

APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA E COMPARTILHAMENTO DE DADOS DE TRÁFEGO COM O PODER PÚBLICO: UMA ANÁLISE COM BASE NA LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS BRASILEIRA.

URBAN MOBILITY APPLICATIONS AND SHARING OF TRAFFIC DATA WITH PUBLIC POWER: AN ANALYSIS BASED ON THE GENERAL DATA PROTECTION LAW IN BRAZIL

Yanko Marcius de Alencar Xavier¹
Patrícia Borba Vilar Guimarães²
Braulio Gomes Mendes Diniz³

RESUMO

Este artigo avalia as possibilidades de aplicativos de mobilidade urbana compartilharem dados de tráfego com o poder público como forma de auxiliar no planejamento da mobilidade urbana. Inicialmente, apresenta-se a estrutura de organização da economia do compartilhamento, que

¹Graduado em Direito pela Universidade Federal da Paraíba - UFPB (1988), Mestre (1992) e Doutor (1996) em Direito pela Universität Osnabrück/Alemanha. Pós-doutor pelo Instituto de Direito Internacional Privado e Direito Comparado da Universität Osnabrück/Alemanha. Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Coordenador do Programa de Recursos Humanos em Direito do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (PRH-ANP/MCTI nº 36) e do Grupo de Pesquisa em Direito e Regulação dos Recursos Naturais e da Energia. Desenvolve pesquisa em Direito do Petróleo e Gás Natural, Direito das Energias Renováveis e Direito das Águas. Afiliação: Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Rio Grande do Norte. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9579-0927> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2551909246317077> E-mail: yanko.xavier@gmail.com

²Bacharel em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba (1997). Tecnóloga em Processamento de Dados pela Universidade Federal da Paraíba (1989); Mestre em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2008). Mestre pelo Programa Interdisciplinar em Ciências da Sociedade, na área de Políticas Sociais, Conflito e Regulação Social, pela Universidade Estadual da Paraíba (2002). Doutora em Recursos Naturais pela Universidade Federal de Campina Grande (2010). É Advogada e Professora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, no Departamento de Direito Processual e Propedêutica (DEPRO). Líder da Base de pesquisa em Direito e Desenvolvimento (UFRN-CNPq) Docente vinculada ao Programa de Pós-graduação em Direito (UFRN-Mestrado Acadêmico) e ao Programa de Pós-graduação em Gestão de Processos Institucionais (UFRN- Mestrado Profissional). Afiliação: Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Rio Grande do Norte. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9130-3901>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3134219236556237>. E-mail: patriciaborb@gmail.com

³ Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2018-...). Possui graduação em Direito pela Universidade Federal do Ceará (2006). Pós-graduação lato sensu em Direito Constitucional pela Universidade Anhanguera - Uniderp (2010). Atualmente é procurador federal - Advocacia-Geral da União. Afiliação: Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Rio Grande do Norte. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0704-0075>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0042299196146494>. E-mail: brauliogmd@gmail.com

depende intensamente do fornecimento de dados por parte dos usuários para oferecer os serviços propostos. Em seguida, destaca-se a relevância jurídica desses dados pessoais e os fundamentos de sua proteção, por um lado, e a importância de obter dados de tráfego para o planejamento da mobilidade urbana, por outro. Definido o contexto em que o debate é proposto, avalia-se de que maneira a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) brasileira aborda essa questão do compartilhamento de dados pessoais com o Estado, bem como as regras específicas de três das plataformas de serviços de transporte em operação no Brasil (Uber, Cabify e 99). A partir da análise, sugerem-se como alternativas ao compartilhamento dentro dos parâmetros legais: i) o fornecimento de dados anonimizados, agregados ou tratados de modo a resguardar o direito à privacidade; ii) a preservação de segredos comercial e industrial; e iii) o reforço nas políticas de privacidade quanto às regras de consentimento do usuário.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Aplicativos. Proteção de dados. LGPD. Compartilhamento de dados.

ABSTRACT

This article assesses the possibilities for urban mobility applications to share traffic data with the government as a way to assist in planning urban mobility. Initially sharing economy is presented as which depends heavily on data provision by users to offer their proposed services. Then, it highlights the legal relevance of personal data and their protection, on the one hand, and the importance of obtaining traffic data for the planning of urban mobility, on the other. Having defined the context in which the debate is proposed, it is assessed how the Brazilian General Data Protection Law (LGPD) addresses this issue of sharing personal data with the State, as well as the specific rules of three of the service urban mobility platforms in operation in Brazil (Uber, Cabify and 99). From the analysis, the following alternatives are suggested within the brazilian legal parameters: i) the provision of anonymized data, aggregated or treated in order to preserve the right to privacy; ii) the preservation of commercial and industrial secrets; and iii) reinforcement of privacy policies regarding user consent rules.

Key-words: urban mobility. Applications. Data protection. LGPD. Data sharing.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana talvez seja uma das áreas que mais se aproveitará dos recentes avanços tecnológicos. Considerando as tecnologias atuais, uma das grandes contribuições decorre do simples uso de telefones móveis inteligentes (*smartphones*) com acesso à internet. Para ficar apenas em alguns exemplos, o uso de aplicativos como Waze, Google Maps ou Moovit permite aos habitantes da cidade desde verificar as condições de tráfego e escolher o melhor momento ou percurso para se deslocar, até acompanhar o horário de chegada da linha de ônibus desejada no local de embarque, além de existirem também soluções voltadas para localizar vagas de estacionamento ou solicitar um serviço de transporte individual (Uber, Lyft, Cabify, 99 etc.).

Muitos desses benefícios, no entanto, exigem o fornecimento de dados pessoais, a exemplo da localização atual do usuário, dos trajetos realizados, dos pontos de embarque e desembarque utilizados no dia-a-dia (endereços da casa ou do trabalho) e os horários mais comuns de realização desses deslocamentos. Em outras palavras, para ter algumas informações úteis, o usuário precisa entregar parte da sua rotina a esses aplicativos. Construídos em meio digital e dependentes da captura de dados pessoais, esses serviços e plataformas trazem consigo um paradoxo: conseguem ser cada vez mais úteis quanto mais intrusivos se tornam. Apesar disso, considerada a vida moderna num ambiente urbano geralmente caótico, muitos deles passam a ser fundamentais para o bem-estar dos habitantes da cidade.

Algumas das facilidades até então mencionadas oferecem serviços no que se tem denominado economia do compartilhamento, ambientes muitas vezes construídos a partir da entrega da privacidade dos usuários. Assim se dá porque a construção de relações baseadas única ou eminentemente na confiança entre desconhecidos demanda a entrega de boa parcela de informações privadas a terceiros, no caso, as plataformas e serviços digitais que centralizam e viabilizam as trocas, o que traz ao centro da discussão a questão da proteção de dados pessoais.

O problema a ser enfrentado neste trabalho parte da premissa de que as plataformas, serviços ou aplicativos que oferecem facilidades de transporte - daqui por diante chamados apenas aplicativos de transporte - possuem informações extremamente relevantes para o planejamento da mobilidade urbana, que são os dados de tráfego. Questiona-se então se, à luz da Lei Geral de Proteção de Dados

(LGPD) brasileira (BRASIL, 2018)⁴, haveria possibilidade de essas plataformas, de forma compulsória ou facultativa, compartilharem esses dados com o órgão governamental responsável pelo planejamento da mobilidade urbana. Apesar de isso já acontecer, conforme publicizado pelas próprias plataformas⁵, a proposta do trabalho é fazer uma análise jurídica dessa prática.

A questão envolve basicamente três tipos de problema^s jurídico^s: a) por parte do titular do dado, o direito à privacidade, mais especificamente à autodeterminação informativa e às exigências de consentimento específico para o compartilhamento; b) quanto à plataforma, restrições de acesso a dados de segredo comercial e industrial, expressamente considerados pela LGPD; e c) em meio a tudo isso, os deveres do Estado quanto ao planejamento da mobilidade urbana.

Caso seja possível harmonizar todos esses interesses, vislumbra-se a possibilidade, por exemplo, de o poder público facilitar o tráfego de bens de aplicativos de entregas (*delivery*) que sejam realizadas por meios não motorizados – bicicletas, por exemplo – criando ciclofaixas ou interdições temporárias especificamente naqueles locais e horários em que há maior número de pedidos e onde a circulação de entregadores se concentra. Estima-se um benefício mútuo, além da questão ambiental de favorecer o uso de meios de transporte não motorizados e de reforçar a segurança viária, evitando-se conflitos com meios de transporte mais pesados, como ônibus.

O trabalho encontra-se dividido em duas partes. Na primeira, apresenta-se a forma como se desenvolve a economia do compartilhamento e por que há tanta demanda de dados pessoais,

⁴ Todas as demais citações à LGPD têm como base a referência ora citada, evitando-se assim repetições desnecessárias ao abordar variados dispositivos da mesma norma.

