as avaliações e o seu aperfeiçoamento, com a participação efetiva dos envolvidos, e ater-se a dar ampla publicidade à comunidade. A partir deste momento, caberia ao usuário decidir se deseja utilizar o serviço de acordo com a avaliação constante da aplicação. Essa estrutura possibilitaria um sistema de avaliação mais humano e transparente, além de envolver de forma direta os parceiros e utilizadores tanto na criação como na tomada de decisão, não transferindo esta para terceiros que podem ter interesses em seus próprios negócios.

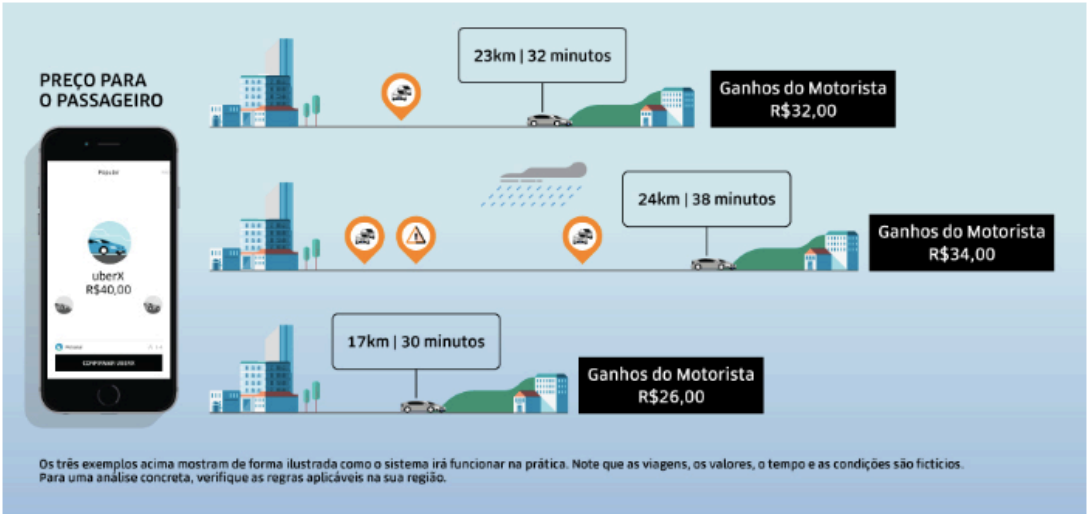
4.2.4 O sistema de preços por meio de aplicações

Relativamente ao custo das viagens, tanto na cidade do Rio de Janeiro como no Porto, quem o define é a plataforma, por meio de sua aplicação. A Uber fixa um valor mínimo, conhecido no Brasil como preço de partida, e possui critérios para definir um valor dinâmico, tendo por base a oferta e procura de veículos ao longo do dia. Este

método permite a Uber enviar mensagens aos parceiros de estímulo à prestação do serviço em determinados horários, já que o valor a ser pago será maior. Para o utilizador, o preço base é definido no momento da consulta da aplicação, antes mesmo de efetivar o pedido do serviço de viagem[249], dele já constando a informação se, naquele momento, o preço é dinâmico.

Segundo a plataforma, os dados de tempo, pela métrica de minutos e distância, no qual se utiliza quilómetros, definirão o preço total a ser cobrado. A base para cálculo é: *(valor base + valor de tempo por minuto + valor por km rodado) x multiplicador do preço dinâmico + portagens e taxas*. Para tentar tornar a questão um pouco mais compreensível, a Uber disponibiliza em seu sítio um vídeo institucional em que explica a forma de cálculo[250]. Na mesma página, coloca um exemplo:

Figura 47. Demonstração da forma de cálculo do valor do serviço - Uber



Fonte: Uber.

A Uber não contrata motoristas. Ela viabiliza a intermediação e, para tanto, cobra um percentual do valor das viagens. No Brasil, sendo o caso da cidade do Rio de Janeiro, quem define o valor das corridas e da sua participação é a Uber, não havendo qualquer previsão regulamentar. No Porto, o valor das viagens é definido pela plataforma de modo livre, mas a taxa de participação da plataforma observa o percentual máximo de 25%, conforme definido em lei. Como se denota, nas duas

[249] Fonte: https://www.uber.com/br/pt-br/price-estimate/. Acedido a 06.03.2020
[250] Fonte: https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funcionam-precos-para-motoristas-parceiros-uber/ Acedido a 06.03.2020.

cidades os parceiros e os motoristas não possuem qualquer influência na fixação dos preços. Com relação aos valores cobrados e que são repassados aos parceiros, a Uber já foi alvo de protestos por causa dos baixos valores. Em abril de 2019 houve um protesto em frente ao seu escritório na cidade de São Paulo, em que o tema tratado era exatamente o baixo valor das corridas[251] e, recentemente, em Portugal foi convocada uma greve para o final de semana dos dias 4 e 5 de janeiro de 2020, pelo mesmo motivo[252].

Quando comparado com os sistemas de táxi das cidades do Rio de Janeiro e do Porto, a definição do preço ocorre de modo diverso. Nas duas cidades a tarifa do serviço de táxi é definida pelo Poder Público[253], mesmo quando as viagens são efetivadas por meio de aplicações, com alguma flexibilidade que exige a anuência do motorista-taxista, no caso do Rio de Janeiro.

Tradicionalmente, o sistema de táxi quantificava o valor da viagem ao fim do serviço, por meio de taxímetros instalados nos veículos. Além de a informação não estar disponível antecipadamente, a maioria dos táxis só permite o pagamento em dinheiro, não sendo aceito o pagamento por meio de cartões, apesar do aumento do número de táxis que passaram a utilizar o serviço. O que alterou de modo substancial a forma de pagamento foram as aplicações. No Rio de Janeiro, a aplicação "99" permite que tanto taxistas como motoristas privados utilizem a plataforma eletrónica, que aceita pagamento com cartões por meio da aplicação. Nesta linha, a Prefeitura do Rio de Janeiro lançou uma aplicação denominada Taxi.Rio, de uso exclusivo dos taxistas da cidade e que segue os moldes das aplicações, como a Uber.

Na aplicação Taxi.Rio, os taxistas cadastrados são intitulados de utilizadores motoristas de táxi e os passageiros somente pelo termo usuário. Para atender demandas por alguns serviços inerentes ao programa, foi desenvolvido também um sítio da *internet*[254]. Segundo divulgado pela aplicação, com dados até setembro de 2019, a

[251] Fonte: https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2019/04/26/motoristas-da-uber-e-99-protestam-por-tarifa-mais-cara-para-passageiros.htm. Acedido a 07/04/2020.
[252] Fonte: https://observador.pt/2020/01/03/motoristas-da-uber-fazem-greve-nacional-de-tvde-este-sabado/. Acedido a 21/06/2020.
[253] Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?article-id=1776544; http://www.dgae.gov.pt/servicos/comercio-servicos-e-restauracao/convencoes-de-precos.aspx. Acedidos a 28/06/2020.
[254] https://www.rio.rj.gov.br/web/taxiriocidades. Acedido a 12/01/2021.

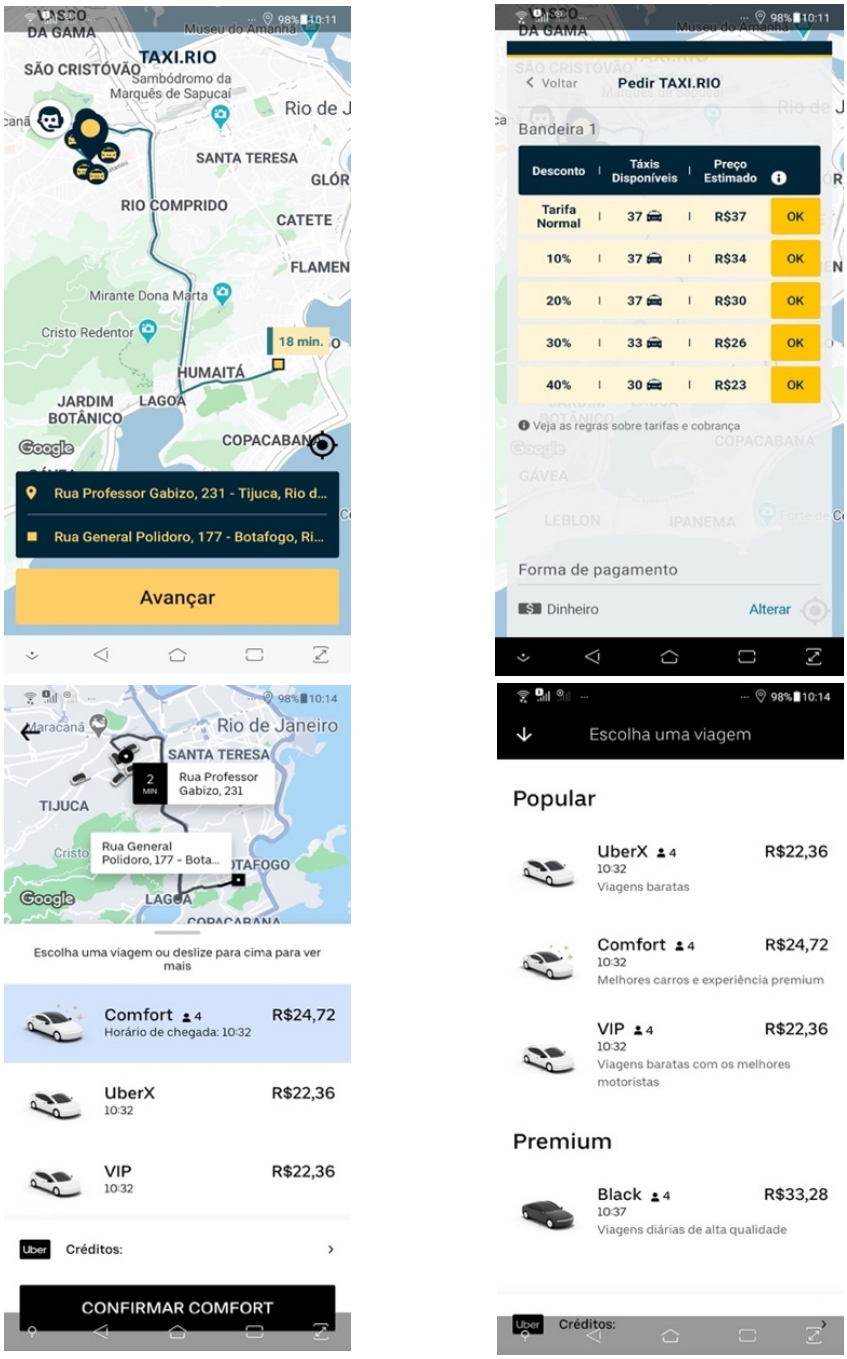
plataforma teria realizado 9.655.141 corridas, com 15.048 taxistas ativos e 582.650 passageiros cadastrados[255].

O primeiro destaque refere-se ao fato de que, a exemplo da Uber, é possível o pagamento direto pela aplicação. A Prefeitura do Rio de Janeiro contrata um "integrador", empresa que realiza o serviço de solução de integração de pagamentos entre os taxistas e utilizadores, de modo *online*, bem como a gestão de recebíveis. No entanto, de acordo com os dados divulgados pela própria plataforma, apenas 10,44% dos pagamentos foram efetivados via aplicação. De entre as razões para um índice tão baixo, pode-se elencar possíveis fatores: falta de confiança dos utilizadores em cadastrar dados do cartão ou o facto de, apesar de utilizarem de *smartphones*, não possuir a cultura do pagamento *online*.

O procedimento de solicitação de corrida por meio da aplicação implica que esta calculará o valor do serviço, de acordo com as informações de origem e destino fornecidos pelo usuário, mas que tem como referência as tarifas definidas pela autoridade governamental. A Taxi.Rio permite que o taxista defina percentuais de descontos, o que é chamado de "modo desconto", aplicáveis sobre a tarifa base e para determinados períodos. Para melhor ilustrar a forma de cálculo da corrida, abaixo segue uma simulação com os mesmos endereços de origem e destino e com horários bem próximos, realizadas tanto na aplicação Taxi.Rio como na aplicação Uber.

[255] Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/distatic/10112/10564516/4259502/1909Transparencia.xlsx. Acedido a 03/03/2020.

Figura 48. Simulações de preços entre as plataformas Taxi.Rio e Uber.



Fonte: elaborado pelo autor com o uso de *smartphone*. Consultas realizadas em 22 de junho de 2020 com igual origem e destino.

Para o mesmo trajeto, a tarifa normal para táxis, fixada pela Autoridade Pública, é superior a todas as categorias da UBER, o que inclui o serviço de alta gama UberBlack. O valor da corrida na categoria *Black* corresponde a 89,94% do preço da tarifa básica do táxi, uma redução de 10,06%. Abaixo do valor da tarifa normal há outros valores que

podem ser contratados e os números de táxis disponíveis para cada faixa de desconto. A redução se dá de 10 em 10 por cento, alcançando um máximo de 40%. Interessante observar que, quando comparadas a menor tarifa com desconto para táxis (40%) e a tarifa mais barata da Uber, a modalidade X, os preços são muito próximos. O valor para o táxi foi fixado em R$ 23,00 (€ 3,79[256]), enquanto para o serviço UBER X foi de R$ 22,36 (€ 3,69[257]), uma pequena redução de 2,78%, o que significa que a plataforma TAXI.RIO monitora os valores praticados no mercado e possibilita que estes possam ser praticados por taxistas para fins de competição com a plataforma rival. Segundo a aplicação TAXI.RIO, até setembro de 2019, o desconto médio das corridas foi de 35,17%, o que revela que os taxistas têm utilizado a opção desconto entre os maiores percentuais de 30% e 40%[258].

A problemática que surge está na disponibilidade de táxis para a redução máxima de 40%, pois a solicitação não implica aceitação pelo taxista que cadastrou a redução para aquele período, não havendo nenhuma norma nos termos de uso da aplicação da Taxi.Rio que tenha como previsão algum mecanismo de coerção para casos de negativas sucessivas, por exemplo. Assim, mesmo presente na aplicação, não significa que será fácil encontrar um taxista disposto a aceitar a corrida por aquele valor. A única vedação é a de que, uma vez aceita a corrida, o valor constante da aplicação não poderá ser alterado unilateralmente pelo taxista.

Do mesmo modo que a Uber, a aplicação Taxi.Rio não contrata motoristas. Ela viabiliza a intermediação e, para tanto, o "integrador" cobra um percentual do valor da corrida que, conforme definidos no item 6.5.1 do Termo de Uso e de Condições da plataforma[259], corresponde a 6,75% do total da viagem, após a subtração do desconto, quando houver. Interessante notar que o percentual retido pelo integrador da plataforma é de 6,75% do total da viagem, valor muito aquém do cobrado pela Uber, que em Portugal é de 25%.

[256] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[257] Idem.
[258] Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/distatic/10112/10564516/4259502/1909Transparencia.xlsx. Acedido a 03/03/2020.
[259] Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7439910/4228829/TERMOECONDICOESDEUSOPassageiros.pdf. Acedido a 10/04/2020.

Em síntese, no caso da aplicação TAXI.RIO o valor do serviço é definido pelo Poder Público local, permitindo que sejam aplicados descontos de até 40% da tarifa normal, a depender da manifestação de interesse do taxista.

Na cidade do Porto, de entre as aplicações disponíveis, algumas permitem o cadastro de TVDE e táxis, como a Freenow (antiga Kapten), sendo que outras, como a IzzyMove, são exclusivas para taxistas.

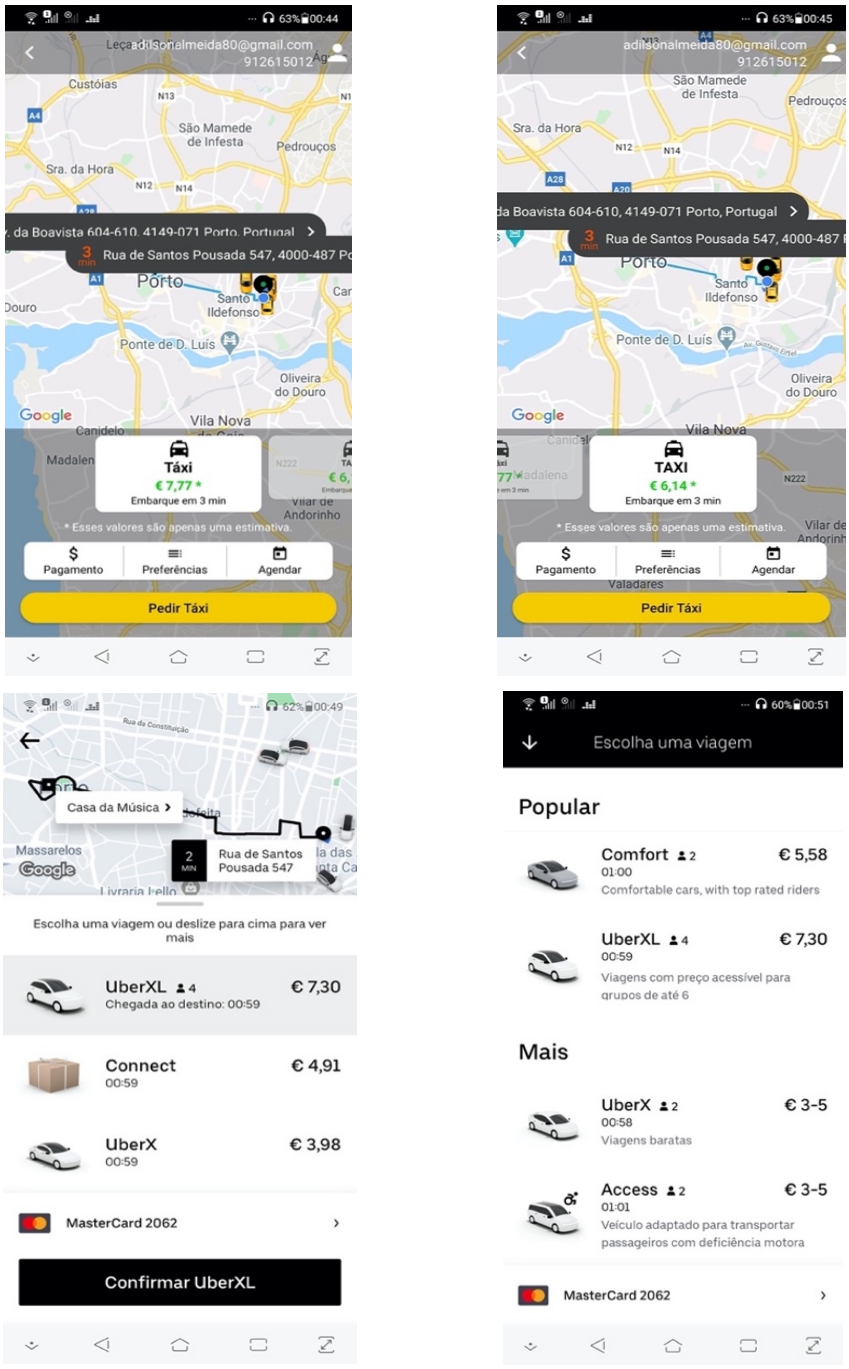
A IzzyMove é uma aplicação comandada pela Antral (Associação Nacional dos Trabalhadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros), como resposta as internacionais Uber, Bolt e Freenow. O projeto requereu um investimento de 400.000€, sendo 100.000€ (R$ 605.950[260]) financiados pelo Governo Português[261].

A aplicação assemelha-se com a Uber, com estimativa de tempo de chegada do taxista e do valor da viagem, apesar da *interface* menos sofisticada. Permite o cadastro de cartão de crédito para pagamento pela aplicação ou pagamento com cartão ou multibanco direto com o motorista ou o tradicional pagamento em dinheiro.

Para ilustrar a forma de cálculo do preço da viagem e compará-lo com os valores praticados pela Uber, abaixo segue uma simulação nas aplicações com os mesmos endereços de origem e destino e com horários bem próximos.

[260] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[261] Fonte: https://www.dinheirovivo.pt/economia/apps-taxis-uber-bolt-prova-1/. Acedido a 22/06/2020.

Figura 49. Simulações de preços entre as plataformas IzzyMove e Uber.



Fonte: elaborado pelo autor com o uso de *smartphone*. Consulta realizada em 22 de junho de 2020 com igual origem e destino.

A IzzyMove oferece apenas três tipos de tarifas, que na aplicação somente se diferencia por seu valor, sem qualquer indicativo da razão para a diferença. A tarifa mais

barata para o trajeto foi de € 6,14 (R$ 37,20[262]) e mais cara foi de € 7,77 (R$ 47,08[263]). Na aplicação Uber, os valores são bem inferiores, variando entre € 3,98 (R$ 24,11[264]), na modalidade UberX, e € 7,30 (R$ 44,23[265]) na Uber XL. A valor mais em conta da Uber representa 64,82% do menor valor cobrado pela IzzyMove.

Na comparação das tarifas de maior valor, a Uber vence novamente. Contudo, o percentual do valor da Uber é somente um pouco inferior, correspondendo a 93,95% do maior valor praticado pela IzzyMove. Entre estes valores mínimos e máximos, a Uber ainda oferece outros serviços com valores intermediários, como a UberComfort, com valor para o trajeto simulado fixado em € 5,58 (R$ 33,81[266]).

Como se pôde depreender, a Uber trouxe profundas reflexões sobre o modo como deve ser organizado o sistema de transporte individual nas cidades e que são bem-vindas, como democratização do acesso ao mercado, clareza e fidedignidade dos valores dos serviços e disponibilidade aos utilizadores. A maximização do uso do bem parece ter-se perdido um pouco, mas isso será mais bem analisado no próximo capítulo. Por fim, apesar do aparente "descontrole" do número de veículos em circulação nas cidades provocado pelo livre acesso ao mercado, é inegável que as aplicações trazem outros benefícios para o planeamento da circulação viária, como o facto de as aplicações realizarem o sistema de ponto a ponto, que otimiza a circulação de veículos, melhor distribuição do atendimento do serviço, atendendo áreas antes carentes do serviço de táxi, de entre outros.

[262] Fonte: https://www.bportugal.pt/taxas-cambio. Câmbio referente ao dia 26/06/2020.
[263] Idem.
[264] Idem.
[265] Idem.
[266] Idem.

5. Economia colaborativa e perspetivas para o sistema produtivo: análises e reflexões

O júbilo do trabalho

Estamos condenados a um modelo histórico de trabalho, como se outros não existissem?
A história conta-nos que, caso não sejamos exímios trabalhadores, conforme modelo pré-definido, vamos para o *tripalium*. O *tripalium* foi um instrumento de tortura aplicado aos escravos e pobres que não tinham recursos para pagar os impostos e foi ele que, segundo alguns estudos etimológicos, deu origem à palavra trabalho. Se assim for, o trabalho, desde a sua origem, se vincula à ideia de castigo, causador de dor. Se não trabalha ou o faz em condições precárias é porque não possui méritos, é vagabundo! Já para as fábricas!
Na economia que desponta, altamente tecnológica, o trabalho, do modo como o conhecemos, tende a ficar cada vez mais escasso e/ou substancialmente modificado, e os recursos tendem a ficar cada vez mais concentrados nas mãos de quem faz parte do pequeno grupo que domina a produção, principalmente de investidores.
A escassez de trabalho faz com que a procura fique elevada e as condições precárias. Mesmo num cenário distinto, no qual a oferta cresça em relação à procura, o histórico não é otimista, já que há sempre a subjugação do trabalhador, pois os controladores do processo de trabalho permanecem e agem como se soubessem o que seria o melhor para os trabalhadores e para a sociedade, com jornadas longas e a menor retribuição possível. Perguntem aos jovens o que eles percebem sobre o modelo histórico de trabalho e que se busca perpetuar. A resposta poderá ser reveladora.
É necessário repensar a ideia de trabalho e os modos de produção: não estar vinculado às mesmas estruturas em que poucos comandam a cadeia produtiva e/ou as decisões políticas, sem participação dos demais, é possível e não exige revolução violenta, mas consciência. O trabalho deve ser sacro-ofício e não sacrifício, pelo qual desenvolvem-se nossas aptidões e potencias; não pode ser uma mera repetição de atos, não desejados, desconectados com o que se produz e com o único fim de obter renda. A tecnologia, que sacode as atuais estruturas do modelo de trabalho, revela um poderoso potencial para criar condições que nos auxiliem a retirar o véu que impede ver nossa autoimagem de *zombie*, que produz e consome sem consciência do que faz para si e para a coletividade.
O sacro-ofício deve estar ligado ao júbilo:
Júbilo com o que se produz;
Júbilo de fazer parte;
Júbilo pelo equilíbrio com o ambiente;
Júbilo pelo descanso, pelo ócio;
Júbilo pela criatividade;
Júbilo com a vida.
(Livre reflexão do autor).

Para melhor compreender as análises e reflexões que se irão desenvolver neste capítulo é importante que antes nos recordemos como se desenvolveu a tese. O primeiro passo foi a análise do contexto socioeconómico, com a breve revisão dos seus antecedentes históricos, desde o período em que ocorre o fim do mercantilismo e se opera a primeira revolução industrial, em que se apresenta a base estrutural do sistema, até à atualidade, com maior desenvolvimento nas marcas mais recentes. Em seguida, passou-se a análise da economia colaborativa, no sentido de se compreender como ressurge na modernidade e quais as suas características principais. Analisou-se também, especificamente, as regulações para as plataformas nos territórios pesquisados (Rio de Janeiro e Porto), até porque o modelo de negócio não se estrutura somente com o que é definido pelos desenvolvedores e investidores, com adaptações aos mais variados regulamentos, sendo o Poder Público um importantíssimo *stakeholder* do negócio. Por fim, para as duas cidades, verificaram-se alguns dos efeitos da expansão da economia colaborativa e quais as discussões que fomentam, no campo político, económico e social.

Assim, agora, chegados a uma dimensão conclusiva, o objetivo é verificar, numa primeira parte, qual o efetivo grau de envolvimento de duas importantes plataformas, a Airbnb e a Uber, num contexto económico que, dito colaborativo, se desenvolve num modelo que não é autónomo nem visa substituir o anterior. Tal não será fácil, desde logo porque, como se viu no capítulo 2, a economia colaborativa não possui uma forma bem definida, devendo antes ser considerada no quadro de um processo que envolve em maior ou menor grau o modelo económico de mercado já conhecido, ora com características inovadoras ora com movimentos que em nada diferem da economia atual. Assim, a análise do grau de envolvimento com a economia colaborativa terá como base as principais características e discussões dentro do consumo colaborativo, naquilo que permite diferenciá-las, estando abaixo listadas as que consideramos serem as principais na sequência do que foi antes apresentado:

> 1) maximização do uso de bens já existentes, próximo da sua capacidade máxima;
> 2) preços definidos pelos proprietários dos bens ou pelos prestadores dos serviços;

3) construção da confiança que viabiliza as trocas feitas por meio de sistema de avaliação colaborativo que vincula todos os atores;
4) transações efetivadas entre consumidores (*prosumerism*).

Com base nestas, que permitem aferir o grau de envolvimento com a economia colaborativa das plataformas Airbnb e Uber nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto, utilizar-se-á o mesmo critério exposto no capítulo 2, em que o termo economia colaborativa englobaria um campo maior de atividades do consumo colaborativo (economias de partilha; de segunda mão; à pedido; de serviços e produtos b2c), enquanto o termo economia de partilha seria um subgrupo da economia colaborativa com características específicas (Frenken, 2017, p. 5).

5.1 O que é colaborativo? Separando o trigo do joio

5.1.1. A plataforma Airbnb

A plataforma Airbnb surge para atender um nicho de mercado em que pessoas buscavam hospedagens mais baratas e uma experiência diferenciada da padronização das redes hoteleiras, sendo que os seus fundadores perceberam que a confiança era o principal desafio, pois conectar pessoas totalmente desconhecidas com elevado grau de proximidade e até intimidade, características não tão presentes na economia de mercado, era um enorme desafio. Assim, com base na tecnologia e por meio da construção da confiança, a Airbnb criou um ambiente que permitiu que pessoas pudessem hospedar pessoas, seja em residências inteiras ou até mesmo em quartos dentro da própria residência habitual. É neste contexto que será analisada a atividade da Airbnb, tendo por base a atuação da plataforma nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto.

1) maximização do uso de bens já existentes, próximo da sua capacidade máxima.

A Airbnb possui dentro de seu modelo de negócio vertentes que atendem de forma integral a característica de maximização do uso de bens, que é a acomodação de pessoas em quartos dentro da própria residência ou a disponibilização integral de residências em períodos de ausência do proprietário, seja por qual motivo (férias, viagem a trabalho, etc). Foi a partir deste formato que a plataforma iniciou suas atividades, mas que, com o tempo, despertou o interesse de investidores, que perceberam que poderiam rentabilizar seus capitais por meio da compra ou arrendamento de imóveis com o fim de revertê-los para uso na plataforma.

No capítulo anterior foram indicados os percentuais de utilização de espaços inteiros e quartos na plataforma Airbnb nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto: nas duas cidades predominam a oferta de espaços inteiros, com taxa de mais de 70% para o Rio de Janeiro e de 78% para o Porto[267], em relação ao total ofertado em cada cidade, o que já demonstra uma clara predominância no uso de espaços inteiros, fator que, conjugado com a informação de disponibilidade do imóvel na plataforma ao longo de um ano, leva à conclusão que a quase totalidade das ofertas são utilizadas exclusivamente para este fim[268]. O cenário em que imóveis são usados exclusivamente para o alojamento local é ratificado pelos dados na cidade do Porto que indicam a participação empresarial no negócio, ou seja, a elevada quantidade de espaços disponibilizados por empresas, que cada vez possuem parcela mais significativa de imóveis na plataforma[269].

