

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO ECONÔMICO E DO TRABALHO

Nicolle Guedes Schepelski

**UBERIZAÇÃO: O papel da economia do compartilhamento na precarização das
relações de trabalho**

Porto Alegre

2021

Nicolle Guedes Schepelski

UBERIZAÇÃO: O papel da economia do compartilhamento na precarização das relações de trabalho

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito junto à Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Sonilde Kugel Lazzarin

**Porto Alegre
2021**

Nicolle Guedes Schepelski

UBERIZAÇÃO: O papel da economia do compartilhamento na precarização das relações de trabalho

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito junto à Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Sonilde Kugel Lazzarin
Orientadora

Prof^a. Dr^a. Maria Cristina Cereser Pezzella
Examinadora

Prof. Dr. Guilherme Wunsch
Examinador

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha mãe pelo apoio e confiança incondicionais. A minha madrinha por sempre estar disposta a me ajudar. Aos amigos que enriquecem a minha jornada. A Professora Sonilde, que prontamente me acolheu e decidiu auxiliar neste desafio. E a todos que acreditam na educação pública e de qualidade como uma ponte para o futuro melhor.

*Vocês que fazem parte dessa massa
Que passa dos projetos do futuro
É duro tanto ter que caminhar
E dar muito mais do que receber
E ter que demonstrar sua coragem
À margem do que possa parecer
E ver que toda essa engrenagem
Já sente a ferrugem lhe comer*

Zé Ramalho

RESUMO

O presente trabalho possuiu o propósito de analisar e apresentar as principais empresas que se consolidaram dentro da economia do compartilhamento e de que modo esse fenômeno tem contribuído para a precarização das relações de trabalho. Para a obtenção dos resultados, utilizou-se o método dedutivo, através de pesquisa doutrinária e jurisprudencial, análise de leis e coleta de dados, a fim de entender as alterações significativas para o campo do Direito do Trabalho trazidas por empresas como Airbnb, Uber e Ifood. O estudo buscou detalhar o contexto de surgimento e desenvolvimento da economia do compartilhamento. Além disso, verificou-se os elementos próprios deste novo modelo de trabalho e seus sistemas particulares de controle do trabalhador. No mais, realizou-se a análise crítica acerca dos elementos caracterizadores da relação de emprego e sua aplicação face à problemática apresentada. Discutiu-se, ainda, o conceito de subordinação e a dificuldade de demonstrar sua configuração nas dinâmicas laborais analisadas. Na mesma linha, determinou-se o tipo de trabalho que está sendo realizado pelos trabalhadores da economia do compartilhamento e quais os direitos e garantias que são suprimidos dentro dessa conjuntura. Por fim, demonstrou-se os avanços legais realizados pelo ordenamento jurídico brasileiro sobre o tema. Diante do problema apresentado, concluiu-se que a falta de regulamentação acerca das atividades das corporações da economia do compartilhamento, impõe um contexto de precariedade e privação de direitos laborais, previdenciários e sociais, aos trabalhadores que precisam dessas empresas para manter sua subsistência.

Palavras-chave: Economia do compartilhamento. Subordinação. Precarização.

ABSTRACT

The present work had the purpose of analyze and introduce the main companies which consolidated in the sharing economy and how this phenomenon has contributed to the precariousness of labor relations. To get the results, has been used the deductive method by doctrine and jurisprudence research, analysis of legislation and data collection, in order to understand the significant changes to the field of Labor Law brought by companies like Airbnb, Uber and iFood. The study aimed detail the context of beginning and development of sharing economy. In addition, the typical elements of this new labor model and its particular worker's control systems were verified. There was a critical analysis of the elements that characterize the employment relationship and its application to the problem presented. It was discussed the concept of subordination and the difficult to demonstrates its configuration on the labor's dynamics analyzed. Along the same lines, it was determined the type of labor that has been realized by the workers of sharing economy and which rights and guarantees are being suppressed inside this juncture. Finally, it was demonstrated the legal advances realized by Brazilian legal system in the subject. In face of the problem introduced, it was concluded that the few regulation about the activities of sharing economy, imposes a context of precariousness and privation of labor, security and social rights to the workers who needs those corporations to maintain their livelihoods.

Keywords: Sharing economy. Subordination. Precariousness.

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

ADPF – Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental

CCFGTS – Conselho Curador do FGTS

CF – Constituição Federal

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

FGTS – Fundo Geral de Tempo de Serviço

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PL – Projeto de Lei

PNADc – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua

STJ – Superior Tribunal de Justiça

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO COMO UM AGENTE TRANSFORMADOR DAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	13
2.1 SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO.....	15
2.2 O PAPEL DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DENTRO DESTESISTEMA	20
2.3 A REGULAMENTAÇÃO DOS APLICATIVOS DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO NO BRASIL	23
2.3.1 Airbnb.	24
2.3.2 Uber, 99 e Ifood.	25
3 A DIFICULDADE PARA ASSEGURAR OS DIREITOS DO TRABALHADOR FACE ÀS CORPORAÇÕES DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO	28
3.1 TRABALHADOR INFORMAL X TRABALHADOR AUTÔNOMO.....	29
3.2 CORPORAÇÕES DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO: INTERMEDIÁRIAS OU EMPREGADORAS?	33
3.3 O MODELO DE CONTRATO ADOTADO ENTRE A EMPRESA E O PRESTADOR DE SERVIÇO	36
4 AS IMPLICAÇÕES DA INFORMALIDADE COMO SISTEMA	40
4.1 A PERDA DAS GARANTIAS LABORAIS E PREVIDENCIÁRIAS.....	43
4.2 A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	49
4.3 AVANÇOS LEGAIS.....	55
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
REFERÊNCIAS.....	61

1 INTRODUÇÃO

O capitalismo global ocasionou diversas mudanças no homem e na sociedade, seu desenvolvimento proporcionou alterações significativas nas formas de produção e consumo em todo o mundo. A década de 1990 foi marcada pelo acesso da população civil a novos dispositivos tecnológicos, que possibilitaram a ampla distribuição de diferentes métodos de comunicação, armazenamento de dados e consumo.

O desenvolvimento tecnológico tornou a sociedade mais acelerada, demandando rapidez e eficiência em todos os aspectos da vida. No entanto, um aspecto que chama a atenção é a transformação dos relacionamentos interpessoais e a nova mentalidade do homem pós-moderno, que se tornou mais individualista e autocentrado dentro deste contexto.

A circunstância apresentada, atrelada ao poder de integração e comunicação da internet, possibilitou o desenvolvimento de um novo mercado, o qual inicialmente prometia promover o vínculo social, através da ideia de pessoas desconhecidas ajudando-se mutuamente, bem como ideais relacionadas ao consumo e ao desenvolvimento sustentável.

Este novo modelo de negócio recebeu diversas denominações, como economia do compartilhamento e economia do bico, por exemplo. A principal inovação dentro deste meio foi o modo de conectar a oferta e a demanda mediante o uso de plataformas digitais, as quais conectavam pessoas desconhecidas que possuíam interesses em comum.

A princípio, tratava-se de uma forma de ganhar dinheiro extra. Entretanto, a ideia rapidamente transformou sites inicialmente desprezíveis, em grandes corporações que hoje movimentam bilhões e encontram-se em diversos lugares do mundo. Atualmente, o modo principal de atuação dessas empresas ocorre por aplicativos de celular. No mais, as principais empresas que operam no Brasil realizando esse tipo de negócio são a Uber, o Airbnb, o 99, o Ifood, o UberEats e o Rappi.

Essa conjuntura alterou não somente o modo de consumo, mas principalmente as relações de trabalho, visto que, atualmente, uma parcela considerável de pessoas obtém sua renda através das corporações da economia do compartilhamento.

Levando em conta essa circunstância e pensando que a regulamentação acerca das atividades destas empresas ainda é pouca, nota-se um problema de caráter jurídico e social. Para essa conjuntura de crescente precarização, foi desenvolvida a expressão “Uberização”, partindo do nome de uma das principais empresas que atua no ramo e mobiliza trabalhadores: A Uber.

A principal hipótese que se levanta ao longo da pesquisa busca confirmar se a economia do compartilhamento tem contribuído para a precarização das relações de trabalho. Sendo assim, o objetivo central é detalhar o modo de operação das principais empresas da economia do compartilhamento e de que modo sua atuação tem contribuído para o retrocesso de direitos e garantias sociais. Nesta linha, como objetivo específico investiga-se o modo de operação das corporações líderes desse mercado e de que forma a subordinação jurídica ocorre nesta dinâmica.

A pesquisa foi realizada utilizando-se o método dedutivo, baseando-se na leitura de autores clássicos e contemporâneos, visando melhorar a compreensão da sociedade pós-moderna e a ascensão do capitalismo global, assim como dos meios de controle social e dos direitos e garantias de cunho laboral e previdenciário. Além disso, dados e indicadores sociais foram coletados dos principais institutos de pesquisa com o intuito de traçar um panorama geral da sociedade e das relações de trabalho. Por fim, analisou-se jurisprudências e legislações produzidas sobre o tema até o presente momento.

Neste sentido, a primeira seção estudará o surgimento da economia do compartilhamento, bem como sua popularização e desenvolvimento em nível global. No mais, será verificado os mecanismos próprios de controle e avaliação inerentes a este modelo de negócio e quais as semelhanças e diferenças com outros sistemas de controle social. Por fim, será demonstrado como deu-se o início das atividades destas grandes corporações no Brasil e os problemas jurídicos e sociais ocorridos neste contexto.