⁵ Seguem três exemplos do caso citado. A página principal da seção do Uber denominada *Uber Movement* já anuncia que compartilha dados anonimizados agregados a mais de dez bilhões de trajetos em todo o mundo para auxiliar o planejamento urbano. No original: “*Uber Movement shares anonymized data aggregated from over ten billion trips to help urban planning around the world.*” (Disponível em: <<https://movement.uber.com/?lang=pt-BR>>. Acesso em: 04 dez.2019). O aplicativo 99 tem uma página específica destinada a estudos de mobilidade urbana, tendo criado inclusive o Índice 99 de Tempo de Viagem, cuja base de dados é, segundo a própria plataforma, o “grande volume de dados relativos às corridas de carro realizadas através do aplicativo 99”, destacando, antes disso, as possibilidades abertas pelo uso dessas novas tecnologias: “Aplicativos de mobilidade, algoritmos diversos, softwares com inteligência artificial, satélites e muitos outros recursos tecnológicos disponíveis pelo mundo permitem uma coleta de dados sobre o trânsito mais eficiente: em tempo real, com capilaridade, flexibilidade de frequência, baixo custo e precisão.” (Disponível em: <<https://medium.com/para-onde-vamos/99-cria-%C3%ADndice-de-congestionamento-para-descobrir-quais-cidades-brasileiras-mais-sofrem-com-o-tr-38122d1c8203>>. Acesso em: 04 dez. 2019). A Moovit também possui o *Moovit Public Transit Index*, que mede inclusive o tempo de espera por transportes públicos com base nos dados fornecidos pelos usuários (Disponível em: <https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index-countries>. Acesso em: 14 jun.2019).

avaliando-se os problemas jurídicos daí decorrentes que têm motivado a edição de legislação protetiva no mundo todo. Na segunda parte, analisa-se especificamente a LGPD e a forma como três das plataformas de transporte individual de passageiros (Uber, Cabify e 99) esclarecem o usuário sobre o compartilhamento de dados nas respectivas Políticas de Privacidade. Nas considerações finais, propõe-se que tais compartilhamentos ocorram de forma coerente com a LGPD, indicando-se como adequado a forma anonimizada, agregada e restrita às finalidades de planejamento urbano, como algumas empresas já vêm voluntariamente fazendo⁶.

O estudo baseia-se em análise eminentemente bibliográfica e documental, em que se utiliza referencial teórico sobre economia do compartilhamento, mobilidade urbana e proteção de dados para avaliar especificamente as regras de proteção das três plataformas mencionadas acima e eventuais soluções futuras que preservem as regras da LGPD.

A RELEVÂNCIA DOS DADOS PESSOAIS DE MOBILIDADE URBANA NA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E OS FUNDAMENTOS DE SUA PROTEÇÃO

Para os fins deste artigo, voltado mais especificamente para questões de dados na mobilidade urbana, alguns aspectos relevantes para a caracterização do fenômeno que faz jus à expressão “economia do compartilhamento” e sua relação com aquela são: i) a existência de uma plataforma virtual para oferecer algum tipo de serviço, ou seja, centralização virtual da oferta e da demanda e, para isso, a necessidade de captura dados; e ii) que esse serviço seja inerente à mobilidade urbana, demandando captura de dados especificamente de localização, trajeto e tráfego.

Diferentemente de algumas abordagens, não se avalia aqui o propósito desse serviço, se seria com fins lucrativos ou altruísticos, mas sim se está disponibilizando alguma forma de transporte de bens ou pessoas, no sentido da problemática levantada acerca da autorregulação jurídica dos serviços de mobilidade urbana referidos em Silva & Guimarães (2016). Sundararajan (2019) explica que dentro do conceito de economia compartilhada poderão ser encontrados diferentes propósitos: tanto o de

⁶ Embora não relacionado necessariamente à mobilidade urbana, mas à prática de esportes, cita-se a ferramenta Mapa de Calor do aplicativo Strava, que, com base nos dados de atividades físicas dos usuários permite a qualquer interessado se informar sobre os lugares mais comuns de certas práticas esportivas em todo o mundo (Disponível em <<https://www.strava.com/heatmap#7.00/-120.90000/38.36000/hot/all>>. Acesso em: 30 nov.2019).

compartilhar um dom ou uma habilidade como finalidades típicas de uma economia de mercado, ou seja, objetivos eminentemente financeiros⁷. Schor (2014) esclarece que o termo “compartilhamento” (*sharing*) por vezes é capturado para dar uma aparência de sustentabilidade e modernidade a negociações tradicionais e eminentemente voltadas para o lucro⁸.

Em meio a essa imprecisão, parece mais adequado tratar do tema “economia do compartilhamento” tão somente como uma economia de plataformas, tal qual caracterizado pela *Federal Trade Commission* americana, que utilizou a expressão compartilhamento (*sharing*) entre aspas no seu painel dedicado ao tema (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2016), conferência na qual o órgão qualifica essa nova economia como uma economia de plataformas⁹. A expressão “plataforma” também é reiteradamente utilizada por Sundararajan (2019), ainda que caracterize o movimento como um “capitalismo de multidão” por entender mais adequado à abordagem proposta¹⁰.

⁷ Como exemplo dessa diferença especificamente no caso de transporte individual de passageiros e para além daqueles citados por Sundararajan, menciona-se a regulamentação de serviços como o Uber, no Estado da Califórnia. Na definição do que seriam *Transportation Network Companies* (TNC's) – ou Empresas de Rede de Transportes – fez-se questão de separar a carona sem fins lucrativos (*non-profit*) daquelas que visavam eminentemente uma remuneração (*for-profit*), muito semelhante a um serviço tradicional de transporte. Isso separa a simples carona (*ridesharing*) da operação de um serviço de transporte por TNC, o que fica claro na seguinte afirmativa: “18. *The definition of ridesharing does not permit transportation performed for profit.*” (CALIFÓRNIA. California Public Utilities Commission – CPUC. *Decision 13-09-045*. Disponível em <<http://www.cpuc.ca.gov/general.aspx?id=4317>>. Acesso em 04.04.2016).

⁸ Nas exatas palavras utilizadas: “*Many organizations have been eager to position themselves under the ‘big tent’ of the sharing economy because of the positive symbolic meaning of sharing, the magnetism of innovative digital technologies, and the rapidly growing volume of sharing activity.*”. No mesmo sentido, Sundararajan (2019) cita a abordagem de Paul Romer sobre o uso inadequado de algumas expressões como um grande desperdício linguístico: “Não acredito que haja consenso sobre a definição de economia compartilhada. [...]. Como lamentou meu colega Paul Romer em um post em seu blog, em junho de 2015, pode ser que estejamos perdendo uma excelente palavra. Tenho que concordar. Da mesma forma que perdemos um excelente adjetivo quando surgiram as mídias ‘sociais’ e um substantivo muito sólido quando o Facebook mudou nossa forma de entender ‘amigo’”.

⁹ “[...]. *These platforms, collectively dubbed the ‘sharing economy’ by many observers, establish marketplaces that enable transactions between numerous suppliers (who frequently are individuals or small entities) and consumers. These platforms, and the parties transacting on them, are capitalizing on the widespread adoption of internet and smartphone technology and significantly reshaping how products and services are provided. [...]*” (p. 01).

¹⁰ Na obra, ele justifica a manutenção da expressão “economia compartilhada”, inclusive no título do livro, por conta do seu caráter usual e consagrado, dada a recorrente utilização em jornais e notícias sobre o tema: “Um estudo da revista Fortune sobre a utilização das expressões no New York Times, Wall Street Journal e no Washington Post indicou que sharing economy foi utilizado com frequência cinco vezes mais que os termos on-demand economy e gig economy nos seis primeiros meses de 2015. Contudo, esses dois últimos estavam ganhando popularidade.”.

Assim, o que caracteriza a denominada economia do compartilhamento de que ora se fala é a existência de uma plataforma virtual que captura e centraliza dados de localização e tráfego para a oferta de serviços de mobilidade urbana. Os exemplos são variados, sendo mais evidentes aqueles das empresas de transporte individual privado de passageiros (Uber, Cabify, 99, Lyft etc). Elas precisam saber a localização do motorista, assim como acessam e coletam os trajetos realizados pelos passageiros (usuários). Em relação à movimentação de bens (cargas), o que também se encaixa no conceito jurídico de mobilidade urbana¹¹, as plataformas de entrega em domicílio (iFood, Uber Eats, Rappi etc.) igualmente precisam monitorar não só o deslocamento dos entregadores, mas os pontos de origem e destino dessas mercadorias.

Toda essa captura de dados torna-se elemento fundamental para a prestação dos serviços. O aspecto do compartilhamento refere-se aos bens ou serviços utilizados: no caso do transporte de pessoas, os veículos, que não servem apenas a um usuário, mas a vários, algumas vezes de forma concomitante, por meio dos serviços denominados “pool” ou “juntos”; no caso do transporte de bens, são os compartimentos de cargas ou entregas que são compartilhados, muitas vezes criando-se uma rota de entrega que reduz o número de deslocamentos necessários.

Além dos dados de localização, a denominada economia do compartilhamento baseia-se num aspecto de confiança, o que exige a entrega de um volumoso número de dados pessoais, como a imagem. No caso dos transportadores (motoristas e entregadores), a checagem de antecedentes criminais e de outros dados de identificação torna o procedimento mais intrusivo. Em outras plataformas, a captura exige a verificação de uma identidade virtual, já existindo inclusive plataformas especializadas nesse tipo de verificação (SUNDARARAJAN, 2019).