Assim, vê-se neste ponto o desvirtuamento com este fim específico da economia colaborativa, já que os imóveis são adquiridos para uso exclusivo na plataforma, não sendo uma disponibilização de espaços em habitação própria ou de habitações de uso próprio que são disponibilizadas em períodos ociosos. Os imóveis ofertados por estas empresas na plataforma atendem exclusivamente ao mercado de alojamento local, que passa períodos de baixa procura (baixa temporada), a exemplo do que ocorre com a rede hoteleira, o que faz com que não atinjam a sua máxima utilização. O cenário (exploração por empresas que utilizam imóveis para uso exclusivo na

[267] Ver ponto 4.1.2.
[268] Idem.
[269] Ver ponto 4.1.5.

plataforma) é constatado na cidade do Porto, sendo que na cidade do Rio de Janeiro não há informações disponíveis.

Poder-se-ia aventar que, sob uma perspetiva mais ampla, quando a observação é a partir da cidade ou de uma freguesia, o alojamento local serviria para maximizar a utilização de bens que estavam ociosos, principalmente aqueles situados em áreas históricas, onde a reabilitação envolve maiores custos, os quais estariam em ruínas ou que, mesmo que com alguma reparação, não atenderiam a nenhum fim por estarem encerrados. A conclusão confirma as dificuldades do Poder Público em gerir o património histórico da cidade, tendo que o entregar (ou preferir) à exploração do mercado para que ocorra a reabilitação, além de se desdobrar em dois movimentos. O primeiro é o de que o mercado não segue uma "ética" em selecionar exclusivamente espaços vazios, o que faz com que espaços em efetivo uso passem a ser considerados para este fim, provocando um movimento de saída de antigos moradores, processo dito de gentrificação, que ganha particularidades no alojamento local e é também associado à turistificação de alguns lugares[270]. Em síntese, o movimento de reabilitação não se circunscreve aos espaços vazios, com a relevante inclusão de espaços utilizados para habitação própria e que possuíam um elevado uso. O segundo ponto envolve o que se denomina de fachadismo[271], que é a autorização para recuperação de imóveis em que somente se preserva a fachada, não por impedimento, mas para acelerar a reabilitação e viabilizar a exploração por menor custo. Em síntese, o património histórico da cidade fica entregue às regras do mercado, que segue a pura lógica do lucro, sendo o uso destinado unicamente à exploração do alojamento local, não servindo como residência permanente, nem orientado para uma reabilitação especialmente preocupada com valores histórico e culturais da arquitetura.

Como se pôde depreender, não é possível dizer que a atividade está inserida nos novos valores difundidos pela economia colaborativa. A conclusão é a de que, para este ponto, a Airbnb permitiu que parte significativa de sua operação fosse captada pela lógica tradicional de mercado. Ainda que considerado o oferecimento de mesmo produto a vários consumidores (b2c) e o cenário de perspetiva mais ampla (por

[270] Ver ponto 1.2.4.

[271] Sobre o tema: http://www.jornalarquitectos.pt/pt/jornal/j-a-256/o-fachadismo-da-reabilitacao. Acedido a 05/01/2021.

freguesia ou cidade), acabam por ser invadidos outros espaços que não estavam ociosos, sendo-lhes dados uma destinação de menor uso, e sendo assim provocados conflitos com moradores de áreas atrativas para a exploração do alojamento local, não existindo reaproximação social.

2) preços definidos pelos proprietários dos bens ou pelos prestadores dos serviços

Neste item a Airbnb possui características muito ligada à economia de partilha, pois a plataforma não fixa os valores que serão praticados, cabendo ao anfitrião definir o valor a ser cobrado. Além de não fixar valores, a plataforma disponibiliza tutoriais que auxiliam os anfitriões na composição do preço que irá ser cobrado[272], disseminando conhecimento por meio da plataforma, o que confima que a atividade pode ser efetivada de modo difuso e com qualidade. Neste ponto, a estrutura empresarial não se apresenta como diferencial que torne a sua presença essencial para o desenvolvimento da atividade.

3) construção da confiança que viabiliza as trocas feitas por meio de sistema de avaliação colaborativo que vincula todos os atores

A confiança construída por sistema de avaliação é uma das marcas da plataforma Airbnb e que colabora tanto para os negócios da plataforma como para a imagem de que é possível criar relações com estranhos, uma das principais características da economia colaborativa. A plataforma desenvolveu um sistema de avaliação que permite aos utilizadores e anfitriões criar confiança mútua e a Airbnb se tornou um sucesso, tendo como um dos pilares a imagem de que é seguro transacionar com estranhos por meio da plataforma. Apesar de alguns relatos de incidentes que encontramos na internet, no geral a plataforma até hoje viabilizou transações seguras.

Não obstante, a evolução do modelo de negócio revelou que a tecnologia de acesso remoto evita o contacto direto entre as partes que efetivam transações por meio

[272] Fonte: https://www.airbnb.pt/resources/hosting-homes/a/set-a-price-strategy-15. Acedido a 13/12/2020.

da plataforma, colocando em dúvida se a confiança é de facto uma construção real entre pessoas, ou se é fruto da presença da plataforma, que age como uma "garantidora" do negócio.

> A nível sociocultural, a economia de partilha tem sido relacionada com a possibilidade de conhecer novas pessoas, através, por exemplo, da partilha de uma casa ou quarto subutilizado, bem como através da criação de relações de confiança numa comunidade. Todavia, não é hoje seguro que o sistema de avaliação que é aplicado pela grande maioria das plataformas o promova, nem a generalização das chamadas "campainhas inteligentes" (onde o dono de um alojamento local disponibiliza o acesso através de um código numérico, sem qualquer necessidade de contato cara-a-cara), pelo que a partilha é, em muitos casos, impessoal, estando desligado o fator económico do social. Mais ainda, há alguma evidência de que em muitos casos, bens anteriormente partilhados sem custo entre familiares e amigos passaram a ser transacionados por um preço, via plataforma, diminuindo assim o contacto e partilha familiar ou entre amigos (FERNANDES *et al*, 2018, p. 16).

Costa (2015) afirma que a confiança presente por meio de marcas e serviços que utilizamos ganha maior exigência na economia colaborativa justamente por requerer maior grau de confiança, pois, em tese, as transações colaborativas efetivam-se entre completos desconhecidos, sendo as plataformas meras intermediadoras. Neste ponto, algumas relações que se efetivam por meio da plataforma Airbnb podem não ter presente a confiança que é fruto deste contacto direto e, se isso se disseminar, pode fomentar um movimento de "despreocupação" com o "estranho" envolvido na transação, pois a confiança estará depositada na plataforma, retornando para o modelo tradicional de confiança de mercado, no qual a marca usual é a força motriz que gera a convicção de que o pactuado se cumprirá ou que, pelo menos, haverá meios de ressarcimento por eventuais prejuízos.

Ao cenário ainda se soma o facto de que o mercado de alojamento passou a ter uma significativa presença de atores empresariais, como no caso da cidade do Porto[273], que oferecem espaços na plataforma. Do mesmo modo, a presença de empresas coloca em causa a confiança no estranho, pois a relação se efetiva com uma instituição, ou seja,

[273] Ver ponto 4.1.5.

mesmo que exista um contacto direto, será efetivado pela figura de um representante da empresa.

Há ainda outras questões, como as que analisam a justiça do sistema de avaliação, principalmente nos casos de exclusão, e a fiabilidade da avaliação. No entanto, no caso da Airbnb é inegável que o sistema de avaliação foi um dos pilares para o sucesso da plataforma, principalmente em sua fase inicial, e revelou que favorece transações que podem ser efetivadas diretamente entre pessoas.

4) transações efetivadas entre consumidores (prosumerism)

A questão envolve um ponto específico do consumo colaborativo, que é a partilha entre indivíduos. No entanto, de acordo com a estrutura definida por Frenken (2017)[274], a presença de empresas, por si só, não afasta a natureza colaborativa.

A plataforma está acessível a qualquer pessoa, desde que se cumpram regras específicas. Todavia, os cenários pesquisados possuem diferenças que podem impactar na decisão de ingressar na plataforma. No Rio de Janeiro, é possível disponibilizar rapidamente um espaço, sem muitos entraves formais. Não é exigida à constituição de figuras empresariais, nem mesmo a do empresário individual[275]. No Porto, apesar de acessível a pessoas singulares, a situação é mais exigente, pois as pessoas singulares deverão constituir a figura de empresário individual[276]. Isso pode representar uma melhor organização das atividades, no que concerne à fiscalização e ao recolhimento de impostos, mas se não vier acompanhada de processos simplificados, digitais e de fácil acesso, certamente inibirá a participação na plataforma por pessoas singulares. Assim, enrijecer as categorizações, cria custos e obstáculos administrativos para aquele que exerce a atividade de modo casual ou com pequena participação, como no caso do anfitrião que oferece um quarto na sua residência. Por vezes, a postura estatal de enquadrar as atividades em "modelos prontos" pode ser um sério obstáculo ao desenvolvimento da própria inovação, pois direciona um negócio concebido para ser

[274] Ver ponto 2.1.
[275] Ver ponto 3.1.1.
[276] Ver ponto 3.1.2.

acedido por qualquer pessoa para estruturas centralizadas e um modo de operação já bem conhecido.

No capítulo 4 foi possível verificar o movimento crescente de empresas que, ao perceber oportunidade de ganho[277], entram de modo massivo no mercado de alojamento local. O resultado é que as operações passam a ter centralidade em empresas que oferecem espaços e o mercado torna-se cada vez mais hostil para aqueles que somente desejam disponibilizar seus espaços ociosos e até para aqueles que desejam ter somente um imóvel na plataforma como forma de gerar renda, situações que estão na origem da Airbnb. O resultado é o de que a participação empresarial na plataforma afasta a Airbnb da economia de partilha (subgrupo da economia colaborativa), em que as transações são efetivadas entre consumidores, mas ainda a qualifica dentro do consumo colaborativo, pois os "anfitriões-empresários" oferecem um bem (espaços) a vários consumidores (b2c). No entanto, o estudo de caso da Airbnb invoca uma importante discussão, pois seriam os anfitriões, em sua acepção singular, pessoas que oferecem espaços na plataforma, ou verdadeiros empresários, nos moldes tradicionais do mercado?

Sundararajan (2018, p. 54) enfatiza que um dos maiores benefícios da economia de partilha é que a oferta de capital e mão de obra surgem da multidão descentralizada em vez de instituições ou hierarquias centralizadas. Apesar de sua afirmação referir-se ao nicho da partilha ou compartilhamento, modo como é mais conhecido no Brasil, a questão que se impõe é se não se estaríamos diante da oportunidade de desconcentrar os ganhos, com oportunidade de real fomento da participação empreendedora individual, de empreendimentos de pequeno porte e das cooperativas.

Como vimos no capítulo 1[278], as cidades tornaram-se território fértil para as práticas económicas capitalistas que se acentuaram num contexto de globalização. A economia de partilha, como no caso da Airbnb, reafirma o contexto de não separação rígida das escalas económicas (transnacionais, nacionais, regionais e locais), com uma operação cada vez mais entrelaçada, podendo a efetivação de um negócio levar a uma presença em todas em simultâneo: transnacional a plataforma, local o anfitrião, sujeito

[277] Ver ponto 4.1.5.
[278] Ver ponto 1.2.5.

à legislação nacional, e de qualquer destas escalas o utilizador que tenderá a realizar uma visita de escala local e regional. Este cenário representa um desafio para gestores públicos de todas as esferas que, conforme ressalta Favareto (2015, p.20), devem ter em conta que "é preciso focalizar as interdependências entre o todo e as partes e para a dialética que, dessa composição, conforma o real".

No cenário multiescalar acima descrito, a Airbnb se apresenta com grande potencial para pulverizar ganhos antes concentrados na rede hoteleira, o que a torna interessante diante da enorme dificuldade de geração de renda vivida na atualidade, por meio de um sistema eficiente que possibilita que pessoas singulares possam aceder diretamente à plataforma e, por que não dizer, ao próprio mercado. Assim, pautado nas atuais divisões de atores no modelo produtivo, a pessoa singular pode ser um anfitrião na qualidade de empresário individual, como ocorre no mercado português, ou manter a condição de pessoa singular, como sucede no Brasil. A linha divisória entre a figura pessoal e a empresarial é nebulosa e a regulação para o setor é que define o status para que se possa participar do negócio.

Nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto verifica-se que, na primeira, há um ambiente de desregulação do mercado, sem normas pensadas no modelo desenvolvido pela plataforma, em que os anfitriões acedem diretamente na qualidade de pessoas singulares, enquanto, na segunda, há um mercado regulado com lei nacional específica e que foi estruturado sob a ótica do modelo empresarial[279]. Por isso, importa ressaltar que, na cidade do Porto, para aceder à plataforma a pessoa física tem que constituir, ao menos, a figura do empresário individual, sendo que a regulação não limitou a participação ao empresário individual ou micro empreendedor individual, permitindo-se a presença de pessoas coletivas, independentemente da sua dimensão. O resultado foi que os dados referentes aos exploradores para a cidade do Porto revelam a predominância de pessoas coletivas no setor de alojamento, que acabam por concentrar um significativo número de unidades e, consequentemente, ganhos com a operação[280] e problemas para o mercado habitacional das cidades.

Além da referida concentração de ganhos e a exploração em escala (acumulação de unidades) pelas pessoas coletivas, no Porto verificou-se ainda a

[279] Ver pontos 3.1.1 e 3.1.2.
[280] Ver ponto 4.1.5.

presença de empresas que operam em ramos totalmente estranhos ao mercado de arrendamento, do turismo ou da hotelaria[281]. A exigência de estruturação do modelo de negócio para o setor em pessoas coletivas e sem regras que imponham limites na exploração, tornou o setor um grande negócio para grupos empresariais e investidores diversos, principalmente fundos imobiliários. Conforme uma reportagem divulgada pelo sítio idealista.pt, há até a participação de sete grandes grupos hoteleiros na exploração do alojamento local em Portugal[282].

A regulação para o setor de alojamento local que se estrutura no modelo empresarial se dá por várias razões, entre as quais qual se pode destacar a facilitação que o modelo proporciona para a organização e fiscalização pelo Poder Público da atividade económica. No entanto, a maior razão para a organização do setor neste modelo talvez seja a dos impostos que se originam a partir deste, e que se perderiam caso não fosse instituída a figura empresarial. Sem a presença da pessoa coletiva, impostos como IRC, IVA e contribuições sociais não se efetivariam, ainda mais quando se considera que o empresário individual pode optar pelo regime simplificado do IRS, que tem taxas diferenciadas.

Como se verá com maior profundidade aquando da análise do modelo regulatório criado para o setor de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) em Portugal a partir da plataforma Uber, a não exigência de constituição da pessoa coletiva suprime alguns impostos que deixam de ser revertidos para o setor público, facto que, quando associado às dificuldades de tributação de empresas transnacionais, pode agravar ainda mais o quadro arrecadatório. Desse modo, organizar o setor em pessoas coletivas sediadas no país, pode ser visto como uma forma de tentar minimizar a fuga de recursos a captar por meio de impostos, ainda mais quando considerada a atuação multiescalar do negócio desenvolvido pela plataforma que faz com que estejam presentes vários beneficiários e não somente a figura central de um operador com sede no país.

Com a obrigação de criação de empresas, existe ainda a expetativa que estas empresas possam gerar postos formais de trabalho. Pensar-se-á sobretudo na geração

[281] Idem ao anterior.
[282] Fonte: https://www.idealista.pt/news/ferias/casas-de-ferias/2017/07/14/33928-ja-ha-sete-grupos-hoteleiros-a-explorar-o-negocio-do-alojamento-local. Acedido a 23/07/2020.

de empregos formais, ainda que nem sempre a configuração em formato empresarial pode ter o efeito desejado. Por exemplo, o relatório disponibilizado pelo sítio einforma[283], especializado em dados empresariais, indica que a maior exploradora de alojamento local no concelho do Porto, a empresa GOLDENCREST, possui 14 empregados, com dados de 16/07/2020, apesar de gerir 74 unidades de alojamento local na cidade e ainda desenvolver outras atividades, como compra e venda de imóveis, construção de edifícios para a venda e atividades de acabamento em edifícios e construção civil, por empreitada e subempreitada. O caso não chega a representar uma situação aviltante sob a perspetiva da geração de emprego e renda, pois a empresa é líder do mercado de alojamento local no Porto na qualidade de arrendatária, ou seja, firma contratos de arrendamento com os proprietários com uma cláusula de sublocação. Em síntese, gera ganhos para si, para os donos dos imóveis, ainda mais se o quadro for de um proprietário para cada imóvel, o que é bem improvável, e para os empregados. No entanto, sob a perspetiva do mercado de arrendamento e venda de imóveis, apresenta-se como um dos principais atores na pressão sobre a formação de preços. Além disso, pode ocorrer que um único investidor compre diversos imóveis e os direcione para que a empresa faça a sua gestão.

Um segundo exemplo e que se revela curioso é o caso da E3B - Sociedade de Investimentos, Gestão e Avaliação, Lda., que figura como a maior exploradora do alojamento local no concelho do Porto entre proprietários, com 22 imóveis[284]. O citado sítio einforma[285] revela que a empresa possui apenas 1 empregado, com dados de 24/07/2020. Isso pode significar que os vínculos são gerados por outra figura empresarial ou, efetivamente, não pode ser considerada um bom exemplo para a geração de contratos de trabalho.

O foco que se pretende dar à análise do modelo para o mercado em que atua a Airbnb é o de que a estruturação da figura do anfitrião em pessoas coletivas altera substancialmente a conceção inicial da plataforma e sua afetação à economia de

[283] Fonte: https://www.einforma.pt/servlet/app/portal/ENTP/prod/RELATORIOS-GRATIS-EMPRESAS/origen/G100=einforma?gclid=Cj0KCQjwjer4BRCZARIsABK4QeWjCmcduHkJbFjk4GDmXWoTydDGf_hKOqwB0aYZ4w3FZaJCYhpxRYQaAnB8EALw_wcB. Acedido a 24/07/2020.

[284] Ver ponto 4.1.5.

[285] Fonte: https://www.einforma.pt/servlet/app/portal/ENTP/prod/RELATORIOS-GRATIS-EMPRESAS/origen/ G100=einforma?gclid=Cj0KCQjwjer4BRCZARIsABK4QeWjCmcduHkJbFjk4GDmXWoTydDGf_hKOqwB0aYZ4w3FZaJCYhpxRYQaAnB8EALw_wcB. Acedido a 24/07/2020.

partilha e ao consumo colaborativo, pois as transações não se efetivam entre pessoas e os ganhos acabam concentrados na figura da pessoa coletiva. A questão da participação de empresas no uso colaborativo é polémica, mas, independentemente da discussão, fomentar a operação dos anfitriões às pessoas singulares (empresários individuais) e a micros e pequenos empreendimentos ou à natureza cooperativa parece salutar, tanto para a distribuição dos ganhos, como também para o mercado habitacional de uma cidade. Para abordar o assunto, é importante que se faça um recorte, de forma a destacar o facto que a centralização da operação do alojamento local não é benéfica, seja qual for a escala do modelo de negócio ser analisada.

a) A operação da plataforma.

Em busca de expansão, a plataforma inicia processo de captação de recursos com investidores que, em contrapartida, exigem bom desempenho financeiro. A partir de então, pressionada pela necessidade de resultados que se expressem na maximização dos lucros, a própria plataforma começa a adotar postura mais agressiva, principalmente no que se refere à concorrência, aproximando-se do modelo tradicional de mercado. Ainda mais importante, abandona os ideais iniciais e cede a modelos regulatórios que vão de encontro com os valores do partilhar, como nas situações em que aceita que pessoas coletivas possam ser anfitriãs e concentrem e explorem um número elevado de unidades. Do mesmo modo, a razão para aceitar pode estar no alto e rápido retorno financeiro que a estruturação empresarial proporciona e/ou para não ficar de fora dos mercados que assim exigem.

b) A figura do anfitrião.

A estruturação interna (nacional) do mercado de alojamento local no formato empresarial acaba por concentrar os ganhos neste grupo em detrimento da pessoa singular, além de gerar, no caso específico do alojamento local, graves tensões no mercado de preços do imobiliário, justamente pelo alto grau de exploração que o modelo empresarial pode proporcionar, numa verdadeira economia de escala.

O primeiro ponto será abordado em 5.2, quando será tratada a perspetiva da economia colaborativa a partir da atuação das plataformas. Neste momento, o foco está voltado para a figura do anfitrião, que é um dos atores que opera na plataforma.

De imediato, constata-se que a adoção de velhas fórmulas representa a perda de uma valiosa oportunidade de inovar os modelos regulatórios, que se expressa no não incentivo pelo Poder Público da distribuição dos ganhos, como verdadeira descentralização da exploração, o que ainda culminou com um quadro negativo para o mercado habitacional das cidades.

A cidade do Rio de Janeiro caracteriza-se pela desregulação do mercado de alojamento local por meio de plataforma. A legislação utilizada para validar a operação da Airbnb na cidade é a que trata do aluguer temporário, tendo sido editada no início da década de 90[286]. Aqui, a pessoa física pode aceder diretamente à plataforma, não sendo exigida sequer a constituição da figura de empresário individual. O quadro desenhado proporciona diversos benefícios para pessoas singulares que desejam apenas ofertar um quarto disponível em sua residência, um segundo imóvel ou a própria residência nos momentos em que não a utilizará, como no caso de férias. A primeira razão é a facilitação do acesso, que se dá de modo desburocratizado, sem maiores exigências para disponibilizar o espaço na plataforma. O segundo refere-se aos custos, já que a não exigência da figura empresarial para aceder ao mercado acaba por evitar gastos com a constituição e gestão empresarial.

A "profissionalização" da atividade acaba por afastar justamente aquele que era o foco inicial da plataforma, que é a pessoa singular que almeja, mesmo que eventualmente, disponibilizar um espaço para hospedagem. A criação de barreiras com a exigência da constituição empresarial desloca aquele que tem pouco a oferecer, seja quantitativamente (número de espaços), seja temporalmente (disponibilidade dos espaços ao longo do ano).

A conclusão acima não pretende afirmar que a não regulação do setor é a melhor opção. Do mesmo modo que há facilidade por parte da pessoa singular, não há legislação que impeça que pessoas coletivas ou fundos privados, principalmente os imobiliários, acedam ao mercado de anfitriões que a Airbnb proporciona. Em verdade,

[286] Ver ponto 3.1.1.

como são poucas as exigências, a exploração do mercado pode se apresentar vantajosa e se tornar um forte problema concorrencial, com o setor hoteleiro a ganhar um concorrente quase invisível e informal, mas o que se revela de maior intensidade é o grave distúrbio para o mercado de habitação. A situação só não se revela mais grave neste contexto justamente pela ausência de regulação, pois o inseguro ambiente de negócios acaba por afastar grandes investidores, que reverteriam volumosas reservas para a compra ou arrendamento de significativa quantidade de imóveis para disponibilizá-los na plataforma. No entanto, pautado numa análise de riscos, é expetável que haja um certo grau de exploração e que extrapola o que poderia ser alcançado por uma pessoa singular que atua de modo isolado.

Na cidade do Porto, o quadro é totalmente distinto. Com vista a organizar o mercado de alojamento local, foi criada regulação específica no ano de 2018. Na oportunidade, fixou-se que a participação seria limitada à figura empresarial, o que exige da pessoa singular para aceder o mercado, ao menos, a constituição da figura de empresário individual.

A exigência não se revela de todo desproporcionada, quando consideradas as distintas situações acima descritas, principalmente no que concerne a fuga de valores que originariam impostos. O que não se compreende é porque não se aproveitou o novo cenário para experimentar o fomento dum mercado mais descentralizado. São tão recorrentes os estudos que apontam a necessidade de se promover micros e pequenos negócios, principalmente de natureza cooperativa, todavia, na prática, parecem não ser consideradas pelo Poder Público, que, a exemplo dos investidores que visam somente os fins (lucros), demonstra estar muito mais preocupado com o quanto a atividade pode gerar em termos de impostos.

A legislação portuguesa para o alojamento criou um ambiente seguro ao investimento de grandes empresas e fundos imobiliários[287], o que, como já foi dito, desvirtua a nobre intenção do compartilhamento dos ganhos e ainda criou um grave problema para o mercado imobiliário em virtude do alto grau de exploração. Nem mesmo a possibilidade de previsão de contenção do número de alojamentos locais por parte das autarquias se revela eficaz (artigo 15-A da Lei nº 62/2018), já que, para se

[287] Fonte: https://www.publico.pt/2018/03/31/sociedade/entrevista/o-estado-tem-de-reconhecer-que-a-habitacao-e-um-direito-constitucional-1808569. Acedido a 24/07/2020.

efetivar, tem que estar configurada a alta concentração. Assim, de modo a não afugentar investidores, estas situações são raras.

Como visto antes, o modelo de negócios da Airbnb tem correlação direta com o turismo e acaba por se concentrar em sítios que possuem um grande apelo turístico. No Rio de Janeiro, o bairro de Copacabana, famoso por sua praia, e, no Porto, a União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, na qual se situa o belo Centro Histórico e a Baixa, possuem alto grau de concentração de unidades disponibilizadas na plataforma, com o destaque para a freguesia portuense, que concentra 66,68% das unidades disponíveis na cidade[288]. A enorme pressão no mercado de arrendamento e venda de imóveis irradia para toda a cidade, com a prática de valores que não condizem com o poder económico local. O turismo, apesar de intimamente ligado à economia local, é conduzido por forças globais, entidades supranacionais e instituições internacionais.

Mais do que um complemento de renda, o alojamento local, representado pelo modelo Airbnb, tem-se revelado um mercado a ser explorado na cidade como verdadeiro ativo e com impactos diretos no mercado de habitação. Barbosa e Lopes (2019), aquando da análise dos impactos que o processo de turistificação tem sobre a cidade do Porto, afirmam que:

> A intensificação da turistificação caminhou lado a lado com a gentrificação, uma vez que os investimentos imobiliários em edificado degradado e ocupado pelas classes populares proporcionam um *rent gap* que aumenta exponencialmente o valor das casas e terrenos, expulsando os habitantes para lugares que não desejam e recompondo, a um ritmo vertiginoso, a composição social da urbe. Assim se, por um lado, este processo contribuiu para a reabilitação urbana; para a criação de postos de trabalho e para a revitalização de parte do comércio e serviços; por outro lado, deparamo-nos com a concorrência desleal entre estabelecimentos turísticos; o encerramento de espaços associativos e do comércio tradicional; a precarização do emprego ligado ao sector; e, principalmente, o aumento do preço da habitação, afetando, não apenas as classes populares e a população envelhecida, mas também a juventude e uma franja significativa das classes médias (BARBOSA, LOPES, 2019, p. 9-10).

[288] Ver pontos 4.1.3 e 4.1.4.

O forte aumento no valor das rendas faz com que exista uma migração de antigos moradores que não podem mais suportá-las. No caso do processo fomentado pelo alojamento local dá-se a particularidade que os locais com excessiva exploração não se tornam sítios frequentados por uma classe social com maior poder aquisitivo, conceção originária do termo gentrificação, mas com uso exacerbado e concentrado pelos não-residentes. Este processo interrompe as relações sociais que se desenvolviam naqueles sítios sem as substituir por as de outra classe, fator também não desejado, provocando igualmente a padronização do comércio de entorno, cujo modelo se pauta na busca por referências globais em detrimento da cultura local.

A pandemia Covid-19 retrata bem este cenário. Com a queda abrupta do número de turistas na cidade do Porto, a paisagem que predominou nos locais de maior concentração de alojamento local foi o de uma cidade "fantasma". Janelas cerradas, comércio e ruas vazias são as marcas. Não há gente nas ruas (que eram turistas), nem nas casas (que não eram habitadas por residentes). Nem com a reabertura parcial do comércio, a paisagem indica o retorno do cenário pré-Covid. Muitos comércios não retornaram e outros estão por fechar ou funcionam de modo parcial, tendo em vista a falta de clientes, os quais eram predominantemente turistas[289]. Há outro fator importante para a fraco movimento no comércio de sítios com grandes concentrações turísticas: o teletrabalho. O novo modo de trabalhar fez com que as pessoas procurassem o comércio de entorno da residência, ou a compra pela internet, evitando deslocamentos desnecessários. Assim, por exemplo, a Rua de Santa Catarina, no Porto, antes conhecida com um importante lugar de comércio da cidade, tem uma queda abrupta de volume de vendas[290].

Antes de se avançar, é importante que se faça um registo. É propositada a não abordagem acerca do cenário de conflito entre moradores e turistas ocasionado pela excessiva exploração do alojamento local, que se percebe em alguns discursos. A razão é que o processo que culmina em conflito é, em regra, fruto da disponibilidade de espaços oferecidos pelos próprios nacionais, ou por intermedio destes, e com o aval e fomento do Poder Público. Imputar ao turista o problema de concentração e,

[289] Fonte: https://www.jn.pt/local/noticias/porto/porto/muitas-lojas-fechadas-na-rua-de-santa-catarina-12381769. html. Acedido a 20/07/2020.
[290] Fonte: https://www.tsf.pt/portugal/economia/retoma-do-comercio-vai-demorar-algum-tempo-ate-atingirmos-os-valores-pre-covid-12243307.html. Acedido a 20/07/2020.

consequentemente, de tensão dos valores de arrendamento em territórios específicos, como no caso do Centro Histórico do Porto, é negar a ineficiência da regulação do mercado e transferir a responsabilidade para aquele que nem sequer vive na cidade e não participa, direta ou indiretamente, de sua vida política. A discussão que foca como a causa ou uma das principais causas do problema no turista não procede e pode fomentar deploráveis posturas xenófobas.