Na segunda seção, será aprofundado o estudo visando compreender o modelo de contrato de trabalho existente na relação entre trabalhadores e empresas da economia do compartilhamento. Será analisado os elementos próprios do contrato de trabalho e como eles podem ser verificados (ou não) dentro da conjuntura apresentada.

A terceira seção buscará discutir criticamente os dados coletados observando as consequências produzidas pela desregulamentação acerca das atividades laborais

realizada pelos prestadores de serviço. Será estudado os direitos e garantias laborais e previdenciárias que podem estar sendo suprimidos diante da realidade imposta, bem como os avanços legais que concernem ao tema apresentado.

Por fim, serão produzidas considerações finais acerca do fenômeno apresentado, através da retomada sintética dos elementos centrais desse trabalho e das principais conclusões obtidas neste estudo.

2 ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO COMO UM AGENTE TRANSFORMADOR DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

A economia do compartilhamento é um fenômeno que tem revolucionado a forma de consumo, Rachel Botsman e Roo Rogers (2011) defendem que, enquanto o século XX foi marcado pelo hiperconsumo, o século XXI caminha para um consumo colaborativo, em que o acesso ao bem, e não a propriedade, é o fator determinante. Essa nova dinâmica é pautada pela confiança, medida através de sistemas de reputação, os quais supostamente favorecem tanto os trabalhadores quanto os clientes que utilizam os seus serviços. No entanto, esse entendimento reflete apenas em parte as significativas alterações trazidas pela economia do compartilhamento, de modo que se faz necessário estudar o novo modelo de trabalho que vem sendo configurado nas últimas décadas, as suas consequências para a qualidade de vida do trabalhador, bem como os riscos que podem representar para os direitos e as garantias sociais.

As promessas em relação à economia do compartilhamento deram-se no sentido de propor uma alternativa para que pessoas desempregadas, ou que não se adequam ao mundo corporativo, pudessem tomar controle de sua própria vida e serem microempresárias. Além disso, haveria a possibilidade de ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando a fazer um uso melhor de recursos subutilizados, priorizando o acesso em detrimento da propriedade (SLEE, 2019). A Uber e o Airbnb são os grandes líderes da economia do compartilhamento, entretanto, esse novo mercado não se restringe unicamente aos setores de transporte e hospedagem, uma vez que são inúmeras as iniciativas espalhadas por diversos locais do mundo, que vão desde aluguel de ferramentas (1.000 Tools), até o aluguel de barcos (BoatBound). No mais, serviços pessoais, como limpeza doméstica (Homejoy, Proprly) e pequenos consertos (TaskRabbit, PiggyBee), também podem ser encontrados.

A economia do compartilhamento é uma forma de comércio colaborativo pautado nas trocas comerciais intermediadas por plataformas digitais, trata-se de um fenômeno recente e o modo de se referir a ele varia muito de acordo com a perspectiva de cada estudioso do assunto. Neste sentido, pode ser chamada de: economia sob demanda, capitalismo de multidão, economia colaborativa, economia de bico (*gig economy*), capitalismo de plataforma, dentre outros. Contudo, em que pese a

nomenclatura utilizada, há algumas características que permitem identificar e distinguir essa nova dinâmica econômica e social de outras.

Arun Sundararajan (2019) defende existir cinco características preponderantes neste sistema: (i) ser amplamente voltado ao mercado, pois a economia compartilhada cria novos mercados e serviços, possibilitando níveis mais altos de atividade econômica; (ii) possuir um capital de alto impacto, uma vez que busca a plena capacidade de bens, habilidades, tempo e dinheiro; (iii) utilizar redes de multidão ao invés de instituições ou hierarquia centralizadas; (iv) possuir fronteiras pouco definidas entre o profissional e o pessoal; (v) a existência de limites pouco definidos entre emprego pleno e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer.

É possível dizer que a economia do compartilhamento surgiu como uma iniciativa que pretendia a universalização do acesso, sendo vendida como uma alternativa em prol dos indivíduos menos favorecidos economicamente, possibilitando o acesso a bens e a serviços através de um espírito de colaboração, contribuindo para a coesão social (BOTSMAN; ROGERS, 2011). Atualmente, alguns estudiosos, como Tom Slee (2019), criticam essa ideia, tendo em vista que, usualmente, o caminho pelo qual as sociedades acessam bens comuns é a partir do aparato estatal, todavia não há na lista de parceiros da Peers¹ cooperativas do mundo da alimentação, do trabalho, de bibliotecas, de moradia ou outros grupos envolvidos em iniciativas comunitárias não digitais (SLEE, 2019). Partindo dessa perspectiva, é possível concluir que um dos elos comuns às empresas da economia do compartilhamento é a internet como parte fundamental do seu funcionamento, e não a proposta de universalização do acesso à bens. (SLEE, 2019).

No mais, é preciso mencionar que a revolução ocasionada pela adesão maciça aos aplicativos da economia do compartilhamento possibilitou a criação de grandes corporações que hoje movimentam bilhões, como é o caso da Uber, por exemplo, que quando estreou na bolsa de valores de Nova York possuía o valor de mercado aproximado de \$82,4 bilhões (EL PAÍS, 2019). Todavia, os impactos sociais causados por essas grandes corporações merecem tanto destaque quanto seu valor de mercado, visto que suas atividades têm provocado alterações significativas nos grandes centros urbanos.

¹ Empresa criada em 2013, define-se como: “uma organização de base dirigida pelos próprios membros, que dá suporte ao movimento da Economia do Compartilhamento.” (SLEE, 2019).

A sociedade passou por incontáveis mudanças desde a virada do século, pensadores como Bauman (2001) caracterizam o momento atual como “pós-modernidade”. A pós-modernidade seria um modo de funcionamento da sociedade marcado por fluidez e agilidade, em que os vínculos - pessoais, laborais e econômicos - são frágeis, deste modo, novos paradigmas são constantemente criados e não muito tempo depois já são considerados obsoletos, necessitando a extinção ou reinvenção. De acordo com o pensador (2001, p. 156):

Vivemos em um mundo de flexibilidade universal, sob condições de *Unsicherheit*² aguda e sem perspectivas, que penetra todos os aspectos da vida individual - tanto as fontes de sobrevivência quanto às parcerias do amor e do interesse comum, os parâmetros da identidade profissional e da cultural, os modos de apresentação do eu em público e os padrões de saúde e aptidão, valores a serem perseguidos e o modo de persegui-los.

Partindo desta perspectiva, é possível pensar que houve uma mudança de paradigma, em que a necessidade de acumulação de riquezas do século XX, foi substituída pelo consumo imediato no século XXI. Esta tendência reflete uma alteração na lógica do capitalismo, a qual, por conseguinte, interfere nas dinâmicas de trabalho atuais. A modificação da mentalidade de longo prazo para curto prazo interfere profundamente no sistema econômico, todavia, não há uma ruptura, e sim uma reinvenção do sistema capitalista, bem como uma tendência à crescente flexibilização dos vínculos econômicos e laborais. Diante deste contexto, a presente seção examinará o que hoje se conhece como economia do compartilhamento, apresentando seu modo de funcionamento e as empresas que se destacam dentro deste novo segmento.

2.1 SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO

O desenvolvimento da economia do compartilhamento não pode ser explicado sem mencionar o avanço de um elemento intimamente ligado à sua atividade: a tecnologia digital. Durante o período de guerra, na década de 1940, a tecnologia digital, embora ainda rudimentar, era utilizada para processamento de dados e informações. Apenas na década de 1960 aplicações comerciais passaram a

² Palavra em alemão utilizada por Bauman para ilustrar a falta de segurança, de certeza e de garantia existentes no contexto da pós-modernidade (BAUMAN, 2001).

amadurecer (SUNDARARAJAN, 2019). Neste sentido, o que se pode verificar nas décadas subsequentes, foram avanços significativos nesta área, com o surgimento de empresas voltadas exclusivamente para esse nicho de negócio, como a Apple e a Microsoft, por exemplo. Todavia, antes de 1990 os consumidores preferenciais destas empresas não eram indivíduos, e sim empresas e órgãos públicos (SUNDARARAJAN, 2019).

Os primeiros computadores domésticos possibilitaram grandes mudanças, estabelecendo, assim, um nicho de mercado totalmente novo e consideravelmente rentável. A popularização dos computadores tornou possível o surgimento de tecnologias cada vez mais sofisticadas e universais. Hoje, o número de pessoas que possuem acesso a smartphones é impressionante, sendo que apenas no Brasil há mais dispositivos digitais do que habitantes, chegando a impressionante marca de 424 milhões de aparelhos digitais (ADMINISTRAÇÃO, 2020).

Essa tendência da universalização do acesso à tecnologia digital favoreceu o surgimento de negócios que atuam puramente no mundo virtual, criando espaço para novas tendências de consumo. Pode-se dizer que a base da economia do compartilhamento encontra-se na relação *peer-to-peer*, ou seja, entre iguais. Essa dinâmica significa, em linhas gerais, que a aquisição, o fornecimento e o compartilhamento de bens e serviços ocorrem entre particulares, e não mais entre empresas e indivíduos. Deste modo, não há um controle centralizado ou organização hierárquica, esses sistemas possibilitam que os usuários sejam além de consumidores de recursos, os próprios responsáveis por disponibilizá-los (RIGHI; PELLISSARI; WESTPHALL, 2004).