Com efeito, o ato de entrar no carro de um desconhecido – ou, no caso de uma empresa, confiar a entrega de um determinado bem – exige confiança. Do ponto de vista jurídico, coloca-se esse requisito (proteção da confiança) como um dos temas emergentes na economia do compartilhamento (SOUZA; LEMOS, 2016). Trata-se, mesmo, de uma questão básica de desenvolvimento baseado em instituições (NORTH, 2018). Portanto, a existência de plataformas baseadas eminentemente em relações de confiança digitalmente construídas demanda, mais uma vez, acesso a dados integrantes da personalidade dos usuários.

¹¹ “Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: [...] II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;” (BRASIL, 2012).

O tema ganha relevância jurídica a partir da ideia de que os direitos da personalidade são aqueles formadores da singularidade do ser humano, como o nome e a imagem (ROSENVALD; CHAVES, 2011, p. 135). José ou Maria nas relações civis podem ter vida recatada e viver quase isolados, mas também podem se tornar “@j.fernandes” ou “@m.doalencar” em meio virtual e com isso construir relações sociais e econômicas virtuais muito mais intensas e sólidas do que em âmbito civil seria possível. Seu capital social digital pode então ser construído de forma independente do correspondente em meio físico. Isso ocorre porque a economia do compartilhamento permite uma escalabilidade maior, viabilizando relações entre completos desconhecidos, o que demanda um sistema de avaliação mais intenso e uma dependência maior da reputação, de avaliações positivas e de experiências anteriores, resultado que pode, na prática, retirar das pessoas as oportunidades abertas na convivência digital, num fenômeno que pode ser denominado “darwinismo de dados” (SUNDARARAJAN, 2019). De fato, se por um lado esses mecanismos garantem confiabilidade ao sistema, poderão implicar a extinção de “@j.fernandes” ou “@m.doalencar” do meio digital, de modo que restarão apenas as possibilidades de relações existentes no mundo físico a José ou Maria.

Essa ilustração acerca da dupla personalidade existente na economia do compartilhamento decorre justamente da divisão entre espaço físico e espaço virtual cuja maior diferença é a ubiquidade e a seletividade deste último (CASTELLS, 2009). No meio virtual, está-se em todo lugar ao mesmo tempo (ubiquidade), mas somente são estabelecidas relações com quem se deseja (seletividade). Já no meio físico, existem relações sociais necessárias, o que torna igualmente necessário escolher onde se deve estar presencialmente no horário previsto, eliminando-se com mais frequência outras possibilidades de quando e onde estar.

Essa diferença serve para demonstrar que José ou Maria, que também são “@j.fernandes” ou “@m.doalencar”, têm personalidade, são pessoas físicas e humanas, por isso têm uma vida privada e um núcleo de reserva inerente – e diferente – a cada ser humano. Isso remete ao problema da necessária proteção dos dados pessoais e da privacidade de ambos. Ainda que o “darwinismo de dados” possa forçar sua eliminação do mundo virtual, é preciso estar sempre alerta de que se trata de pessoas naturais, com suas preferências e idiosincrasias, com privacidade e intimidade constitucionalmente protegidas e que precisam ser protegidas, o que se torna cada vez mais difícil numa vida hiperconectada, em que há intensa e muitas vezes involuntária entrega da vida privada (MAGRANI, 2019).

No curso da história, os muros das casas eram suficientes para separar os espaços públicos da praça da vida privada no jardim¹². Em torno dessa ideia foi construída a garantia de proteção da casa como asilo inviolável. Ocorre que esses obstáculos físicos não são mais capazes de conter as parcelas de privacidade que circulam por cabos de fibra óptica ou por meio de redes sem fio. Dispositivos de captura da privacidade ultrapassaram os muros das casas ou as barreiras de empresas e hoje se vive em ambientes rodeados de câmeras, microfones e geolocalizadores não importa mais o espaço físico privado ou íntimo em que o indivíduo se encontre.

Além dessa disseminação de dispositivos de captura, a privacidade agora não só é capturada, mas também circula de forma muito mais fluida e menos perceptível, de modo que se torna necessário um reforço de proteção adequado e diferente do que se supunha haver com a ideia de obstáculos físicos, como muros, grades e vidros foscos. Nesse novo contexto, essa responsabilidade passa então a ser compartilhada com quem de qualquer forma captura ou detém esses dados independentemente de ser uma entidade pública ou privada. Trata-se de caso típico de extensão da proteção de direito fundamental (efeito horizontal) a qualquer pessoa em qualquer tipo de relação jurídica, pública ou privada¹³.

A necessidade de se “hiperconectar” é uma demanda da vida moderna. A criação de personalidades virtuais paralelas às físicas também são fatos perceptíveis, no entanto o alerta para a necessidade de proteção de dados pessoais num mundo hiperconectado decorre do resgate de um elo jurídico que interliga a privacidade à dignidade da pessoa humana (MAGRANI, 2019, p. 58-62). Essa correlação é feita também por Novaes (2017, p. 127-128) quando reconhece que “é nos direitos da personalidade que mais directa e imediatamente repercutem as exigências do comando constitucional de observância da dignidade da pessoa humana”.

Em outras palavras, as necessidades modernas de hiperconectividade e a inevitável entrega de parcela da vida privada podem até redefinir, mas não anulam a existência dos círculos concêntricos

¹² A seguinte observação resume a ideia: “O ser humano, tendo por ponto de referência o lar – que não é uma realidade meramente ‘individual’-, se entende para dentro ou fora deste marco, em dois planos fundamentais e complementares do viver. Portanto, em dois sistemas específicos de valores.” (SALDANHA, 1986, p. 23).

¹³ Canaris (2016) sustenta que os direitos fundamentais – e aqui o tema é privacidade, intimidade e outras liberdades – se aplicam tanto ao Estado como a agentes privados de forma imediata, no entanto com certa diferença de grau. Isso ajuda a construir os fundamentos da recente emergência de normas destinadas a regular os dados pessoais capturados não mais pelo Estado, mas também e majoritariamente por empresas de tecnologia, reforçando essa tese.

que delimitam as três esferas do direito à uma privacidade: a vida privada social em nível mais amplo; a privacidade em si, no nível intermediário; e, no núcleo dessa proteção, a intimidade¹⁴.

A emergência de leis de proteção de dados nesse mundo hiperconectado decorre desse alerta, mas é preciso lembrar que a entrega de alguns dados é fundamental para a realização de certas políticas públicas. Citem-se aqui os dados de saúde: é lícito a um paciente não querer que outros saibam de uma patologia que o aflige, o que pode até agravar seu sofrimento; por outro lado, os órgãos públicos responsáveis pelos serviços de saúde precisam de tais informações para fins de planejamento adequado de suas ações.

No caso da mobilidade urbana, ocorre o mesmo. Em nível constitucional, o ordenamento jurídico brasileiro prevê o transporte como direito social (art. 6º) e, na regulamentação da segurança viária, concebeu requisitos para efetivação do direito à mobilidade urbana eficiente (art. 144, §10, I). Dentre esses requisitos está a engenharia de trânsito e esta demanda fortemente pesquisas de comportamento e dados de tráfego, como pesquisas de origem/destino (SENNA, 2014).

Se por um lado as plataformas capturam intensamente dados de tráfego, com informações de origem e demanda, vias utilizadas e horários de pico, dentre outros, e, por outro, o Poder Público precisa desses dados para planejar a mobilidade urbana, resta saber se esse tipo de compartilhamento poderia ser feito sem violação aos princípios basilares que orientam a legislação de proteção de dados, bem como a forma como fazê-lo, o que exige análise do texto da regulamentação nacional e das políticas que as plataformas disponibilizam aos usuários, tema a ser abordado no tópico seguinte.

¹⁴ “Na jurisprudência constitucional germânica procurou-se, inicialmente, resolver esta dificuldade através da chamada teoria das três esferas (ou *modelo das esferas* do direito geral da personalidade) que, em última análise, deveria orientar os operadores jurídicos na resolução dos inevitáveis conflitos e colisões de direitos que se desenvolvem nesta área. Ou seja, de forma simplificadora, seria possível configurar a esfera pessoal ou de desenvolvimento da personalidade em termos de três esferas concêntricas (a esfera social, a esfera privada ou confidencial e a esfera íntima), que desenvolveriam uma progressiva imunidade e força de resistência às intervenções externas quando se caminha da esfera social para a esfera íntima.” (NOVAES, 2017, p. 127-128)

O COMPARTILHAMENTO DE DADOS DE TRÁFEGO COM O PODER PÚBLICO NA LGPD BRASILEIRA E NAS POLÍTICAS DE USO DE APLICATIVOS

Como foi dito já na introdução deste estudo, o compartilhamento e a publicização dos dados de tráfego de usuários de aplicativos de transporte têm sido comuns entre as plataformas dedicadas a serviços de mobilidade urbana. Resta saber, no entanto, se essas medidas estariam previstas na LGPD e se há algum requisito específico para que as plataformas o façam. Indaga-se ainda se seria possível ao órgão regulador da mobilidade urbana solicitar tais dados e, por fim, se tal entrega dos dados seria compulsória e de que maneira poderia ser feita.