Tendo por foco a regulação do mercado português, percebe-se que o equívoco foi o de não fomentar os valores que estavam presentes na conceção do modelo de negócios da Airbnb, que é a participação e o acesso ao mercado de modo mais difundido. O referido cenário demonstra que os valores da economia colaborativa se perdem com o crescimento de escala dos negócios da plataforma que, nesse caso, foram incentivados. Aquilo que inicialmente se voltava para pessoas singulares e para a utilização de espaços ociosos, acabou por ser apropriado pelo modelo tradicional, tornando-se um ativo a ser explorado tendo por objetivo a maximização do lucro, como num mercado financeiro, mas que os ativos são representados pela propriedade de imóveis. Reconhecem-se os ganhos económicos na sua dimensão macro, mas os problemas surgem em maior proporção, especialmente num setor tão sensível das cidades, que é o de habitação.

A estruturação do mercado de alojamento local no formato empresarial estimulou a exploração exacerbada, o que se refletiu diretamente no mercado de habitação e na respetiva participação individual. Um desenho regulatório que limitasse a quantidade por pessoa e que fosse voltado para os micros e pequenos negócios evitaria a concentração de unidades nas mãos de poucos proprietários. Consequentemente, os impactos seriam menores para o mercado imobiliário da cidade e os ganhos mais difusos. A escala de exploração do setor seria muito inferior ao que se presencia, por exemplo na cidade do Porto, na qual as pessoas coletivas começam a concentrar relevantes quantidades de imóveis.

A exigência da figura do empresário individual pode ser utilizada, desde que o objetivo de desburocratização e desoneração dos custos para sua constituição continuem a ser perseguidos pelo Poder Público. Aproveitando-se dos benefícios que a plataforma proporciona em termos de reunião de informações antes dispersas, o cálculo e recolha de impostos provenientes com a operação poderiam ser efetivados

automaticamente aquando da efetivação do negócio e facilitadas cada vez mais as declarações que envolvem o imposto de renda, seja na qualidade de pessoa singular ou para empreendimentos de pequeno porte.

A limitação do número de unidades pode ser pensada sob duas óticas: uma já está presente e foi delegada às autarquias, que devem discutir e aprovar regulamentos específicos em que se analisa o grau de exploração e a pressão no mercado de habitação, com base no recorte territorial das freguesias, mas que podem ser potencializados com a disponibilização à administração pública local de outros instrumentos, como os que se referem à progressividade de impostos e aos incentivos fiscais. O segundo envolveria uma limitação para exploração do número de unidades por cada anfitrião, o que estaria presente na própria conceção do modelo da plataforma, sendo um princípio e não um recurso emergencial. Os dados disponíveis para a cidade do Porto sugerem que a limitação para exploração deveria ser por freguesia, pois, com isso, poderia ser gerida melhor a distribuição do alojamento local. Além disso, poderia permitir-se a participação de cooperativas e micro empreendimentos, desde que se limitasse a um máximo, e ficaria vedada a participação de pessoas coletivas de maior porte e de fundos imobiliários.

Este quadro provavelmente criaria um freio ao vigor exploratório do mercado e distribuiria melhor os ganhos da plataforma. Num primeiro momento haveria perdas no campo macro, face à rapidez de ganhos que o modelo empresarial pode proporcionar. Mas isso seria não perceber que a tecnologia, neste caso representada pela plataforma Airbnb, possibilita uma eficiência que nem mesmo o modelo tradicional do mercado oferecia. A plataforma gera um ambiente em que as informações estão reunidas de modo claro e as transações fluem de forma mais eficiente. Desse modo, com os devidos ajustes, é plenamente possível que a produção ou o serviço possa ser fornecido de modo não centralizado, pois a plataforma já reúne informações e operações do negócio que são facilmente acessíveis, além de ter um ritmo exploratório não tão feroz, com melhor planeamento. Trata-se de concretizar o acesso à produção, sem se necessitar de estruturas rígidas e de grande porte para organizar a atividade. O modelo serve como uma interessante reflexão em tempos em que a geração de emprego e renda tem-se tornado cada vez difícil e pode também ser útil para outros setores que não só o alojamento local.

No âmbito do planeamento urbano, esta nova forma de organizar o setor do alojamento local poderia contribuir na melhor distribuição das unidades pelo concelho e alargar-se pelo menos aos concelhos vizinhos. A partir dele, o Poder Público local poderia direcionar a alocação de unidades em determinadas áreas, por meio de incentivos, com a redução ou supressão temporal, por exemplo, do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI), aproveitando-se da organização em estrutura menos exploratória.

A combinação pode funcionar bem e servir como instrumento para a reabilitação e reativação das dinâmicas em áreas que se encontrem em dificuldades, sem ter, para isso, que causar pressões no mercado de habitação. Observe-se que a proposta envolve empreendedores individuais e pequenos, mas que ainda exige certa reserva de capital para aceder ao mercado de alojamento. Desse modo, os ganhos para aqueles que só podem oferecer exclusivamente a sua mão de obra emergiria das atividades de administração. A regulação deveria focar neste nicho de negócio do alojamento local, com o fomento de cooperativas, micro empreendimentos e empreendimentos individuais, além de trabalhadores independentes. Compreender o negócio em suas escalas e regular com base em valores que proporcionem a desconcentração dos ganhos, aproveitando-se dos recursos tecnológicos, pode ser a chave para o negócio Airbnb e para outros setores da economia, principalmente quando se observa a economia local.

É interessante que as oportunidades e problemáticas que o negócio Airbnb tem para a questão da concentração dos ganhos e para o mercado imobiliário da cidade foi objeto de intensos debates na cidade de Nova Iorque.

> A grande quantidade de casos como este, judicializados ou não, levou Eric Schneiderman, procurador-geral do estado de Nova York, a publicar um estudo intitulado *Airbnb in the city*, resultado de uma investigação ampla sobre os impactos jurídicos do uso do Airbnb em larga escala. 16. O próprio acesso aos dados que compõem a análise foi objeto de embates judiciais. 17. Em maio de 2014, o Airbnb questionou a intimação da procuradoria que o obrigava a fornecer os dados pessoais de seus usuários, quantos imóveis cada um oferecia no site, endereços, dias de hospedagem dos visitantes, meio de pagamento utilizado, valores pagos por usuário e o faturamento bruto total da empresa. 18. Alguns dias após a decisão judicial, a procuradoria e o Airbnb anunciaram um acordo: todas as informações seriam repassadas, mas o anonimato dos usuários ficaria garantido.

19. A confidencialidade só seria quebrada em casos apontados como ilegais pela autoridade.

Com base em informações de janeiro de 2010 a junho de 2014, o relatório traz dados e tendências no mínimo alarmantes. 20. No período, o número de locações de curto prazo, intermediadas pelo Airbnb, teria crescido mais do que dez vezes e o lucro obtido com estes aluguéis teria dobrado a cada ano. Levando apenas as locações de *private rooms* em consideração – apartamentos e quartos inteiros, o que exclui quartos compartilhados –, mais de 70% das transações teriam infringido as leis locais, em especial as de zoneamento e de restrição de uso de imóveis residenciais. Se já podíamos ler este tipo de informação em decisões judiciais como a discutida anteriormente ou presumir este cenário a partir da própria lógica de funcionamento da plataforma, é possível dizer que o estudo apontou ao menos para duas outras tendências que haviam sido pouco discutidas até então. A primeira delas é a diferença entre usuários que são pessoas físicas – ou "casuais" – e usuários comerciais. Por mais que a vasta maioria dos anfitriões do site seja composta por pessoas que só anunciam um quarto ou apartamento, há uma parcela razoável de empresas que alugam múltiplos imóveis. Apesar de serem menores em quantidade, as empresas dominam em número de unidades ofertadas, hóspedes atendidos e em lucro obtido. O usuário do topo do ranking do Airbnb em Nova York tinha 272 unidades listadas no site e teria obtido US$ 6.8 milhões de lucro em quatro anos. 21. A cidade teria perdido algo em torno de US$ 33 milhões em razão das taxas de hotel não pagas nessas transações. Ao não diferenciar entre usuários casuais e empresas, o Airbnb passou a ser visto como um atalho para constituir hotéis ilegais. O segundo ponto diz respeito aos efeitos do Airbnb na produção de desigualdades urbanas e o impacto das locações de curto prazo no direito à moradia. O relatório destaca o fato de que apenas três bairros foram responsáveis por um terço de toda a hospedagem via Airbnb em Nova York e que, coincidentemente, são bairros bem localizados, em Manhattan, com ampla estrutura de serviços e transporte, gentrificados ou em processo de gentrificação. 22. Este fato leva a, ao menos, três desdobramentos importantes. Em primeiro lugar, os bairros centrais têm passado por uma alta considerável no valor do aluguel. 23. Turistas pagam mais pela diária em lugares bem localizados, o que tende a elevar os preços de todos os imóveis da região. Em outras palavras, muitos moradores locais destes bairros são expulsos por não poderem arcar com custos tão altos. Em segundo lugar, para quem dispõe de um imóvel, é mais vantajoso alugar a curto prazo por meio do Airbnb do que a longo prazo para um morador da própria cidade. Além de a plataforma garantir lucro maior, contratos tradicionais de locação costumam proteger o locatário por alguns anos, têm regras específicas para rescisão e despejo que não se aplicam para locações curtas para turismo. Muitos locatários têm sido despejados para que o imóvel passe a ser anunciado no Airbnb, o que tem levado a um aumento considerável do número de rescisões contratuais. E este ponto nos leva ao terceiro desdobramento: em cidades turísticas como Nova York, uma das consequências do uso intenso do Airbnb é a diminuição do estoque de unidades habitacionais disponíveis para locação de longo prazo. E aqui há

> potencial para graves violações ao direito à moradia: se o estoque de unidades para locação diminuir consideravelmente e os preços aumentarem, principalmente nos bairros bem localizados, a população mais pobre é obrigada a morar cada vez mais longe, tanto do trabalho quanto de espaços públicos e equipamentos de lazer. Além disso, se o aluguel de longo prazo se tornar residual em bairros centrais, o único meio de acesso à moradia nesses lugares passa a ser a aquisição de propriedade, o que restringe cada vez mais a permanência em certas áreas da cidade às parcelas mais ricas da população. É verdade que essas questões já vinham sendo levantadas por ativistas e movimentos sociais, mas a quantidade de informações, a sistematização e a autoridade da procuradoria-geral levaram as denúncias a outro patamar (TAVALORI, 2017, p. 264-266).

A exemplo do que se desenrola no Porto, a conclusão é que a larga escala de exploração fomentada pelo modelo empresarial de anfitrião tem efeitos graves para a cidade, principalmente quando se observa o mercado de habitação. A regulação desenhada para a Airbnb em Portugal acabou por estimular o sistema, em que o resultado mais visível é o de pressão no mercado de arrendamento e venda de imóveis nos sítios com maior grau de exploração, utilizando os territórios quase que exclusivamente para a lógica da obtenção de lucro, em detrimento da habitação para uso próprio e dos vínculos sociais.

A centralização produtiva presente no modelo industrial e ainda replicada nas regulações não se tem revelado eficaz para salvaguardar os vulneráveis, além de gerar imenso descompasso com os novos valores almejados para o sistema produtivo, como a descarbonização da economia e a criação de condições de vida digna para todos.

A gestão compartilhada de empresas, a economia de partilha, a economia circular, a economia verde, as cooperativas, as micro e pequenas empresas e os empreendedores individuas estão cada vez mais no centro de discussões e sinalizam possíveis caminhos de alternativa. Este novo olhar exige a revisitação das escalas produtivas, com enfoque na escala local e metropolitana, em que as cidades e regiões deixam de ser competidoras na atração de capitais e repensam o seu papel, de acordo com suas necessidades e potencialidades físicas, económicas e sociais. Isto não significa a supressão das escalas nacionais e globais, mas retiram-lhe o papel de centralizadoras, assumindo a função de orientação, complementando a economia local e fomentando trocas sociais, que, neste cenário, talvez não estejam unicamente atreladas aos interesses económicos. O contexto provocado pela pandemia Covid-19, apesar de

doloroso, surge como grande oportunidade de repensarmos o modo como nos organizarmos social e economicamente, com possibilidade de implementarmos diversos novos modelos e regulações antes limitados e cooptados pela economia tradicional.

5.1.2. A plataforma Uber

Segundo a história da Uber, a ideia para criação da plataforma surgiu após seu fundador perceber a possibilidade em oferecer serviço de transporte individual de qualidade, tendo em conta que o sistema de táxi seria muito deficitário na cidade de São Francisco (EUA). Iniciou as atividades para um público com maior poder aquisitivo com o sistema Uber Black e tinha a ideia de possuir frota própria. Porém, ao perceber a potencialidade do negócio, expandiu as atividades por meio de motoristas-parceiros, com o abandono da ideia inicial de frota própria e o negócio assumiu enorme dimensão aquando do lançamento da modalidade Uber X, que veio a se tornar a versão mais popular da plataforma[291].

Além de preços altamente competitivos, o que sempre provocou a discussão sobre a prática de *dumping*, o serviço diferenciou-se pela qualidade, quando comparado com o sistema de táxi tradicional, principal oponente, tanto que a plataforma expandiu suas atividades pelo mundo e o próprio sistema de táxi tenta até hoje adotar um modelo similar, com a criação de plataformas para que os taxistas possam exercer a atividade[292].

Em resumo, a Uber tornou-se referência de modelo para o sistema de transporte individual de passageiros e com os dados coletados nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto, irá ser analisado se o seu modelo de negócios possui ou não as características gerais da economia colaborativa.

1) maximização do uso de bens já existentes, próximo da sua capacidade máxima

[291] Ver ponto 2.6.2.
[292] Ver ponto 4.3.4.

A maximização do uso dos bens pela plataforma Uber pode ser vista sob duas óticas. A primeira é a de que os veículos utilizados são próprios dos parceiros, que também os utilizam para o uso pessoal, fator marcante no modelo de negócio da Uber na cidade do Rio de Janeiro. Aqui, a maximização da utilização de bens está presente. Mesmo nos casos em que o veículo utilizado pertença a uma empresa *rent a car* pode representar uma forma de maximização, talvez não tão intensa quanto à anterior, sendo os veículos utilizados tanto para a plataforma como para o tradicional arrendamento feito diretamente pela empresa para turismo ou negócios, não havendo frota exclusiva para uso na plataforma.

O segundo enfoque tem como base o oferecimento de um mesmo bem por uma empresa a vários consumidores. Na cidade do Porto, a frota é própria da empresa parceira ou arrendada com empresas *rent a car*, por meio de sistema *leasing* ou *reting*. Em regra, os carros utilizados não possuem outros fins e, apesar da busca por maximizar o uso por meio da atuação na plataforma, depende exclusivamente da demanda e da sazonalidade. Ou seja, quando a procura é baixa os veículos ficam "parados", como ocorreu na pandemia Covid-19, ou no inverno, em que o volume turístico sofre retração. Certamente, o aproveitamento do veículo é muito maior quando o carro é próprio, sendo utilizado tanto para a plataforma como para o uso pessoal. Porém, este cenário é muito restrito no Porto, pois a regulação para o acesso à plataforma Uber privilegia as empresas com frotas de veículos, sendo altamente desestimulante para aquele que deseja atuar com veículo próprio. Além de inúmeras exigências para os veículos, também se exige a constituição de estrutura empresarial que, somado às exigências anteriores, praticamente "sufoca" as tentativas de atuação individual.

Como visto no capítulo 4[293], este modelo resultou em perdas para os motoristas-parceiros, que, em regra, ficaram sem contratos de trabalho e com menores ganhos por causa da criação da desnecessária figura intermediadora. Corrobora esta afirmação o funcionamento da Uber na cidade do Rio de Janeiro, pois não há intermediadores e vínculos laborais, e o sistema funciona de forma adequada, com boa aceitação tanto por motoristas como utilizadores, e a Uber consegue oferecer um serviço de mais qualidade do que o oferecido pelo sistema de táxi.

[293] Ver ponto 4.4.

2) preços definidos pelos proprietários dos bens ou pelos prestadores dos serviços

Neste aspeto, a Uber não se insere dentro das características da economia colaborativa, pois os preços são fixados pela plataforma. A dinâmica do mercado de transporte individual considera que a livre fixação de preço pelos motoristas-parceiros poderia afetar o bom funcionamento dos serviços. De facto, a livre estipulação pode significar dificuldades na operação, pois a formação do preço não é uma informação fácil de realizar, ainda mais quando considerada a dinâmica do serviço que faz com que o cálculo seja feito reiteradamente ao longo de um mesmo dia, de forma instantânea e com as mais diversas variantes[294]. No entanto, não há parâmetros mínimos de composição do preço a ser fixado, como também não há participação dos motoristas-parceiros na construção destes valores. Como abordado nos itens 4.3.4 e 4.4, o regulamento de tarifas para o serviço de táxi pode servir como um excelente parâmetro na construção colaborativa de preços públicos para este nicho de mercado, como o sistema de desconto presente na aplicação carioca Taxi.Rio, que tem como base os parâmetros definidos pelo preço público. A conclusão é a de que, apesar das particularidades do negócio, existem possibilidades para a construção colaborativa de preços que permita a participação dos parceiros e englobar especificidades locais e do momento da operação. Ao mesmo tempo, a criação de parâmetros por meio de preço público pode colaborar com o combate a possíveis tentativas de *dumping* e de precariedades dos motoristas, refletindo-se numa adequada remuneração do motorista, fatores presentes de algum modo no Projeto de Lei nº 1002/XIII, apresentado na Assembleia da República[295].

3) construção da confiança que viabiliza as trocas feita por meio de sistema de avaliação colaborativo que vincula todos os atores

[294] Ver ponto 4.3.4.
[295] Ver ponto 3.2.2.

A Uber adota um sistema de avaliação que é imprescindível na construção da confiança para o bom funcionamento da plataforma. A plataforma criou um sistema de avaliação que permite aos utilizadores colaborar com avaliações e com parâmetros objetivos que facilitam a decisão do cliente. Costa *et al* (2017, p. 70) diz que a confiança, quando associada a uma escala ou transformada em número, ganha uniformidade e parece afastar-se de seu aspeto pessoal e íntimo. A partir do número, a confiança parece adquirir precisão e, ao ser medida, padroniza-se e manifesta-se através de uma unidade que a dimensiona e permite equiparações.

No Rio de Janeiro a avaliação é recíproca, tanto dos motoristas-parceiros como dos utilizadores e, em Portugal, determinação legal só permite a avaliação do motorista-parceiro. Não se desconhece as reflexões relativas à possíveis injustiças do sistema e à fiabilidade das avaliações. Contudo, não há como negar que a plataforma conseguiu criar um grau de confiança suficiente que leva com que as pessoas entrem em veículos particulares (sem caracterizações) de pessoas totalmente desconhecidas, principalmente quando analisada a operação da plataforma na cidade do Rio de Janeiro, que a execução do serviço é realizada pela pessoa singular.

Em relação ao sistema presente na cidade do Porto, a questão suscita uma anotação que vale para toda Portugal e refere-se ao quesito da construção da confiança entre pessoas, pois o sistema de parceiros é estruturado no modelo empresarial[296]. Assim, ao solicitar o serviço da Uber sabe-se de antemão que não se trata de uma pessoa singular com baixa vinculação com a plataforma que oferece o serviço. Sabe-se que a relação que se está firmando é com uma empresa, mesmo que esta não seja de grande porte, e que a execução é realizada por um prestador de serviço desta empresa. Assim, a tão suscitada confiança gerada a partir da relação entre pessoas singulares em decorrência da execução do serviço de modo direto (a pessoa singular que conduz é a que garante a fiabilidade do serviço) fica relativizada no sistema de transporte individual.

4) transações efetivadas entre consumidores (prosumerism)

[296] Idem ao anterior.

O tema remete para a questão da participação empresarial entre os atores da plataforma. A presença de empresas por si só não afasta a natureza colaborativa (Frenken, 2017)[297], mas implica em outras questões, como a maximização do uso de bens e a estrutura do processo produtivo colaborativo, no que se refere ao direcionamento dos ganhos. A plataforma está acessível a qualquer pessoa, desde que se cumpram com regras específicas; no entanto, na prática os cenários são distintos para as cidades pesquisadas.

Antes, é preciso registar que, neste ponto, a análise se pautará no mesmo recorte feito quando do estudo da Airbnb, separando a operação da plataforma, que será vista no ponto 5.2, da operação dos atores que utilizam o ambiente da plataforma, que na Uber são denominados de motoristas-parceiros e as empresas-parceiras.

Na cidade do Rio de Janeiro a Uber é convidativa para aqueles que utilizam a plataforma como fonte principal de renda, incluindo situações temporárias, como nos casos de recolocação no mercado profissional. Do mesmo modo, o uso para o utilizador casual é bem-vindo, podendo ser utilizado o carro particular, desde que preenchidos alguns poucos requisitos com relação às características dos veículos e outros de ordem formal, mas que não representam grandes problemas para a utilização esporádica. Assim, pode-se entender que o caso da operação da Uber na cidade do Rio de Janeiro insere-se no modelo colaborativo como economia à pedido, em que particulares prestam serviços por meio de tempo e competência[298].

Para a cidade do Porto as exigências são maiores e o uso casual, como nos casos de complemento de renda, não se revela atrativo. Os custos e desafios para a construção de uma estrutura para operar na plataforma não é convidativo para aqueles que desejam utilizá-la casualmente ou temporariamente, como se pode extrair do quando que trata dos custos para operação na Uber[299]. Como já analisado anteriormente[300], o regulamento da Uber em Portugal visou dar-lhe a estrutura tradicional de operação por meio de empresas, o que faz caracterizá-la como modelo de consumo colaborativo, já

[297] Ver ponto 2.1.
[298] Idem ao anterior.
[299] Ver ponto 4.2.1.
[300] Ver pontos 3.2.2 e 4.2.1.

que os veículos são ofertados para utilização à vários consumidores (b2c)[301], diferentemente do que ocorre Rio de Janeiro.

Uma das razões para a estruturação por meio de empresas é a de que poderia ser fomentado a formulação de contratos de trabalho entre motoristas e empresas parceiras de TVDE. Todavia, na prática, tal não se verifica e o caso invoca uma questão central na operação da Uber, muito presente na atualidade com o uso do termo "uberização" do trabalho, que é a de saber-se se a proteção social deve estar centrada necessariamente na figura do empregador. O tema encontra-se no debate atual sobre o novo Livro Verde do Futuro do Trabalho, um documento a ser preparado pelo Governo Português sobre as prospetivas sobre o futuro do trabalho (Despacho nº 8609/2020, do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, do Trabalho e da Formação Profissional)[302].

A estrutura regulamentar do sistema de transporte individual de passageiros nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto possuem diversos pontos de convergência, principalmente no que toca à questão dos vínculos dos motoristas, sendo predominante a figura de profissional independente[303]. Em Portugal, a regulação para o setor de TVDE criou a figura da empresa-intermediadora, que se situa entre a plataforma eletrónica e o motorista, que tem como uma de suas finalidades o de possibilitar que as garantias do sistema de segurança social ocorram por meio da celebração de contratos entre as empresas e os motoristas[304]. Antes da regulação, a Uber em Portugal lançou o *Momentum Rewards*, programa de vantagens exclusivo para parceiros-motoristas[305], com parcerias firmadas com condições vantajosas tanto para a aquisição de veículos como para o aluguer de curta ou longa duração com empresas de *rent-a-car* (modelo que se assemelha ao brasileiro), como também para o seguro para operação. Na altura, não existia a figura empresarial intermediadora.

Assim, qual foi a importância da criação da figura empresa-parceira em Portugal se, na prática, muitas das grandes operadoras nem sequer possuem carros próprios, utilizando a frota das empresas *rent-a-car*[306] e os motoristas podem aceder

[301] Ver ponto 2.1.
[302] Ver ponto 4.2.1.
[303] Idem.
[304] Idem.
[305] Idem.
[306] Idem.

diretamente aos veículos disponibilizados ou utilizar o seu carro próprio? A figura do intermediador somente agravou o problema do sistema Uber, com prejuízos diretos para o consumidor, pois a tarifa tem que comportar o ganho do intermediador, e para o motorista-parceiro, pois a figura intermediadora (desnecessária!) faz com que parte significativa do valor das corridas seja capturado pelas empresas-parceiras. A estrutura mais direta e descentralizada revelava-se mais atraente, por ser mais vantajosa para os motoristas, ainda mais quando considerada a eficiência da aplicação e a boa e consolidada estrutura das empresas de *rent-a-car* em Portugal, que poderiam fornecer os veículos para os motoristas que não tivessem o carro próprio. Para se ter uma ideia, somente na Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC), que representa as empresas *rent-a-car*, estão cadastradas 146 empresas[307] e, mesmo assim, criou-se uma figura empresarial para intermediar a relação entre plataforma e motoristas, pois as empresas de *rent-a-car* não se qualificam como operadores de TVDE, de acordo com a regulamentação portuguesa.

O cenário desenhado pelo legislador português previu um sistema em que a Uber, as empresas-parceiras e os motoristas-parceiros fossem os atores. No entanto, na prática, criou dois sistemas, um no qual as empresas-parceiras buscam nas empresas de *rent* (por meio de contratos de *renting* ou *leasing*)[308] os veículos para operar e ofertar aos motoristas, enquanto noutro o motorista constitui uma empresa e compra o veículo ou alguns poucos veículos[309]. O desenho é muito próximo do sistema de táxi em Portugal, utilizado como comparativo, com figuras intermediadoras entre o Poder Público, que concede as licenças, e os motoristas de táxi, devendo haver necessariamente a figura empresarial. Em Portugal, é comum a figura do profissional independente entre os taxistas[310].

No Rio de Janeiro, não há intermediadores entre a plataforma e o motorista, sendo todos profissionais independentes. Com relação ao sistema de táxi na cidade carioca, também utilizado como comparativo, o cenário de intermediação assemelha-se, em algum grau, com o modelo português, pois parte significativa dos detentores de

[307] Fonte: http://www.arac.pt/pontos_venda/?p=2&p=2. Acedido a 17/08/2020.
[308] Fonte: https://tvi24.iol.pt/aominuto/5e56645d0cf2071930699ff6/associacoes-de-tvde-pedem-medidas-de-apoio-ao-setor/5e7a684f0cf20719306a2387. Acedido a 12/01/2021.
[309] Ver ponto 4.2.1
[310] Ver ponto 4.2.1.

licenças as utilizam como ativo financeiro gerador de rendas por meio dos motoristas auxiliares, com o diferencial de que não se enquadram como empresas, sendo as licenças exploradas diretamente pela pessoa singular[311]. Aqui, todos os motoristas-taxistas são profissionais independentes.

Assim, quais seriam as verdadeiras razões para o ataque à plataforma Uber, principalmente a que provem do sistema de táxi, já que a figura de motorista precarizado, aquele que não possui proteção do sistema de segurança social por não ter contrato de trabalho, está configurada em ambos os sistemas (TVDE e táxis), com ou sem intermediação?

Sobre a precariedade, que veio a ter a alcunha de "uberização", ante o avanço e popularização da plataforma Uber no mercado mundial, Abilio (2019) dá algumas indicações:

> A definição de uberização do trabalho se refere a uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho que se afirma como tendência global no mundo do trabalho (Abilio, 2017 e 2018a). As plataformas digitais têm sido globalmente reconhecidas como vetores de novas formas de organização do trabalho; estabelecem se diferentes definições sobre diferentes tipos de relações de trabalho mediados por plataformas e seus impactos econômicos (Huws, Spencer, Syrdal, & Holts, 2018; Pesole, Bracanti, Macias, Biagi, & Vázquez, 2018; De Stefano, 2016; Slee, 2017; Van Doorn, 2017).(ABILIO, 2019, p.2).

É inegável que plataformas como a Uber provocam a precarização do trabalho, em decorrência dos baixos valores pagos, excessiva carga horária diária e por considerar o motorista como figura independente, afastando-o das garantias sociais existentes para o trabalhador que possui contrato de trabalho. A própria Lei nº 45/2018, que regulamentou o sistema TVDE em Portugal, tinha como uma das maiores preocupações a excessiva carga horária diária de condução, o que é fomentado pelo baixo valor pago. Por isso, a lei previu a determinação de limite de condução diária de 10 horas, independentemente da plataforma com a qual trabalha, podendo, inclusive, o uso ser simultâneo[312].

[311] Ver ponto 4.2.2.
[312] Ver ponto 4.2.1.

Ao cenário ainda acresce o facto das aplicações trazerem outras nuances que nem sempre estavam presentes nos modelos tradicionais, como a forma de controle dos prestadores de serviço, que no caso da Uber, se faz por meio de algoritmos. Este controle está presente, por exemplo, quando a plataforma capta passageiros, indica rotas, define preços, incentiva a trabalhar mais horas e indica qual o horário de maior remuneração (Möhlmann & Zalmanson, 2017). No entanto, no caso do comparativo entre taxistas e motoristas de aplicação, não se percebe diferenças tão discrepantes, pois os taxistas sabem, por meio da experiência, quais são as melhores zonas para captar passageiros, os melhores horários e utilizam rotas mentais ou aplicações de mapas georreferenciados independentes, só não estando as informações congregadas e gerenciadas numa aplicação. A própria Administração Pública prevê, no ato que regulamenta as tarifas, valores diferenciados a depender do horário e do serviço (ver quadro acima). Este modo de compor a tarifa dos táxis nos remete imediatamente para o valor dinâmico criado pela Uber. De facto, o que ocorreu foi que as aplicações de transporte individual conseguiram reunir informações que antes estavam dispersas, o que permite melhor análise e, consequentemente, melhor uso. Assim, em vez de horários rígidos para a diferenciação da tarifa, como no sistema de táxi, os valores se alteram de acordo com o momento, por meio de um acompanhamento da oferta e da demanda quase que instantâneo e com incentivos. Não há como negar que o sistema desenvolvido pela Uber é mais interessante e pode, também, ser uma excelente ferramenta para o planeamento da mobilidade das cidades. Por isso, a Uber já trabalha em parceria com diversas agências de mobilidade, de forma a integrar sistemas de transporte e oferecer soluções, como auxiliar do setor público na redução de custos com operações de rotas pouco

Figura 50. Tarifário Táxi em Lisboa.