O sistema *peer-to-peer* reinventou o modelo de trocas de períodos anteriores à Revolução Industrial, entretanto, as trocas daquela época ocorriam dentro de uma comunidade e a confiança para possibilitá-las vinha fundamentalmente de laços sociais (SUNDARARAJAN, 2019). A tecnologia permite a indivíduos que não se conhecem, e muitas vezes não fazem parte da mesma comunidade, realizar atividades como: hospedar, dar caronas, emprestar ferramentas e diversos outros serviços que têm como particularidade o objeto pessoal sendo compartilhado com desconhecidos.

Contudo, esses serviços não são oferecidos gratuitamente, a remuneração ocorre entre os particulares, partindo do princípio de que a pessoa que oferece o bem ou serviço remunera-se financeiramente, enquanto quem usufruiu do bem ou serviço

ganha pelo próprio compartilhamento em questão. No entanto, é necessário ressaltar que uma parcela do valor obtido pelo fornecedor do bem ou serviço é apropriada pela plataforma digital, como forma de pagamento da intermediação realizada.

Os principais setores que movimentam a economia do compartilhamento são de hospedagem e transporte, sendo assim o Airbnb e a Uber tornaram-se rapidamente as principais lideranças dentro deste novo modelo de negócio. O Airbnb surgiu como uma proposta de compartilhar espaços que estavam sobrando na casa das pessoas e possibilitar uma renda extra para quem se disponibilizasse a oferecer acomodação. A princípio, esse espaço oferecido seria compartilhado tanto pelo anfitrião quanto pelo hóspede, possibilitando uma experiência mais profunda e menos impessoal, indo em contrariedade aos serviços superficiais e impessoais fornecidos por hotéis (SLEE, 2019).

Todavia, o que nasceu como uma ideia de compartilhar espaços e fazer um dinheiro extra, rapidamente transformou-se em um negócio lucrativo, surgindo a possibilidade de ocupar espaços sem a presença do anfitrião, por um valor mais elevado. As alterações realizadas pela plataforma, possibilitaram que diversos donos de imóveis passassem a ver como mais vantajosa a hospedagem intermitente de turistas do que contratos de aluguéis com habitantes locais, o que levou diversas pessoas que residiam e locavam apartamentos em grandes centros, como Paris, por exemplo, fossem obrigadas a procurar outro local mais afastado do centro para morar (SLEE, 2019).

É possível pensar que a ideia inicialmente amistosa do Airbnb de fornecer uma experiência local para visitantes e fomentar o desenvolvimento econômico através do turismo, lentamente transformou-se em um grande inconveniente para as pessoas que dependem de aluguel e estão em maiores condições de vulnerabilidade social. Um fenômeno que passou a ser observado com a popularização do aplicativo foi a gentrificação dos centros urbanos, principalmente nas capitais europeias (SLEE, 2019).

A existência de donos de múltiplos imóveis nos centros urbanos destinados a esta modalidade de hospedagem, resultou no esvaziamento de determinadas localidades fora das temporadas turísticas, além disso houve o desmonte de pequenos hotéis independentes e hospedagens econômicas, que não conseguiram

competir com os preços oferecidos pelo Airbnb, levando em consideração gastos com regulamentações e inspeções comuns a empreendimentos formais devem se submeter (SLEE, 2019).

Passando a análise do setor de transporte, a Uber consolidou-se no mercado de forma ágil, oferecendo um serviço que também aludia a ideia de ser uma possibilidade de incremento da renda de pessoas que tinham carros e tempo livre para dedicarem-se à plataforma. Intitulada como uma empresa de tecnologia, e não de transporte, expandiu seu lucrativo negócio por 71 países, operando, apenas no Brasil, em mais de 500 cidades (UBER, 2020a). Neste sentido, a ascensão vertiginosa pode ser explicada pelo *modus operandi* da empresa, uma vez que, ao chegar em novas localidades, fornece subsídios e ofertas a motoristas e clientes para que o serviço se espalhe rapidamente. No entanto, logo após consolidar-se, a plataforma apropria-se de uma parcela cada vez maior dos ganhos (SLEE, 2019).

Por assemelhar-se muito ao serviço de táxi, houve certa resistência quando a Uber passou a operar em grandes centros urbanos, surgindo discussões quanto à legalidade de sua atividade. Nos Estados Unidos, a empresa *Peers* e outras organizações semelhantes tiveram um papel fundamental para a regulamentação da Uber, através de campanhas que conduziram à criação de normas específicas para essa modalidade de transporte. Deste modo, o que se criou, na prática, foi uma estrutura regulatória mais flexível e menos exigente que a de táxis, a qual garante permissão para operar, exige a filtragem dos motoristas cadastrados, bem como o fornecimento de seguro, além da apresentação de dados ao poder público (SLEE, 2019).

No Brasil, a empresa 99 é uma das maiores rivais da Uber, criada em 2012, na cidade de São Paulo, buscava conectar motoristas de táxis com passageiros. Ambicionando crescer no mercado, inicialmente não cobrava taxas dos motoristas, diferentemente dos concorrentes, de modo que rapidamente o serviço se popularizou, chamando a atenção de investidores. Após algumas rodadas de investimento, o negócio passou a operar aos moldes da Uber, conectando motoristas particulares com pessoas que buscavam deslocar-se para diferentes lugares, e claro, passando a cobrar um percentual por cada corrida realizada. Em 2018, a *startup*³ brasileira foi

³ Expressão utilizada para se referir a modelos de negócios novos que buscam, dentro de um cenário de incerteza e risco, oferecer produtos e serviços inovadores, sendo comumente associados a inovações tecnológicas. Alguns exemplos de startups são: a Uber, o Nubank e o Netflix.

vendida para a empresa chinesa Didi Chuxing, empreendimento que desbancou a Uber na China e, crescentemente, vem rivalizando a nível global com a empresa (JUNIOR MANZONI; LOUREIRO, 2018). Em 2020, a 99 contabilizava 600 mil motoristas e 18 milhões de passageiros, além disso, estima-se que a empresa opere mais de 1000 cidades brasileiras (MACHINE, 2020).

O setor de transporte vem modificando não só a mobilidade urbana, mas também as relações de trabalho. Um nicho de mercado derivado dos aplicativos de transporte, e que ocupa um espaço cada vez maior nos grandes centros urbanos, é o serviço de entregas, popularmente conhecido como *delivery*. Apesar de pedidos de comidas e outros itens para serem entregues em casa já ser uma atividade relativamente antiga, uma nova dinâmica surge com a utilização de aplicativos que intermedeiam a relação entre restaurantes e clientes, designando motoristas cadastrados para realizar entregas. Na prática, os restaurantes não precisam mais ter motoboys fixos contratados, mas tão somente vincularem-se ao aplicativo e deixarem a plataforma virtual cuidar de tudo, em troca de uma porcentagem do valor.

Atualmente, os aplicativos mais conhecidos e atuantes de *delivery* no Brasil são: o Rappi, o UberEats (derivado da Uber), o 99food (derivado da 99) e o Ifood. As entregas, no geral, podem ser feitas por qualquer pessoa cadastrada no aplicativo, as quais, na maioria das vezes, utilizam motos, bicicletas ou patinetes elétricos. Essa possibilidade pode ser vantajosa para os restaurantes, que têm alguns custos operacionais reduzidos, entretanto isso só ocorre através da extinção do vínculo de trabalho entre entregadores e estabelecimentos. Deste modo, percebe-se que a crescente popularização dos aplicativos de entrega lentamente encerra com uma possibilidade de acesso a um vínculo formal de emprego.

É notório que os aplicativos da economia do compartilhamento trouxeram inúmeras mudanças, transformando as dinâmicas de consumo e trabalho. Todavia, o que inicialmente representava a possibilidade de ganhos extras, passou a significar a principal (e por vezes a única) fonte de sustento de diversas pessoas, as quais executam exaustivas jornadas de trabalho, sem nenhuma garantia quanto a acidentes, roubos, doenças ou férias. Neste sentido, essas ideias inovadoras que prometem revolucionar a forma de consumo devem ser olhadas com cautela, uma vez que ainda não é possível extrair a real dimensão dos problemas que surgem junto com elas.

2.2 O PAPEL DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DENTRO DESTES SISTEMA

Comparando a economia do compartilhamento a um motor, as plataformas digitais seriam equivalentes às engrenagens que colocam esse motor em movimento. O crescimento exponencial de empresas como a Uber, o Ifood e o Airbnb só foi possível graças à força conectora da internet e sua possibilidade de atingir pessoas em larga escala (SUNDARARAJAN, 2016). Entretanto, os aplicativos que aparentemente realizam a inocente tarefa de aproximar o consumidor do bem, também exercem um controle rígido sobre os trabalhadores que dependem deste sistema para oferecer seu bem ou força de trabalho (SLEE, 2019).

Para melhor sintetizar a forma como o controle do trabalhador é exercido pelas plataformas digitais, observa-se a dinâmica adotada na empresa Uber, percebe-se que os motoristas parceiros estão sujeitos a um sistema de reputação, o qual consiste na avaliação, pelos clientes, do serviço prestado, podendo variar de 1 estrela, nota mínima, a 5 estrelas, nota máxima, (UBER, 2018). Além disso, a plataforma exige que a nota dos trabalhadores se mantenha constantemente alta, impondo como consequência, para aqueles que não conseguirem cumprir com essa exigência, a expulsão permanente do aplicativo (KALIL, 2020).