Enfim, os diversos questionamentos envolvendo esse tema exigem a análise do texto da LGPD, o que não deixa de ser uma avaliação de diretrizes em vigor em muitos outros países, pois a norma brasileira, embora baseada no regulamento europeu – *General Data Protection Regulation* (GDPR) – também se aproxima dos *Fair Principles* norte-americanos (MAGRANI, 2019, p. 92 e 113). Cabe então analisar os dispositivos da LGPD pertinentes ao objeto deste trabalho.

Já no seu art. 1º, a norma indica os bens jurídicos protegidos, quais sejam, “os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural”. A falta de referência expressa à dignidade da pessoa humana harmoniza-se com a ideia de excepcionalidade de tal princípio, ou seja, somente quando os direitos fundamentais não conseguem ou são insuficientes para a proteção do ser humano é que se recorre à ideia de dignidade¹⁵. A despeito disso, a expressão aparece de modo indireto no dispositivo especificamente destinado a elencar os fundamentos da proteção legal¹⁶.

¹⁵ Não se pode confundir a dignidade da pessoa humana com os direitos fundamentais, existindo situações em que a primeira pode inclusive entrar em conflito com os últimos, como a limitação a liberdades religiosas. Para se defender um conteúdo normativo autônomo da dignidade, deve-se considerá-la conceito subsidiário e incremental. Subsidiária seria aplicação no caso de “situações objectivas ou posições individuais carentes de proteção jurídica” e incremental quando, a despeito de haver proteção, ela “não é suficientemente apta ou não é adequada para oferecer a protecção qualificada exigida pela situação”. (NOVAES, 2017, p. 67)

¹⁶ A expressão “dignidade”, sem o qualificativo utilizado na Constituição Federal e usual na doutrina jurídica nacional (“da pessoa humana”), aparece nos fundamentos da LGPD juntamente com a ideia de direitos humanos, de onde se pode inferir essa relação última da proteção dos dados pessoais com a própria dignidade da pessoa humana: “Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos: [...] VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.”.

Um ponto que merece ser esclarecido nesta oportunidade é a abrangência da proteção. Ainda que o estudo ora desenvolvido esteja relacionado à coleta de dados pessoais em meio digital decorrente da hiperconectividade e do desenvolvimento da economia do compartilhamento, a LGPD não diferencia o meio digital do meio físico, determinando uma regulamentação do “tratamento de dados pessoais, inclusive em meios digitais” (art. 1º). Essa redação, ao tempo em que destaca a relevância do meio digital nos dias atuais, evidencia que o cerne da proteção jurídica é a pessoa, sua privacidade, intimidade e dignidade, pouco importando a forma como tais dados se encontrem.

Como a LGPD cuida da questão do tratamento de dados pessoais, é fundamental esclarecer o que a norma entende por “tratamento” e por “dados pessoais”, definições que se encontram juntamente com outras no art. 6º. A ideia de dado pessoal está ligada à possibilidade de ser associado a uma pessoa natural¹⁷. Quando existe um dado referente a uma pessoa não identificada, a LGPD considera-o anonimizado, uma vez que ele não se refere a qualquer pessoa identificada nem identificável¹⁸. Já a ideia de tratamento é ampla, envolvendo “toda operação realizada com dados pessoais”, iniciando-se aí desde a coleta até a simples utilização, acesso ou eliminação¹⁹.

Nas definições, a LGPD traz ainda o conceito de “uso de dados compartilhados”²⁰, que equivaleria ao repasse imediato, corriqueiro e não eventual dos dados pessoais ou a gestão (“tratamento”) conjunta de bancos de dados ou repositórios em que tais informações estão armazenadas, não se compatibilizando com a ideia do presente estudo, em que os aplicativos de transporte repassam tais informações em vez de compartilhar o local em que os dados estão armazenados. Note-se que há sutil diferença entre o simples “compartilhamento de dados” e o “uso compartilhado de dados”: no compartilhamento, os dados são consolidados e enviados para outrem

¹⁷ Art. 5º: [...] I - dado pessoal: informação relacionada a pessoa natural identificada ou identificável;

¹⁸ Art. 5º: [...] III - dado anonimizado: dado relativo a titular que não possa ser identificado, considerando a utilização de meios técnicos razoáveis e disponíveis na ocasião de seu tratamento;

¹⁹ Art. 5º: [...] X - tratamento: toda operação realizada com dados pessoais, como as que se referem a coleta, produção, recepção, classificação, utilização, acesso, reprodução, transmissão, distribuição, processamento, arquivamento, armazenamento, eliminação, avaliação ou controle da informação, modificação, comunicação, transferência, difusão ou extração;

²⁰ Art. 5º: XVI - uso compartilhado de dados: comunicação, difusão, transferência internacional, interconexão de dados pessoais ou tratamento compartilhado de bancos de dados pessoais por órgãos e entidades públicos no cumprimento de suas competências legais, ou entre esses e entes privados, reciprocamente, com autorização específica, para uma ou mais modalidades de tratamento permitidas por esses entes públicos, ou entre entes privados;

em momentos separados, de forma diacrônica; no uso compartilhado, há certa sincronia no processo de tratamento, de modo que variados agentes utilizam concomitantemente os dados.

A partir de alguns conceitos básicos utilizados na LGPD, pode-se já qualificar os dados anonimizados como instituto jurídico diverso dos dados pessoais, uma vez que não podem ser associados a uma determinada pessoa especificamente, logo não demandam proteção tão rigorosa quanto aquela dispensada aos dados que permitem ser diretamente associados a alguém. Essa operação que separa o dado da pessoa, contudo, envolve aspectos essencialmente técnicos que garantam essa dissociação do indivíduo, questão com a qual a norma se preocupa de modo específico²¹.

A LGPD definiu expressamente o que entende por anonimização como sendo “a utilização de meios técnicos razoáveis e disponíveis no momento do tratamento, por meio dos quais um dado perde a possibilidade de associação, direta ou indireta, a um indivíduo” (art. 5º, XI). Ou seja, pelo procedimento de anonimização, o dado perde a qualificação de dado pessoal e, por conseguinte, toda a proteção da lei quanto ao seu tratamento, aí incluída sua utilização, publicização ou compartilhamento. Essa regra faz sentido na medida em que o dado perde a capacidade de atingir a privacidade, a intimidade, a honra ou a imagem de alguém que sequer pode ser identificado ou identificável. Em outras palavras o dado se despersonaliza de forma irreversível e passa apenas a reportar um fato²².

Tome-se como exemplo o caso das informações de tráfego agregadas e anonimizadas que os aplicativos de transporte divulgam em suas páginas. Elas apenas indicam de que forma está ocorrendo a mobilidade urbana em determinado local, sem que uma pessoa possa ter seu direito à privacidade

²¹ No art. 12, §3º, a LGPD prevê que a autoridade nacional de proteção de dados pode “dispor sobre padrões e técnicas utilizados em processos de anonimização e realizar verificações acerca de sua segurança, ouvido o Conselho Nacional de Proteção de Dados Pessoais”, sinalizando que haverá normas técnicas e fiscalização específica para avaliar a adequação dos procedimentos de anonimização adotados, de modo que uns serão aceitos e outros não. O Google (2019), por exemplo, dá transparência aos processos de anonimização utilizados, esclarecendo que utiliza dois deles: a generalização (atribuição de um fator único a qualquer pessoa do grupo, impossibilitando a identificação de certo indivíduo, uma vez que tal características torna-se comum para todo o grupo de modo fictício) e a adição de ruídos aos dados (espécie de distorção proposital dos dados para evitar que se chegue ao titular individualmente)..

²² Essa despersonalização fica evidente em outros pontos da LGPD, como a que trata do direito à portabilidade dos dados (art. 18, V). Uma vez que tal procedimento é irreversível, o usuário que solicitou anteriormente a anonimização – direito previsto no mesmo art. 18, IV – perde, pela própria natureza irreversível do processo, a capacidade de portar esses dados, conforme redação do §7º do mesmo art. 18: “§ 7º A portabilidade dos dados pessoais a que se refere o inciso V do caput deste artigo não inclui dados que já tenham sido anonimizados pelo controlador.”

violado dada a impossibilidade de identificação de quais pessoas realizaram aqueles trajetos. Esse raciocínio está claramente exposto no art. 12 da LGPD, quando não considera dados pessoais aqueles anonimizados, a menos que o processo de anonimização seja revertido ou possa sê-lo “com esforços razoáveis”, conceito que deverá ser construído de forma objetiva considerando fatores como tempo e custo necessários para reversão do processo²³.

Até aqui constata-se a inexistência de qualquer óbice jurídico ao compartilhamento dos dados pessoais capturados pelos aplicativos de transporte depois de anonimizados simplesmente porque eles perdem a característica de “pessoais”. Enquanto mantidos nas plataformas, tais dados devem ter toda a proteção de tratamento inerente aos dados pessoais, no entanto, caso o órgão público responsável pelo planejamento da mobilidade urbana solicitasse o fornecimento de tais dados de forma anonimizada, essas empresas estariam obrigadas a incorporar processos técnicos confiáveis de anonimização a fim de entregar tais dados de tráfego consolidados.