SISTEMA TARIFÁRIO TÁXI / *TAXI RATE SYSTEM*
4 PASSAGEIROS / 4 passengers — SOLICITE RECIBO / ask for receipt

Dia / *Day* 06H / 21H	Noite / *Night* 21H / 06H Sábados, Domingos e Feriados Nacionais/ *Saturday, Sunday and Holidays* 0H / 24 H

SERVIÇO URBANO / *urban fares*

TARIFA 1

BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*	BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*
3,25 €	0,47 €	14,80 €	3,90 €	0,56 €	14,80 €

Serviço Urbano / Suburbano (serviços de Percurso Misto)

TARIFA 3 Retorno em vazio / *Return without customer*
Tarifa igual à do Quilómetro, sem bandeirada

TARIFA 5 Retorno com cliente / *Return with customer*
Tarifa igual à do Quilómetro, sem bandeirada

Cobrança Mínima nos serviços de percurso misto
3,25 € — 3,90 €

SERVIÇO A QUILÓMETRO / *Km fares*

TARIFA 3 Retorno em vazio / *Return without customer*

BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*	BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*
3,25 €	0,94 €	14,80 €	3,90 €	1,13 €	14,80 €

TARIFA 5 Retorno com cliente / *Return with customer*

BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*	BANDEIRADA *Minimum Fare*	PREÇO / Km *Price / Km*	HORA ESPERA *Waiting time per hour*
3,25 €	0,47 €	14,80 €	3,90 €	0,56 €	14,80 €

Frações: 0,10 € Metragem e tempo em função do preço do Km e da hora de espera

SERVIÇO À HORA – acordo prévio
Hour Fare – previous agreement

TARIFA 6 1 hora – 8,35 € Fração 4,18 € / 30 minutos

SUPLEMENTOS / *extra charges*

Chamada via Telefone *Telephone Booking*	Bagagem *Luggage*	Animais Domésticos *Pets*	Portagens – Ida e retorno a cargo do cliente *Toll – Additional charge to the customer*
0,80 €	1,60 €	1,60 €	

GRATUITO E OBRIGATÓRIO *Free of charge* — < 55 X 35 X 20 — Disponibilidade de trocos/ */Change for payment up to* 20,00 €

INFORMAÇÕES / RECLAMAÇÕES: Autoridades Policiais, Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) ou Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

INFORMATION / COMPLAINTS: Police authorities, Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) or Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

Fonte: https://taxislisboa.com/tarifas/.

atrativas, fomentar a integração de transportes públicos[313], além de estimular ao abandono do uso do automóvel individual[314].

A precarização é um tema crucial se o objetivo for o de construir sociedades mais equilibradas, nas quais os trabalhadores não sejam explorados. Desse modo, identificar os reais motivos para a configuração da denominada precarização é vital para que se possa refletir sobre o sistema e propor regulações que sejam efetivas e não meras repetições de sistemas antigos que não se revelam aptos a gerar os efeitos pretendidos. Para tanto, a análise não pode compreender o sistema de forma isolada, parcial, pelo contrário, exige-se uma observação mais ampla, focada em todas as escalas, inclusive as novas dinâmicas que a plataforma trouxe, como a forma de composição do preço, o sistema de avaliações, o uso de dados pessoais e as possíveis manipulações comportamentais.

A Uber veio operar num setor que era exclusivo do sistema de táxi, intimamente ligado à economia local, ao mercado das cidades, sendo parte integrante e importante do sistema de mobilidade. Como as plataformas eletrónicas de transporte individual, como a Uber, em regra são transnacionais, um dos primeiros problemas revelados foi a perda substancial no recolhimento de impostos, além de gerar um ambiente de competitividade desproporcionado com grupos locais. Sobre o tema, Moraes (2016) problematiza o impacto que a economia de plataforma tem no mercado tradicional francês e mundial da "uberização":

> Um primeiro ponto nevrálgico nas análises da Uberização da Economia (francesa, mas também mundial) ocorre a partir de uma polarização entre grandes conglomerados versus pequeno produtor/ prestador de serviço, modelo de negócios digital versus analógico e, em muitos casos, grupos internacionais versus atores locais. 1 O componente digital das GAFA ou das NATU gera ganhos de escala – no mais das vezes, internacionais – inacessíveis a grupos tradicionais locais, usualmente limitados aos espaços (físicos, simbólicos, institucionais, regulatórios etc.) de seus mercados regionais. Não seria descabido pensar, nesse sentido, que dentro dessa primeira conceptualização a problemática da nova voga digital figuraria como um capítulo adicional nos manuais de Micro ou Macroeconomia. A Uberização e os desafios dela resultantes poderiam ser encarados com o ferramental analítico

[313] Fonte: https://eco.sapo.pt/2020/01/21/aplicacao-da-uber-passa-a-integrar-transportes-publicos-em-lisboa/. Acedido a 21/01/2021.

[314] Fonte: https://www.uol.com.br/tilt/noticias/reuters/2020/06/30/enfoque-uber-aposta-em-parceria-com-transpo rte-publico-em-cenario-pos-pandemia.htm. Acedido a 05/07/2020.

> tradicional. Em oposição a esta visão continuísta, uma segunda abordagem – a qual poderíamos nomear reformista ou institucional – reconhece uma descontinuidade qualitativa advinda da Economia Digital. O cerne (tanto político quanto teórico) da dinâmica econômica, contudo, seguiria inalterado em relação ao arcabouço ortodoxo. Certas particularidades ou variações locais exigiriam a proposição de ajustes, tanto no plano conceitual quanto no desenho de políticas. Dentro dessa abordagem, a Economia de Plataforma ou a Economia Digital, por exemplo, poderiam ser conceptualizadas como versões aprimoradas da Economia do Conhecimento ou da Economia de Redes. Embora distinto em termos de escala e volume de negócios, o universo digital poderia ser visto como uma extensão do universo analógico. Justifica-se, sob tal abordagem, uma série de políticas de salvaguarda das particularidades socioeconômicas francesas[2] cujo cerne seria a proteção do pequeno produtor local, supostamente prejudicado por uma competição desleal. A regulação da atividade econômica das empresas GAFA ou NATU poderia se posicionar, nesse sentido, na esteira de debates jurídicos e regulatórios já existentes, como o da proteção do pequeno comércio especializado versus grandes conglomerados generalistas ou ainda a justificativa de salvaguarda dos setores culturais, garantida pela célebre cláusula da Exceção Cultural (posteriormente substituída pelo conceito de Diversidade Cultural), constantemente defendida pela França quando da assinatura de tratados e acordos comerciais internacionais (MORAES, 2016, p. 25).

A primeira reação de muitos gestores públicos é de negação das disrupções provocadas pela "uberização", seja ao não permitir a sua operação, ou procurar enquadrá-la num formato já existente. Tal foi a abordagem adotada face à Uber em Portugal, em que o Estado Português contribuiu para que se implementasse um modelo de negócio muito parecido com o sistema de táxi, com a intermediação realizada por empresas sediadas em Portugal.

As posturas desconsideram diversos fatores positivos das disrupções e o cenário de oportunidades, como os benefícios que a Uber trouxe para o mercado de transporte individual (acesso democratizado, clareza e fiabilidade dos serviços, melhor qualidade, possibilidade de maximização no uso de bens, disponibilidade aos utilizadores e suporte para o planeamento da mobilidade)[315]. A legislação portuguesa, por exemplo, negou qualquer participação direta na qualidade de pessoa singular e construiu um modelo que beneficiou diretamente a figura empresarial, sem limitação com relação à dimensão, com o agravante de que muito pouco ou nada contribuiu para

[315] Ver ponto 4.2.

a redução da precarização do trabalho. Se considerados as perdas e os ganhos com a criação da figura intermediadora em Portugal, o resultado final é de que os motoristas de aplicação foram ainda mais prejudicados por não poder aceder diretamente à plataforma. A mesma análise incide para os taxistas, que antes não protestavam porque o sistema possuía acesso restrito, flexibilidade para o trabalho e ganhos satisfatórios, como podemos ver, por exemplo, nos comparativos de tarifas nas simulações entre a Uber e sistema de aplicação para taxistas, citadas no tópico anterior[316]. A reserva de mercado diminuía a concorrência e mantinha os ganhos elevados, pautado no favorecimento pelo Poder Público, o que faz com que "compensem" a ausência de direitos laborais. No entanto, o modelo fechado provocou baixa qualidade e custo elevado dos serviços para a população[317].

Os opositores ao modelo Uber afirmam que a plataforma deveria contratar todos os motoristas, o que é curioso, já que o mesmo não era solicitado para os motoristas de táxis antes da chegada da Uber. Como dito, a resposta está na reserva de mercado acima descrita que, de algum modo, provocava o silêncio entre os motoristas-taxistas. Segundo Schor (2017), o que se denota é que não há uma exata noção dos reais problemas em questão, em virtude das dificuldades de se analisar os reais impactos das plataformas no mercado de trabalho.

> Há menos clareza sobre como as plataformas estão afetando as condições de trabalho. Críticos as veem como arquitetas de uma crescente "precarização", uma classe no limiar precário da segurança econômica, e argumentam que o impulso para o compartilhamento não é a confiança, mas o desespero. A partir da perspetiva dos motoristas, mensageiros e anfitriões, eles descrevem uma corrida para o bottom, com a mudança do risco das empresas para os "microempreendedores" individuais.
> Parte da dificuldade em avaliar o impacto dessas novas oportunidades de ganho é que elas estão sendo introduzidas em um período de alto desemprego e rápida reestruturação do mercado de trabalho. As condições e proteções do trabalho já estão em erosão, os salários em declínio e a participação do trabalho na renda nacional dos EUA caiu para mínimos históricos. Se o mercado de trabalho piora continuamente para os trabalhadores, suas condições continuarão a se degradar, e não será por causa de oportunidades de compartilhamento. Alternativamente, se o mercado de trabalho melhorar, compartilhadores podem exigir mais das plataformas, já

[316] Ver ponto 4.2.4.
[317] Ver no ponto 4.2.2 - Relatório da Autoridade da Concorrência em Portugal.

> que elas possuem melhores alternativas. Os dois efeitos funcionarão em direções opostas: com destruição da demanda para as empresas tradicionais e crescimento para as empresas de compartilhamento (SCHOR, 2017, p. 34).

Claro que as motivações dos opositores são louváveis, pois, independentemente das reais causas, o que se assiste é à efetiva precarização das condições de trabalho, não sendo um cenário só encontrado na Uber. No entanto, o foco da crítica não parece correto, centrando-se na existência ou não de relação laboral, sem efetivamente a comparar com outras experiências similares (sistema de táxi) e sem considerar os benefícios das disrupções do novo modelo para a coletividade. Uns reivindicam o fim das plataformas eletrónicas de transporte individual, como é o caso dos que subscrevem o projeto de lei apresentado recentemente à Assembleia da República Portuguesa[318]; outros defendem que a situação de precariedade se resolve com a obrigação das plataformas, como a Uber, assumir os vínculos laborais, com a contratação dos motoristas.

O curioso é que, em caso de êxito com a criação de vínculos laborais, em seguida, os opositores iniciarão um novo embate com os empregadores, no qual se exigirá condições dignas aos trabalhadores contratados, ante a fragilidade de posição perante as empresas. Não percebem ou não querem perceber que defendem e fomentam a centralidade do papel das grandes empresas no sistema produtivo, mesmo que a tecnologia permita uma relação menos centralizada e eficiente. Por que não fomentar cooperativas, micros e pequenas empresas, empresários individuais e prestadores de serviços, com a proposição de regulamentos adequados? A resposta, a meu ver, está no pensamento pautado no modelo económico industrial, na qual o papel produtivo centra-se em pessoas coletivas de grande porte, sendo que referida centralidade proporcionava um modo mais eficaz de se organizar a representação dos trabalhadores. Sem tecido empresarial que centralize a produção, menor será a força sindical. A própria centralização sindical foi, sem dúvida, incentivada e facilitada pelo desenvolvimento da concentração industrial e pela multiplicação de "ententes" entre empresas (ALMEIDA, 1964, p. 68).

[318] Fonte: https://observador.pt/2016/05/25/pcp-e-taxistas-contra-a-uber-a-mesma-luta/. Acedido a 1º/07/2020.

O período atual é de rutura de modelo, em que as soluções da era industrial encontram dificuldades na adaptação às transformações fomentadas pela economia pós-industrial, o que inclui os modos de produção, a regulamentação do trabalho e as formas de representação de trabalhadores. Masi (2019) alerta para o desafiante cenário no qual nos encontramos desde o final século passado.

> Como veremos melhor a seguir, a Revolução Industrial modificou todos os termos do sistema social. Substituiu a predominância do trabalho camponês pela prevalência do trabalho operário; impôs os ritmos da eficiência e da produtividade; transformou a fábrica e a cidade em imensas linhas de montagem; baseou a economia na presunção de uma disponibilidade de recursos infinita e de um possível crescimento igualmente infinito; determinou a urbanização e induziu o consumo de massa; difundiu a democracia parlamentar; estendeu a expectativa de vida e duplicou a população mundial; inventou o *welfare*.
>
> Se a sociedade rural durou 5.500 anos, a sociedade industrial durou apenas 200 anos, porque ela mesma gerou rapidamente os fatores da sua superação: progresso tecnológico, desenvolvimento organizacional, globalização, duas guerras mundiais, Revolução Russa, Guerra Fria, difusão da escolarização e comunicação de massa.
>
> Assim, pela destruidora ação conjunta de todos esses fatores, a partir da Segunda Guerra Mundial, e pelo impacto lacerante de Hiroshima, inicia-se uma terceira onda, uma nova civilização, "tão revolucionária que põe em discussão todas as nossas velhas convicções. Os velhos modos de pensar, as velhas fórmulas, os velhos dogmas e ideologias, os quais, não importa quão apreciados ou úteis no passado, não acompanharam o ritmo da realidade", escreve Alvin Toffler em 1987, ao publicar o seu afortunado A terceira onda.
>
> Essa terceira onda, depois da onda rural e da industrial, é a sociedade atual, que chamo, por convenção, de "pós-industrial" e que pegou de surpresa governantes, empresários, gestores, pais, professores e sacerdotes, deixando-os desorientados e privados de modelos a que recorrer. Apesar disso, eles foram obrigados a tomar decisões, navegando com atenção ou aplicando à nova realidade os critérios elaborados na velha sociedade, e acabando, fatalmente, por esbarrar em todos os erros induzidos pelo alienante *gap* cultural.
>
> Portanto, a partir da Segunda Guerra Mundial verificou-se uma descontinuidade épica, com a afirmação de um novo modelo socioeconômico centrado na produção de bens imateriais: informações, serviços, símbolos, valores, estética. Isso não significa que os produtos industriais foram deixados de lado. Da mesma forma, as gerações seguintes, ao passarem pela velha sociedade industrial, não prescindiram dos produtos agrícolas, mas sim dos agricultores, substituindo-os por tratores automáticos e defensivos químicos. Nós também, hoje, ao passarmos da sociedade industrial para a pós-industrial, não prescindiremos dos produtos industriais, mas dos

> operários e dos empregados, substituindo-os por computadores e robôs (MASI, 2019, p. 366-399[319]).

Com base nesta perspetiva, até que ponto a discussão de melhorias nas condições dos trabalhadores pode beneficiá-los, ou apenas propõe a continuidade de um modelo em que poucos centralizam os ganhos da produção e os demais ficam dependentes da manutenção ou não dos direitos trabalhistas com força centralizada em grandes grupos sindicais, o que perpetua o cansativo conflito entre produtores e trabalhadores? Será que não há modelos ou mecanismos que possam fomentar, por outras vias, a segurança social destes novos trabalhadores e difundir a produção que não se dá por meio de instituições hierarquizadas?

Considerando o modelo Uber, podemos refletir sobre alguns mecanismos indicativos dos primeiros passos que podem propiciar meios dignos aos trabalhadores. Não se trata de uma reinvenção do sistema, mas de um novo olhar, diferenciado e mais amplo, que pode levar a novos modelos de negócio e de remuneração pelo trabalho.

O primeiro ponto, de escala global, e que não envolve diretamente a atividade de motorista de aplicação, mas que a afeta diretamente, tem a ver com o facto de as empresas de aplicação possuírem caráter transnacional, o que reduz significativamente a arrecadação tributária dos governos. Este facto tem sido objeto de calorosos debates na OCDE e impactam diretamente nas contas públicas, o que afeta a manutenção ou ampliação de programas públicos de desenvolvimento e de segurança social. As empresas de atuação global aproveitam o planeamento tributário para reduzir significativamente o pagamento de impostos. Um dos mecanismos é a transferência da sede da empresa para países que oferecem benefícios fiscais ou tributação reduzida às pessoas coletivas. Este recurso gera guerra fiscal entre países, pois aqueles que não possuem a sede da empresa deixam de arrecadar impostos. É exatamente o caso da Uber que possui sede na Holanda, justamente por este país possuir um imposto para pessoa coletiva favorável[320]. Ocampo (2018) aborda a problemática da tributação de empresas transnacionais:

[319] Livro eletrónico. Disponível em https://www.amazon.com.br/.
[320] Ver ponto 3.1.1.

> Quando as empresas não pagam os impostos que lhes correspondem, os governos podem acabar sendo obrigados a reduzir serviços públicos essenciais ou ampliar a cobrança sobre fatores de produção com menor mobilidade, como a mão de obra não qualificada, ou aumentar impostos regressivos como o de valor agregado, aprofundando dessa forma a desigualdade na distribuição de renda[15]. Além disso, os abusos tributários das corporações transnacionais criam uma concorrência desleal com as empresas nacionais, muitas delas de pequeno ou médio porte que geram uma grande quantidade de empregos, e esse desequilíbrio se exacerba com acordos de proteção ao investimento, que têm criado mecanismos de defesa para investidores estrangeiros aos quais os nacionais não têm acesso.
> (...)
> Devido aos já mencionados debates sobre elisão ou evasão de impostos de grandes transnacionais, em 2012, o G-20 instou a OCDE a reformar o sistema tributário internacional das corporações por meio da iniciativa *beps*, cujo princípio fundamental é que as atividades das transnacionais devam ser tributadas «onde suas atividades econômicas ocorrem e se cria valor». Em setembro de 2013, aprovou-se o plano de ação, cujos primeiros acordos foram anunciados em 2015 (Ocampo, 2018, p. 39 e 45).

Em janeiro de 2020, 137 países integrantes da OCDE deram os primeiros passos para a instituição de um imposto que incida sobre o local onde as empresas efetivamente prestam o serviço ou entregam o produto[321]. A concretização de um acordo entre países é o caminho para reequilibrar o sistema de arrecadação de impostos, diante da atuação de empresas transnacionais. Percebe-se que, no caso de atuação de empresas transnacionais e de acordo com o cenário atual, não é absurda a ideia de um país instituir um modelo de intermediação por meio de empresas sediadas em seu território, pois assim faria incidir o imposto sobre o rendimento de pessoas coletivas (IRC) sobre o valor não destinado à plataforma, que no caso do modelo Uber em Portugal representaria 75% dos valores das operações, já que 25% ficam para a plataforma[322]. Além destes impostos, outros incidirão, em virtude da constituição da figura empresarial. Por fim, sobre a quantia destinada ao motorista, ainda temos o imposto sobre o rendimento de pessoas singulares (IRS).

---

321 Fonte: https://expresso.pt/economia/2020-01-31-OCDE-chega-a-acordo-para-negociar-imposto-sobre-tecnolo gicas e https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2020/01/epoca-negocios-tributar-economia-digital-e-nova-prioridade.html. Acedido a 29/06/2020.

322 https://www.jn.pt/economia/estado-arrecada-23-milhoes-com-viagens-dos-carros-tvde-12096061.html. Acedido a 05/07/2020.

A prestação operada diretamente pela pessoa singular suprime o IRC e outros impostos, o que acaba por levar a que os governos instituam a figura do mediador. Ocorre que, no caso das empresas-intermediadoras do sistema TVDE em Portugal, a sua criação proporcionou a saturação do mercado[323] e a redução de ganhos por parte dos motoristas. Assim, para os trabalhadores, a regulação em nada alterou a precariedade, pelo contrário, só proporcionou mais perdas.

O segundo ponto tem o seu foco diretamente na precariedade dos motoristas de aplicação e trata de um modo alternativo à geração de renda digna.

Considerando a experiência do sistema de táxi, há viabilidade para que a regulação para o sistema TVDE preveja a fixação, pelo Poder Público, de valores mínimos para cada hora trabalhada, por exemplo, sendo o foco da base tarifária a remuneração do motorista. Trata-se de previsão complexa, uma vez que neles devem estar compreendidos os gastos de aquisição e manutenção dos instrumentos de trabalho, seja pela via direta ou por arrendamento, que estariam a cargo do trabalhador. Seria uma espécie de política de salário mínimo, mas que não necessariamente seria fixada com base no valor do salário mínimo nacional. Na verdade, este poderia ser um dos parâmetros para a composição do valor ideal. Além dos custos para operar na plataforma, neste cálculo poderia ser computado o tempo entre chamadas e um tempo de descanso por hora, como 10 minutos para cada 50 à disposição, por exemplo. Apesar de diversas variáveis, a composição do sistema tarifário para o serviço de táxi funciona como um excelente parâmetro.

Nesta linha de raciocínio, a tarifa poderia prever os encargos com a segurança social do motorista, caso se mantenha o modo de organizar a segurança social[324], de modo que os valores normalmente devidos quando há contratos de trabalho poderiam ser incorporados quando há prestação de serviço. Para se ter uma noção, em Portugal os custos com contribuições para a segurança social é de 34,75% da remuneração ilíquida, sendo 23,75% suportados pela entidade com fins lucrativos e 11% pelo trabalhador[325]. Se a questão for a impossibilidade jurídica para a cobrança deste tributo, pelo facto da localização da sede da plataforma, pode-se reduzir o percentual de ganho

[323] Ver ponto 4.2.1.
[324] Sobre o tema ver o ponto 5.3.2.
[325] Fonte: http://www.seg-social.pt/calculo-das-contribuicoes1. Acedido a 02/07/2020.

da plataforma, por exemplo, para 15%, fazendo com que os 10% remanescentes sejam revertidos para os motoristas e/ou para contribuições. Por fim, a arrecadação poderia ser efetivada por meio da figura do responsável tributário, ficando a plataforma responsável pela retenção e pagamento da contribuição do motorista, que poderia ser superior a 11%, ainda mais quando considerada a redução do percentual da plataforma. O valor líquido recebido pelo motorista já incluiria o desconto da contribuição. Recorde-se que na aplicação TAXI.RIO o integrador fica com apenas 6,85% e a Bolt, concorrente da Uber em Portugal, aplica um percentual de 15% de comissão[326], o que indica a viabilidade da redução do percentual de ganho da plataforma e o direcionamento da quantia reduzida. O objetivo é proporcionar renda digna e proteção social, o que incluiria os custos para operação, assim se evitando a exploração por parte das plataformas.

A Uber tem sido reiteradamente acusada de *dumping* em diversos países, justamente pela prática de valores muito baixos para enfrentar a concorrência. A base tarifária proposta auxiliaria no combate a políticas agressivas de expansão, já que um mínimo estaria garantido. Praticar um valor de mercado menor para atrair consumidores, neste caso, importaria na redução dos ganhos da plataforma e não no valor devido aos motoristas, e seria de muito mais fácil fiscalização pelo Poder Público se há ou não o *dumping*, pois haveria um valor-base de referência.

Num plano ideal, não deveriam existir regulamentos com regras tão estritas para a fixação de preços, partindo da premissa de que cabe ao consumidor a análise e opção pelo serviço, o que inclui o seu valor. No entanto, essa análise é difícil, com o acréscimo de que as plataformas não operam por meio da figura de empregador. Quando há contrato de trabalho, o consumidor crê que o trabalho despendido para a produção de bens ou serviços observou as exigências legais, como o salário mínimo nacional, por exemplo. Assim, em vez de ter preocupações com modelos, vistorias e idade dos veículos, que podem estar na esfera decisória dos utilizadores, parece que os governos deveriam focar os seus esforços em políticas efetivas de proteção das partes mais frágeis, como os motoristas e consumidores, através de políticas de tarifas e de estímulo à concorrência saudável.

[326] Fonte: https://support.taxify.eu/hc/pt/articles/115002946374-Comiss%C3%A3o. Acedido a 04/07/2020.

Uma das críticas à regulação do sistema, que inclui a tarifação, é a de que pode, de algum modo, provocar uma elitização do serviço, como ocorria com o sistema de táxi. Não há como negar que a previsão de todas as variáveis acima descritas elevará a tarifa e poderá tornar inacessíveis os serviços para mais alguns. Contudo, não se pode em nome do acesso ao serviço permitir que a parte mais frágil da estrutura seja sacrificada, tanto mais que, no caso português, a elevação da tarifa pode ser reduzida se a figura de empresa-intermediadora de grande porte for suprimida do modelo de negócios da Uber. Note-se que o valor captado pela empresa-parceira representa entre 35% e 40% da tarifa, contando que a Uber recebe 25% e o motorista 35%, mas 5% nos casos de assiduidade[327]. Deste valor de 35% a 40% tem que ser descontado o valor pago à empresa de *rent-a-car* que disponibiliza carros para a empresa-parceira, quando dos casos em que não há frota própria. Também não pode ser desconsiderado que o modelo de gerenciamento da atividade por meio de aplicação tornou mais eficiente a atividade, o que pode impactar positivamente para a composição da tarifa.

Recorde-se que o sistema de táxi possui regulação pelo Poder Público, o que durante décadas fez com que taxistas não apresentassem grandes insatisfações com o sistema. De outro modo, em virtude do acesso restrito, o que inibe a concorrência, a qualidade do serviço era baixa e os preços elevados. O caminho natural e que se revela mais saudável parece, pois, ser a adoção de um processo de aproximação dos sistemas de táxi e das aplicações de transporte individual, como a Uber. Madrid parece ter dado os primeiros passos na direção desta sinergia, pois desde 2019 passou a ser possível solicitar táxi pela plataforma Uber[328].

O terceiro e último ponto relaciona-se com a estruturação do modelo de negócios das plataformas eletrónicas.

Como visto antes, os sistemas de transporte individual por aplicação estruturam-se de maneira diferente nas cidades do Rio de Janeiro e do Porto. Na primeira possui maior informalidade, com extrema vulnerabilização dos motoristas, principalmente no que diz respeito à dependência da plataforma; na segunda, observa-se um mercado que apresenta alto grau de regulação e que, mesmo assim, não evita a

[327] Fonte: https://observador.pt/especiais/excesso-de-horas-precariedade-baixos-salarios-a-vida-dos-motoristas-da-uber/. Acedido a 18/08/2020.
[328] Fonte: https://www.noticiasaominuto.com/economia/1363424/uber-ja-permite-contratar-taxis-atraves-da-sua-plataforma-em-madrid. Acedido a 05/07/2020.

precarização dos motoristas. No Porto, ainda se constatou na operação da plataforma a presença de modelos empresariais de grande dimensão[329], sendo que a centralidade em empresas-intermediadoras se revela conveniente para o Estado, pois a estrutura oferece maior arrecadação de impostos, além de facilitar a gestão e fiscalização. Ocorre que a centralidade vem de encontro com uma das maiores problemáticas fomentadas pelos avanços tecnológicos, que é a redução de postos de trabalho e, consequentemente, a ausência de ganhos. A justificação poderia se pautar na existência de risco do negócio e aos encargos de gestão. No entanto, observou-se que para operar na plataforma Uber os riscos não são elevados e a operação não é complexa, porque muito do necessário é disponibilizado por recursos na própria aplicação.

Face a este panorama, parece imprescindível que o Estado seja capaz de produzir regulações que promovam novos modelos de organização da atividade produtiva, menos centralizados, sob pena do combate à concentração de riqueza ganhar mais um oponente, que seria o próprio Estado. Em alternativa, dependeremos fortemente de que o Estado proceda a uma real e significativa transferência de renda por meio de impostos, não porque compreendamos que a tecnologia trouxe benefícios para a coletividade, mas porque a situação de concentração de renda se tornará tão exacerbada que este será talvez o único dos meios para suprir necessidades mínimas das pessoas, sabendo-se, importa dizer, que as experiências mais recentes revelam uma capacidade (ou vontade!) do Estado muito reduzida neste domínio. O mesmo vale também para as plataformas, o que será visto no próximo ponto.

Uma entrevista concedida pelo Presidente da Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Veículos Ligeiros (ANTRAL), instituição ligada ao sistema de táxis em Portugal, revela muito do que pode ocorrer quando se oferecem condições dignas, mesmo que não exista a vinculação por meio do tradicional modelo de contrato de trabalho. Na referida entrevista, de maio de 2016, afirmava-se que pelo menos metade dos motoristas de táxi em Portugal são independentes, sem contrato de trabalho. Quando indagado sobre as razões para o referido cenário, respondeu o presidente da ANTRAL que o trabalho exercido de modo independente é um desejo destes motoristas, que não querem contrato. Em regra, são taxistas que trabalham em

[329] Ver ponto 4.2.1.

regime de *part-time*, exercendo outras atividades e possuindo autonomia de horário[332]. Imagina-se o cenário de condições dignas pautado num modelo produtivo e de proteção social que contemple, além daqueles que possuem contratos de trabalho, trabalhadores independentes, micro e pequenos negócios e cooperativas.