Esse modelo é conhecido como gerenciamento algorítmico e é utilizado por diversas empresas da economia do compartilhamento, sendo um sistema que depende diretamente dos consumidores (KALIL, 2020). As notas fornecidas dentro da plataforma digital são computadas por um *software*, que pode tanto fornecer benefícios aos trabalhadores em função de bom comportamento, como melhores corridas, por exemplo, quanto desligar permanentemente do serviço prestadores de serviço que não estejam cumprindo com os critérios exigidos pelas empresas. Segundo Renan Kalil (2020, p. 104):

O problema de as empresas adotarem esse modo de operar é que os consumidores não são obrigados a fornecerem uma justificativa para as avaliações baixas e não há meios do trabalhador apresentar argumentos para não ser banido da plataforma. Ainda, há indícios de que a assinalação de notas baixas, em muitas vezes, é fruto de preconceito racial ou religioso do cliente, o que torna a situação ainda mais complexa.

Percebe-se, ainda, que os sistemas de reputação conseguiram driblar a antiga problemática sobre a confiança em estranhos, possibilitando que diversas pessoas se

sintam seguras entrando no carro de um desconhecido, por exemplo (SLEE, 2019). No entanto, há algumas discussões acerca da validade deste sistema, tendo em vista que não há garantias que um motorista banido não possa cadastrar-se com outro nome e continuar efetuando corridas ou que um bom motorista seja injustamente excluído em virtude de, naquele dia específico, não conseguir ganhar notas altas o suficiente. Neste sentido, Tom Slee (2019), defende haver uma tendência em efetuar-se uma regulação algorítmica em detrimento das normas de proteção ao consumidor, ignorando o fato de que a maior parte das regulações existem para rastrear problemas que os consumidores sozinhos não poderiam detectar.

Pensando a partir da perspectiva do consumidor, a confiança criada por meio do algoritmo utilizado pelas corporações da economia do compartilhamento é frágil, uma vez que o sistema de notas pode até funcionar para circunstâncias simples como limpeza e cordialidade, mas pecam quando se referem a iminência de problemas mais graves como assédio sexual, roubos e violência. Já, do ponto de vista do trabalhador, esse sistema além de ignorar situações do dia a dia, que eventualmente podem levar a algum problema durante as corridas e resultar em uma nota baixa, deixa os prestadores de serviço vulneráveis, pois o algoritmo não permite explicações, nem revisões de notas. No fim, uma conclusão que se pode chegar é a de que o sistema de reputações é apenas uma fachada para atender as expectativas da própria corporação, relacionados a produtividade e dedicação máxima. Sobre esse assunto, Tom Slee (2018, p. 138) pontua:

Os sistemas de reputação não podem substituir a regulação. Em vez disso, estão sendo substituídos por estruturas de administração corporativa, e um mal substituto. Um sistema de reputação é um chefe saído do inferno: um gerente errático, destemperado e incompreensível, que pode queimar você a qualquer momento, por um capricho repentino, sem oferecer qualquer contestação.

Neste sentido, verifica-se que os aplicativos digitais com suas regulações algorítmicas e potencial de alcance em larga escala, de fato funcionam bem, mas apenas quando se leva em consideração os interesses das próprias empresas que comandam o negócio. Os motoristas que passaram a trabalhar em empresas como a Uber, visando flexibilidade e melhores oportunidades, encontram-se, hoje, presos a um sistema que constantemente exige mais, altera as regras do jogo sem prévio aviso e não leva em consideração as demandas de seus trabalhadores. A forma como os

dados são registrados dentro do aplicativo permite o exercício de um controle absoluto do trabalhador, bem como o incentivo à execução de exaustivas jornadas de trabalho diárias.

Além do sistema de reputação, a Uber também dispõe de um sistema de ranqueamento (UberPro), no qual motoristas que se mantiverem com notas altas nas avaliações pelos clientes e com uma taxa mínima de cancelamentos, poderão avançar em diferentes níveis de classificação dentro da plataforma, podendo variar entre: Azul (baixo), Ouro (intermediário) e Platina (avançado).

O ranqueamento estipulado pela empresa garante maiores vantagens para os melhores classificados, tais como: prioridade em viagens saindo do aeroporto, viagens com passageiros VIP, desconto em combustível, dentre outros (UBER, 2021b). Apesar de inicialmente parecer uma recompensa justa para bons trabalhadores, é possível pensar que este sistema na verdade é mais uma forma de controle e cobrança de metas, tendo em vista que, muitas vezes, os motoristas acabam aceitando corridas que não são vantajosas financeiramente e trabalhando muitas horas por dia para manterem-se em boas categorias e conseguirem corridas com melhores remunerações.

Estudiosos como Renan Bernardi Kalil (2020) vão além quando o assunto é esse modelo de recompensas oferecido pela plataforma, afirma-se que a Uber constantemente envia mensagens aos motoristas, incitando um espírito competitivo e o desejo de subir de nível, algo que, segundo Kalil, alimentaria uma compulsão semelhante à de um jogo. Kalil (2020) afirma que a técnica empregada pela corporação é denominada de ludificação (ou gamificação), sendo que o principal objetivo é induzir os motoristas a internalizar comportamentos desejados, assim como atender às demandas da plataforma. No mais, é possível pensar que esse novo modelo de controle do trabalho abre espaço para uma insidiosa forma de controle social, uma vez que, lentamente, os trabalhadores tornam-se reféns de algoritmos que nada deixam passar despercebido, punindo os menores erros e ensinando que a recompensa vem com o auto sacrifício e a submissão.

Analisando o fenômeno sociológico que os aplicativos e sistemas de reputação representam, é possível comparar a vigilância executada pelas grandes corporações da economia do compartilhamento ao sistema panóptico, desenvolvido por Jeremy Bentham, em 1785, o qual idealizava um sistema prisional cuja arquitetura permitia a um único vigilante observar todos os prisioneiros, sem que estes pudessem saber se

estavam ou não sendo observados (BENTHAM; et. al., 2008). Em 1975, Foucault ampliou essa ideia, determinando que esse modelo se reproduzia de forma simbólica não só no sistema prisional, mas também em escolas e hospitais, com o intuito de disciplinar e vigiar os indivíduos. Segundo o sociólogo, este modelo de controle social seria responsável por criar uma sociedade do controle, que, através de estruturas panópticas, disciplinaria as pessoas tornando-as dóceis e submissas, fabricando, assim, indivíduos úteis do ponto de vista social (FOUCAULT, 2011).

Com o surgimento de novas tecnologias, a teoria de Foucault tornou-se um pouco distante da realidade atual, mas não obsoleta. Filósofos como Bauman dedicaram-se ao estudo dos efeitos que a internet e as mídias sociais produzem na sociedade pós-moderna. No livro *Vigilância Líquida* (2014), Bauman defende que o sistema de vigilância e disciplina atual poderia ser entendido como pós-panóptico, deste modo, a arquitetura social desenvolvida pelas novas tecnologias, permite que o controle seja exercido de formas diversas e que não necessariamente remetam, em um primeiro momento, a perda da liberdade. Além disso, compartilham de características em comum como a apresentação de ideias que aludem a flexibilidade e diversão, encontradas no entretenimento e consumo (BAUMAN, 2014).

Partindo desta perspectiva, pode-se inferir que os aplicativos digitais das grandes corporações da economia do compartilhamento refinaram o conceito de vigilância, a qual é exercida por meio de um sistema algorítmico. O registro de todos os dados referentes as corridas prestadas pelos motoristas, cancelamentos e tempo parado, permite a concretização de um sistema de vigilância perfeito, pois existe não só a sensação de estar sendo constantemente observado, mas a certeza, pois a tecnologia atual possui o poder de armazenar todos os dados referentes ao exercício das atividades prestadas as corporações.

2.3 A REGULAMENTAÇÃO DOS APLICATIVOS DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO NO BRASIL

As inovadoras ideias propostas pelas empresas da economia do compartilhamento não encontraram grandes obstáculos para a realização de suas atividades em um primeiro momento, a ausência de legislação e as formas sutis de burlar regulamentações inerentes às atividades análogas, possibilitou o oferecimento de preços convidativos ao consumidor, bem como a rápida popularização de seus

serviços, conforme já estudado nesta seção. Neste contexto, a melhor forma de estudar o modo de operação destas grandes corporações é rememorando a maneira com que elas se estabeleceram e se popularizaram no país.

2.3.1 Airbnb.

Em 2011, o Airbnb iniciou suas atividades no Brasil, passando ileso a qualquer regramento atinente a hotéis e pousadas, todavia, com a disseminação do serviço, algumas questões referentes ao exercício do direito de propriedade surgiram. No ano de 2019, chegou ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) o Recurso Especial nº 1819075 (BRASIL, 2021b), no qual se discutiu acerca da possibilidade de condomínios proibirem a locação através da plataforma digital Airbnb. A controvérsia iniciou-se com um condomínio processando uma proprietária por estar praticando atividade comercial similar a de albergue, algo proibido pela convenção condominial, além disso afirmava-se que a constante circulação de pessoas estranhas nas dependências do prédio gerava insegurança para os demais moradores (BRASIL, 2021b). Alegou-se em segunda instância que a proprietária, inclusive, havia colocado divisórias nos apartamentos, visando aumentar o número de hóspedes, além disso, oferecia serviços como o de lavagem de roupas e *wifi*, o que caracterizaria o uso do apartamento como se fosse um hostel (BRASIL, 2021b).