A plataforma Moovit, por exemplo, utiliza tais dados para oferecer uma plataforma de serviços que denomina Mobilidade como Serviço (*Mobility as a Service – MaaS*), na qual se permite aos operadores públicos fazer planejamentos sem que eles saibam a quais usuários pertencem os dados²⁴. Utilizando as expressões da LGPD, pode-se explicar como esse processo da Moovit se desenvolve em três fases que resultam no compartilhamento de dados desqualificados da característica de pessoal, a saber: 1º) coleta do dado ainda pessoal, com possibilidade de identificação do indivíduo; 2º) processo de anonimização, por agregação, generalização ou equivalente; e 3º) compartilhamento com terceiros desses dados já anonimizados, ou seja, sem qualquer relação com indivíduo identificado ou identificável. Note-se que a partir do terceiro momento já não há que se falar em dados pessoais.

²³ Art. 12. Os dados anonimizados não serão considerados dados pessoais para os fins desta Lei, salvo quando o processo de anonimização ao qual foram submetidos for revertido, utilizando exclusivamente meios próprios, ou quando, com esforços razoáveis, puder ser revertido.

§ 1º A determinação do que seja razoável deve levar em consideração fatores objetivos, tais como custo e tempo necessários para reverter o processo de anonimização, de acordo com as tecnologias disponíveis, e a utilização exclusiva de meios próprios.

²⁴ Na definição geral, apresenta-se o serviço como uma “plataforma MaaS [que] oferece às cidades uma maneira controlada e estruturada para que as partes interessadas em mobilidade obtenham análises de dados valiosos e ao mesmo tempo ofereçam aos passageiros um premiado aplicativo de mobilidade, disponível para qualquer smartphone.”. Nas palavras da própria plataforma, explica-se que se baseia num “abrangente sistema de coleta de dados que oferece aos operadores de transporte as ferramentas necessárias para analisar e criar decisões estratégicas para o planejamento do transporte.” (Disponível em: <<https://company.moovit.com/pt/maas-solutions-pt/>>. Acesso em: 05 dez.2019.

Resta saber se os órgãos responsáveis pela política de mobilidade urbana – no caso do Brasil, os municípios²⁵ - poderiam impor tais obrigações aos aplicativos de transporte. A questão mais latente, de acordo com a LGPD, refere-se aos segredos comerciais e industriais, reiteradamente deixados a salvo na norma. Com efeito, quando se acessa o número de viagens percorridas por um aplicativo como o Uber, trata-se de informação de interesse dos concorrentes, com possibilidade de violação das regras constitucionais de livre concorrência e da ideia inerente aos segredos comerciais e industriais de que cuida a lei. Não se trata de algo novo no universo da regulação, já que fórmulas de remédios e informações contábeis de empresas, por exemplo, são reiteradamente entregues, sob dever de proteção, aos órgãos públicos envolvidos. Importante destacar que a compulsoriedade de fornecimento pode trazer algumas resistências e prejuízos à própria coleta de dados de tráfego que se deseja.

Sundararajan (2019) pontua essa questão ao tratar do receio de empresas e indivíduos de entregarem suas informações ao Estado, sugerindo como alternativa uma forma de regulação das plataformas que denomina “delegação por meio de dados”. Tal medida consiste em basicamente atribuir tarefas que seriam estatais às próprias plataformas, evitando assim que estas repassem os dados pessoais dos usuários ao Estado, medida que poderia trazer uma sensação de segurança tanto a empresas como aos indivíduos no sentido de que seus dados não seriam utilizados pelo poder público para fins não autorizados.

Assim, em que pese esteja aberta ainda a proposta de obrigar as plataformas a entregar dados de tráfego anonimizados, talvez medidas alternativas sejam mais eficientes, atuando como empurrões (*nudges*)²⁶ para que as próprias plataformas ou os usuários se conscientizem da relevância compartilhar tais dados. Qualificar algumas plataformas e usuários como “amigos da cidade” ou campanhas do tipo “a plataforma contribui para a mobilidade da cidade” talvez sejam mais eficazes do que a imposição, que pode causar repulsa àquilo que justamente gera os dados para o poder público, que é a utilização dos aplicativos. Prova disso é o movimento voluntário de algumas empresas

²⁵ De acordo com o art. 18, I, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é atribuição do município I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; (BRASIL. 2012).

²⁶ Trata-se da ideia geral do livro de Sustain & Thaler (2009), que demonstram como alguns mecanismos da economia comportamental podem ser utilizados para direcionar certas escolhas ordinariamente feitas de modo irracional ou automático para comportamentos e finalidades socialmente desejáveis por meio de suaves “empurrões” (*nudges*) no que os autores entendem haver um “paternalismo libertário”, que não retira alternativas de escolha dos cidadãos, mas a inclina num determinado sentido.

nesse sentido, como os já citados *Uber Movement*, o índice criado pela 99 e o monitoramento feito pela Moovit.

Cita-se como exemplo desse tipo de *nudge* a campanha “Don’t mess Texas” utilizada com eficácia para evitar a sujeira nas estradas do Estado norte-americano (SUNSTEIN& THALER, 2009, p. 59-60)²⁷. Deve-se alertar, contudo, que a capacidade das plataformas de anonimizar dados assim como a do poder público de reverter o processo ainda são questões abertas e objeto de regulação futura. Não é desejável que dados de origem e destino dos cidadãos, suas rotinas e locais de visitação sejam compartilhados de forma indiscriminada com o Estado, sob pena de este tornar-se onisciente e assumir poderes para além dos necessários.

Se é fato que um nível adequado de liberdade no meio ambiente digital exige um certo grau de intervenção do Estado (LESSIG, 2009)²⁸, a entrega total de informações privadas a agentes públicos ou privados torna-os oniscientes e onipresentes, características atribuídas apenas a divindades. Nessas questões de progresso tecnológico, parece oportuno lembrar o paralelo feito por Dworkin (1999) no contexto dos avanços da genética e da clonagem: de alguma forma, a humanidade estaria brincando de ser Deus e isso significaria algo perigoso como brincar com fogo, no entanto, esse cenário exigiria, em vez de simplesmente recusar o que se desconhece, enfrentar as questões como elas realmente se apresentam²⁹.

²⁷ Por meio de inserções publicitárias voltadas para o público que mais sujava as estradas, a campanha criou algumas peças que impactassem a população local e um poderoso slogan que depois se popularizou o dever cívico de não sujar as ruas. Criou-se, portanto, uma conscientização de um dever cívico com base no orgulho da própria comunidade sobre o seu local.

²⁸ Já no primeiro capítulo, o autor aponta a necessidade de algum controle para preservação da liberdade no que chama de ciberespaço, ainda que ele não seja feito pelo governo. A ideia pode ser resumida no seguinte trecho: “As I said, I am a constitutionalist. I teach and write about constitutional law. I believe that these first thoughts about government and cyberspace were just as misguided as the first thoughts about government and communism. Liberty in cyberspace will not come from the absence of the state. Liberty, there, as anywhere, will come from a state of a certain kind. We build a world where freedom can flourish not by removing from society any self-conscious control, but by setting it in place where particular kind of self-conscious controls survives. We built liberty as our founders did, by setting society upon a certain constitution.”

²⁹ “The terror many of us feel at the thought of genetic engineering is not a fear of what is wrong; it is a fear of losing our grip on what is wrong. We worry that our settled convictions will be undermined, that we will be in a kind of moral free fall, that we will have to think again against a new background, and with uncertain results. Playing God is playing with fire.

[...]. Playing God is indeed playing with fire. But that is what we mortals have done ever since Prometheus, the patron saint of dangerous discovery. We play with fire and accept the consequences, because the alternative is an irresponsible cowardice in the face of the unknown.”

Pelas regras atuais, constata-se que são duas as peças-chave para um adequado compartilhamento de dados de tráfego dos aplicativos de transporte com os órgãos públicos responsáveis pelo planejamento da mobilidade urbana: primeiro, a anonimização dos dados e, segundo, a delegação de certas competências de planejamento para as próprias plataformas. Fica aberta, contudo, a possibilidade de que sejam adotadas medidas legais de imposição ou outras mais moderadas de incentivo ou mero empurrão (*nudge*) nas regulamentações municipais para que tais plataformas contribuam com as soluções de mobilidade local.

Estabelecidas essas premissas, cumpre agora avaliar de que modo três plataformas de transporte individual de passageiros em operação no Brasil (Uber, Cabify e 99) informam os usuários sobre a captura e o compartilhamento dos dados. Para os fins deste trabalho, foram priorizados alguns aspectos da LPDG de modo a se obter um comparativo entre os três aplicativos de transporte, os quais serão apresentados em seguida juntamente com suas razões.