Atualmente, ainda mais quando consideradas as dificuldades na geração de emprego[333], os estudos que suportam a regulação dos mercados devem ter em conta as escalas e analisar se é efetivamente necessário que o modelo seja centralizado nas estruturas tradicionais empresariais, principalmente as de grande dimensão. Com base nas inovações oferecidas pelo modelo Uber, a estrutura dos motoristas poderia ser limitada a microempresas, cooperativas e empresários individuais e/ou prestadores independentes. Isso certamente evitaria que empresários detentores de grande capital direcionassem os seus recursos com o único fim de rentabilizá-los. Se esse olhar tivesse sido a razão da regulação do transporte individual, certamente teríamos um setor mais equilibrado entre os prestadores e com os ganhos mais pulverizados, o que beneficiaria muito mais pessoas, além de ter maior potencial de gerar renda digna e fixar parte considerável dos ganhos na economia local.

Se o modelo Uber fosse usado como laboratório, poderíamos verificar como se comportariam as experiências acima, sem ter que necessariamente nos fixarmos unicamente no modelo tradicional de garantias sociais por meio de contratos de trabalho com empresas, o qual nem sequer era uma marca do sistema de táxi, principal oponente. Com isso, não se enfraqueceriam as garantias previstas para os trabalhadores contratados, antes se ampliavam, abarcando de modo mais amplo no sistema de segurança social os que não se enquadram no conceito de trabalhador contratado, com enfoque nos trabalhadores independentes, como os motoristas de aplicação e de táxi e, porque não, os empreendedores individuais e os micros e pequenos empresários. Trata-se de dar nova configuração ao sistema de garantias com uma visão inovadora e mais ampla, de forma a abarcar os novos cenários que se descortinam.

---

[332] Fonte: https://ionline.sapo.pt/artigo/510405/metade-dos-taxistas-trabalham-a-recibos-verdes?seccao=Portugal. Acedido a 1º/07/2020.

[333] Fonte: https://nacoesunidas.org/oit-desemprego-e-deficits-de-trabalho-decente-continuarao-altos-em-2018/. Acedido a 04/07/2020.

As discussões suscitadas pelo modelo Uber, todavia, parecem já do passado, pois as inovações ampliam-se a cada ano e os cenários alteram-se, com o aumento do descompasso entre teoria e prática. Um bom exemplo é a própria Uber hoje, que trabalha já, avidamente, no desenvolvimento de carros autónomos, com avanços que indicam que poderão estar em operação em poucos anos. A recente notícia de que teria desistido do seu desenvolvimento não significa o abandono da ideia, mas a união com outra pesquisa para o desenvolvimento do projeto[334]. Como lidaremos com esta questão se nem sequer conseguimos resolver o cenário atual? Simplesmente proibiremos ou optaremos por desenvolver modelos em que os ganhos possam ser distribuídos para um número maior de pessoas? Este cenário já deveria estar sendo antecipado pelos governos, de forma que não gere concentração dos ganhos, que pode ser ainda mais intenso do que o atual. A justificação de que a Uber acumula prejuízos não serve de suporte para a alegação de que o sistema não é rentável, uma vez que o suposto prejuízo é proveniente de uma política agressiva de expansão e investimento, na qual se enquadra o projeto de carros autónomos. O negócio revela-se tão promissor que não deixam de existir investidores que aportam gigantescas quantias na plataforma[335].

Pelas análises das plataformas Airbnb e Uber percebe-se que definir se estas se qualificam ou não na economia colaborativa implica analisar o comportamento das plataformas ponto a ponto. Verifica-se que a Airbnb está mais próxima do conceito de economia de partilha do que a Uber, que se insere no contexto de consumo colaborativo, aqui utilizado como sinónimo para economia colaborativa. No entanto, no item que trata da fixação do preço, a Uber não se insere nem mesmo no conceito de consumo colaborativo, comportando-se como uma empresa no mercado comum.

De modo geral, a intenção foi a de destacar a aproximação ou não dos modelos de negócio das plataformas com as características gerais da economia colaborativa. O aspeto que se apresentou como nevrálgico é a possibilidade da presença de empresas

[334] Ver ponto 4.2.

[335] Fonte: https://canaltech.com.br/negocios/uber-anuncia-us-1-bilhao-de-investimento-para-sua-divisao-de-veiculos-autonomos-137601/#:~:text=ve%C3%ADculos%20aut%C3%B4nomos%20%2D%20Canal tech-,Uber%20anuncia%20US%24%201%20bilh%C3%A3o%20de%20investimento,sua%20divis%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20aut%C3%B4nomos&text=Historicamente%2C%20esta%20n%C3%A3o%20%C3%A9%20a,%C3%A9%20acionista%20majorit%C3%A1ria%20da%20startup. Acedido a 04/07/2020.

na plataforma, pois tendem a diminuir o espaço de participação das pessoas singulares e dos pequenos empreendedores, como os empresários individuais, que são pessoas singulares revestidas das formalidades para se qualificarem como de tipo empresarial. A presença de empresas, com foco naquelas de maior dimensão, acaba por conduzir a economia colaborativa para um modelo não tão diferente da economia tradicional: foco na economia de escala que, com o tempo, tende a concentrar a atividade em poucos grupos; uso de bens novos em detrimento da maximização de bens já existentes; e concentração dos ganhos. Por fim, como o modelo de negócios não foi pensado para operar com relações laborais tradicionais, com destaque para a plataforma Uber, mas como plataformas que conectam pessoas, nota-se que os motoristas são a parte mais vulnerável, seja por causa do comportamento da plataforma de domínio de mercado ou pela própria regulação.

5.2. A economia colaborativa vista a partir da atuação das plataformas

A economia de partilha é o subgrupo da economia colaborativa que tem como principais atores as pessoas singulares, que efetuam transações (troca, fornecimento de bens ou serviços) a partir de sujeitos que se localizam na multidão (SUNDARARAJAN, 2018) e podem ocupar qualquer lado da relação que se estabelece, seja como produtor ou consumidor, o que os caracterizam como *prosumerism*, que é a junção das características de produtores e consumidores definida por Frenken (2017).

No entanto, quando se avança para uma visão mais ampla de consumo colaborativo, admite-se a possibilidade da participação empresarial entre utilizadores da plataforma, com as tradicionais estruturas hierarquizadas, como ocorre nas transações de serviços e produtos b2c, desde que um bem seja fornecido por uma empresa a vários consumidores. O item anterior focou-se na operação da plataforma sob a ótica de atuação destes atores e, neste tópico, o centro de análise altera-se para a operação das próprias plataformas. A afirmação revela que há duas distintas escalas de análise da economia colaborativa. A primeira é aquela que envolve os utilizadores-participantes, que transacionam entre si através da plataforma; na segunda, o foco é a

própria plataforma, a operação vista a partir desta, seja sob a perspetiva da sua relação com os utilizadores, com a sociedade, ou com as plataformas concorrentes.

Sobre o tema perspetivas para a economia colaborativa, Frenken (2017, p. 7) diz que se pode visualizar três futuras economias políticas para o partilhar: *i*) um futuro capitalista de plataforma com base na lógica de mercado e que se consolida em superplataformas monopolistas, como numa extrapolação do atual desenvolvimento neoliberal; *ii*) um futuro redistributivo de plataformas, no qual os governos tributam a propriedade e redistribuem as rendas dos vencedores aos vencidos, de carácter social-democrata. Neste caso, a tributação das plataformas seria igual ao que é realizada com as empresas de modelo tradicional; e *iii*) um futuro cooperativo de plataforma comandado por cidadãos que possuem e governam plataformas *online* que são construídas sob controle democrático. Com base nestas perspetivas e nos cenários descortinados pelas pesquisas e que se analisará a atuação das plataformas.

A visão de futuro delineada encontra eco nas atuais discussões sobre economia colaborativa, pois recaem sobre este modelo, principalmente sobre gigantes como a Airbnb e a Uber, com acusações de monopólio de mercado e de se comportarem como empresas que adotam o modelo tradicional de operação, apesar do discurso descentralizador, que parece válido somente para os atores que operam por meio da plataforma. Será que os argumentos de descentralização do mercado e do oferecimento de oportunidades para o maior número de pessoas somente valem simplesmente para aqueles que operam nas referidas plataformas e não para as próprias plataformas?

As atuais discussões possuem extremos que podem ser sintetizados, de um lado, na visão de que a economia colaborativa deve ser proibida ou enquadrada nos moldes regulatórios tradicionais, pois o modelo viabiliza maiores ganhos a grupos capitalistas, que se aproveitam de ambiente pouco regulado e aumentam seus excedentes, com concorrência desleal a setores tradicionais do mercado e a violação de regulamentos trabalhistas. Na outra ponta, há argumentos de defesa de um novo modelo de negócio que não deveria ser regulado, pelo menos no mesmo grau dos negócios tradicionais, apresentando-se como ótima oportunidade de ganhos e independência, desde que preservado o modelo de negócios desenvolvido pela plataforma, sem grandes interferências. Entre os extremos há infinitas possibilidades de se modular os negócios e que envolvem temas como acesso à renda, precariedade do

trabalho, economia a partir da multidão, confiança e ética nas transações e uso de dados.

Nos dois casos estudados, tanto a Airbnb como a Uber são plataformas que dominam o mercado mundial nos nichos em que atuam. Já há plataformas concorrentes, mas nenhuma delas possui a mesma amplitude tanto em alcance territorial como em volume de operações, o que as qualifica como gigantes a ser perseguidos[336].

A postura adotada pelas plataformas está intimamente ligada ao modelo de economia que já se conhece, no qual há alta competitividade e o objetivo é o de dominar o mercado em que atuam. Como visto nos capítulos 2 e 4, a Airbnb e a Uber buscam financiamentos para expansão de seus negócios, com a captação de investidores de peso, e lançaram IPO, ou seja, entraram para o mercado financeiro, captando recursos de investidores que têm como premissa potencializar os rendimentos sobre o capital investido e, desse modo, as plataformas para se manterem atrativas devem necessariamente aprofundar-se na lógica competitiva, no qual o concorrente é um rival e, se possível, deve ser eliminado. A postura de expansão das plataformas, de captação de investidores de peso, e os últimos movimentos, com a entrada no mercado financeiro de ações cotizadas em bolsas de valores, indicam que pregam a "pulverização" de oportunidades, sem as centralidades de grupos empresariais, para os atores que acedem à plataforma, mas não para o próprio mercado de plataformas colaborativas.

Com os avanços tecnológicos a que se assiste na economia 4.0, as empresas de tecnologia despontam no mercado e, com o apoio de recursos do mercado financeiro, acabam por se tornar gigantes empresariais que até mesmo as legislações *antitrust* têm dificuldade em combater, como a Google, Amazon, Microsoft, de entre outras. A Google, por exemplo, já foi multada pela União Europeia em 2019 por abuso por uma década de monopólio de mercado que envolve a publicidade[337] e é processada pelo

[336] Fontes: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/; https://tecnoblog.net/meiobit/323501/uber-vale-51-bilhoes-de-dolares-sendo-maior-na-bolsa-que-a-petrobras/#:~:text=Em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A0%20empresa%20Uber,Uma%20bela%20valoriza%C3%A7%C3%A3o; https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/airbnb-ja-e-mais-valioso-do-que-as-tres-maiores-cadeias-hoteleiras-do -mundo-juntas-675284. Acedidos em 09/01/2021.

[337] Fonte: https://www.dw.com/pt-br/ue-multa-google-em-15-bilh%C3%A3o-de-euros-por-abuso-de-merc ado/a-47994867. Acedido a 16/12/2020.

Departamento de Justiça Americano pela prática de monopólio[338]. Neste aspeto, parece que se chegou a um dilema, em que as disrupções parecem estar a ser absorvidas pelo modelo tradicional de economia, e anulam seus iniciais desenhos de uma economia mais descentralizada, por exemplo. Recorde-se que as atuais gigantes Airbnb e Uber eram pequenas *startups*, mas que, para expandir, buscam investidores que detêm o capital. Pode ser um ato egoísta das plataformas, mas se sabe que, caso não se submeta ao modelo, há grandes chances de que uma futura concorrente venha a captar a "oportunidade" e que, pela lógica competitiva, pode vir a destroçar o seu negócio. Infelizmente as *startups* acabaram por se tornar laboratórios terceirizados[339] de grandes grupos económicos, que ao sucesso do empreendimento, ou meras projeções de sucesso, as adquirem, tendem em vista a expansão das suas empresas e o domínio do mercado.

Na atualidade é comum o *Corporate Venture Capital*, que é a formação de fundos de investimentos por grandes corporações que visam justamente investir em *startups*, considerando que por esta vias as inovações sejam mais céleres e o processo menos oneroso que se fosse realizado internamente. Assim, conseguem que a lógica de concentração do conhecimento e da riqueza produzidos se mantenha ou até mesmo se acentue, o que não colabora para a diminuição ou até mesmo aprofunda o atual cenário de desigualdade. Para se ter uma noção, um sítio brasileiro especializado em análise do mercado de *startups* divulgou que, no período entre 2010 e primeiro semestre de 2020, 64,4% das *startups* brasileiras foram adquiridas por corporações; 30,2% por outras *startups*; e 5,6% por investidores institucionais[340]. Em Portugal, podemos destacar o recente caso de compra da *startup* portuguesa BinaryEdge pela Coalition, poderosa empresa norte-americana na área de seguros e da gestão do *ciber* risco[341].

Todavia, é possível coexistir outros meios para a inovação e produção, como o mostra os recentes casos uruguaio e português ocorridos durante o combate à

[338] Fonte: https://exame.com/tecnologia/governo-dos-eua-processa-google-por-praticas-anticompetitivas/. Acedido a 16/12/2020.

[339] Transferir para outra empresa serviços secundários relativamente à atividade principal.

[340] Fontes: https://conteudo.distrito.me/dataminer-inside-venture-capital-brasil-1-sem; https://epocanegocios.globo.com/Startup/noticia/2020/08/grandes-empresas-sao-que-mais-compraram-startups-brasileiras-nopri meiro-semestre-de-2020.html. Acedidos em 16/12/2020.

[341] Fontes: https://www.dinheirovivo.pt/buzz/portugueses-que-revelam-falha-na-microsoft-comprados-por-mais-de-10-milhoes/. Acedido a 23/07/2020.

pandemia Covid-19. A Revista *Nature* reconheceu um pesquisador uruguaio como um dos 10 mais importantes de 2020, pelo desenvolvimento de um teste de diagnóstico barato e eficaz que ajudou o país a conter a propagação do vírus[342]. Regista-se que, 16/12/2020, Uruguai possuía apenas 10.418 infetados e 98 mortos e já no final de maio de 2019, logo após a declaração de pandemia, já realizava mais de 800 testes por dia, número bem elevado ao considerar que a população total é de aproximadamente 3,5 milhões de habitantes[343]. O fator inicial que permitiu a eficiência foi a opção política, pois havia duas alternativas para a realização de testes: importar tudo da Coreia do Sul, num contexto em que outros países estariam concorrendo, ou apostar que o Uruguai poderia produzi-los. As estruturas das universidades, do sistema público de saúde e o financiamento público e de cooperação internacional foram fundamentais para o sucesso. Por meio de insumos disponíveis e acessíveis em território uruguaio e a capacitação de estudantes de mestrado e doutoramento para identificação das estruturas disponíveis em hospitais públicos foi possível montar diversos laboratórios que realizaram testes em massa, rastrearam as infeções e isolaram os positivos[344].

O segundo bom exemplo a ser destacado foi a iniciativa portuguesa de fabricação de ventiladores pulmonares para auxiliar a estrutura de tratamento dos efeitos da Covid-19, que contou com a participação da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto[345], que rapidamente desenvolveu o produto, na CEIIA, empresa sediada em Matosinhos. Um dado muito interessante no desenvolvimento de ventiladores em Portugal é que havia dois projetos em curso, um que envolvia a Universidade do Porto, chamado de Pneuma, que é de base de código aberto, que pode ser copiado e aperfeiçoado por qualquer pessoa, e tinha como finalidade em servir como aparelhos alternativos em caso de emergência. O segundo, denominado de Atena, que se destina à comercialização e utilização em unidades de tratamento intensivo. O custo do aparelho Pneuma era abaixo de 300 euros e o do Atena era de 10 mil euros. Ainda que o Pneuma seja para atender casos menos complexos, com ele foi possível

[342] Fonte: https://www.nature.com/immersive/d41586-020-03435-6/index.html. Acedido a 16/12/2020.
[343] Fonte: https://news.google.com/covid19/map?hl=pt-PT&mid=%2Fm%2F07twz&gl=PT&ceid=PT%3Apt150; https://data.worldbank.org/country/uruguay. Acedidos a 16/12/2020.
[344] Fonte: https://brasil.elpais.com/ciencia/2020-12-16/o-cientista-que-contribuiu-para-que-o-uruguai-tenha-menos-de-100-mortos-pelo-coronavirus.html. Acedido a 16/12/2020.
[345] Fonte: https://www.publico.pt/2020/04/03/ciencia/noticia/ventiladores-made-in-portugal-contrarelogio-combate-covid19-1910873. Acedido a 16/12/2020.

desenvolver rapidamente uma opção para auxiliar no combate à pandemia Covid-19 e, como é de código aberto, ainda permite o seu desenvolvimento e uso por qualquer um em qualquer parte do mundo.

Os dois casos (uruguaio e português) são excelentes exemplos de que há alternativas e que a criação e produção não precisam de ficar centralizadas em grupos financeiros ou empresariais, no qual o objetivo maior é o lucro.

O mercado financeiro e de capitais pode assemelhar-se a um buraco negro que absorve toda a luz ao seu redor, que seriam as inovações que poderiam trazer novos ares ao modelo produtivo, um ambiente mais leve e colaborativo. Relativizar a cultura do ter (privatista, acumulativa, individualista, consumista e competitiva) em favor da cultura do ser (detenção, consumo necessário, individualista/coletiva e colaborativa) é um dos maiores desafios para as próximas décadas, sob pena de se assistir ao agravamento das mazelas ambientais e sociais que já presenciamos.

Assim, com base nas perspetivas delineadas, descarta-se como cenário desejado o de concentração de riqueza em pequenos grupos empresariais (superplataformas monopolistas), pois a história recente descrita no capítulo 1 revelou não ser possível cenários de estabilidade socioeconómico com este modelo, nem mesmo quando houve lugar à indesejável imposição pela força. Desse modo, restam dois caminhos a trilhar e, entre eles, há possíveis combinações com o intuito de encontrar um equilíbrio.

O primeiro é o de não inviabilizar a concentração de parte da produção em grandes conglomerados, principalmente em assuntos impossíveis de serem executados em pequenas organizações, mas que exigirá um Estado atuante para combater monopólios e, principalmente, e para tributar, pois efetivar a redistribuição da riqueza.

A segunda opção, que se apresenta muito mais atrativa, é a mudança de curso do pensamento produtivo, em que a produção passa a ter foco nas pessoas, em pequenos empreendimentos associativos e não em grandes grupos empresariais. O setor público, com a participação da sociedade civil, das universidades e do setor privado, pode ir além do papel de organizador do ambiente de negócios por meio de regulações e atuar com políticas públicas para a construção de ambientes propícios ao florescimento de plataformas democráticas, que não estejam centradas nas mãos de megagrupos privados, aproveitando-se das inovações e disrupções que, a cada dia,

viabilizam a criação de um ambiente com operação de qualidade e eficiente no uso de recursos. Isso não implica a criação de empresas públicas, mas o fomento deste ambiente, com a gestão democrática das plataformas a serem desenvolvidas.

A pesquisa do modelo Uber na cidade do Rio de Janeiro confirma a possibilidade da construção destes ambientes[346]. Se nos recordamos do que se viu nos capítulos 3 e 4, a plataforma permitiu a abertura do mercado para o maior número de pessoas e não previu a figura do intermediador, que é o detentor do capital que, no sistema de táxi, "compra" a licença, como um verdadeiro ativo, e a arrenda para os motoristas, sem agregar valor e qualidade ao serviço (aplicação improdutiva do capital, só com o fim de o rentabilizar). Mesmo assim, a plataforma permitiu o melhor uso dos recursos e com maior eficiência, tanto que o sistema de táxi carioca, por meio do Poder Público local, tenta desenvolver uma aplicação muito similar, designadamente a aplicação Taxi.Rio[347] que, apesar de manter inalterada a estrutura do sistema de táxi, perpetuando o modelo de financeirização e de mercado fechado, revela que o desenvolvimento de plataformas não estruturadas em megagrupos empresariais é possível.

As possibilidades delineadas a partir da experiência do modelo Uber e Airbnb permite considerar que as políticas públicas podem lidar de forma diversa da que fazem, tendo em conta escalas diversas. O trunfo é o de criar mecanismos que mitiguem o poder concentrador dos grandes grupos económicos, principalmente nas atividades em que o conhecimento técnico e os meios tecnológicos revelam que as atividades, tanto dos utilizadores como das plataformas, podem perfeitamente ser executados por pessoas singulares ou por pequenos empreendimentos, por meio de gestão colaborativa e mantendo-se o grau de inovação, de qualidade e aproveitamento, com o acréscimo de que pode contribuir para o reforço do sentido de coletividade.

As plataformas colaborativas revelaram, e deverão revelar ainda mais, estes potenciais, desde que se mantenha a premissa de distribuição de oportunidades, afastando-se do modelo tradicional de economia. Neste aspeto, recordo-me de uma pertinente e importante conclusão de Piketty (2014, p. 27), de que o sistema capitalista não possui dispositivos próprios de contenção da concentração de riqueza, sendo

[346] Ver ponto 4.3.
[347] Ver ponto 4.2.4.

necessário criar mecanismos de redistribuição de renda, ou seja, políticas públicas redistributivas. A oportunidade que aqui se deseja ressaltar segue o princípio definido por Piketty de desconcentração da riqueza, sendo que o foco estaria numa fase anterior, que coloca a ênfase no acesso aos meios produtivos pelas pessoas ou pequenos grupos, com qualidade e eficiência, de modo que a renda gerada nem sequer passe por grandes grupos empresariais, situando-se diretamente entre os pequenos atores do sistema produtivo.

A conclusão é a de que os cenários 2 e 3 (transferência de rendas e plataformas democráticas) podem coexistir, desde que possuam tratamentos diferenciados, e o Estado possa captar (tributar) e transferir parte dos excedentes das grandes corporações, no incentivo e desenvolvimento da produção por meio de micro, pequeno e médio empreendimentos, principalmente os associativos, assim como, naturalmente em domínios diversos, como saúde e educação, ou no sistema de segurança social, ampliando-o de modo a permitir que as pessoas possam desenvolver suas atividades sem risco de precariedade extrema, como a pobreza. Para tanto, é fundamental que a pulverização de oportunidades não envolva só atores que utilizam a plataforma, mas também as próprias plataformas.

5.3 A importância da pesquisa pública e da solidariedade para a distribuição de riqueza

De acordo com o que foi revelado pela tese, as políticas públicas possuem papel relevante para o desenvolvimento económico equilibrado, com o desafio de se construir regulações que não inibam a produção de riqueza e que, ao mesmo tempo, as distribuas e combatam problemas sociais, como as distorções verificadas no mercado habitacional das cidades e a precariedade de motoristas de aplicação. As críticas a uma economia "mais matemática", que seria dissociada da realidade social, não são recentes. Salvador (1999, p. 134) afirmou que *a ciência económica evoluiu, buscando o aperfeiçoamento dos modelos matemáticos ao ponto de hipostasiá-los substituindo à realidade empírica. Buscou a consagração do paradigma físico-matemático dominante*. Na mesma linha, Schumacher (2001, p. 45-52) diz que *los mismos economistas, al igual que la mayoría de*

los especialistas, sufren normalmente de una suerte de ceguera metafísica suponiendo que la suya es una ciencia de verdades absolutas e invariables, sin condicionantes. Algunos van tan lejos que sostienen que las leyes de la economía son tan independientes de la metafísica o de los valores como la ley de la gravitación.

Desse modo, pautado nesta premissa, que ressalta a dimensão social da economia, e no facto de que é um grave equívoco imaginar que os desafios lançados pelas plataformas colaborativas podem ser regulados de modo isolado, como o caso das regulações da Airbnb e da Uber em Portugal, que não foram pensadas em conjunto com outras políticas públicas, a seguir serão expostas duas breves reflexões, sem pretensões de definitividade, que, mediante investigação futura em conjunto com os cenários descortinados pelas plataformas de economia colaborativa, podem contribuir para a promoção de políticas públicas mais abrangentes. Os temas abordados tratam da pesquisa pública e da segurança social.

5.3.1 Unidades de investigação públicas, inovação e plataformas democráticas

A ciência provou ao longo da história o quanto é fundamental para o progresso da humanidade e no enfrentamento de crises, facto que foi ratificado pela atual pandemia Covid-19, quando as vacinas estão sendo desenvolvidas numa velocidade jamais vista anteriormente e por meio de tecnologias inovadoras[349]. Neste contexto, as universidades representam o centro de produção de conhecimento que, por meio do ensino, da pesquisa e da extensão, capacitam pessoas e promovem o desenvolvimento da sociedade. No entanto, se observamos a recente história económica, principalmente a partir da década de 1970, pautada na lógica neoliberal, os orçamentos públicos sofreram severas restrições, com prejuízos à educação, que ainda acabou por se concentrar nos interessentes do mercado (MARANHÃO *et al*, 2018, p. 129). Com este vácuo, parte significativa da pesquisa passou a ser operada por grupos privados, sendo que muitos deles funcionam dentro da lógica de mercado, focando-se no

[349] Fonte: https://jornal.usp.br/radio-usp/ciencia-deu-um-show-ao-produzir-vacinas-em-tempo-recorde/ e https: //www.bbc.com/portuguese/internacional-55049893. Acedidos em 04/01/2021.

desenvolvimento daquilo que é tido como rentável e com monopólio do conhecimento. O avanço destes centros de pesquisa privados foi tão grande que hoje estão presentes em setores até então inimagináveis, como é o caso da empresa privada SpaceX, que trabalha em parceria com a National Aeronautics and Space Administration (NASA) no desenvolvimento de espaçonaves[350].

O objetivo desta análise não é o de deflagrar o combate à pesquisa promovida pelo setor privado, mas o de destacar o cenário em que a pesquisa pública deixa de ter relevância e preponderância como produtoras do conhecimento para a sociedade[351], fazendo com que a pesquisa se concentre nestes entes privados que ainda podem contar com significativos recursos públicos para o desenvolvimento das pesquisas, como apontado no relatório *In The Name of Innovation*, elaborado pela Global Health Advocates e pelo Corporate Europe Observatory (2020)[352]. Para ilustrar esta importância, serão expostas duas iniciativas de inovação em que se analisará a participação pública e os ganhos para a coletividade.

A primeira iniciativa conta com a participação ativa de unidade de investigação pública no desenvolvimento de ambiente inovador e colaborativo, que é a recente plataforma digital desenvolvida pela Nova School Business & Economics, uma base de dados sociais, que reúne de forma aberta e gratuita informações relevantes sobre a economia social em Portugal[353]. A plataforma tem como objetivo o de auxiliar as organizações a resolver diversos problemas socais e ambientais, além de servir como excelente ferramenta para investigadores, investidores, beneficiários e agências governamentais. Neste caso, os ganhos para a coletividade são inegáveis, principalmente no que diz respeito ao acesso à informação, que fica à disposição da comunidade.

A segunda experiência é uma interessante iniciativa desenvolvida pela Câmara do Porto que vale a pena referir, a plataforma Shop in Porto[356], que tem como objetivo

---

[350] Fonte: https://www.nasa.gov/feature/nasa-and-spacex-complete-certification-of-first-human-rated-commercial -space-system. Acedido a 22/12/2020.

[351] Fonte: https://jornal.usp.br/ciencias/nos-paises-desenvolvidos-o-dinheiro-que-financia-a-ciencia-e-publico/. Acedido a 1º/02/2021.

[352] Fonte: https://corporateeurope.org/en/in-the-name-of-innovation. Acedido a 1º/2/2021.

[353] Fonte: https://basededadossocial.pt/. Acedido a 28/12/2020.

[356] Fonte: https://www.porto.pt/pt/noticia/camara-cria-plataforma-e-aplicacao-movel-para-o-comercio-tradicional-de-rua; https://www.porto.pt/pt/noticia/aplicacao-shop-in-porto-ajuda-a-planificar-compras-e-da-acesso-a-promocoes. Acedidos a 22/12/2020.

auxiliar o comércio de rua, colaborando na divulgação e no planeamento de compras, que contará já com mais de 1.200 lojas cadastradas. A iniciativa é muito bem-vinda, pois melhora o *networking* comercial da cidade. Contudo, fica restrita à relação entre consumidor e comerciante, não contemplando todo o processo produtivo, como fornecedores e transportadores, por exemplo. A ampliação da proposta, além de oferecer robustez, certamente beneficiaria empreendedores individuais, micros, pequenas e médias empresas e atores da economia social, como as cooperativas, numa espécie de mercado municipal digital, onde se conecta toda a cadeia produtiva.