O julgamento do recurso prolongou-se até o ano de 2021, sendo acordado que o recurso especial seria desprovido. Entendeu-se que o oferecimento de hospedagem para pessoas por meio da plataforma Airbnb poderia ser vedada se houvesse proibição neste sentido na convenção condominial (BRASIL, 2021b). Para chegar ao deslinde do feito foi necessário classificar o tipo de contrato entre anfitrião e visitante, enquanto a proprietária defendia que o caso se tratava de locação, o condomínio afirmava ser contrato de hospedagem (BRASIL, 2021b). O ministro Raul Araújo classificou a relação jurídica como atípica, assemelhando-se ao contrato de hospedagem, seu voto foi seguido pelos demais ministros da turma, com exceção do relator do caso, Luís Felipe Salomão (BRASIL, 2021b).

A jurisprudência apresentada serve para ilustrar a imprecisão jurídica acerca desta modalidade de negócio. Por não haver norma impositiva regulando essa atividade, as discussões que surgem acerca da sua validade estão relegadas à análise do caso concreto. Além disso, o ministro Salomão apontou, em seu voto, o direito

comparado, demonstrando que cidades como Berlin, São Francisco, Barcelona e Quebec enfrentam dificuldades para implementar leis que regulam, pelo menos em parte, as atividades do Airbnb (BRASIL, 2021b). Afirmou, ainda, que, em que pese regulamentações muitas vezes severas por parte dos estados, os proprietários e demais atores envolvidos no negócio dão continuidade a suas atividades, em inobservância a tais regramentos (BRASIL, 2021b).

Deste modo, verifica-se uma tendência à autorregulação, tendo em vista que as tentativas de desenvolvimento da legislação nesse sentido são incipientes. Ainda assim, alguns regramentos quanto a essa modalidade de negócio podem ser encontrados no âmbito municipal e estadual, como a Lei 4.050/2017 de Ubatuba, São Paulo (UBATUBA, 2017), e a Lei Complementar Municipal n. 99/2017, de Caldas Novas, Goiás (CALDAS NOVAS, 2017). Entretanto, leis que tenham validade sobre todo o território brasileiro ainda estão em fase de discussão e serão melhor apresentadas no tópico 4.4 do trabalho.

2.3.2 Uber, 99 e Ifood.

O setor de mobilidade urbana é um dos que mais se destacou dentro da economia do compartilhamento, a Uber chegou aos grandes centros causando profundas alterações nas relações de consumo, gerando grande alvoroço em setores que antes detinham o monopólio. A empresa passou a operar no Brasil em maio de 2014, expandindo-se rapidamente pelas capitais do país. Em 2015, diversos problemas passaram a ser noticiados pela mídia, envolvendo, majoritariamente, taxistas descontentes com a chegada da empresa (ARAÚJO; ROSSETTO, 2016). As principais acusações por parte dos taxistas diziam respeito à ilegalidade do serviço oferecido, uma vez que este podia operar sem nenhum cadastro em órgãos competentes e sem passar por diversos trâmites burocráticos que outros motoristas profissionais deveriam passar (ARAÚJO; ROSSETTO, 2016). Ademais, os preços convidativos, muito abaixo do fornecido pelos motoristas de táxi, gerou revolta por parte dos taxistas, que vislumbraram a possibilidade de perda de ganhos e acusaram a Uber de concorrência desleal (SILVA, 2015).

As controversas também pairaram em torno da violação da Lei Federal nº 12.468, de 2011, que regulamenta a profissão de taxista (BRASIL, 2011). Por outro lado, o discurso favorável ao exercício da atividade dos aplicativos digitais fundava-se

no direito à livre iniciativa, amparado pela Constituição Federal (CF), no art. 170 (BRASIL, 1988). No entanto, as discussões acerca da legalidade do serviço permaneciam chamando a atenção de toda a sociedade.

A crescente tensão social e incerteza levou, em São Paulo, a formulação da Lei Municipal nº 16.279/2015 (SÃO PAULO, 2015), a qual tornava ilegal o serviço da Uber. A principal discussão deu-se a respeito da modalidade de transporte prestado pela empresa, sendo que, os defensores da lei municipal afirmavam tratar-se de transporte público individual (tal qual os táxis), enquanto a empresa Uber defendia que seu serviço possuía o viés privado. A formulação de uma lei proibindo as atividades da Uber na maior capital do país impulsionou o debate de nacional. Após uma ação direta de inconstitucionalidade, o Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu em favor da corporação, corroborando com a manutenção das atividades da empresa (SÃO PAULO, 2016).

No entanto, isso não representou o fim da polêmica. Em 2019, a um caso semelhante chegou ao âmbito do Supremo Tribunal Federal (STF), por meio da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) n. 449 (BRASIL, 2019c), ajuizada pelo Partido Social Liberal, contra lei municipal, que possuía elementos semelhantes a Lei Municipal n. 16.279/2015 (SÃO PAULO, 2015). Além disso, após a edição de outras leis municipais proibindo o exercício das atividades da Uber, foi publicada a Lei n. 13.640, de 2018 (BRASIL, 2018), que definiu critérios de diferenciação entre o transporte público individual, oferecido pelo sistema tradicional de táxi e o transporte remunerado individual privado, prestado por plataformas como Uber, Cabify e 99 (BRASIL, 2018), de modo que a atividade da Uber estava autorizada.

As contradições presentes em diferentes normas, levou o STF a intervir e julgar com brevidade o caso. Os ministros decidiram que a modalidade de transporte prestado pela Uber seria de caráter privado individual e a sua proibição seria inconstitucional, privilegiando, assim, os princípios da livre iniciativa e livre concorrência (BRASIL, 2019c). A decisão favorável à economia do compartilhamento, juntamente com a Lei n. 13.640 (BRASIL, 2018), que garantia a legalidade na atuação da empresa, possibilitaram a consolidação da Uber no mercado e sua chegada a outras cidades. Além disso, empresas que prestavam serviços semelhantes também se beneficiaram, como a 99, por exemplo.

A impossibilidade de proibir essa atividade serviu de atrativo para que mais trabalhadores investissem nesse tipo de trabalho, motivados pela ideia de ser seu próprio patrão e fazer seu próprio horário. A consolidação desta modalidade de transporte de pessoas possibilitou a popularização dos aplicativos da economia do compartilhamento. Desta forma, este novo cenário possibilitou a confiança em uma nova forma de consumo, que antes despertava certo receio quanto à segurança e eficiência. Por fim, após a abertura do mercado realizado pela Uber, empresas de *delivery* como Ifood, 99Food, Rappi e Ubereats não enfrentaram grandes obstáculos para uma rápida ascensão e consolidação nas grandes cidades, possibilitando o recrutamento de um número cada vez maior de trabalhadores, os quais muitas vezes passaram a tirar o seu sustento única e exclusivamente através das plataformas digitais.

3 A DIFICULDADE PARA ASSEGURAR OS DIREITOS DO TRABALHADOR FACE ÀS CORPORações DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO

Cenários de crise econômica e instabilidade política favorecem o desemprego e a precarização das relações de trabalho. No Brasil, conforme pesquisa realizada pelo IBGE, no segundo trimestre de 2021, estima-se que 14,4 milhões (14,1%) de pessoas estão desempregadas (IBGE, 2021). Entretanto, esta taxa representa um aumento de cidadãos empregados, tendo em vista que a apuração trimestral encerrada em maio de 2021, contava com 14,8 milhões (14,6%) de desempregados (ABDALA, 2021). A sensível melhora expressa por esses percentuais não reflete, no entanto, uma melhora do cenário econômico e laboral do país, uma vez que, no trimestre encerrado em maio, apenas 49,5% da população com idade para trabalhar encontrava-se ocupada, ou seja, menos da metade (ABDALA, 2021).

No mais, outro índice que chama a atenção é o número de pessoas que operam na informalidade, totalizando 40% dos ocupados, sendo assim 34,7 milhões de trabalhadores (ABDALA, 2021). Esta categoria inclui aqueles sem carteira assinada no setor privado e doméstico, empregadores ou empregados por conta própria sem CNPJ e os trabalhadores sem remuneração (ABDALA, 2021). Por fim, constatou-se que dos 87,7 milhões de ocupados no país, 24,8 milhões atuam por conta própria, o número representa um crescimento de 4,2% em relação ao primeiro trimestre de 2021 (ABDALA, 2021).

Os percentuais demonstrados refletem uma conjuntura de insegurança, em que o acesso a vínculos formais está prejudicado e a única alternativa para algumas pessoas manterem sua subsistência é através de empregos informais e com condições precárias de exercício da sua atividade. De acordo com o Instituto Locomotiva (2021), no Brasil, cerca de 32,4 milhões de pessoas utilizam aplicativos da economia do compartilhamento para obterem renda, sendo que, deste contingente de trabalhadores, 28% dedicam-se a aplicativos de transporte como a Uber e a 99. Além disso, constatou-se que 15,7% dos trabalhadores utilizam os aplicativos como única fonte de renda.