A LGPD estabelece que o tratamento de dados – aí incluída a captura e o compartilhamento – deve obedecer a alguns princípios, dentre eles o da finalidade, à qual está ligada a ideia de consentimento. Em outras palavras, as empresas devem informar quais dados capturam e para qual finalidade de modo a obter do titular o consentimento, que estará necessariamente vinculado àquela finalidade³⁰. A ideia de finalidade é complementada pelo princípio em seguida enumerado, qual seja, o da adequação: “compatibilidade do tratamento com as finalidades informadas ao titular, de acordo com o contexto do tratamento” (art. 6º, II).³¹

A relação entre consentimento e finalidade fica claramente exposta no art. 8º da LGPD, que trata do consentimento e considera nulo qualquer tipo de autorização genérica para tratamento de

³⁰ Essa ideia está impregnada em todos os dispositivos da LGPD que tratam de finalidade ou consentimento. Por exemplo, no art. 5º, XII, define consentimento como a concordância “com o tratamento de seus dados pessoais para uma finalidade determinada”. Quando enumera os princípios, associa a finalidade ao consentimento, exigindo que aquela esteja compatível com este último: “Art. 6º As atividades de tratamento de dados pessoais deverão observar a boa-fé e os seguintes princípios: I - finalidade: realização do tratamento para propósitos legítimos, específicos, explícitos e informados ao titular, sem possibilidade de tratamento posterior de forma incompatível com essas finalidades; [...]”

³¹ Exige-se pelo princípio da finalidade uma informação prévia ao titular, o que não é isento de crítica, dada a dinâmica da necessidade de coleta e das finalidades, o que poderia atrapalhar o regular funcionamento dos serviços para os quais os dados são capturados. Já quanto ao da adequação, tem caráter minimalista, no sentido de só haver utilização na estrita “medida que forem necessários para atingir os objetivos anteriormente informados e de acordo com o contexto do tratamento”, definição que se aproxima do princípio da necessidade (art. 6º, III) que exige indagar por que seria “necessário coletar determinados dados, devendo a resposta ser a mais clara possível” (cf. MAGRANI, 2019, p. 104-105).

dados pessoais, exigindo, portanto, a explicitação de finalidades determinadas³². Esse dever de informação é o que permite aos usuários exercer o direito também previsto na norma, de autodeterminação informativa, ou seja, conhecer e determinar os limites de utilização dos dados pessoais fornecidos. Apesar de existirem inúmeras outras regras regulando a finalidade na LGPD, bem como detalhes sobre o tipo de consentimento previsto, a questão estrita a ser abordada aqui é apenas a forma como os aplicativos de transporte informam os usuários acerca da finalidade da captura e de eventual compartilhamento com o poder público.

Sendo assim, as informações analisadas nas políticas de privacidade dos três aplicativos citados³³ foram as seguintes: i) quais dados relacionados a tráfego são capturados³⁴; ii) se existe indicação da finalidade da captura e; iii) se há informação de compartilhamento com o poder público. Para tanto, foram avaliadas as políticas de privacidade disponibilizadas nas páginas dos três aplicativos, consolidando-se as informações do modo como segue.

Na página denominada “Aviso de privacidade da Uber”, a introdução remete também à “Visão Geral de Privacidade da Uber”. Priorizou-se a análise do primeiro, uma vez que a “Visão Geral” é apenas uma introdução que sempre remete à Política para detalhes. A partir daí, seguem as respostas às perguntas propostas acima.

Quanto aos dados que são capturados, a Uber informa claramente que utiliza dados de localização, a depender da forma como o aplicativo se encontra: aberto no momento na tela ou aberto, mas em segundo plano. Há uma diferença quanto a passageiros e motoristas/entregadores. Estes últimos têm a localização capturada inclusive com aplicativo em segundo plano, enquanto os

³² Art. 8º O consentimento previsto no inciso I do art. 7º desta Lei deverá ser fornecido por escrito ou por outro meio que demonstre a manifestação de vontade do titular.

[...]

§ 4º O consentimento deverá referir-se a finalidades determinadas, e as autorizações genéricas para o tratamento de dados pessoais serão nulas.

³³ As políticas estão disponíveis em páginas específicas dos aplicativos, utilizando-se como referência aqui, para o Uber, aquela disponível em: <https://www.uber.com/global/pt-br/privacy/notice/?_ga=2.247756871.1112533359.1573504844-1995422127.1573504844&_gac=1.82076004.1573504844.CjwKCAiAqQTuBRBAEiwA7B66hRJpdNe8EmQX3IbjBYHK3IoL06cBepzARbho2IXLCVqowmeEDtHbOxoCHWsQAvD_BwE>. Acesso em: 11 nov.2019; para a Cabify, a disponível em: <https://cabify.com/brazil/privacy_policy#one>. Acesso em: 11 nov.2019; e para a 99, aquela disponível em: <<https://99app.com/legal/privacidade/>>. Acesso em: 11 nov.2019.

³⁴ As políticas de privacidade são mais amplas, pois tratam de todos os dados pessoais capturados, como imagem, e-mail, dados de pagamento bancário etc. Para as finalidades do estudo e em face da limitação do objeto proposto, as informações reproduzidas restringiram-se àquelas inerentes à mobilidade urbana, sem prejuízo do conhecimento integral a partir do acesso a tais documentos.

passageiros podem optar até mesmo pela não captura de qualquer dado de localização, com a advertência de que a inativação dessa funcionalidade poderá prejudicar o funcionamento do serviço³⁵.

O mais importante para a mobilidade urbana é informado pela Uber: há captura dos trajetos e distâncias percorridas independente do modal utilizado e da supracitada autorização do usuário passageiro para coleta da localização. Em outras palavras, ficam registrados na plataforma a origem, o destino e o meio utilizado nos transportes, o que representa informação valiosa para o planejamento da mobilidade urbana³⁶.

A informação mais importante para os fins deste trabalho é a que revela a captura de dados para “ajudar a identificar comportamento perigoso ao volante, como excesso de velocidade, frenagem e aceleração bruscas, e para informá-los sobre práticas de direção mais segura”, assim como a utilização de arquivos rastreadores (*cookies*) para “[a]nalisar tendências e tráfego e ter um entendimento geral dos comportamentos online e dos interesses das pessoas que interagem com nossos serviços.”.

As duas questões supracitadas estão diretamente relacionadas ao direito à mobilidade urbana eficiente constitucionalmente previsto. Primeiro, o direito é contemplado justamente na parte da Constituição Federal que trata da segurança viária, o que revela um monitoramento dessa questão por parte da empresa. Segundo, a tendência de comportamentos é questão técnica de engenharia de tráfego com significativo valor no planejamento da mobilidade.

³⁵ “Dados de localização: quando ativado pelo usuário, o recurso nos permite coletar dados de localização precisos ou aproximados do aparelho. Dos motoristas parceiros e parceiro de entregas, a Uber coleta esses dados quando o app da Uber está sendo executado em primeiro plano (app aberto e na tela) ou em segundo plano (app aberto, mas que não está na tela) no aparelho deles. Dos passageiros, destinatários de entrega e locadores, a Uber coleta esses dados quando o app da Uber está sendo executado em primeiro plano. Em certas regiões (que não inclui a União Europeia), a Uber também pode coletar esses dados quando o app da Uber está em execução em segundo plano no aparelho do usuário. Passageiros, destinatários de entrega e locadores podem usar os apps da Uber sem permitir que a Uber colete dados de localização dos seus aparelhos. No entanto, isso pode afetar alguns recursos disponíveis nos apps da Uber. Por exemplo, o usuário que não ativar a coleta de dados de localização precisará inserir manualmente seu endereço. Além disso, os dados de localização coletados do aparelho de um motorista ou veículo alugado durante a viagem serão conectados com a conta do passageiro ou locador, mesmo se ele não tiver ativado a coleta de dados de localização do seu aparelho, inclusive para fins de geração de recibos, suporte ao cliente, detecção de fraudes, seguro e disputas judiciais.”.

³⁶ “Dados dos veículos alugados: coletamos dados gerados pelos veículos alugados, como bicicletas, patinetes ou outros veículos elétricos leves, quando estão em uso. Isso inclui data e hora do uso, localização, trajeto e distância percorrida. Dentro do limite permitido por lei, os dados de localização coletados do veículo alugado durante a viagem serão conectados à conta do locador, mesmo se ele não permitir que a Uber colete os dados de localização do seu aparelho.”.

Por fim, quanto ao compartilhamento, a cláusula é extremamente aberta, ao prever que se dará com “afiliadas, subsidiárias e parceiras”. Há previsão também aberta de compartilhamento em caso de “motivos jurídicos” e mais à frente especifica-se que isso se dá sempre que a empresa “acreditar que é obrigatório pela lei aplicável, regulamentos, licença de operação ou contrato, processo jurídico ou solicitação governamental”.

Em suma, quanto à Política de Privacidade da Uber, verifica-se a existência de informações detalhadas quanto aos dados capturados e às finalidades, sendo mais genéricas quanto ao compartilhamento. Para os fins do presente trabalho, entende-se que há clara informação ao usuário de que os dados pessoais capturados podem ser fornecidos a autoridades governamentais para cumprimento de obrigações legais. Dessa forma, o controle sobre a legitimidade ou não do compartilhamento de dados pessoais com os órgãos de planejamento da mobilidade urbana, nesse caso, recairia sobre o ato legal ou administrativo que impusesse essa medida, não sobre a política de privacidade, que já contempla essa possibilidade.