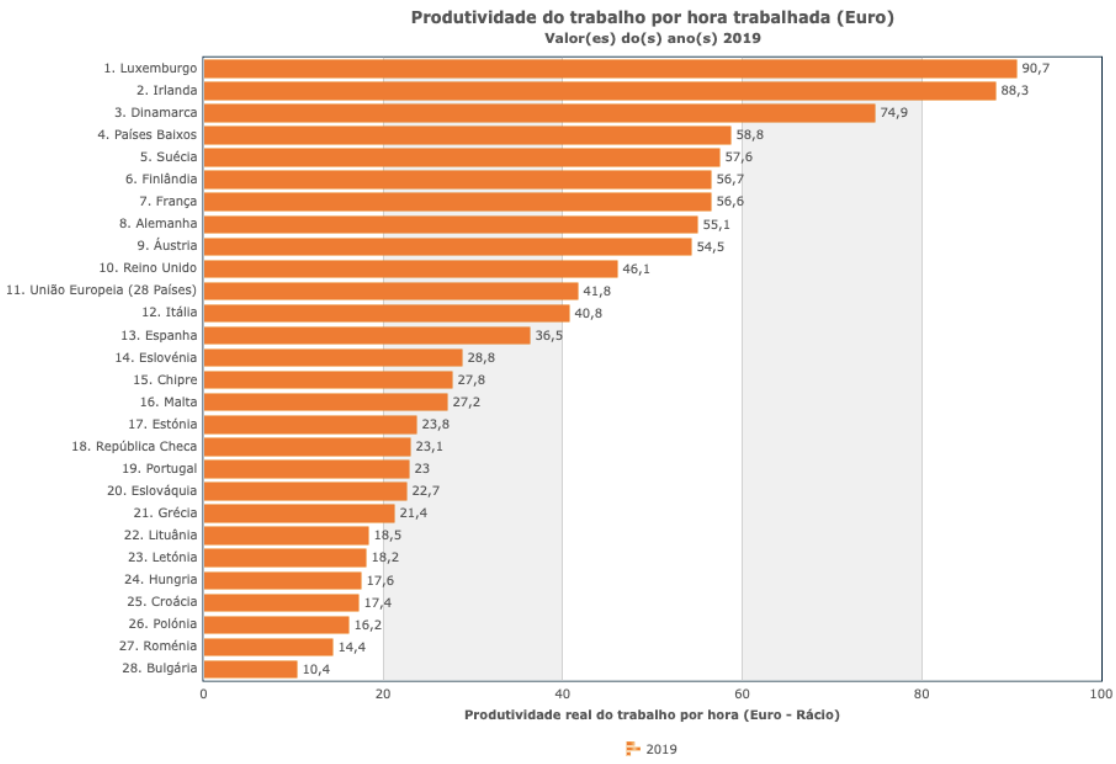
Os apoios promovidos pela plataforma visam minimizar os reflexos da migração do comércio para os centros comerciais que, em regra, são ocupados por empresas de grande porte, por possuírem os recursos necessários para se instalar e exercer suas atividades nestes "templos" de consumo. Além do enfrentamento deste cenário, há o atual processo de digitalização da economia, no qual o comércio eletrónico começa a ser cada vez mais utilizado, cenário acelerado pela pandemia Covid-19[357]. A tecnologia, presente no comércio eletrónico, ao mesmo tempo que revela um novo concorrente para o comércio de rua pode simultaneamente ser instrumento muito útil de reanimação da atividade comercial, como no caso da plataforma Shop in Porto. Como já salientando no capítulo 2[358], a criação de redes colaborativas pautadas na tecnologia e na confiança pode ser um importante instrumento para a reativação das economias locais, servindo não só como elemento de geração de riqueza, mas também contribuir para o reavivamento das relações sociais de proximidade.

Ocorre que para que tal seja possível, ainda há que se enfrentar outros desafios, não sendo suficiente a criação de plataformas públicas que dê visibilidade às atividades comerciais, apesar de o esforço ser relevante. Há que se desenvolver os modelos de negócios, com a agregação de conhecimentos que necessariamente impactarão na competitividade de preços e na qualidade dos produtos e serviços oferecidos, sendo este um desafio que certamente pode contar com o apoio dos centros de investigação públicos.

[357] Fonte: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui= 415621509&DESTAQUESmodo=2&xlang=pt. Acedido a 24/12/2020.
[358] Ver ponto 2.2.

Portugal possui uma baixa produtividade do trabalho em relação a média da União Europeia, com um valor de 23,0 euros de produtividade real do trabalho por hora, enquanto a média europeia é de 41,1 euros, com dados para o ano de 2019. A tarefa não é fácil, mas é necessário melhorar a produtividade do trabalho de modo que se permita o uso inteligente dos recursos naturais e humanos. O conhecimento deve ser incorporado à cadeia produtiva, e a tecnologia é um instrumento relevante para que isso ocorra.

Gráfico 20. Produtividade do trabalho por hora – 2019.



Fonte: Eurostat/ Institutos Nacionais de Estatística – Contas Anuais.

Assim, aproveitando-se das recentes inovações tecnológicas e dos incentivos ao programa de digitalização em Portugal[359], que ganharam maiores dimensões com o Plano de Recuperação e Resiliência do Governo Português criado para combater os efeitos da pandemia Covid-19[360], parece recomendável que a digitalização em Portugal

[359] Fonte: https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/area-de-governo/economia-transicao-digital/portugal-digital. Acedido a 31/12/2020.

[360] Fontes: https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDAzNgUAu6Z2KAUAAAA%3d. Acedido a 31/12/2020.

avance com projetos de plataformas que possam oferecer uma nova dinâmica para os negócios locais/regionais/nacionais, contemplando todo o processo produtivo, criando condições que permitam gerar riqueza com uso eficiente dos recursos. Com isso, os projetos de reanimação urbana poderão evitar os apelos afetivos para que as compras sejam feitas no comércio local e/ou tradicional, pois o objetivo é que as transações ocorram porque o comércio possui qualidade e preços competitivos.

As pequenas empresas dominam o tecido empresarial na Europa, e em Portugal isso não é diferente. As micros, pequenas e médias empresas (PME), que seriam aquelas com até 250 funcionários e com volume anual de negócios inferior a 50 milhões de euros ou balanço total menor ou igual a 43 milhões de euros (artigo 2º do anexo da Recomendação 2003/361/CE), representam 99,9% do total de empresas do país, sendo a média na União Europeia de 99,8%. À frente de Portugal com maior número de PME estão Itália, Eslováquia e Espanha. A Alemanha é o país com maior número de grandes empresas, mas a percentagem não é discrepante, sendo de apenas 0,5% das empresas, ou seja, 99,5% das empresas alemães são PME[361].

Os dados indicam que uma maior quantidade de grandes empresas não é condição necessária para o aumento da produtividade do trabalho, pois se tomarmos o caso de França como exemplo, um dos países com maior número percentual de PME, logo atrás de Portugal, verificamos que a produtividade do trabalho é de 56,6 euros, valor bem acima da média europeia (41,8 euros), ocupando a sétima posição no ranking, à frente da Alemanha que é de 55,1 euros (ver gráfico anterior), que é aquela que concentra o maior número de grandes empresas. O caso confirma que a difusão da produção, que proporciona melhor distribuição da riqueza e, consequentemente, atenua a desigualdade, não significa numa baixa produtividade do trabalho. Um documento elaborado pelo Escritório da OIT para Portugal (OIT, 2020), quando do lançamento do projeto do Livro Verde sobre o Futuro do Trabalho[362], tinha como um dos pilares o aumento do investimento no trabalho digno e sustentável através de

[361] Fontes: Eurostat e PORDATA. Disponíveis em: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20191125-1?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2F; https://www.pordata.pt/Portugal/Pequenas+e+médias+empresas+em+percentagem+do+total+de+empresas+total+e+por+dimensão-2859. Acedidos em 04/01/2021.

[362] O Livro Verde do Futuro é um documento em que se analisa os desafios do futuro do mercado trabalho, assente numa visão tripartida entre Governo, empregadores e trabalhadores. A próxima edição (2020-2021) foca-se nos trabalhos em plataformas colaborativas, privacidade e teletrabalho.

políticas macroeconómicas específicas, como estar focado na criação de emprego e gerar novas oportunidades para micro, pequenas e médias empresas.

Para que isso ocorra, as unidades de investigação públicas assumem papel relevante, com a criação, por exemplo, de plataformas democráticas que forneçam conhecimentos às pessoas, facilitem e indiquem meios para uma produção mais eficiente, de maior qualidade e conectada com modelos de economia verde. No exemplo da plataforma Shop in Porto, seria a criação de ambiente no qual pudessem ser conectados produtores, comerciantes, transportadores, prestadores de serviços, consumidores e outros, não se limitando na formação de um *link* na ponta, entre o comerciante e o consumidor. A reflexão não significa a centralização da pesquisa em centros públicos, pelo contrário, é relevante estar presentes todos os atores (setores sociais, governo, sociedade, empresas privadas) em parceria. Sobre o tema, Marques (2017) elencou os desafios de Portugal para a economia 4.0 e, de entre eles, constava o desenvolvimento de plataformas para que as parcerias público-privadas enfrentem os novos desafios e possam desbloquear as oportunidades. O que não se pode negligenciar é a potencialidade das unidades de investigação públicas, que além de qualidade técnica, produz conhecimento para a comunidade.

As duas experiências apresentadas neste ponto revelam que há caminhos possíveis e que sua efetivação depende quase que exclusivamente das escolhas políticas. A criação de plataformas democráticas, que não são comandadas exclusivamente por grupos empresariais, principalmente de caráter transnacional, pode colaborar para o reavivamento da economia local, no desenvolvimento de talentos e na geração de renda para um maior número de pessoas e vinculada ao território. Além do mais, as plataformas revelam deter dados (conhecimento) que são relevantes para o planeamento de cidades. O conhecimento, considerado importantíssimo recurso para o desenvolvimento, deve estar sob a tutela da comunidade, não sendo recente a afirmação. Segundo Polanyi (2012), o pensamento económico de Aristóteles liga-se à subsistência que proporciona a boa vida e não a acumulação utilitarista de prazeres físicos, e a verdadeira prosperidade estaria pautada no necessário para sustentar a vida, desde que fiquem sob a guarda da comunidade.

A conclusão é a de que estamos diante de uma grande oportunidade de se intensificar e desenvolver pesquisas através de centros de públicos, que funcionem

integrados às comunidades, gerando conhecimento aberto[364] e capazes de reavivar as economias locais. O conhecimento, que está presente nas plataformas colaborativas, tornou-se o recurso mais essencial na criação de vantagens competitivas, desde que sistematizado e internalizado nos processos de trabalho e tecnologia disponíveis (ROMERO, ARAÚJO, 2015).

5.3.2 Precariedade e segurança social

O tema segurança social é de extrema relevância e tem suscitado enorme preocupação entre a classe política, a sociedade e a academia, pois cada vez mais a geração de renda por meio de contratos de trabalho, principal meio arrecadatório para o sistema, apresenta-se como um enorme desafio, principalmente quando associado com os movimentos da economia 4.0, que altera substancialmente o ambiente produtivo. Há já sinais de desemprego estrutural temporário (até que as novas funções e pessoas capacitadas surjam para reequilibrar a oferta e demanda do mercado de trabalho) ou de desemprego estrutural permanente (número de novas funções inferior ao número de funções extintas)[365], além dos novos modelos de gestão do trabalho. Portugal, após período de forte alta de desemprego em virtude de crise económica (2011-2014), iniciou um processo gradual de geração de novas vagas e atualmente, com dados para o 3º trimestre de 2020, possui taxa global de desemprego de 7,8%, sendo de 26,4% no grupo entre 15-24 anos e 10,4% entre 25-34 anos. Trata-se de um percentual razoável, a considerar a taxa global, mas que já foi muito mais elevado, tendo atingido 15,7% em período homólogo de 2012, afetando principalmente os mais jovens (39,2% no grupo entre 15-24 anos e 18,1% entre 25-34 anos).

[364] Como foi a iniciativa portuguesa de fabricação de ventiladores pulmonares para auxiliar a estrutura de tratamento dos efeitos da Covid-19, que contou com a participação da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e desenvolveu um produto com código aberto. Ver ponto 5.2.
[365] Ver ponto 1.2.5.

Tabela 15. Taxa de desemprego em Portugal.

Período de referência dos dados	Local de residência	Taxa de desemprego (Série 2011 - %) por Sexo, Grupo etário e Nível de escolaridade mais elevado completo; Trimestral (1)						
		Sexo						
		HM						
		Grupo etário						
		Total	15 - 24 anos	25 - 34 anos	35 - 44 anos	45 - 54 anos	55 - 64 anos	65 e mais anos
		Nível de escolaridade mais elevado completo						
		Total						
		%	%	%	%	%	%	%
3.º Trimestre de 2020	Portugal	7,8	26,4	10,4	5,7	5,4	6,6	§
3.º Trimestre de 2019	Portugal	6,1	17,9	6,5	4,7	4,9	6,0	§
3.º Trimestre de 2018	Portugal	6,7	20,0	6,9	5,7	5,0	6,2	§
3.º Trimestre de 2017	Portugal	8,5	24,2	9,2	6,6	6,5	8,2	§
3.º Trimestre de 2016	Portugal	10,5	26,1	11,5	8,3	9,8	10,1	§
3.º Trimestre de 2015	Portugal	11,9	30,8	12,3	9,6	10,3	12,0	§
3.º Trimestre de 2014	Portugal	13,1	32,2	14,3	11,1	11,1	12,6	§
3.º Trimestre de 2013	Portugal	15,5	36,4	17,9	13,7	13,1	13,2	§
3.º Trimestre de 2012	Portugal	15,7	39,2	18,1	13,3	13,1	12,5	§
3.º Trimestre de 2011	Portugal	12,4	30,3	13,2	10,7	10,7	10,7	§

Taxa de desemprego (Série 2011 - %) por Sexo, Grupo etário e Nível de escolaridade mais elevado completo; Trimestral - INE, Inquérito ao emprego

Nota(s):

(1) Valores calibrados tendo por referência as estimativas da população calculadas a partir dos resultados definitivos dos Censos 2011.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística.

Neste contexto, a segurança social assume maior relevância, desempenhando diversos papeis ao longo de toda a vida da pessoa, desde o nascimento até à reforma, com apoios que visam oferecer vida digna. Em Portugal, estrutura-se de modo que abrange a assistência à família, na saúde, na incapacidade/invalidez, pensões, rendimento social de inserção e apoio ao desemprego (COMISSÃO EUROPEIA, 2020)[366]. Trata-se de sistema público de apoio à coletividade e que necessita de recursos públicos para implementação de suas políticas, de forma que o Estado, por meio de impostos e contribuições, capta recursos no sistema produtivo para poder financiá-las. Por isso, não perdendo de vista as restrições orçamentárias atuais, que em Portugal é sinalizada pela dívida pública em relação ao PIB que fechou o ano de 2019 em 117,2%, (quando a média da área do Euro que foi de 84,0%)[367], esta breve reflexão se pautará nas pensões e no subsídio de desemprego, ante a relação direta com a precariedade em decorrência da ausência de contrato de trabalho, destacando o modo como é realizada a captação de recursos para financiar a segurança social e quem são os beneficiários.

Por meio de uma visão austera de político-económica, a segurança social representa um grave problema para o orçamento público, pois parte significativa dos recursos públicos são direcionados para as políticas do sistema, o que faz com que grupos opositores ao gasto com este programa reivindiquem sua redução, principalmente investidores que temem que o país não cumpra com o pagamento dos juros da dívida. Com foco em Portugal, assinala-se que o gasto público com segurança

[366] Fonte: https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1125&langId=pt. Acedido em 31/01/2020.

[367] Fonte: Banco de Portugal. Contas Nacionais, p. 13. https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/A.pdf. Acedido a 1º.1.2021.

social foi de 15% do PIB no ano de 2017, representando um valor de 29.368.949,2 m€, sendo que deste valor as pensões representaram 16.485.493,0 m€ e o subsídio de desemprego e apoio ao emprego de 1.312.244,0 m€[368]. A relação gasto com segurança social e PIB tem caído, tendo o maior índice de relação ocorrido no ano de 2013, quando o percentual atingiu 26,8%, aumento decorrente da queda do PIB português em meio a turbulência duma crise económica.

A situação da segurança social sob a perspetiva financeira agrava-se quando as pensões, principal gasto do sistema[369], são associadas à demografia, pois a relação quantidade de pensionistas e quantidade de contribuições de pessoas que se encontram em fase produtiva é considerada como vital para a sustentabilidade do sistema. As pensões funcionam como seguro e modo de transferir rendimento para o período de reforma, mas também servem como instrumento para reduzir a pobreza e a desigualdade, e seus efeitos não se restringem ao indivíduo, estendendo-se à sociedade e à economia com um todo (LAGOA e BARRADAS, 2018, p. 39). Em países com populações envelhecidas, como Portugal, a questão é suscitada como fator determinante para a possível falência do sistema, transformando em péssima a boa notícia do aumento da expetativa de vida. O objetivo não é o de minimizar a responsabilidade que deve haver sobre o gasto público, considerando salutar algumas medidas previstas em reformas do sistema português, como a que integrou os vários sistemas de proteção social que eram fragmentados por categorias profissionais (SANTOS e FERREIRA, 1998, p. 50). Contudo, os benefícios da segurança social são de difícil valoração monetária, pois ultrapassam o campo material, não sendo uma mera retribuição monetária, como se fosse uma pura contraprestação.

A intenção é a de destacar o equívoco da exigência superavitária orçamentária da segurança social pautada em sistema de contribuição individual do trabalho, principal fonte de recursos, que acaba por afetar a estrutura do sistema, definindo programas para grupos específicos, o modo de estruturação do valor das pensões e a abrangência do sistema. O princípio da solidariedade, apesar de presente na lei de bases gerais do

[368] Fonte: https://www.pordata.pt/Portugal/Despesa+da+Seguran%C3%A7a+Social+total+e+por+tipo-100. Em milhares de euros. Acedido a 1º/1/2021.
[369] Idem.

sistema[370], tem tido dificuldades em alcançar de modo efetivo sujeitos que não se enquadram nas figuras previstas pelo sistema como contribuintes, como os profissionais independentes. A razão está no modelo arrecadatório definido para o sistema, pois a existência de contrato de trabalho é fundamental para a geração de recursos e para a qualificação como beneficiário do sistema. Como exemplo, pode-se tomar o comunicado do Governo Português de dezembro de 2019, no qual exaltava o saldo da segurança social, quando comparado com o valor definido no Orçamento do Estado para aquele ano, e destacava que o aumento de receita continuava a ser fortemente suportado pelo crescimento das contribuições e quotizações[371]. A proteção social portuguesa segue o modelo de países do Sul, no qual há um menor grau de proteção social (em particular no que se refere aos excluídos do mercado de trabalho), cujo financiamento provém maioritariamente de contribuições (LAGOA, BARRADAS, 2018, p. 40).

Como destacado, a primeira problemática envolve o modo como o sistema é financiado, particularmente a origem das receitas. A vinculação de receitas e despesas para programas públicos deve ser vista com muita cautela, sob pena de dificultar a própria gestão do programa e impedir a sua plena efetivação, ainda mais quando o programa envolve caráter social e não se limita a pura contraprestação específica pelo Poder Público. Assim, o sistema de financiamento da segurança social, pautado na remuneração de cada trabalhador, revela-se como ponto de partida discriminatório e impeditivo para ampliações necessárias do sistema no combate à precariedade, pois exige dos que possuem contratos de trabalho maiores esforços, incutindo o discurso de que merecem melhores e maiores retribuições, e não contempla de modo efetivo aqueles que não possuem contratos. Estruturar a segurança social com foco na arrecadação por meio da produtividade individual do trabalho mitiga o princípio básico do sistema, que é o da solidariedade. Assim, há quem defenda que a redistribuição de rendimento deve ser um objetivo e (como tal) um encargo de toda a sociedade e não apenas daqueles que, por receberem uma remuneração pelo seu trabalho, contribuem para o sistema de segurança social. Nesse sentido, deveria haver uma diversificação das

[370] Lei nº 4/2007, de 16 de janeiro. Disponível em: https://dre.pt/pesquisa/-/search/522781/details/maximized. Acedido a 1º/01/2021.
[371] Fonte: https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/comunicado?i=saldo-da-seguranca-social-duplica-a-previsao-para-2019. Acedido a 1º/01/2021.

fontes de redistribuição ou, em alternativa, esta deveria ser exclusivamente sustentada por receitas gerais do Estado (ANDRADE, 2001, p. 262).

A segunda problemática, que novamente tem como ponto de partida a contribuição individual do trabalhador, está ligada à inibição da contratação. Contratar é dispendioso, pois para cada trabalhador contratado em Portugal, por exemplo, tem um custo de contribuição para a segurança social de 34,75% da remuneração ilíquida, sendo 23,75% suportados pela entidade com fins lucrativos e 11% pelo trabalhador[372], independentemente do facturamento ou movimentação financeira da empresa. Sob esta lógica, contratar torna-se a opção menos desejada pelo empresário, pois a cada trabalhador contratado há uma elevação significativa dos gastos indiretos, além de o sistema de segurança social reforçar a mensagem de que as empresas serão mais competitivas se possuírem um menor número de contratados. Se a arrecadação se fizesse por contribuições gerais, certamente o estigma de dispêndio na contratação seria relativizado.

A terceira questão envolve tecnologia e justiça na contribuição pelos atores empresariais. Como foi visto em 1.2.5, a economia 4.0 possibilita uma produção cada vez mais automatizada e com menor uso de recursos humanos, sendo que as empresas de tecnologia são as que mais cresceram na última década, tornando-se gigantes, como a Airbnb e a Uber. São empresas com alto facturamento e que não possuem significativo corpo de empregados. Assim, pela lógica contributiva para o sistema de segurança social, estas são as empresas que menos contribuem, apesar dos elevados lucros. Com vista a corrigir este aspeto, há propostas da instituição de contribuição sobre robôs, por exemplo[373]. No entanto, isso não parece de fácil implementação, podendo gerar mais distorções (definir quando há efetivamente base de cálculo para a contribuição), sendo uma medida que visa mais corrigir o cenário de competitividade do que fortalecer o sistema de segurança social.

O princípio da solidariedade previsto na lei de bases em Portugal prevê três planos, sendo um deles o intergeracional, no qual o financiamento divide-se em repartição e capitalização. Este é um importante avanço que permitiu para aqueles que

[372] Fonte: http://www.seg-social.pt/calculo-das-contribuicoes1. Acedido a 31/12/2020.
[373] Fonte: https://expresso.pt/internacional/2017-01-23-Os-robos-devem-pagar-contribuicoes-. Acedido a 25/01/2021.

desejem, por exemplo, uma pensão de maior valor, a possibilidade de poupar (capitalizar) por meio de contribuições, para que, aquando da reforma, possam ter direito a um complemento ao valor da pensão paga pelo sistema público. No entanto, apesar de se revelar atraente, este componente deve ser visto com cautela, pois apesar dos esforços para poupar, o complemento pode ser de valor baixo, já que depende da rendabilidade do mercado financeiro, e, quando administrado por entes privados, tal pode acarretar até problemas de solvência destes. Por exemplo, em Portugal, a partir de 2010, houve uma redução significativa dos fundos de pensão privados, não significando sequer 10% do PIB. A razão está no facto que, num contexto de estagnação, crise do mercado de capitais e redução do número de trabalhadores, a banca transferiu as suas responsabilidades futuras (de benefício definido) para o Estado, o que demonstrou a falência do modelo de capitalização privado (RODRIGUES *et al*, 2018, p. 106). Diversamente, a experiência dos Planos Poupança Reforma (PPR), oferecidos por companhias de seguros, funcionam como fundo de investimento que possui perfil de investimento que favorece a segurança, não existindo qualquer benefício definido durante a reforma, tendo os indivíduos à sua disposição a totalidade do investimento (capitalizado ao longo de anos).

Além das observações acima, os fundos de pensão privados requerem atenção quanto à forma como os recursos captados são rendibilizados. Como apontado no ponto 5.2, as plataformas Airbnb e Uber retratam os efeitos da captação de recursos no mercado. Nos estudos de casos, as plataformas captam recursos de investidores que têm como premissa potencializar os rendimentos sobre o capital investido e, para se manterem atrativas, o modelo de negócios passa-se a se estruturar de modo a gerar valor para os investidores. Ocorre que a disponibilização destes recursos pelo mercado financeiro tem ganhado um ator relevante, que são os recursos provenientes de fundos, nos quais se incluem os de pensões e os das seguradoras. Assim, referidos fundos acabam por alimentar uma cadeia financeira que concentra os ganhos e a solução de complementaridade das pensões pode servir para alimentar o que se combate. Méndez (2018) demonstra como funciona esta lógica sob a perspetiva dos fundos de pensões e seguradoras, o que ratifica que as políticas públicas requerem o envolvimento de uma reflexão alargada do sistema reprodutivo, nas mais diversas escalas (global, nacional, regional e local).

> Así ejercen una doble función de intermediación: captan el ahorro destinado a una finalidad definida a medio o largo plazo como es el pago de una pensión y lo reconvierten en capital movilizable que contribuye a alimentar los mercados financieros; además, mediante la inversión de una parte de ese capital en la adquisición total o parcial de empresas no financieras, se convierten en vehículo privilegiado para difundir un modelo de gestión orientado a generar valor para el accionista por encima de cualquier otro objetivo (Monk, 2009). Su creciente presencia como grandes compradores de Letras del Tesoro emitidas por numerosos Estados para financiarse aumenta del mismo modo una influencia política que no beneficia a los ahorradores que en última instancia nutren estos fondos, sino a unos gestores plenamente integrados en las élites financeiras (MÉNDEZ, 2018, P. 100).

Em conclusão, é imprescindível que se fortaleça o sistema público de segurança social, com pensões de renda inicial nunca inferior ao salário mínimo, possibilidade instituída na reforma do sistema português em 2006-2007 (RODRIGUES *et al*, 2018, p. 104). Experiências de sistema público de pensões *flat rate*[374], como na Irlanda, Dinamarca e Holanda, foram eficazes na redução da pobreza, designadamente dos idosos (LAGOA, BARRADAS, 2018, p. 46). Caso o contribuinte queira um valor complementar, poderá realizar um esforço por meio de fundos públicos ou privados, recordando-se que já terá assegurado um valor básico que ofereça renda digna e que seja repensado a forma como os recursos podem ser rendibilizados.

Para tanto, é imprescindível que ocorram mudanças no modo de arrecadação de recursos para a segurança social, de modo que este não se vincule ao rendimento individual do trabalho, passando a ser de natureza geral (receitas gerais do Estado), pautando-se na capacidade/movimentação financeira e, caso seja viável e recomendável, taxas progressivas, como ocorre com o IRS. Ao fazer incidir contribuições exclusivamente sobre salários e através de uma taxa uniforme, a tributação implícita num sistema de segurança social do tipo *pay-as-you-go*[375], como o caso de Portugal, abrange a totalidade do rendimento dos mais pobres, uma vez que estes, em regra, vivem exclusivamente do trabalho, mas apenas uma parte dos mais ricos, que se beneficiam de outras fontes de rendimento (ANDRADE, 2001, p. 269).

[374] Sistemas que atribuem pensão fixa não relacionada com o rendimento.
[375] Modelo de repartição caracterizado pela solidariedade intergeracional (os ativos financiam as pensões) e intrageracional (os ativos financiam as prestações dos impossibilitados de trabalhar).

O fim da natureza individual da contribuição contribuiria para a reversão dos quadros negativos acima referidos, além de, sem perder de vista a responsabilidade orçamental, criar um sistema de valor de retribuição geral e solidário, contemplando outras pessoas que não acederiam a valores dignos aquando da reforma. Abria-se a possibilidades, nesta retribuição a ser paga pelo Estado através de contribuições gerais, de, por exemplo no caso das pensões, serem fixado valores mínimos e máximos, ficando estes patamares (mínimo e máximo) indexados ao momento (idade) em que fosse solicitado o benefício. O novo formato também permitiria que a reforma pudesse ocorrer em épocas diferentes da vida da pessoa, e trabalhadores em atividades penosas, sejam de carácter físico ou mental, pudessem aposentar-se mais cedo.

A proposta engloba de forma efetiva trabalhadores que, ao longo da vida profissional, nem sempre estiveram regidos por contratos de trabalho vitalícios, permanentes e a tempo inteiro, característica que tem vindo a crescer com o modelo de gestão flexível do trabalho. Um estudo da OCDE (2018), citado no ponto 1.2.5, confirma a presença desta nova forma de gerenciar o trabalho, com a revelação de que tem ganhado força a figura do trabalho intermitente, modelo característico da *Gig Economy*, que não está associado ao sistema de proteção social. Em verdade, o sistema abrangeria todas as pessoas em idade de reforma. Além do mais, o novo quadro prevê a solução de problemas que despontam no horizonte próximo, que é o pagamento das futuras pensões da atual geração jovem. Além da gestão flexível do trabalho, os dados de empregabilidade, citados no início deste ponto, revelam que o desemprego é significativo entre os mais jovens, com taxas elevadas na última década, o que dificulta a formulação de contratos laborais estáveis e duradouros, e, consequentemente, a efetivação linear de contribuições ao longo da vida profissional.

Assim, a perspetiva é a de que muitos destes jovens cheguem à velhice com contribuições insuficientes, o que agravará a desigualdade nesta fase, pois afetará diretamente o valor da reforma, muito baixa, chegando ao ponto de serem incluídos no Sistema de Proteção Social na Cidadania (SPSC), componente não contributiva da segurança social, paga com recursos do Orçamento do Estado, e que tem como objetivo o de prevenir e erradicar situações de pobreza e de exclusão, garantindo prestações em situações de comprovada necessidade e compensando insuficiências contributivas ou

prestacionais[377]. Mesmo para aqueles que consigam contribuir de forma efetiva ao longo da vida profissional, o modelo atual não é atrativo. Para ser sustentável, o sistema prevê uma série de regras limitadoras que impactam no valor da reforma e, em consequência na substituição de rendimento (taxa de substituição), sendo um valor significativamente menor que o rendimento auferido pelo trabalhador na fase ativa. Numa perspetiva de longo prazo (com dados até 2060), Lagoa e Barradas (2018, p. 51) preveem reduções significativas na equidade e na taxa de substituição, e a estabilização da sustentabilidade financeira.