Neste sentido, é pertinente mencionar que, na concepção de Renan Kalil (2020), a principal problemática quando são analisadas as condições laborais dentro da economia do compartilhamento, ocorre em função da dependência do trabalhador em relação à plataforma digital. O grau de dependência do trabalhador com a

plataforma é um fator importante para determinar a satisfação ou a precariedade quanto ao serviço prestado, tendo em vista que quanto mais dependente for daquela fonte de renda, mais o trabalhador irá renunciar a sua segurança e condições dignas de trabalho (KALIL, 2020).

Defende-se que este tipo de cenário contribui para um fenômeno denominado viração, a qual se refere a um cenário em que uma massa de trabalhadores precisa constantemente procurar “bicos” para sobreviver, tendo em vista que os vínculos laborais são frágeis e transitórios, neste sentido a forma de organização do trabalho presente nos aplicativos da economia do compartilhamento aprofunda esse processo e afeta principalmente pessoas pouco qualificadas e com rendimentos reduzidos (KALIL,2020).

É importante ressaltar que o fenômeno da viração atinge principalmente trabalhadores do setor de transporte, portanto, motoristas particulares e entregadores de delivery. No setor de hospedagem, os níveis de precariedade são menores, enquanto na execução de serviços domésticos há precariedade quanto à remuneração, porém com maior controle sobre os horários de trabalho (KALIL,2020). A presente seção buscará caracterizar a modalidade de trabalho realizada dentro das plataformas da economia do compartilhamento, bem como o vínculo estabelecido com o trabalhador e o tipo de contrato adotado.

3.1 TRABALHADOR INFORMAL X TRABALHADOR AUTÔNOMO

Os trabalhadores informais são aqueles que não se encontram em situação de desemprego, porém exercem suas atividades produzindo bens e serviços sem que suas atividades estejam reconhecidas, registradas, protegidas e regulamentadas pelo poder público (DOMBROWSKI et al., 2000).

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é responsável pela realização da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (PNADc), dentro dessa pesquisa realiza-se um estudo do número de trabalhadores informais existentes no país, para isso consideram-se fatores como: trabalhadores empregados no setor privado sem carteira assinada, empregados domésticos sem carteira assinada, empregador sem registro no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), trabalhador por conta própria sem registro no CNPJ e trabalhador familiar auxiliar (PNDAC, 2021).

Neste sentido, verifica-se que há diversas circunstâncias possíveis de configuração de trabalho informal. Cabe ressaltar que essa modalidade de trabalho é extremamente desfavorável ao trabalhador, uma vez que este muitas vezes não consegue realizar contribuições à previdência e acaba não tendo acesso a direitos trabalhistas e sociais.

De acordo com Adriana Calvo Pimenta (2020, p. 87): “O gênero “trabalhador” pode ser dividido em empregados e trabalhadores em geral. Os trabalhadores podem ser divididos em trabalhador autônomo, trabalhador eventual, trabalhador avulso e trabalhador voluntário.”. O contrato de prestação de serviço do trabalhador autônomo passou a ser regulado recentemente com a Reforma Trabalhista (BRASIL, 2017), sendo dado ao art. 442-B, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a seguinte redação: “a contratação do autônomo, cumpridas por este todas as formalidades legais, com ou sem exclusividade, de forma contínua ou não, afasta a qualidade de empregado prevista no art. 3º desta consolidação.” (BRASIL, 1943).

No mais, em 2018, foi publicada a Portaria nº 349/2018, pelo Ministério do Trabalho que estabelece regras sobre contratação de autônomos e trabalho intermitente. A referida portaria dispõe acerca de diversas circunstâncias caracterizadoras (ou não) do trabalho autônomo, no entanto, o que chama a atenção é o artigo 1º, § 5º, que refere: “Presente a subordinação jurídica, será reconhecido o vínculo empregatício.” (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 2018).

As empresas da economia do compartilhamento são unânimes ao afirmar que o trabalho realizado dentro de suas plataformas seria autônomo, tendo os “parceiros” total liberdade para aceitar serviços ou recusar determinadas circunstâncias que considerem desfavoráveis. Percebe-se pela leitura das leis atinentes ao tema, que a ausência de subordinação é o requisito definidor da relação de trabalho autônoma. De acordo com Adriana Calvo Pimenta (2020), isso ocorre em razão da autonomia ser a antítese da subordinação, além disso, a principal característica da atividade do autônomo é a independência, uma vez que não há subordinação a um tomador de serviço.

Sendo assim, para compreender a verdadeira natureza do trabalho prestado para as corporações da economia do compartilhamento é preciso apropriar-se do conceito de subordinação presente no direito do trabalho, bem como a sua configuração (ou não) nas relações entre prestadores de serviço e aplicativos digitais. A subordinação jurídica, decorrente do contrato de trabalho, é a que se deve buscar

quando está sendo analisado a existência de vínculo empregatício, segundo parte majoritária da doutrina (PIMENTA, 2020).

Todavia, ainda há diferentes teorias sobre a subordinação, podendo esta ser: econômica, decorrente do pagamento do salário; técnica, fruto do uso dos meios de produção; e social, em função da posição social do empregado dentro da empresa como instituição (PIMENTA, 2020). A subordinação jurídica deve ser entendida de forma objetiva, ou seja, o que se leva em consideração é o modo de realização da prestação de serviço (PIMENTA, 2020).

Luciano Martinez (2020) entende que a subordinação é uma circunstância que limita a ampla autonomia individual do prestador de serviço, ademais a ausência eventual de comandos e diretivas explícitos não isenta a configuração desse elemento. Sendo assim, essa situação funda-se na intensidade de ordens, na obediência e no respeito à hierarquia, no entanto, não se pode confundir subordinação com submissão a horário ou a controles diretos do cumprimento de ordens (MARTINEZ, 2020). Recentemente doutrinadores como Luciano Martinez e Adriana Calvo Pimenta têm chamado a atenção para a crise da subordinação jurídica. Afirma-se que as novas modalidades de trabalho surgidas nas últimas décadas, em especial aquelas desenvolvidas pela economia do compartilhamento, têm gerado inseguranças quanto à caracterização (ou não) da subordinação jurídica.

Sendo assim, é pertinente analisar as alternativas que têm sido propostas em outros países para solucionar a conjuntura apresentada. A doutrina italiana desenvolveu o conceito de parassubordinação, que seria referente às relações pessoais de colaboração continuada e coordenada, nas quais a direção dos serviços está presente de modo difuso e pontual (MARTINEZ, 2020). Deste modo, o trabalhador parassubordinado encontra-se em uma categoria intermediária entre o autônomo e o subordinado, contemplando tipos de trabalho que não se enquadram exatamente em uma das duas modalidades tradicionais (PIMENTA, 2020).

As principais características do trabalho parassubordinado são a pessoalidade, a continuidade e a coordenação na prestação dos serviços. Por conseguinte, o direito espanhol, tentando solucionar essa mesma problemática, instituiu a figura do trabalhador autônomo economicamente dependente em seu ordenamento, através da Lei nº 20/2007, de 11 de julho, o Estatuto del Trabajo Autónomo, de acordo com essa lei o autônomo dependente seria todo aquele que realiza uma atividade econômica ou profissional lucrativa de forma habitual, pessoal, direta e predominantemente para

uma pessoa física ou jurídica, do qual obtém ao menos 75% dos seus ganhos, critério objetivo estabelecido pela lei (ESPANHA, 2007).

No caso do Brasil ainda há imprecisão sobre o tema, em que pese a redação do art. 442-B, da CLT (BRASIL, 1943), não deixar dúvidas a respeito da ausência de subordinação para configuração de trabalho autônomo, os requisitos para a caracterização desse elemento nas novas relações de trabalho surgidas nas últimas décadas ainda são incertos. É possível pensar na subordinação dos trabalhadores que exercem suas atividades em plataformas digitais quando se analisa mais à fundo seus mecanismos de funcionamento.

No caso das empresas do setor de transporte e *delivery*, o preço das corridas é pré-determinado, inexistindo controle por parte do prestador de serviço acerca do valor de sua própria força de trabalho. Além disso, a intensa fiscalização realizada pelas plataformas, controlando o modo com que o prestador de serviço realiza sua atividade, bem como punindo comportamentos que não são considerados interessantes para os objetivos da corporação, demonstram falta de autonomia dentro deste contexto.

Para ilustrar a subordinação do trabalhador face às plataformas digitais pode ser citado um exemplo atual acerca da impossibilidade de negociação e autonomia dentro das grandes corporações da economia do compartilhamento. Recentemente foi noticiado pela mídia o desligamento de aproximadamente 1 600 motoristas pela empresa Uber (PEREIRA, 2021). Para a tomada de decisão, a empresa alegou que os condutores banidos do aplicativo estariam cancelando excessivamente as corridas aceitas, no mais, segundo relatos, não houve qualquer aviso prévio por parte da corporação antes da tomada definitiva de decisão (PEREIRA, 2021).

Outrossim, de acordo com o que foi apurado até o momento, os condutores banidos não conseguem ter acesso a um diálogo com a empresa e qualquer possibilidade de retratação é remota (PEREIRA, 2021). No entanto, o que a Uber aparentemente deixou de considerar neste caso é a intensa conjuntura de crise política e econômica do país. A crescente alta no preço dos combustíveis tem tornado desvantajoso aceitar determinadas corridas e diversos motoristas trabalham sem qualquer perspectiva de lucro, segundo nota publicada pela Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (2021).