Como já explicitado anteriormente, o compartilhamento de dados anonimizados, com dever de anonimização pelo aplicativo de transporte, afastaria boa parte dos problemas legais relacionados à privacidade. No entanto, caso isso não ocorra ou não seja possível e os dados sejam entregues ainda com associação ao particular, pode-se afirmar que, de todo modo, tal possibilidade consta expressamente da Política de Privacidade da Uber, cabendo agora idêntica análise quanto às duas outras plataformas.

Diferentemente da Uber, a 99 não discrimina a forma de captura de dados de motoristas e passageiros, estabelecendo que ela ocorre independentemente de o aplicativo estar aberto em primeiro ou segundo plano e “inclusive durante as suas viagens”³⁷, o que revela um aspecto mais intrusivo do que a Uber, que esclarece coletar dados de localização dessa forma apenas dos motoristas, facultando aos usuários inclusive restringir totalmente a coleta desse tipo de dado, embora advirta que isso pode prejudicar a utilização da plataforma. Mais uma vez de forma diferente da Uber, a 99 faz advertência genérica de que a recusa em capturar dados poderá prejudicar os serviços e inclusive dar ensejo à exclusão da plataforma³⁸.

³⁷ “Durante a utilização do Aplicativo, enquanto este permanecer ativo, em primeiro e em segundo plano (quando a aplicação está aberta mas não é exibida na tela do dispositivo), inclusive durante as suas viagens.”

³⁸ “Caso você não forneça qualquer das informações solicitadas, a 99 não poderá garantir a qualidade e precisão do Aplicativo e dos Serviços da 99. Nesse caso, a 99 terá o direito de excluir você da plataforma 99

As finalidades de utilização são descritas de forma mais genérica, quando comparadas às da Uber. Enquanto esta última detalha as finalidades por áreas temáticas, a 99 prevê genericamente que utiliza para o bom funcionamento do aplicativo e para outras finalidades previstas na Seção³⁹. Em seguida, são descritas hipóteses de compartilhamento e suas finalidades, confundindo-se um pouco as informações sobre a finalidade da captura, armazenamento e outras atividades de tratamento com a finalidade do compartilhamento com terceiros, que demandaria justificativa diversa.

Como se confundem tais objetivos, pode-se aqui agregar a análise das finalidades de uso com as do compartilhamento no caso da 99. Nessa situação o documento prevê 11 (onze) hipóteses de compartilhamento, iniciando-se pela necessidade de manter o pleno funcionamento do aplicativo⁴⁰ e se destacando duas delas: “realizar pesquisas e análises científicas” (xi) e a que se relaciona com o cumprimento de obrigações legais⁴¹.

Assim, quanto à política da 99, além de aparentar ser mais intrusiva do que a da Uber, contém informações menos detalhadas. Por outro lado, também traz expressa a possibilidade de compartilhamento com o poder público além de ter o mérito de destacar a cláusula referente ao consentimento, embora do ponto de vista material condicione a utilização da plataforma ao fornecimento de dados de forma genérica, com risco inclusive de exclusão, não deixando claro se essa exclusão somente ocorreria caso não fornecidos os dados necessários ao funcionamento, o que atenderia ao princípio da necessidade constante da LGPD.

Por fim, cumpre avaliar a política da Cabify. A empresa utiliza uma forma de apresentação baseada em 09 (nove) perguntas e respostas objetivas, o que permite o acesso claro e rápido às

imediatamente, inclusive para assegurar o funcionamento regular e seguro do Aplicativo e dos Serviços para os demais usuários.”.

³⁹ “As suas informações, incluindo seus dados pessoais, são utilizadas para prestar e aprimorar, estética e funcionalmente, o Aplicativo e os Serviços da 99, além das outras finalidades previstas nesta Seção.”.

⁴⁰ Aqui verifica-se uma confusão entre os princípios da finalidade, da necessidade e as regras de compartilhamento.

⁴¹ “(xi) cumprir com obrigações legais de coleta e compartilhamento de dados com o poder público, na forma da legislação e regulamentação aplicáveis.” O dispositivo é replicado mais adiante, quando trata do compartilhamento, reforçando a observação anterior no sentido de que o documento confunde a finalidade do tratamento com as informações quanto ao compartilhamento. Eis o teor: “A 99 não compartilhará nem fornecerá a terceiros as suas informações, incluindo os seus dados pessoais, conforme listados na Seção 1 acima, exceto: [...] (v) a órgãos, autoridades e demais entes do poder público, para o atendimento da legislação e regulamentação aplicáveis ao Aplicativo, aos Serviços da 99 e/ou ao serviço de transporte prestado pelos motoristas e taxistas aos passageiros; (vi) a órgãos, autoridades e demais entes do poder público, bem como a pessoas físicas ou jurídicas de natureza privada, em cumprimento de obrigação legal ou de ordem judicial;”

informações desejadas. Por exemplo, quanto à finalidade, em vez da utilização de tais palavras, há uma pergunta direta “Por que é lícito utilizá-los?”, para em seguida explicar que isso se deve tanto ao próprio funcionamento do serviço (princípio da necessidade) como para aprimorá-lo e para fins de envio de promoções⁴². Do mesmo modo ocorre com a pergunta e resposta subsequente, que trata do compartilhamento.

Todas essas primeiras questões remetem aos dispositivos mais detalhados que vêm em seguida, em 10 (dez) seções mais específicas, as quais serão objeto de análise daqui por diante. Assim como a política da 99, a Cabify é genérica quanto à captura, remetendo também às fontes externas, o que não permite saber, por exemplo, se a captura ocorre com ou sem o aplicativo estar “aberto” em primeiro ou segundo plano. Quanto às finalidades, há um rol delas, o que representa maior especificidade em relação às da 99. Um detalhe importante é a vinculação da captura ao princípio da necessidade, no sentido de que a não coleta dos dados informados inviabilizaria o funcionamento da plataforma⁴³.

A política da Cabify traz aspectos que revelam a importância central do princípio da finalidade, na medida em que relaciona o tempo de guarda dos dados à finalidade antes citada de cada um. Por exemplo, os dados necessários para prestar o serviço são conservados até o cancelamento da conta. Já os dados com finalidade de marketing, são mantidos mesmo depois disso e assim ocorre com diversos outros pontos da política, que também vinculam os esclarecimentos à finalidade a que estão vinculados.

Quanto ao compartilhamento, a política da Cabify revela maiores detalhes em relação às anteriores, na medida em que indica quais são as entidades, as razões e de que forma faz. Por exemplo, ao mencionar que compartilha as informações do passageiro com o condutor, explica que são dados mínimos necessários ao serviço. Diferente da 99, que genericamente define as entidades parceiras com quem há compartilhamento, a Cabify traz um rol delas, de onde se pressupõe um universo

⁴² “6. Por que é lícito utilizá-los?”

Por diversos motivos. Em primeiro lugar, porque necessitamos utilizá-los para executar os Termos e Condições que aceita conosco ao criar uma conta; caso contrário, não poderíamos prestar o Serviço. Em segundo lugar, enviamos notícias e promoções sobre a Cabify ou terceiros apenas quando nos autorizar. Por último, tratamos de melhorar o nosso Serviço, de prevenir a fraude e realizamos estudos de mercado porque consideramos que temos um interesse legítimo em fazê-lo e que também são benéficos para si. Ver mais.”

⁴³ “O tratamento dos seus Dados Pessoais será necessário para que possamos prestar o nosso Serviço de reservas de veículos com condutor y de táxi. Caso contrário, não poderá desfrutar do mesmo. A prestação do Serviço inclui as seguintes questões:”

limitado e identificado. Ainda que em determinado tópico haja indicação genérica de parceiros, a empresa reforça o zelo com a privacidade indicando que cobra das empresas compromisso de manter guarda adequada dos dados, o que sinaliza maior preocupação com o controle de tais dados. Mantendo a diretriz dos demais aplicativos, a Cabify contempla cláusula genérica de compartilhamento com órgãos governamentais⁴⁴.

Assim, permitindo-se consolidar as informações de modo a representar os três aspectos de abordagem inicialmente propostos, pode-se destacar alguns aspectos relevantes para a mobilidade urbana, a saber: 1) a Uber informa coletar dados de localização do motorista mesmo com o aplicativo aberto em segundo plano, o que permite mapear as condições de trafegabilidade; 2) Uber e 99 informam aos usuários compartilhamento dos dados pessoais para fins de pesquisa, o que serviria para a elaboração de planos de mobilidade; 3) todos informam a possibilidade de compartilhamento dos dados com o poder público.

No contexto atual, portanto, não haveria qualquer óbice ao compartilhamento dos dados de tráfego com órgãos governamentais ou científicos responsáveis pelo planejamento da mobilidade urbana, sendo recomendável que tal compartilhamento ocorra de preferência de forma anonimizada e com responsabilidade da própria plataforma pela anonimização. De todo modo, ainda que tais dados sejam compartilhados com a característica da pessoalização (dados pessoais), as políticas de privacidade já contemplam tal possibilidade, de onde se retira o consentimento por parte dos usuários.