Portugal é elogiado pelo facto de ser, entre os países da OCDE, aquele em que a despesa com pensões menos cresce, mas isso significa um sacrifício do nível de vida dos pensionistas, pois, em sentido contrário, é um dos países onde a taxa de substituição mais irá cair, com a abrupta queda de 90% para 53% (RODRIGUES *et al*, 2018, p. 104). O resultado é o de que o atual modelo de pensões não é interessante para aqueles que irão se reformar futuramente por terem tido contratos de trabalhos estáveis, exigindo o mesmo esforço que já era cobrado e entregando muito menos, além de dificultar a contribuição complementar. Ainda assim, é mais protetivo para com aqueles que conseguem manter contratos de trabalho ao longo de toda a carreira e ainda mais precário para os que não conseguem, com valores de pensão que podem ir abaixo do valor de salário mínimo[378], o que ficou previsto em lei.

Não se propõe a redução do sistema de segurança social a um instrumento de combate à desigualdade e pobreza, afastando-o de sua natureza de seguro. No entanto, o que parece desejável é que assegure um rendimento digno a todos, inclusive àqueles que possam ter dificuldade em gerar rendimentos do trabalho, seja por idade, incapacidade ou morte e, assim, o sistema deve ter como base receitas gerais do Estado. A função de assegurar a substituição de rendimentos do trabalho (taxa de substituição) deve ter natureza contributiva individual, ficando a decisão a cargo da pessoa e sendo complementar ao primeiro.

---

[377] Conselho de Finanças Públicas. Disponível em https://www.cfp.pt/pt/glossario/subsistema-de-solidarie dade. Acedido a 02/01/2021.

[378] Para o ano de 2020, o valor mínimo mensal para as pensões de velhice e invalidez foi 275,30 €, sendo que o salário mínimo no período foi de 635,00 €. Fonte: https://www.pordata.pt/Portugal/Valor+m%C3%ADnimo+mensal+das+pensões+do+regime+geral+da+Segurança+Social+pensões+de+velhice++invalidez+e+sobrevivência-103-979. Acedido a 04/01/2021.

Para além das pensões, a reestruturação do sistema poderá contribuir para outro programa da segurança social, que é o subsídio de desemprego. Como visto, o atual modelo de proteção é mais abrangente para os trabalhadores por conta de outrem do que com os profissionais independentes, com a previsão de subsídio de desemprego de prestações mensais que pode, a depender do tempo de duração do contrato, durar até 540 dias e, em casos específicos, até 900 dias[379], apoio inexistente para quem não possui contrato de trabalho.

Assim, um modelo arrecadatório que não se paute em contribuições individuais para o financiamento, poderia, aproveitando-se do ambiente financeiro cada vez mais digital, desenvolver mecanismos de resposta rápida que assegurem complementos para a composição de renda mínima e digna aos trabalhadores independentes. O programa daria alívio aos profissionais independentes, ainda que pequeno, funcionando como numa espécie de subsídio de desemprego, que ativa apoios em caso de insuficiência de rendimento, a exemplo dos apoios oferecidos aos trabalhadores independentes pelo Governo Português durante a pandemia Covid-19[380]. Um documento elaborado pelo Escritório da OIT para Portugal (OIT, 2020), quando do lançamento do projeto do Livro Verde sobre o Futuro do Trabalho, declara a necessidade de se conhecer as novas formas de prestar trabalho e de relações laborais e, por outro, adaptar o sistema de proteção social para que seja inclusivo destas novas formas de prestar trabalho, com ênfase na universalização da proteção social para todos os trabalhadores. Uma experiência neste sentido é o caso francês citado no ponto 1.2.3, que trata da desigualdade, que adotou a extensão do subsídio de desemprego aos profissionais independentes e donos de pequenas e médias empresas. Não se descarta, entretanto, a possibilidade de manter, paralelamente, o subsídio de desemprego existente para os trabalhadores com contratos de trabalho estáveis que, neste caso, poderia ser um valor de contribuição individual específico, pois serviria como uma espécie de seguro em caso de desemprego.

Para finalizar, devem ser destacados três pontos nesta reflexão acerca da restruturação da segurança social. Primeiramente, as modificações devem observar

[379] Fonte: http://www.seg-social.pt/subsidio-de-desemprego. Acedido a 04/01/2021.

[380] Fonte: http://www.seg-social.pt/apoio-extraordinario-a-reducao-da-atividade-economica-de-trabalhador-independente. Acedido a 04/01/2021.

uma fase de transição, sem efeitos imediatos para todos, pois não é oportuno para quem já está no atual sistema a opção de realizar poupanças para complemento de valor das pensões. O segundo ponto é o de que o foco deve ser o sistema público de pensões, com o intuito que ofereça valores dignos, sendo o complemento uma opção para o grupo que deseje um valor mais elevado em virtude de seu estilo de vida, em regra pessoas com maiores rendimentos. Quando mencionados os interessantes casos holandês e dinamarquês, de valor fixo e não vinculado aos rendimentos, isso não significa que se deva segui-los na integralidade, pois nestes países houve um aumento significativo da predominância de sistemas privados de pensões por capitalização (RODRIGUES *et al*, 2018, p. 97). O terceiro e último, é o de destacar que as reflexões não desejam fomentar o trabalho informal, mas a procura de mecanismos que estimulem a empregabilidade através de contratos de trabalho (recorde-se que a contribuição ficaria desvinculada do número de empregados de uma empresa) e que, ao mesmo tempo, incluam os profissionais independentes/empreendedores, mitigando o quadro de desigualdade histórico da segurança social, reforçando a cidadania e mais adequada aos novos desenhos laborais que se intensificam com a economia 4.0.

5.4 Considerações finais

O mundo contemporâneo vive um ritmo acelerado de modificações, com contextos completamente novos ou reinventados, e um dos campos que sente os reflexos destas alterações é o modo como produzimos riqueza, com questões que envolvem o acesso, a tecnologia, os papéis dos atores, a matriz energética, a operação no território e a distribuição da riqueza. A hipótese da tese se circunscreve à análise dos atores, invocando que há uma nova relação entre capital e trabalho, em que os papéis de produtor e trabalhador se confundem, com potencial para alterar o modo como se estrutura o modelo produtivo, de forma a torná-lo mais descentralizado e acessível às pessoas. A pesquisa, apesar de ter como base a análise contemporânea dos atores do sistema produtivo, não deixou de dialogar com as demais questões, quando se fez necessário, como no caso da tecnologia, do território e da distribuição da riqueza.

Para tanto, a pesquisa exige um ponto de partida, alguma dimensão que permitisse a análise da hipótese e a confirmação ou não dela. Desse modo, foi escolhido o tema economia colaborativa, justamente por se encontrar estruturada nos recentes avanços tecnológicos, pelo facto de que os atores a ela vinculados desempenharem atividades que tornam nebulosa a rígida divisão entre produtores/empresários e trabalhadores/consumidores e, ainda, por possibilitar a descentralização da produção. Assim, o primeiro desafio foi de clarificar o real contexto de atuação das plataformas colaborativas, pois há uma profunda discussão se, de facto, algumas delas estariam inseridas num contexto de consumo colaborativo.

De acordo com o que foi revelado pela tese, após a contextualização do ambiente em que operam as plataformas, têm-se que a hipótese foi confirmada, pois a rígida divisão entre produtor e trabalhador ou empresário e consumidor de facto se confundem, tendo os recentes regulamentos para as plataformas colaborativas encontrado dificuldades em realizar o enquadramento. A pesquisa também confirmou que referido embaçamento ocorre quando a atividade é desenvolvida pela pessoa singular ou pelo empresário individual, mas que, a medida que passa a contar com agentes de maior dimensão, a tendência é a de que passe a regressar para as características do tradicional modelo de produção, mais rígido, em que papéis dos

atores são mais fáceis de ser caracterizados. Dentro deste contexto, percebe-se dois claros caminhos para os regulamentos, um que fomenta um modelo mais descentralizado de produção, no qual as atividades desenvolvidas na plataforma partam de todos, e outro que tenta adequar o modelo de negócios das plataformas de modo que se centrem nas tradicionais estruturas empresariais. Destaca-se que, em ambos, há enormes desafios, sendo que, no caso da descentralização, constatou-se que há potenciais de colaborar para a distribuição da riqueza.

A questão da descentralização suscita a questão da produção de riquezas, pois historicamente a produção capitalista concentra-se no modelo empresarial, com destaque para as empresas de grande dimensão, apesar de que, em números, a predominância seja dos pequenos empreendimentos. É neste ponto que se apresentou a primeira oportunidade gerada pelas plataformas colaborativas, que é a produção de riqueza de modo descentralizado, com eficiência e qualidade. As plataformas pesquisadas (Airbnb e Uber) revelaram ter fortemente presente em seus modelos as duas qualidades, com modelos de negócios: que fomentem movimentos de conscientização acerca do consumo e do uso de bens; que possuem eficiência no serviço prestado; de fácil operação por aquele que deseja atuar na plataforma; e que fomentam a confiança com a participação de todos, na busca duma melhor qualidade do serviço.

No entanto, como a economia colaborativa não funciona como um modelo autónomo, a tese também revelou que a participação de modelos empresariais de maior dimensão entre os atores que atuam na plataforma e a postura das próprias plataformas em buscar expansão e competitividade no mercado, por meio da captação de recursos com grandes investidores e, mais recentemente, com o IPO no tradicional mercado financeiro, acaba por fazer com que o modelos de negócio não se diferenciem muito do que historicamente se assiste no mercado tradicional. Assim, a exploração em alta escala fez com que a Airbnb se tornasse um grave problema para o mercado habitacional das cidades em que possui forte presença e a Uber tornou-se sinónimo de precarização (uberização), pois no enfrentamento com uma grande empresa, que busca expansão, o parceiro (motorista) é a parte mais vulnerável, ainda mais quando não se conta com as tradicionais proteções sociais que visam mitigar o desequilíbrio de forças.

O trabalho explicitou os desafios para as políticas públicas, principalmente no que se refere à regulação das plataformas colaborativas, em que há dificuldades na

caracterização dos atores. Encontrar um ponto de equilíbrio, de forma que não se iniba a produção de riqueza, mas que, simultaneamente, distribua-a e crie mecanismos de correção de distorções, como as que se verificou no mercado habitacional das cidades e nas condições dos motoristas-parceiros, é o grande desafio para as regulamentações das plataformas colaborativas. Este mesmo equilíbrio é o que se suscita com relação ao tema desigualdade, tratado de forma específica no ponto 1.2.3. A pretensão não é a de exortar a busca duma igualdade material plena, mas que as diferenças não sejam exacerbadas, de modo que ainda tenhamos pessoas em estado de pobreza sem acesso a recursos básicos, independentemente da quantidade de riqueza produzida.

O tema regulação também apontou para os perigos das posturas do tudo ou nada nos debates sobre a regulamentação das plataformas colaborativas, com vieses ideológicos, sem se analisar, de facto, o real contexto e as possíveis oportunidades que pode proporcionar ao atual modelo produtivo. Neste ponto, o comparativo entre a Uber e o sistema de táxi foi de extrema importância, pois se constatou que os sistemas se estruturam de maneira muito similar, inclusive quanto à precariedade dos motoristas, que é representada pela inexistência de vínculos laborais. Assim, apresentou-se as possíveis razões para nunca ter sido invocada a "precariedade" dos taxistas, com a conclusão de que potenciais caminhos para o oferecimento de condições dignas não precisam estar centrados na figura do empregador, pois há outros recursos regulatórios que podem oferecer condições dignas e, ainda, manter a descentralização dos ganhos. O grande desafio que se revelou não é a falta de alternativas, mas a forma como o sistema produtivo está estruturado, de modo que ainda favoreça a competitividade desenfreada em detrimento da cooperação, situação que gera centralidade na produção, em que os grandes grupos acabam por ficar com parte revelante dos excedentes, por definir o padrão de consumo e por aniquilar as formas mais descentralizadas de produção.

Ainda no campo das políticas públicas, a tese ressaltou que há dificuldades em se determinar uma regulação eficiente sem que se tenha em conta outras políticas públicas, bem como a clareza das escalas que envolvem a atuação das plataformas. Assim, foram expostas duas breves reflexões que, sem carácter de definitividade, exigindo aprofundamento por meio de estudos, tiveram como fim o de revelar que a reflexão deve ter uma dimensão mais abrangente. Na oportunidade, destacou-se a

importância do papel da pesquisa pública para o desenvolvimento, principalmente pela retenção do conhecimento na coletividade que pode se dar pela criação de plataformas democráticas, e o modo como se estrutura o sistema de segurança social, sendo essencial debater a inclusão efetiva de pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade, com destaque para os profissionais independentes e empresários individuais, figuras marcantes de entre os atores da plataforma Uber, mas que também estão em outros setores do economia.

No que se refere às escalas, revelou-se um problema em comum na Airbnb na Uber: a transnacionalidade da plataforma. Como exposto no estudo, o facto de a plataforma ser transnacional, com sede em outro país, inibe a geração de recursos públicos que seriam frutos de tributos no país em que se efetivamente ocorre a transação. A questão é tema de debates na OCDE há alguns anos e, em 2020, o Comité de Especialistas em Cooperação Internacional da ONU apresentou proposta de atualização de seu modelo de tratado tributário bilateral para englobar as receitas decorrentes da prestação de serviços digitais por não-residentes[381]. Os exemplos destacados revelam o grande desafio de se regular plataformas transnacionais, pois as discussões acontecem em organismos internacionais, como OCDE e ONU, e, enquanto não solucionado, exercerá pressão sobre o formato das regulações dos modelos de negócios no ambiente doméstico (nacional e local). Exemplo disto são as regulamentações portuguesas para o setor de alojamento local e para o de transporte individual de passageiros que, com o fim de minimizar as distorções e viabilizar o recolhimento de impostos, exigiram a constituição da figura empresarial, seja individual ou coletiva, para que se possa aceder às plataformas.

No caso da Airbnb, não se criou explicitamente a figura dum intermediador, pois a legislação vislumbrou que aquele que fosse ofertar um espaço na plataforma seria o próprio proprietário. No entanto, isto não impediu que mecanismos fossem criados para a captação de imóveis no mercado de arrendamento tradicional, com o fim de, por meio da sublocação, serem disponibilizados na plataforma. Um segundo fator que se destacou foi o facto de que, a exigência da figura empresarial, pode ter o efeito de inibir a participação daquele que ofertaria apenas um espaço, como um quarto, ou por aquele

[381] Fonte: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/onu-propoe-inclusao-de-artigo-focado-em-servicos-digitais-no-tratado-modelo-17082020. Acedido a 11/01/2020.

que fosse fazer o uso da plataforma de modo ocasional, pois os trâmites e custos administrativos para aceder ao mercado acabam por desestimulá-lo.

No estudo da Uber, a figura do intermediador foi explicitada na própria legislação, que previu os operadores de plataforma eletrónica, os operadores de TVDE (empresas), os motoristas de TVDE e os utilizadores. Neste caso, previu-se a participação do motorista por meio de operadores, sendo que antes acediam à plataforma diretamente. As pesquisas revelaram que a criação da figura intermediadora não trouxe nenhum benefício para os motoristas, só incluiu mais um ator que capta parte do valor dos serviços, sem oferecer ganhos efetivos, como os contratos de trabalho. Do mesmo modo que a Airbnb, a legislação criou embaraços à participação individual e ainda fomentou a alta exploração do serviço.

No campo do planeamento urbano, a pesquisa revelou as tensões que a plataforma Airbnb provoca no mercado habitacional, principalmente com relação ao arrendamento. A operação da plataforma conforme definida pela legislação permitiu a participação empresarial, sendo a concentração de unidades em algumas poucas empresas o resultado encontrado. O movimento de exploração em larga escala por empresas acabou por pressionar o mercado de arrendamento de imóveis e fez com que as Autarquias começassem a elaborar planos de contenção de áreas com elevado número de unidades disponibilizada por meio da plataforma, como o que estava em curso para a cidade do Porto[382].

A tese também revelou oportunidades, principalmente no que se refere aos dados que podem impactar positivamente o planeamento da cidade, quando as plataformas possuem gestão democrática ou, quando privadas, operam em parceria com o Poder Público. Por exemplo, o modelo desenvolvido pela Uber demonstrou potencial para colaborar com dados para a mobilidade, como no caso da plataforma Taxi.Rio na cidade do Rio de Janeiro, desenvolvida pelo Poder Público local, que criou aplicação similar ao da Uber e trabalha com a integração de dados para estudos de mobilidade. Relativamente à Airbnb, pode contribuir com dados sobre o mercado de arrendamento, tema que é muito sensível para o planeamento urbano. Com a crise sanitária Covid-19, a plataforma começou a mudar o foco do seu modelo de negócio e

[382] Ver ponto 3.1.2.

passou a dar relevância aos arrendamentos de longa duração[383], o que revela que os modelos possuem enorme potencial.

A pesquisa demonstrou que é possível uma economia mais horizontal[384], menos hierarquizada, em que os ganhos provenientes da produção possam beneficiar um maior número de pessoas, como numa espécie de democratização dos meios produtivos, ainda mais se forem pautadas em plataformas democráticas. Particularmente, com relação à experiência da Uber na cidade do Rio de Janeiro, pode-se verificar que a operação se dá diretamente a partir de pessoas singulares, sem figuras intermediárias, e, mesmo assim, mantém alto grau de eficiência e qualidade, além de pulverizar oportunidade e ganhos para o maior número de pessoas (o que é especialmente relevante se considerado o alto grau de desigualdade e a automatização).

A tese não se despreocupou com o facto de que muitos dos que podem vir a ser considerados como "produtores/empresários" são, em verdade, trabalhadores precarizados, que seriam aqueles que não possuem contrato de trabalho tradicional (SÁ, 2010). No entanto, ressaltou-se que, para afastar a precarização, há caminhos que não necessitam repetir antigos modelos e que, ao fim, podem oferecer condições dignas. A depender da abrangência, as condições podem ser ainda mais vantajosas, numa mescla de renda digna, flexibilidade na operação e proteção social. Ainda sobre a precariedade do trabalho, é importante destacar que a tese não tinha a intenção de realizar uma análise técnico-jurídica acerca da configuração ou não da laboralidade das atividades desenvolvidas pelos motoristas-parceiros na Uber. O objetivo foi o de situar os debates sobre o tema, compreender os cenários em que se manifesta, relacionando-a com o modelo de negócios e a regulação para o setor, e buscar reflexões, que se manifestaram em sinalizações de oportunidades por meio de regulamentos eficazes.

Um dos principais objetivos da tese foi o de jogar luzes no histórico embate entre capitalistas e trabalhadores, que pode estar diante dum novo contexto, no qual, repita-se, a linha divisória se enfraquece, mas tal não significa o seu fim. Por meio de tecnologias inovadoras e disruptivas, o acesso aos meios produtivos parece ficar cada vez mais facilitado, mas ainda encontra fortes oponentes no mercado, como também

[383] Fonte: https://www.infomoney.com.br/negocios/airbnb-passa-a-se-concentrar-em-estadias-de-longo-prazo-mas-precisa-enfrentar-desafios-alem-da-crise/. Acedido a 25/01/2021.

[384] O uso do termo horizontal dá ênfase à produção que parte das pessoas, em oposição às estruturas empresariais de natureza rígida e verticalizada.

na regulamentação estatal, que parecem não desejar a reconstrução das bases produtivas, seja por que culturalmente já o é assim há dois séculos, ou por que afeta a sua parcela de poder, ou por que isso dificulta a fiscalização da atividade económica, ou por mero dogmatismo ideológico. Contudo, isso não parece muito importar, pois cada vez mais pessoas, independentemente da vontade estatal ou do mercado, procuram os mais diversos caminhos para gerar renda/subsistência e desenvolver seus talentos, sendo que muitos nunca estiveram de facto protegidos pelos sistemas sociais estatais tradicionais. Não nos esqueçamos que os profissionais independentes, como são conhecidos em Portugal, ou informais, nomenclatura utilizada no Brasil, sempre foram uma realidade do sistema, presentes em número significativo e sendo os mais vulneráveis, antes mesmo do surgimento das plataformas colaborativas.

A tese evitou o uso do termo paradigma, pois percebe-se a banalização de sua aplicação na atualidade, sendo atribuído a qualquer tipo de mudança. No entanto, pelo revelado, parece que de facto estamos diante de mudanças relevantes, que exigem mudanças de paradigma para que aconteçam. Segundo o dicionário Priberam da língua portuguesa, paradigma significa (1) algo que serve de exemplo geral ou de modelo = padrão; (2) conjunto de formas que servem de modelo de derivação ou de flexão = padrão; (3) conjunto dos termos ou elementos que podem ocorrer na mesma posição ou no mesmo contexto de uma estrutura[386]. Tudo considerado, para que possamos caminhar por novas paisagens, menos desiguais e mais solidárias, com verdadeiro sentido de coletividade, será necessário desagarrar-se de alguns velhos padrões, de alguns velhos paradigmas, até porque o *status quo* não se revelou satisfatório, seja pela divisão da riqueza, seja pela preservação do meio ambiente. Tal não significa a desconstrução de todo o sistema nem a reativação de algum antigo, mas um contínuo e necessário movimento que altere o sistema económico atual, no sentido de que alguns grandes problemas (desigualdade extrema, miséria, guerras, exploração, poluição) possam ser minimizados, porventura ultrapassados.

A tecnologia sempre foi um componente que pode auxiliar neste objetivo. No entanto, é um elemento neutro, já que o seu uso depende do que se deseja alcançar. Nesse sentido, espera-se que se possa coletivamente optar por caminhos menos

[386] Fonte: https://dicionario.priberam.org/paradigma. Acedido a 10/01/2021.

desiguais, mais colaborativos, de criação (preferencialmente na forma de cocriação), em que a tecnologia seja um instrumento gerador de riqueza e conforto, nos libertando para ter cada vez mais harmonia e prazer no mundo *offline*.

BIBLIOGRAFIA

Abramovay, R. (2012). *Muito além da economia verde.* São Paulo: Editora Abril.

Abilio, Ludmila Costhek (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicopersperctivas*, *18*(3). Acedido a 28/06/2020. Disponível em https://doi:10.5027/psicoperspectivas-Vol18-Issue3-fulltext-1674

Acioly, Luciana (2005). China: uma inserção externa diferenciada. Economia Política Internacional: análise estratégica. Unicamp, nº 7, out/dez. Acedido a 10/06/2020. Disponível em http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=104&tp=a.

Aghion, Philippe; Akcigit, Ufuk; Bergeaud, Antonin; Bundell, Richard; Hemous, David (2019). Innovation and top income inequality. *The Reviews of Economic Studies*, *86*, 1-45. Acedido a 19/08/2020. Disponível em http://doi:10.1093/restud/rdy027.

Almeida, A. (2018). O programa de unidade de polícia pacificadora como instrumento do projeto de cidade competitiva. *GOT - Revista de Geografia e Ordenamento do Território, 15*, 5-29. Acedido a 30/11/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.17127/got/2018.15.001.

Almeida, C. F. (1968). O sindicalismo nos países industriais. *Análise Social, 2*(5), 66-89. Acedido a 1º/07/2020. Disponível em http://www.jstor.org/stable/41008264.

Almeida, Mansueto (2011). O Novo Estado Desenvolvimentista e o Governo Lula. *Revista Economia & Tecnologia,* 7, 69-89. Acedido a 12/10/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.5380/ret.v7i0.26880

Anderson, P. (1995). Balanço do neoliberalismo. **In** E. Sader, & P. Gentilli (Orgs). *Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático* (pp. 9-23). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Andrade, C. A. (2001). Segurança Social e distribuição do rendimento. Gestão e Desenvolvimento, 261-296. Acedido a 05/01/2021. Disponível em: http://www4.crb.ucp.pt/Biblioteca/GestaoDesenv/GD10/gestaodesenvolvimento10_261.pdf.

Araújo, F. F. (2011). Empresariamento urbano: concepção, estratégias e críticas. *Conferência do Desenvolvimento CODE*., Brasília, DF, Brasil, 2. Acedido a 20/11/2020. Disponível em https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo7.pdf

Arretche, M. (2018). Democracia e redução da desigualdade econômica no Brasil: a inclusão de outsiders. Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 33, nº 96, pp. 1-22. Acedido em: 18/08/2020. DOI: 10.17666/339613/2018.

Azuara, O.; González, S.; Keller, L. (2019). ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte em América Lantina? Perfil de los conductores em Brasil, Chile, Colombia y México. *Banco Interamericano de Dessarrollo*. Acedido a 1º/12/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.18235/0001973.

Batista, P. N. (1994). O Consenso de Washington: A visão neoliberal dos problemas latino-americanos. *Caderno Dívida Externa,* nº 6, 2ª ed., PEDEX, São Paulo, 1994. Acedido a 05/08/2020. Disponível em: https://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/4dossie/nogueira94/nog94-cons-washn.pdf.

Barbosa, I., Lopes, J. T. (2019). Descodificar as paredes da cidade: da crítica à gentrificação ao direito da habitação no Porto. *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 38*, 6-29. Acedido a 7/10/2020. Disponível em https://doi.org/10 .21747/08723419/soc38a1.

Bauman, Z. (2009). *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar.

Bauwens, M (2006). The political economy of peer production. *Post-Autistic Economics Review, 37*, 33-44. Acedido a 19/07/2020. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/237720052_The_Political_Economy_of_Peer_Production/stats.

Bayon, D.; Flipo F.; Scheider, F. (2014). Decrecimiento: 10 preguntas para compreenderlo y debatirlo. *Polis, Revista Latinoamericana, 13* (39), 2014, 513-519. Acedido a 20/08/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682014000300026.

Belk, R. (2010). Sharing. *Journal of Consumer Research, vol. 36, nº 5*, 715-734. Acedido a 20/07/2020. DOI: 10.1086/612649.

Belk, R. (2014). You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research, 67*, 1595-1600. Acedido a 08/04/2020. Disponível em https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001.

Brenner, N. (2004). *New State Spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press.

Benko, G. (2001). A recomposição dos espaços, Revista Internacional de Desenvolvimento Local. *Interações - Revista Internacional de Desenvolvimento Local, 1*(2), 7-12. Acedido a 16/11/2020. Disponível em https://multitemasucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/download/592/627/

Bezerra, L. E. R. (2019). O trabalho do motorista de Uber – uma alternativa ao desemprego? *Revista Visão: Gestão Organizacional, 8*(2), 1-17. Acedido em 22/05/2020. DOI: 10.33362/visao.v8i2.1909

Biagi, O. L. (2001). O imaginário da Guerra Fria. *Revista de História Regional, 6* (1), 61-111. Acedido a 06/01/2021. Disponível em https://www.faneesp.edu.br/site/documentos/revista_historia_regional47.pdf.

Bihr, A. (2019). Os coletes amarelos: é só começo.... *Lutas Sociais, 23*(42), 156-173. Acedido a 24/10/2020. Disponível em https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/47444.

Botsman, R., Rogers, R. (2011). *O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*. Porto Alegre: Bookman. Disponível em https://www.amazon.com.br/Que-Meu-Seu-Consumo-Colaborativo-ebook/dp/B019IZJ3E6.

Bresser-Pereira, L. C. (2011). Cinco modelos de capitalismo. *Texto Para Discussão EESP/FGV*, *280*, 1–17. Acedido a 29/07/2020. Disponível em http://www.bresserpereira.org.br/documento/4457.

Bresser-Pereira, L. C. (2018). Capitalismo financeiro-rentista. *Estudos Avançados, 32* (92), 17-29. Acedido a 10/09/2020. DOI:10.5935/0103-4014.20180003.

Camargo, F. M. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Folios, nº 44, pp. 3-19. Acedido a 12/04/2020. Disponível em: http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf.

Carvalho, C.; Catermol, F. (2009). As relações econômicas entre China e EUA: Resgate histórico e implicações. *Revista do BNDES, 16* (31), 215-252. Acedido em 07/04/2020. Disponível em https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev3108.pdf.

Carvalho, L., Mendes, T., Pinto, J. R. (2020). Produção. **In** J. A. R. Fernandes (Coord.) *Geografia do Porto* (214-227). Porto: Book Cover.

Casanova, P. G. (1995). Triunfo do Capitalismo e teoria da exploração. *Novos Rumos, 24*(10), 10-14. Acedido em 24/10/2020. Disponível em https://doi.org/10.36311/0102-5864.10.v0n24.2035

Castells, M. (2019). *Outra economia é possível: cultura e economia em tempos de crise*. Rio de Janeiro: Zahar.

Chesnais, F. (2001). Mundialização: o capital financeiro no comando. Revista Outubro, 5ª ed. Acedido em 02/08/2020. Disponível em: http://outubrorevista.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Revista-OutubroEdic%CC%A7a%CC%83o-5-Artigo-02.pdf

Corbusier, Le (2011). Por uma arquitetura. São Paulo: Editora Perspectiva.

Costa, F. N (2012). Desenvolvimento do desenvolvimentismo: do socialismo utópico ao social-desenvolvimentismo. *Texto para Discussão IE-Unicamp, 205*, 1-36. Acedido a 23 out. 2019. Disponível em http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=3185&tp=a

Costa, M. C. L. (2013). O discurso higienista definindo a cidade. *Mercator, 12*(29), 51-67. Acedido a 23/08/2020. DOI: 10.42157RM2013.1229.0005.

Costa, R. B. (2015). Sobre o papel da confiança e das tecnologias digitais de comunicação nas experiências de economia colaborativa. *Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro.

Costa, R. B.; Fernandes, V.M.; & Gonçalves, F. N. (2017). A construção da confiança em experiências de hospitalidade mediadas pela internet: os casos do Airbnb e do Couchsurfing. *Comunicação, Mídia e Consumo, 14* (39), 67-89. Acedido a 07/07/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.18568/cmc.v14i39.1180.