Diante deste cenário, percebe-se que a tomada arbitrária de decisões por parte das grandes corporações da economia do compartilhamento é algo realizado sem

maiores conjecturas a respeito dos impactos que podem ser ocasionados na vida dos trabalhadores, que muitas vezes possuem aquela como a única fonte de renda. Neste sentido, a ausência de subordinação dentro deste contexto aparentemente é algo que não prevalece quando analisado o modo de operação de empresas como a Uber, por exemplo, a impossibilidade de se negar as metas estipuladas pela organização, bem como de recorrer das suas decisões, são circunstâncias que parecem caminhar em sentido contrário ao da autonomia e independência.

3.2 CORPORAÇÕES DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO: INTERMEDIÁRIAS OU EMPREGADORAS?

Há inúmeras discussões acerca do tipo de serviço oferecido pelas empresas líderes da economia do compartilhamento, muitas vezes estas intitulam-se como empresas de tecnologia, e não de transporte, hospedagem ou serviços, por exemplo. Partindo deste princípio, estas empresas seriam intermediárias, ou seja, sua única função seria fornecer uma plataforma em que trabalhadores e clientes pudessem se conectar e atingir seus interesses próprios.

A principal razão para o receio de se tornar algo além de uma empresa de tecnologia é, principalmente, os encargos e responsabilidades de cunho laboral, previdenciário e fiscal que surgem com essa nova circunstância. Além disso, operando como intermediárias, as empresas maximizam seus lucros, sendo uma conjuntura extremamente rentável e favorável unicamente para elas. Por outro lado, este cenário deixa os trabalhadores em situação de vulnerabilidade, pois, do mesmo modo que não recebem garantias e benefícios que um trabalhador de carteira assinada receberia, fornecem uma parcela considerável de seus lucros para as plataformas, como um preço pela intermediação oferecida.

No entanto, deve-se prestar atenção para alguns fatores interessantes quando se admite que as corporações da economia do compartilhamento seriam meras intermediadoras. Como já mencionado anteriormente, o controle do trabalho é realizado de forma rígida por essas empresas, punindo os menores erros e não abrindo vias para discussões e retratações.

No mais, analisando plataformas que funcionam aos moldes da Uber, verifica-se que a empresa faz mais do que intermediar relações entre oferta e demanda, uma vez que os dados fornecidos para os dois lados são diferentes e o motorista

geralmente não possui muitas informações acerca da corrida que está aceitando. Além disso, não há muita liberdade para o trabalhador e isso pode ser explicitado quando se verifica que uma falta grave dentro da organização é aceitar solicitações de viagem na rua sem o intermédio da plataforma (UBER, 2021a). Sobre o assunto, Renan Kalil (2020, pg. 131) constata:

[...] a aceitação cega de viagens, o preço dinâmico, a fixação dos preços das corridas e dos valores pagos aos motoristas, a sua atuação como instância decisória em disputas entre passageiros e trabalhadores, a assimetria na comunicação entre a plataforma e os motoristas, o sistema de avaliação e as suas consequências para receber trabalho e permanecer na Uber, a opacidade da plataforma e os incentivos para modular o comportamento dos trabalhadores. [...] constata-se que é evidente o controle dos trabalhadores feito pela Uber.

Neste sentido, percebe-se que inúmeras exigências são feitas para os trabalhadores que desejam se unir às plataformas da economia do compartilhamento, aqui destaca-se a Uber, que é uma das maiores defensoras da ideia de que as atividades deste ramo envolvem unicamente tecnologia. No entanto, analisando as cobranças realizadas pela empresa, parece ser incompatível a noção de que seja feita apenas a intermediação entre clientes e trabalhadores. Além de exigências funcionais relacionadas a produtividade e comportamento, a empresa já estabelece regras a serem cumpridas desde o cadastro do trabalhador na plataforma, como determinados tipos de carros que podem ser utilizados e a existência de um código de conduta que os motoristas devem observar.

Deste modo, defende-se que as empresas da economia do compartilhamento não buscam maximizar seu lucro através de produção e comercialização de bens e serviços, mas sim através de mecanismos como especulação, burla da lei, evasão de divisas e manipulação de ativos (KALIL, 2020). No tocante à burla legal, Renan Kalil (2020), defende ser o principal instrumento utilizado por empresas como a Uber, pois a própria organização de seu modelo empresarial serviria para esconder a dinâmica real das relações econômicas dentro do negócio e, desta forma, ignorar a lei. No mais, um alto contingente de trabalhadores operando dentro da plataforma digital é essencial para viabilizar esse tipo de modelo de negócio e possibilitar a classificação destes como autônomos, tendo em vista que isso isenta a organização de ter custos operacionais através da transferência de despesas e responsabilidades para os trabalhadores (KALIL, 2020).

Neste sentido, é possível pensar que as grandes corporações da economia do compartilhamento utilizam cada vez melhor das novas dinâmicas sociais surgidas no último século. A sociedade pós-moderna demanda flexibilidade e rapidez, o que de certa forma é encontrado nessas empresas. Esse fator, por si só, não representa um problema, entretanto, a falta de regulamentação desse tipo de atividade propicia que, cada vez mais, estas organizações tirem proveito desta conjuntura para reinventar o velho, ou seja, implementar condições de trabalho precárias e exploratórias que muito assemelham-se a de séculos passados, em especial o século XVIII, que foi marcado pela revolução industrial e suas consequências severas a vida do operário. O que se pode verificar com a massa de trabalhadores da Uber, por exemplo, é uma legião de pessoas exaustas e desgastadas, fisicamente e emocionalmente, em função de um trabalho que é pouco regulado e, justamente por isso, atua de modo a tirar o maior proveito possível da mão de obra disponível.

Fica nítido que o cenário configurado atualmente abre margem para uma exploração sem fim do trabalhador e representa o desgaste de direitos sociais duramente conquistados ao longo dos anos. A questão de ser intermediária ou empregadora já é discutida em muitos países, tendo sido mais recentemente decidido na Inglaterra que haveria vínculo trabalhista entre a Uber e os motoristas parceiros (REINO UNIDO, 2021). No Brasil, ainda há certa imprecisão acerca de qual rumo as discussões irão seguir. Em que pese o Tribunal Superior do Trabalho (TST) já ter negado pela quarta vez a existência de vínculo trabalhista entre a empresa Uber e os motoristas (BRASIL, 2021c), uma outra votação está aguardando novos desdobramentos.

O Recurso de Revista n. 100353-02.2017.5.01.0066, da 3ª Turma do TST, sob a relatoria do Ministro Mauricio Godinho Delgado (BRASIL, 2020), pode representar avanços para a categoria de motoristas de aplicativo, uma vez que o relator do caso já firmou seu entendimento no sentido da existência de vínculo trabalhista. Contudo, o processo encontra-se suspenso, desde o ano de 2020, em função de pedido de vista regimental (BRASIL, 2020). Percebe-se, portanto, que as discussões acerca da relação de poder das corporações da economia do compartilhamento face ao trabalhador são fundamentais para determinar o futuro das relações de trabalho, e principalmente para poder prever as reais consequências que o modelo exploratório atual pode representar nos próximos anos.

3.3 O MODELO DE CONTRATO ADOTADO ENTRE A EMPRESA E O PRESTADOR DE SERVIÇO

Iniciando a análise pela empresa Airbnb, observa-se que, em seus termos de serviço, há uma série de orientações referentes a responsabilidades, obrigações legais, impostos e taxas. No tocante aos termos específicos para os anfitriões, verificam-se dois tópicos que chamam a atenção, o primeiro trata sobre ao contrato entre anfitrião e hóspede, a plataforma orienta que, quando um pedido de reserva é aceito, o anfitrião está celebrando um contrato diretamente com o hóspede e, deste modo, é o responsável por prestar o serviço de acordo com os termos e preços especificados no anúncio. Além disso, subsidiariamente, o anfitrião ao aceitar um hóspede, concorda em pagar as taxas aplicáveis, como a de serviço do Airbnb e os impostos pertinentes por cada reserva. O segundo aspecto digno de ser observado, é a expressa indicação de independência entre a plataforma e o anfitrião. Neste sentido, a empresa é enfática ao informar que a relação com o proprietário do imóvel é de um indivíduo ou entidade independente, e não de um funcionário, agente, sócio ou parceiro (AIRBNB, 2020).

Passando ao setor de delivery e transporte, percebe-se que a preocupação de se resguardar de qualquer possibilidade de configuração de vínculo trabalhista é ainda maior. Em relação a plataforma Ifood, constantemente é ressaltada a ideia de independência, mas ainda vai além, ao informar que o entregador não só trabalha como profissional independente, como dispõe de liberdade e autonomia e, desta forma, a relação existente teria natureza cível e comercial, e não trabalhista (IFOOD, 2020).

A empresa Uber segue o mesmo entendimento, ressaltando diversas vezes em seus termos de uso que a organização não seria fornecedora de bens e, tampouco, prestaria serviços de transporte e logística, além disso, os serviços oferecidos seriam realizados por parceiros independentes, e não empregados (UBER, 2021c). Neste sentido, percebe-se que as corporações da economia do compartilhamento, no geral, tentam trazer as discussões que possam surgir entre a empresa e o “parceiro independente” para o âmbito do direito civil. No entanto, para compreender a real mudança que essa nova configuração pode representar, deve-se analisar as razões pelas quais o direito do trabalho foi introduzido no ordenamento jurídico.