Para aprimorar tal consentimento, restaria apenas deixar clara tal possibilidade de compartilhamento caso ela seja recorrente, inserindo cláusula em destaque, como faz do ponto de vista formal a Cabify, que, a despeito zelar pelo aspecto formal, utilizando texto em caixa alta, estipula tal consentimento de forma indeterminada, em dissonância com a LGPD.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verifica-se que a economia do compartilhamento abre novas fronteiras e mercados, no entanto à custa de uma intensa entrega da privacidade dos usuários. Essa entrega é fundamental para

⁴⁴ “Autoridades ou órgãos públicos para o desenvolvimento das suas funções. Algumas vezes, a legislação obriga a ceder os seus Dados Pessoais às autoridades ou órgãos públicos para que possam desenvolver as suas funções. Por exemplo, autoridades fiscais ou judiciárias. Deste modo, serão utilizados para os seus próprios fins.”

a construção do ambiente de confiança onde as trocas econômicas ocorrem, afinal de contas são necessárias salvaguardas para se entrar em carros e casas de estranhos, por exemplo. O desenvolvimento da economia do compartilhamento, portanto, promove uma captura de dados de modo que pesquisas governamentais jamais conseguirão fazer e que muitas vezes são relevantes para o desenvolvimento de políticas públicas.

No caso da mobilidade urbana, dados de tráfego são um importante ativo para o planejamento. Aplicativos de transporte, por sua vez, capturam um número volumoso desses dados, contudo associados à vida privada dos usuários, seus pontos de embarque e desembarque, origens e destinos e variados aspectos relacionados a sua rotina e, enfim, a sua privacidade. A simples entrega desses dados ao poder público poderia configurar sério risco ao direito à privacidade, intimidade, liberdade de expressão e diversas outras liberdades que a LGPD busca proteger.

Informações colhidas junto às próprias plataformas revelam sua capacidade para anonimizar tais dados e entregá-los de forma agregada ou generalizada, de um modo que a LGPD entende não se tratar mais de dado pessoal, não demandando tantas restrições nem uma proteção mais severa. Assim, a harmonização dos problemas propostos indica uma possibilidade legítima de fornecimento desses dados agregados e anonimizados ao poder público para fins de planejamento da mobilidade urbana.

Mesmo nesses casos, a entrega dos dados poderia gerar problemas com segredos comerciais e industriais, além de uma resistência por parte dos usuários. Uma possível alternativa seria um tipo de regulação delegada por meio de dados, demandando-se das empresas que elas mesmas realizassem os estudos necessários com base nos dados que possuem sem a necessidade de repassá-los aos órgãos públicos.

Avaliado um contexto de possibilidades atuais, realizou-se uma análise das políticas de privacidade de três dos aplicativos de transporte individual de passageiros (Uber, Cabify e 99), quando se verificou a existência de autorização expressa de compartilhamento de dados pessoais com órgãos governamentais e em atendimento a exigências legais, sem que daí se possa questionar problemas de consentimento. No entanto, caso tal compartilhamento efetivamente ocorra, a previsão de consentimento poderia ser aprimorada à luz da LGPD, de modo que ele fosse mais específico, mantida aqui a preferência pelo compartilhamento anonimizado das viagens realizadas para fins de estudos de mobilidade urbana, eis que adequado e suficiente à finalidade específica de planejamento a que se destinaria.

REFERÊNCIAS

99. 99 cria índice de congestionamento e revela as cidades com mais trânsito do país. *Para onde vamos? Reflexões sobre mobilidade urbana no Brasil*. Disponível em: <<https://medium.com/para-onde-vamos/99-cria-%C3%ADndice-de-congestionamento-para-descobrir-quais-cidades-brasileiras-mais-sofrem-com-o-tr-38122d1c8203>>. Acesso em: 04 dez. 2019.

_____. *Termos e condições: política de privacidade*. Disponível em: <<https://99app.com/legal/privacidade/>>. Acesso em: 11 nov.2019.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana...* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13709.htm>. Acesso em: 04 dez.2019.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018: Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13709.htm>. Acesso em: 04 dez.2019

CABIFY. *Política de privacidade: Brasil*. Disponível em: <https://cabify.com/brazil/privacy_policy#one>. Acesso em: 11 nov.2019.

CALIFÓRNIA. California Public Utilities Commission – CPUC. *Decision 13-09-045*. Disponível em <<http://www.cpuc.ca.gov/general.aspx?id=4317>>. Acesso em 04.04.2016.

CASTELLS, Manuel; FERNANDES-ARDEVOL, Mireia; QIU, Jack Linchuan; e SEY, Ara. *Comunicação móvel e sociedade: uma perspectiva global*. Trad. Rita Cheta. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2009

DWORKIN, Ronald. *Playing God. Prospect: think again; think prospect*. Maio.1999. Disponível em: <<https://www.prospectmagazine.co.uk/magazine/playing-god-genetics-ronald-dworkin>>. Acesso em: 08 dez. 2019.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Federal Trade Commission. *The “Sharing” Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators*. Nov. 2016, p. 1. Disponível em: <https://www.ftc.gov/system/files/documents/reports/sharing-economy-issues-facing-platforms-participants-regulators-federal-trade-commission-staff/p151200_ftc_staff_report_on_the_sharing_economy.pdf>. Acesso em: 18 fev.2019

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. *Direito civil: teoria geral*. 9 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

GOOGLE. *Privacidade e termos: como o Google anonimiza os dados*. Disponível em: <<https://policies.google.com/technologies/anonymization?hl=pt-BR>>. Acesso em: 05 dez. 2019.

LESSIG, Lawrence. *Code: version 2.0*. New York: Basic Books, Versão Kindle Amazon Books. 2009.

MAGRANI, Eduardo. *Entre dados e robôs: ética e privacidade na era da hiperconectividade*. 2 ed. Porto Alegre: Arquipélago Editorial, 2019.

MOOVIT. *Moovit public transit index*. Disponível em: <https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index-countries>. Acesso em: 14 jun.2019.

_____. *A plataforma Moovit “Mobility as a Service” (MaaS)*. Disponível em: <<https://company.moovit.com/pt/maas-solutions-pt/>>. Acesso em: 05 dez.2019.

NORTH, Douglass C. *Instituições, mudança institucional e desempenho econômico*. Tradução: Alexandre Morales. São Paulo: Três Estrelas, 2018.

NOVAES, Jorge Reis. *A dignidade da pessoa humana: volume I: dignidade e direitos fundamentais*. Coimbra: Almedina, 2015.

_____. *A dignidade da pessoa humana: volume II: dignidade e inconstitucionalidade*. Coimbra: Almedina, 2017.

SALDANHA, Nelson. *O jardim e a praça: ensaio sobre o lado privado e o lado público da vida social e histórica*. Porto Alegre: Fabris, 1986

SILVA, Lucas do Monte; GUIMARÃES, Patrícia Borba Vilar. Autorregulação jurídica no urbanismo contemporâneo: smart cities e mobilidade urbana / Self regulation in the contemporary urbanism: smart cities and urban mobility. *Revista de Direito da Cidade*, [S.l.], v. 8, n. 4, p. 1231- 1253, nov. 2016. ISSN 2317-7721. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/23468>>. Acesso em: 11 mar. 2020. doi:<https://doi.org/10.12957/rdc.2016.23468>.

SCHOR, Juliet. *Debating the Sharing Economy. Great transition initiative: toward a transformative vision and praxis*, 2014. Disponível em: <<https://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>>. Acesso em: 08 dez. 2019.

SENNA, Luiz Afonso dos Santos. *Economia e planejamento dos transportes*. Rio de Janeiro: Elsevier, Versão Kindle Amazon Books, 2014.

SOUZA, Carlos Afonso Pereira de; LEMOS, Ronaldo. Aspectos jurídicos da economia do compartilhamento: função social e tutela da confiança. *Revista de Direito da Cidade*, vol. 08, nº 4, p. 1757- 1777.

STRAVA. *Global Heatmap*. Disponível em < <https://www.strava.com/heatmap#7.00/-120.90000/38.36000/hot/all>>. Acesso em: 30 nov.2019.

SUNDARARAJAN, Arun. *Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão*. Tradução: Andre Botelho. São Paulo: SENAC, Versão Amazon Kindle Books, 2019.

SUNSTEIN, Cass; THALER, Richard. *Nudge: improving decisions about health, wealth and happiness*. New York: Penguin Books, Versão Kindle Amazon Books, 2009.

UBER. *Aviso de privacidade da Uber*. Disponível em: <https://www.uber.com/global/pt-br/privacy/notice/?_ga=2.247756871.1112533359.1573504844-1995422127.1573504844&_gac=1.82076004.1573504844.CjwKCAiAqqTuBRBAEiwA7B66hRJpdNe8EmQX3lbyBYHK3loL06cBepzARbho2IXLCVqowmeEDtHbOxoCHWsQAvD_BwE>. Acesso em: 11 nov.2019.

_____. *Uber Movement*. Disponível em: <<https://movement.uber.com/?lang=pt-BR>>. Acesso em: 04 dez.2019.

Trabalho enviado em 11 de março de 2020
Aceito em 26 de maio de 2020