Costa, R. M. (2018). Precário e desigual. Assim é o emprego em Portugal no pós-crise. Acedido a 18 ago. 2019. Disponível em https://www.publico.pt/2018/10/17/economia/noticia/precario-e-desigual-assim-e-o-emprego-em-portugal-no-poscrise-1847837.

DeMartino, G. F. (2011). *The Economist's Oath: On the Need for and Content of Professional Economic Ethics*. Oxford: Oxford University Press.

Dias, M. C. (2017). Direito à cidade: considerações teóricas. **In** Santos Júnior, O. A. (et al.) (Orgs.). *Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais* (20-26). Rio de Janeiro: Letra Capital.

Dias, J. M. (2020). A Lei "Uber" – uma solução insuficiente? Notas sobre o vínculo dos motoristas. *Noticias Cielo*, 2, Acedido a 10/11/2020. Disponível em: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7299660

Do Rio Caldeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.

Donkersgoed, E. V. (2009). O efeito colateral da globalização. **In** Z. Bauman. *Confiança e medo na cidade* (59). Rio de Janeiro: Zahar

Esteban, M. (2020). Trump ya tiene su Guerra: China. *Real Instituto Elcano*. Acedido em 05/08/2020. Disponível em: https://blog.realinstitutoelcano.org/trump-ya-tiene-su-guerra-china/.

Esteves, L. A. (2015). O Mercado de transporte individual de passageiros: Regulação, externalidades e equilíbrio urbano. Brasília: Conselho Administrativo de Defesa Económica. Disponível em DOI: 10.12660/rda.v270.2015.58746.

Fausto, R. (2017). *Caminhos da Esquerda: elementos para uma reconstrução*. São Paulo: Cia. Das Letras.

Favareto, A. et. al. (2015). Territórios importam – Bases conceituais para uma abordagem relacional do desenvolvimento das regiões rurais ou interioranas no Brasil. *Revista em Gestão, Inovação e Sustentabilidade, 1*(1), 14-46. Acedido a 04/04/2020. DOI: 10.18472/ReGIS.v2n1.2015.17172.

Felson, M; Spaeth, J. (1978). Community Structure and Collaborative Consumption: a routine activity approach. American Behavioral Scientist, vol. 21, nº 4. Acedido a 13/07/2020. DOI: 10.1177/000276427802100411.

Fernandes, J. A. R. (2004). As cidades, os municípios e as políticas: o caso do Grande Porto. *Revista de Sociologia (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)*, 13, 227.251. Acedido a 04/11/2020. Disponível em https://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id07id153&sum=sim

Fernandes, J. A. R; Chamusca, P (2014). O neotradicional, a elitização e a turistificação: o triunfo do neoliberalismo visto desde o centro da cidade do Porto. **In** A. Vieira & R. P. Julião (Eds.) *'A jangada de pedra' – geografias Ibero-Afroamericanas: atas do XIV colóquio Ibérico de geografia* (1388-1393). Guimarães: Associação Portuguesa de Geógrafos. Acedido a 05/08/2020. Disponível em: http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/35660.

Fernandes, J. A. R. et. al (2018a). Gentrification in Porto: problems and opportunities in the past and in the future of an internationally open city. *GOT - Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, *15*, 177-198. Acedido a 12/11/2020. DOI: 10.17127/got/2018.15.008

Fernandes, J. A. R.; Carvalho, L.; Chamusca, P.; Mendes, T. (2018). O Porto e a airbnb. Porto: Book Cover.

Fernandes, J. A. R, Pinto, J. R., & Chamusca, P. (2020). Consumo: Turismo, comércio e restauração. **In** J. A. R. Fernandes (Coord.) *Geografia do Porto* (228-253). Porto: Book Cover.

Frazão, A. (2017). Economia do compartilhamento e tecnologias disruptivas. Acedido a 15/03/2019. Disponível em:

https://www.jota.info/paywall?redirect_to=//www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/economia-do-compartilhamento-e-tecnologias-disruptivas-14062017.

Freitas, C. S; Petrini, M. C.; Silveira, L. (2016). Desvendando o consumo colaborativo: uma proposta de tipologia. *CLAV – Congresso Latino-Americano de Varejo, 9*, São Paulo, SP, Brasil. Acedido a 20/06/2020. Disponível em http://hdl.handle.net/10923/10138.

Frenken, K. (2017). Political economies and environmental futures for the sharing economy. Phil. Trans. R. Soc. A375: 20160367. Acedido em 03/10/2020. DOI: 10.1098/rsta.206.0367.

Frey, C.; Osborne, M. (2013). *The future of employment: how susceptible are jobs to computerisation?*. *Oxford: Martin Programme on Technology and Employment*. Oxford.

Fuini, L. L.; Pires, É. L. S. (2009). As dimensões da governança territorial: delineamento preliminar de aspectos teóricos e morfológicos. **In** Saquet, M. A; Sposito, E. S (orgs.). *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo: Editora Expressão Popular.

Gennari, A. M. (2001). Globalização, Neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90. *Revista Pesquisa e Debate*, 13 (1-21), 30-45. Acedido a 07/08/2019. Disponível em https://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/12029/8709

Giddens, A. (2008). *Sociologia*. 6.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Gidumal, J. B.; Gonzáles, S. M. (2016). Uma guía para entender la economía colaborativa: de clientes-consumidores a indivíduos-provedores. Disponível em: https://www.amazon.es/entender-econom%C3%ADa-colaborativa-clientes-consumidores-individuos-proveedores-ebook/dp/B01MRNC50W.

Giorgos, K. (2019). Economia sem crescimento. **In** M. Castells (org.) *Outra economia é possível: Cultura e economia em tempos de crise*. [livro eletrônico] Disponível em https://www.amazon.com.br/Outra-economia-poss%C3%ADvel-Cultura-tempos/dp/8537818321

Guerreiro, J. A; & Marques, J. F (2020). Gentrificadores contra a gentrificação: a gentrificação turística de uma cidade piscatória. *27º Congresso da Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regonal: Angra do Heroísmo, Açores.* Disponível em https://www.researchgate.net/publication/344248221_Gentrificadores_Contra_a_Gentrificacao_-_a_Gentrificacao_Turistica_de_uma_cidade_piscatoria

Guimarães, A. Q. (2012). A economia política do modelo econômico chinês: o Estado, o mercado e os principais desafios. *Revista de Sociologia Política, 20* (44), 103-120. Acedido a 19/11/2019. Disponível em https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782012000400009&script=sci_abstract&tlng=pt

Haesbaert, R. (2013). *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. 2.ed. Niterói: Editora da UFF.

Harvey, D. (2001). *Condições pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Editora Loyola.

Harvey, D. (2004). El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión. Socialist *Register*, 40, 99-129. Acedido a 19/11/2020. Disponível em https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/14997/11983.

Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.

Harvey, D. (2006). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.

Harvey, D. (2009a). Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. *Novos Cadernos NAEA*, *12* (2), 269-274.

Harvey, D. (2009b). Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre a origem da mudança cultura. 18ª Ed. São Paulo: Loyola.

Hobbes, T. (2015). *Leviatã*. São Paulo: Martin Claret.

Hobsbawm, E. J. (2014). *A Era das Revoluções 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Hunt, E. K., & Lautzenheiser, M. (2013). *História do pensamento económico*. (3.ed.). Rio de Janeiro: Elsevier.

Ianni, O. (1998). Globalização e neoliberalismo. *São Paulo em Perspectiva, 12*(2), 27-44.

Keynes, J. (1932). *Essays in persuasion*. New York: Harcout, Brace and Company.

King, G.; Pan, J.; & Roberts, M. E. (2013). How Censorchip in China Allows Government Criticism but Silences Collective Expression. *American Political Science Review,* 107 (2), 1-18. Acedido a 05/08/2020. DOI: 10.1017/S0003055413000014.

Lafargue, P. (1883). O direito à preguiça. Lafargue Internet Archive. Acedido a 30/07/2020. Disponível em https://www.marxists.org/archive/lafargue/1883/lazy/index.htm.

Laudares, J. B. (2010). Capitalismo, mercado e distribuição da riqueza. *Revista Tecnologia e Sociedade, 6* (11), 86-98. Acedido a 29/07/2020. DOI: 10.3895/rts.v6n11.2563

Lefebvre, H. (1978b). *El derecho a la cidad*. Barcelona: Península.

Lobo, S. Y. (2017). Economia colaborativa e Airbnb. Reflexões urbano-turísticas a partir de São Paulo e Rio de Janeiro. *II Seminário Mineiro de Pesquisa e Inovação em Turismo*. Belo Horizonte. Acedido a 30/07/2020. Disponível em https://www.academia.edu/35071002/Economia_colaborativa_e_Airbnb_reflex%C3%B5es_urbano_tur%C3%ADsticas_a_partir_de_S%C3%A3o_Paulo_e_Rio_de_Janeiro

Lagoa, S; Barradas, R. (2019). A sustentabilidade do sistema de pensões em Portugal. DINAMIA`CET – ISCTE-IUL. Acedido a 02701/2021. DOI:10.15847/dinamiacet-iul.wp.2019.02.

Magalhães, R.; & Vendramini, A. (2018). Os impactos da quarta revolução industrial. *GVEXECUTIVO, 17* (1), 40-43. Acedido a 07/08/2020. Disponível em http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/gvexecutivo/article/viewFile/74093/71080

Maloutas, T. (2011). Contextual diversity in gentrification research. *Critical Sociology*, *38* (1), 33-48. Acedido a 19/11/2020. DOI: 10.1177/0896920510380950.

Maranhão, C.; Santos; Flávia C. P.; Gouveia, P. N. (2018). Teoria crítica e didática: um desafio para a educação contemporânea. *Revista Eletrônica de Administração, 24*

(1), 129-148. Acedido em XXXX. Disponível em DOI: 10.1590/1413-2311.186.65575.

Marques, T. S. (2017). A região de Lisboa e Vale do Tejo na economia nacional. *Seminário PNPOT – A Região de Lisboa e Vale do Tejo e o País, 10 anos depois do PNPOT.* Disponível em http://www.ccdr-lvt.pt/files/71898f74e2d78_aecaeec237571a7a55ed6a53e90.pdf

Marshall, T. (2018). *Prisioneiros da geografia: 10 mapas que explicam tudo o que você precisa saber sobre política global.* Rio de Janeiro: Zahar.

Martins, C. A. (1997). Trabalho e condições de vida em Portugal (1850-1913). *Revista Análise Social*, 32 (142), 483-535. Acedido a 12/09/2020. Disponível em http://analisesocial.ics.ul.pt/?page_id=14.

Martins, D. A. E. (2006). A resposta política da China aos desafios da Globalização. In A.M. Amaro, D. Martins e R. Engenheiro (Coords). *Estudos sobre a China VIII* (1.vol, 269-295). Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Masi, D. de (2018). *Uma simples revolução*. Rio de Janeiro. Sextante.

Mattos, L. V. (2007). As razões do laissez-faire: uma análise do ataque ao mercantilismo e da defesa da liberdade econômica na Riqueza das Nações. *Revista de Economia Política, 27* (1), 108-129. Acedido a 29/07/2020. Disponível em DOI: 10.1590/S0101-31572007000100006.

Medeiros, C. A. (1998). Notas sobre o Desenvolvimento Econômico Recente na China. *Instituto de Estudos Avançados da* USP (São Paulo). Acedido a 15/08/2020. Disponível em http://200.144.254.127:8080/iea/textos/medeiroschina.pdf.

Mendes, L. (2014). Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese *rent gap* de Neil Smith. *Cadernos Metrópole, 16* (32), 487-511. Acedido a 21/11/2020. Disponível em DOI: 10.1590/2236-9996.2014-3209.

Mendes, L. (2017). Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo autoritário em tempos de pós-cris capitalista 2008-2009. *Cadernos Metrópole, 19* (39), 479-512. Acedido a 06/01/2021. Disponível em

https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/2236-9996.2017-3906.

Mendes, L. (2016). "Medidas e propostas de combate e mitigação de efeitos da turistificação e da gentrificação turística na cidade de Lisboa", Debate Quem vai poder morar em Lisboa? Da gentrificação e do turismo à subida no preço da habitação: causas, consequências e propostas. Trienal de Arquitectura de Lisboa, Lisboa.

Méndez, R. (2018). La telaraña financeira. Uma geografia de la financerización y sus crisis. Santiago: RIL editores – Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales.

Menezes, U. G. (2015). Consumo colaborativo: relação entre confiança e cooperação. *Revista Metropolitana de Sustentabilidade, 5* (2), 96-111. Acedido a 03/12/2020. Disponível em https://revistaseletronicas.fmu.br/index.php/rms/article/download/632/pdf.

Milanovic, B. (2017). *A desigualdade no mundo: uma nova abordagem para a era da globalização*. Coimbra: Conjuntura Actual Editora.

Milanovic, B. (2020). *Capitalismo sem rivais: o futuro do sistema que domina o mundo*. São Paulo: Todavia.

Möhlmann, M. and Zalmanson, L. (2017): Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy. *International Conference on Information Systems* (ICIS 2017).

Moraes, J.L. (2016). Liberdade, conectividade e precariedade: breves apontamentos teóricos sobre a uberização da economia. *Informações FIPE* (24-28). Disponível em https://downloads.fipe.org.br/publicacoes/bif/bif433-24-28.pdf.

Moretz-Sohn Fernandes, T. (2014). *Conhecendo o Sistema Político Chinês*. Brasília: Apex-Brasil, 2014.

Mota, P. (2017). *Austeridade expansionista: como matar uma ideia zombi?* Coimbra: Almedina.

Mudde, C. (2016). Populismo a ocidente: uma nova ameaça às democracias ocidentais. XXI Ter Opinião, nº7, 2º semestre, s/n. Acedido a 10/01/2020. Disponível em: https://www.ffms.pt/artigo/1608/populismo-a-ocidente.

Murphy, L. (2015). Why Does Inequality Matter? Reflections on the Political Morality of Piketty's Capital in the Twenty-First Century. *Tax Law Review, 68* (3), 613-629. Acedido a 11/10/2020. Disponível em https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2769759.

Nabais, J. C. (2017). *Direito Fiscal.* 10.ed. Coimbra: Almedina.

Nonnenberg, M. B.; Levy, P. M.; Negri, F; Costa, K. P. (2008). *O crescimento econômico e a competitividade chinesa*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Nunes, A. J. A. (2007). Do capitalismo e do socialismo. Florianópolis. Disponível em https://www.fd.uc.pt/~anunes/pdfs/arquivo_10.pdf.

Ocampo, J. A. (2018). A reforma da tributação corporativa internacional. Nueva Sociedade. Acedido em 15/12/2020. Disponível em: www.nuso.org.

Oliveira, M. (1991). A questão da industrialização no Rio de Janeiro: algumas reflexões. *Revista Terra Livre*, 9, 91-101. Acedido em 29/01/2020. Disponível em http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/105

Olson, M. (1999). *A lógica da ação coletiva*. São Paulo: Edusp.

Ortiz, R. (1994). *Mundialização e Cultura*. São Paulo: Brasiliense.

Osorio, M.; Versiani, M. H. (2013). O papel das instituições na trajetória econômica-social do Estado do Rio de Janeiro. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminens, 2*, 188-210. Acedido em 06/11/2020. DOI: https://doi.org/10.12957/cdf.2013.9095.

Ostry, J. D.; Loungani, P.; Furceri, D. (2016). Neoliberalism: Oversold? *Finance & Development, 53* (2). Acedido em 05/08/2020. Disponível em: https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2016/06/ostry.htm

Pereira, R. P. (2006). O Novo papel da China como motoro do crescimento e da integração económica no Leste Asiático. **In** A. Amaro, D. Martins e R. Engenheiro

(Coords), *Estudos sobre a China VIII* (2.vol, 589-625). Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Piketty, T. (2014). *O capital no século XXI*. Rio de Janeiro: Intrínseca.

Piketty, T. (2020). *Capital e ideologia*. Rio de Janeiro: Intrínseca.

Peck, J.; Theodore, N.; Brenner, N. (2012). Mal-estar no pós-liberalismo. *Revista Novos Estudos, 92*. Acedido em 05/08/2020. Disponível em DOI: 10.1590/S0101-33002012000100005.

Plascencia, J. M. O. (2009). La creación de zonas económicas especiales en China: impactos positivos y negativos em su implementación. *Portes, Revista Mexicana de Estudios sobre la Cuenca del Pacífico, 6*, 69-86. Acedido em 23/09/2020. Disponível em http://www.portesasiapacifico.com.mx/revistas/epocaiii/numero6/5.pdf.

Polany, K. (2012). Aristóteles descobre a economia. **In** Levitt, Karl Polany (org.). *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Rio de Janeiro: Contraponto.

Pons, S. (2008). Império, estado e ideologia na URSS Stalinista. *Revista Lua Nova*, 75, 99-113. Acedido em XXXX. Disponível em DOI: 10.1590/S0102-64452008000300006.

Powell, S. (2010). *Globalização*. São Paulo: Publifolha.

Purcell, M. (2003). Citizenship and the right to the global city: reimagining the capitalist world order. *International Journal of Urban and Regional Research, 27* (3), 564-590. Acedido a 16/11/2020. Disponível em DOI: 10.1111/1468-2427.00467.

Ranchordás, S. (2015). Does sharing mean caring? Regulating innovation in the sharing economy. *Minnesota Journal of Law, Science and Technology, 16*,(1), 413-475. Acedido a 13/01/2020. Disponível em https://scholarship.law.umn.edu/mjlst/vol16/iss1/9.

Raworth, K. (2018). *Economia donut: uma alternativa ao crescimento a qualquer custo*. Lisboa: Temas e Debates.

Reich, R. (2015). *The share-the-scraps economy*. Acedido a 02 set. 2019. Disponível em http://robertreich.org/post/109894095095.

Reis, B. P. W. (2003). O mercado e a norma: o Estado moderno e a intervenção pública na economia. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 18* (52). Acedido a 21/08/2020. Disponível em https://doi.org/10.1590/S0102-69092003000200004.

Ribeiro, W. C (2002). Globalização e geografia em Milton Santos. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 6* (124). Acedido a 04/08/2020. Disponível em http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-124h.htm

Ribeiro, R. L. (2019). Austeridade seletiva e desigualdade. *Revista de Finanças Públicas, Tributação e Desenvolvimento, 7* (8), 158-172. Acedido a 24/10/2020a gest. DOI: 10.12957/rfptd.2019.39274.

Robinson, J. (1970). *Freedom and Necessity*. Nova York: Pantheon.

Rochefort, M. (2002). Cidades e Globalização. *Mercator – Revista de Geografia da UFC, 02*, p. 7-11. Acedido em 02/04/2020. Disponível em http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/177.

Romero, F. T; Araújo, J.F.F.E (2015). A gestão da informação do conhecimento organizacional das empresas. *Observatório Journal, 9* (2), 189-205. Acedido em 22/12/2020. Disponível em http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1646-59542015000200010.

Sá, T. (2010). "Precariedade" e "trabalho precário": conseqüências sociais da precarização laboral. *Configurações,* 7. Acedido a 25/11/2020. DOI 10.4000/configurações.203.

Salvador, R. (1999) Geografia e economia: um casamento de conveniência. *GeoINova – Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional*, 133-145. Acedido em 18/01/2021. Disponível em http://geoinova.fcsh.unl.pt/revistas/files/n0-8.pdf.

Santos, B. S. (2013). *Direitos humanos, democracia e desenvolvimento*. São Paulo: Cortez.

Santos, M. (1987). *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

Santos, B. V.; Ferreira, S. (1998). Para uma reforma solidária da segurança social. Sociedade e Trabalho, 50-57. Acedido a: 02/01/2021. Disponível em https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/44051.

Santos Junior, O. A. (2017). Conflitos urbanos e o direito à cidade. **In** Santos Júnior, O. A. (et al.) (Orgs.). *Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais* (1.ed, 16-19) Rio de Janeiro: Letra Capital.

Sassen, S. (2008). The specialised diferences of global cities. *Arquitextos, 9* (103). Acedido a 15 nov. 2020. Disponível em: https://urbanage.lsecities.net/essays/the-specialised-differences-of-global-cities.

Schillinger, H. R. (2016). Da necessidade de repensar as políticas de comércio em tempos de desglobalização. *Perspectivas, 8*. Acedido em 22 dez. 2019. Disponível em https://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/12967.pdf.

Schor, J. (2017). Debatendo a economia do compartilhamento. **In** R. A. F. Zanatta, P. C. B. de Paula; & B. Kira (Orgs.) *Economias do compartilhamento e o direito* (21-40). Curitiba: Juruá.

Schumacher, Ernst Friedrich (2001), "La economía budista", en Lo pequeño es hermoso. Ediciones Hermann Blume, Madrid, pp. 45-52. Acedido em: 21/05/2020.

Schumpeter, J. A. (2017). *Capitalismo, socialismo e democracia.* São Paulo: Editora da UNESP.

Schwab, K. (2019). *A quarta revolução industrial*. São Paulo. Edipro.

Sicsú, J. (2019) Governos Lula: a era do consumo? *Revista de Economía Política, 39* (1-154), 128-151. Acedido a 06/08/2020. Disponível em http://dx.doi.org/10.1590/0101-35172019-2870

Simmel, G (2004). *The philosophy of Money*. Londres. Routledge, 2004.

Samuelson, P. A. (1976) Economics. 10.ed. Nova York: MCGraw-Hill.

Shorrocks, A.; Davies, J.; Lluberas, R. (2019) Global wealth report 2019. *Credit Suisse, 2019.* Disponível em: https://www.credit-suisse.com/about-us/en/reports-research/global-wealth-report.html

Smith, A. (1776). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Oxford: Oxford at Clarendon Press.

Soja, E. (1989). *Posmoderm geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.

Steinberger, M. (2013). Território e Federação na retomada da produção de políticas públicas espaciais pós-2003. **In** C. Brandão, & H. Siqueira (Orgs.). *Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional* (175-201). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo.

Simmel, G. (1903). *As grandes cidades e a vida do espírito*. Covilhã: Universidade da Beira do Interior.

Sundararajan, A. (2018). *Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão*. São Paulo: Editora Senac.

Suny, R. G. (2008). Ascensão e queda da União Soviética: o império de nações. *Lua Nova, 75*, 77-98. Acedido a 06/01/2021. Disponível em https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-64452008000300005&script=sci_abstract&tlng=pt

Stiglitz, J. (2014). *O Preço da Desigualdade*. Lisboa: Bertrand.

Stiglitz, J. (2020). *Povo, poder e lucro: capitalismo progressista para uma era de descontentamento*. Rio de Janeiro: Editora Record.

Stone, B. (2017). As Upstarts: como a Uber, o Airbnb e as killer companies do novo Vale do Silício estão mudando o mundo. Rio de Janeiro: Intrínseca. Disponível em https://www.pdfdrive.com/as-upstarts-como-a-uber-o-airbnb-e-as-killer-companies-do-novo-vale-do-silício-estão-mudando-o-mundo-e196551412.html

Tavalori, B. (2016). Direito à cidade: uma trajetória conceitual. Revista Novos Estudos, nº 104, pp. 93-109. Acedido a: 10/11/2020. Disponível em: https://www.scielo.br/pdf/nec/v35n1/1980-5403-nec-35-01-93.pdf.

Tavalori, B. (2017). Airbnb e os impasses regulatórios para o compartilhamento de moradia: Notas para uma agenda de pesquisa em direito. **In** R. A. F. Zanatta, P. C.

B. de Paula; & B. Kira (Orgs.) *Economias do compartilhamento e o direito* (259-278). Curitiba: Juruá.

Turner, R. S. (2008). *Neo-liberal ideology*. Edinburgh: Edinburg University Press.

Ureña, E. M. (2005). Socialismo utópico, socialismo científico, socialismo hoy. *Revista Icade, 66*, 31-42. Acedido a 1º/08/2020. Disponível em https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/view/5050.

Vainer, C. (1999). Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. *Trabalho apresentado no VII Encontro da Anpur*.

Vásquez, A. S. (2013). Socialismo e Mercado. *Novos Rumos, 21*(8), 20-23. Acedido a 02/08/2020. Disponível em https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/novosrumos/article/view/2207.

Wacquant, L. (2007). Rumo à militarização da marginalização urbana. Revista Discursos Sediciosos. Ano 1, nº 15 e 16, p. 203-220. ISBN 9771413988001.

Ward, S. (1992). *The garden city: pat, present and future*. London: Spon Press.

WEF (2020). *The future of jobs report*. World Economic Forum. October. Disponível em http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf.

Xu, M.; David, J. M.; Kim, S. H. (2018). The Fourth Industrial Revolution: opportunities and challenges. *International Journal of Financial Research, 9*(2). Acedido em 25/11/2020. Disponível em https://doi.org/10.5430/ijfr.v9n2p90.

Zervas, G.; Proserpio, D.; Byers, J. W. (2014) The rise of the sharing economy: Estimating the impact of airbnb on the hotel industry. *Journal of Marketing Research, American Marketing Association*. Acedido a 13/01/2020. DOI: 10.2139/ssrn.2366898

Fontes Audiovisuais

Chaplin, C. (1940). The Great Dictator. EUA: United Artists. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=R9RLNhK8UiQ.

Fontes Documentais

Autoridade da Concorrência. (2016). *FAIR PLAY: com concorrência todos ganhamos.* [Relatório sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros]. Lisboa: Autoridade da Concorrência.

Engels, F. (1847). Princípios básicos do comunismo. Disponível em: https://www.marxists.org/portugues/marx/1847/11/principios.htm.

Esteves, L. A. (2015). *O mercado de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e equilíbrio urbano*. [Documento de Trabalho nº 001/2015, do Conselho Administrativo de Defesa Económica – CADE]. Brasília: Conselho Administrativo de Defesa Económica.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2018). *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira*. Rio de Janeiro: Coordenação de População e Indicadores Sociais. Acedido em 11 nov. 2020. Disponível em https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9221-sintese-de-indicadores-sociais.html?edicao=27611&t=sobre

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). *Aglomerados subnormais: classificação preliminar e informações de saúde para o enfrentamento à COVID-19*. Acedido em 12 nov. 2020. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101717_apresentacao.pdf.

Instituto da Segurança Social, I.P (2019). *Guia prático – Regime público de capitalização – Certificados de reforma*. Nº 20, v4.25. Acedido a 28/12/2020. Disponível em https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO:33480

Instituto de Pesquisa Económica Aplicada - IPEA (2020). *Economia mundial. Carta de Conjuntura nº 47 – 2º trimestre*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Acedido a 07 dez. 2020. Disponível em https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35873&Itemid=3

Instituto de Pesquisa Económica Aplicada - IPEA (2020). *Comércio exterior, política comercial e investimentos estrangeiros: considerações preliminares sobre os impactos da crise do Covid-19. Carta de Conjuntura nº 47 – 2º trimestre*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Acedido a 14 dez. 2020. Disponível em https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wp-content/uploads/2020/04/CC47_NT_Com%C3%A9rcio-externo-Covid-19.pdf

Levy, P. M. (2020). Carta de Conjuntura. *IPEA, 47* (2º trimestre). Acedido em 12 dez. 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35873&Itemid=3

Manifesto do Partido Comunista (1848). Disponível em: https://www.marxists.org/portugues/marx/1848/ManifestoDoPartidoComunista/index.htm

Ministério da Economia do Brasil, Secretaria Especial de Fazenda e Secretaria do Tesouro Nacional (2020). *Relatório Quadrimestral de Projeções da Dívida Pública, nº 2*. Acedido em 18 nov. 2020. Disponível em https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/relatorio-quadrimestral-de-projecoes-da-divida-publica/2020/28.

Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD (2018). *Job Creation and Local Economic Development 2018: Preparing for the Future of Work*. Paris: OECD Publishing. Disponível em: https://www.oecd-ilibrary.org/employment/job-creation-and-local-economic-development-2018_9789264305342-en.

Turismo de Portugal I.P. (2017). *Estratégia Turismo 2027.* Acedido a 09 jul. 2020. Disponível em https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf.

World Bank Publications (2018). *Poverty and Shared Prosperity 2018: Piecing Together the Poverty Puzzle*. DOI: 10.1596/978-1-4648-1330-6.

World Economic Forum (2020). *The future of jobs report*. Acedido 15/09/2020. Disponível em http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf.

Instrução Normativa nº 1.716/2017, de 12 de julho. *Diário Oficial da União, de 13 jul. 2017* (seção 1, p. 42). Brasília: Receita Federal do Brasil.

Lei nº 8.245/91, de 18 de outubro de 1991. *Diário Oficial da União, de 21 jul. 1991*. Brasília.

Lei nº 8.383/91, de 30 de dezembro. *Diário Oficial da União, de 31 dez. 1991*. Brasília: Congresso Nacional.

Lei nº 8.989/95, de 24 de fevereiro. *Diário Oficial da União, de 25 fev. 1995 (edição extra)*. Brasília: Congresso Nacional.

Lei nº 12.744/12, de 19 de dezembro de 2012. *Diário Oficial da União, de 20 dez. 2012*. Brasília.

Lei nº 13.640/18, de 26 de março de 2018, *Diário Oficial da União, de 27 mar. 2018*. Brasília.

Lei nº 31/2012, de 14 de agosto. *Diário da República nº 157/2012, Série I, de 14 de ago. 2012*.

Lei nº 45/2018, de 10 de agosto. *Diário da República nº 154/2018, Série I, de 10 de ago. 2018*.

Lei nº 62/18, de 29 de agosto. *Diário da República nº 161/2018, Série I, de 22 de ago. 2018*.

Decreto-Lei nº 128/14, de 29 de agosto. *Diário da República nº 166/2014, Série I de 29 de ago. 2014*.