O direito do trabalho foi apresentado pela primeira vez através da Constituição Federal de 1934, durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), trazendo garantias como salário-mínimo, jornada de trabalho de oito horas, repouso semanal, férias remuneradas e assistência médica e sanitária. No ano de 1943 foi introduzida a Consolidação das Leis do Trabalho, como uma forma de unificar as leis referentes ao trabalho. Essa série de leis trabalhistas também representaram avanços sociais, uma vez que atenderam às demandas da massa trabalhadora da época que exigia seus direitos frente à crescente industrialização do país (PIMENTA, 2020).

O direito do trabalho está inserido no campo dos direitos sociais, desta forma, cabe mencionar que uma das suas principais funções é equiparar as forças desiguais entre trabalhador e empregador. Entende-se que não há isonomia entre as partes em um contrato de trabalho, devendo o empregado ser tratado como parte hipossuficiente por se tratar daquele que é economicamente mais débil, possuindo apenas a sua força de trabalho (MARTINEZ, 2020). Por outro lado, o direito civil tem como pressuposto para a formação contratual a igualdade entre as partes, e no caso de assimetria de forças, há leis específicas para garantir a correção desta circunstância, como por exemplo a possibilidade de se anular um contrato em função de incapacidade relativa do agente, conforme art. 171, I, do Código Civil (BRASIL, 2002).

Percebe-se que o direito do trabalho tem razões para existir que não podem ser integralmente contempladas pelo direito civil e comercial. Para compreender melhor a suposta igualdade entre as corporações da economia do compartilhamento e as pessoas que trabalham utilizando suas plataformas é necessário analisar a maneira com que se dá a prestação de atividades dentro deste ramo. Em agosto de 2021, houve a prolação de dois acórdãos reconhecendo a existência de vínculo de emprego entre a Uber e duas motoristas, por meio do julgamento dos Recursos Ordinários n. 0101291-19.2018.5.01.0015 (RIO DE JANEIRO, 2021a) e n. 0100853-94.2019.5.01.0067 (RIO DE JANEIRO, 2021b), no Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 1ª Região.

Para chegar a essa conclusão, a relatora do caso, desembargadora Carina Rodrigues Bicalho, analisou os requisitos caracterizadores da relação de emprego como pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação. A relatora considerou, ainda, que a empresa Uber estava utilizando uma técnica denominada litigância manipulativa, oferecendo acordos em processos que tramitavam em turmas que tinham inclinações para reconhecer a subordinação entre motoristas e a empresa

(RIO DE JANEIRO, 2021b). Neste sentido, a utilização deste mecanismo ocorreria através de uma conciliação estratégica para evitar a existência de decisões favoráveis aos trabalhadores, manipulando, assim, a jurisprudência trabalhista (RIO DE JANEIRO, 2021b).

Deste modo, é importante conceituar os elementos caracterizadores da relação de emprego, ou seja, a pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação. A pessoalidade é um pressuposto que exige que o empregado exerça suas atividades pessoalmente, sem se fazer substituir, a não ser em caráter esporádico. Adriana Calvo Pimenta (2020), afirma que são características da pessoalidade na relação de emprego: o intuito personae, ou seja, o contrato de trabalho é dotado de pessoalidade, deste modo, a relação de emprego tem como ator principal o empregado (pessoa natural) e não o empregador; a infungibilidade, uma vez que não se pode trocar um empregado por outro, exceto em raras exceções; e o contrato ser personalíssimo, portanto, não pode ser delegado a outra pessoa nem a herdeiros e sucessores.

Em relação a não eventualidade, a CLT dispõe que o empregado é aquele que atua com caráter de permanência, sendo assim, não pode ser esporádico e, tampouco, eventual (BRASIL, 1943). Para que haja relação empregatícia é necessário que o empregado trabalhe no local sem eventualidade, ainda que por um curto período (PIMENTA, 2020). Já, em relação à onerosidade, trata-se de um requisito que exige a remuneração do trabalho executado, não podendo este ser gratuito (PIMENTA, 2020). No tocante a subordinação, entende-se como um dos principais indicadores do vínculo trabalhista, sendo este um estado de dependência real, decorrente do direito do empregador de comandar, dar ordens, em que a obrigação correspondente para o empregado é se submeter a tais ordens (PIMENTA, 2020).

Feita as devidas considerações acerca dos elementos caracterizadores da relação de emprego, é possível identificar a existência destes na forma de trabalho desempenhada em plataformas como a Uber, por exemplo. A pessoalidade pode ser verificada ao analisar que, dentro do código de conduta da comunidade, é proibido o compartilhamento de contas, ou seja, para atuar como motorista a conta tem que ser criada no nome do trabalhador e só pode ser operada única e exclusivamente por ele (UBER, 2021a). Em relação à não eventualidade, nos autos dos recursos do TRT mencionados, a relatora Carina Rodrigues Bicalho afirma que: "Mesmo descontínuo

ou intermitente, se os serviços são necessários à atividade normal do tomador, o pressuposto da não-eventualidade se configura." (RIO DE JANEIRO, p. 22, 2021a).

Por conseguinte, a onerosidade pode ser observada quando se verifica que o preço das corridas é definido unilateralmente pela Uber, sem possibilidade de alteração por parte dos motoristas, além disso, Carina Bicalho ainda menciona no Recurso Ordinário n. 0101291-19.2018.5.01.0015, que a remuneração efetuada pela corporação possui características de salário, como: essencialidade, reciprocidade, periodicidade e determinação heterônoma, que segundo ela, no caso da Uber, "deixa de ser heterônoma e passa a ser unilateral" (RIO DE JANEIRO, p.28, 2021a).

Por fim, a subordinação encontra-se presente quando analisados os mecanismos de controle do trabalhador efetuados pela Uber, os quais materializam-se através do algoritmo, que seria uma espécie de "patrão invisível", podendo ser utilizado tanto para cobrar dedicação e produtividade, quanto para repreender e punir comportamentos indesejados dentro da plataforma. No mais, a possibilidade de decisões unilaterais e banimento dos motoristas seriam outros caracterizadores de subordinação face à empresa.

Deste modo, verifica-se que há discordâncias quanto à modalidade de contrato adotada pelo trabalhador e as corporações da economia do compartilhamento. O que se pode apurar por enquanto é que este modelo econômico tem alterado profundamente as relações de trabalho, enfatizando pautas como autonomia e independência. A lógica desta nova dinâmica traz a constante necessidade de se produzir cada vez mais e a flexibilidade como um cenário favorável ao trabalhador, o que até o momento tem se mostrado questionável. Percebe-se, ainda, que as corporações são unânimes ao tentar se esquivar de qualquer possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício.

No entanto, o reconhecimento jurídico do trabalhador aos moldes dispostos na Consolidação das Leis do Trabalho é muito importante, pois tem o intuito de protegê-lo de explorações, situações degradantes e garantir seu acesso a direitos e garantias sociais. Levando em consideração essa nova conjuntura e suas possibilidades, é possível afirmar que suas consequências ainda são incertas, mas há um certo qual de previsibilidade que pode ser atingido através da análise de dados relacionados ao perfil dos trabalhadores e o grau de dependência destes com as plataformas virtuais, que serão abordados na próxima seção cujo enfoque será na análise da informalidade como sistema.

4 AS IMPLICAÇÕES DA INFORMALIDADE COMO SISTEMA

As novas dinâmicas laborais introduzidas pelas grandes corporações da economia do compartilhamento ainda são pouco reguladas pela legislação brasileira. Sendo assim, a consequência natural para esse cenário é a formação de um mercado pautado na informalidade. Para poder falar a respeito da informalidade, é importante explicitar as reais implicações deste modelo. Verifica-se que o trabalho informal impõe ao trabalhador circunstâncias extremamente desfavoráveis tanto do ponto de vista laboral quanto social.

Cumprе ressaltar que é uma parcela específica da população que sofre com a conjuntura apresentada: a população mais pobre, sendo essa também a que menos tem acesso a direitos e garantias sociais. A necessidade de obter renda para o sustento, muitas vezes impede o trabalhador informal de exigir seus direitos e direcionar sua vida para outros caminhos que sejam mais prósperos do ponto de vista financeiro e intelectual.

Através da leitura das seções anteriores é possível afirmar que a principal circunstância que torna possível a exploração do trabalho informal dentro das plataformas da economia do compartilhamento vem de um contexto social de desemprego e dependência do trabalhador desta única fonte de renda. A ausência de diferentes possibilidades e oportunidades gera uma massa de trabalhadores dispostos a submeter-se a cargas horárias e condições que vão de encontro com as garantias estipuladas na Consolidação das Leis do Trabalho e na Constituição Federal, sem qualquer remuneração extra ou dia de descanso assegurado. Para aprofundar neste assunto, é pertinente entender o que são os direitos sociais e como eles se relacionam com o trabalho, bem como o vínculo existente entre estes dois conceitos e a proteção social.

Os direitos sociais no Brasil podem ser observados na Constituição Federal de 1988, através do direito à educação, alimentação, trabalho, moradia, transporte, lazer, segurança, proteção à maternidade e à infância, à Saúde, à Previdência e à Assistência social (LAZZARIN, 2020). Os direitos sociais são formas de proteger o indivíduo e garantir uma vida digna. Além disso, relacionam-se com o trabalho, pois são modos de amparar o trabalhador, bem como fornecer instrumentos para o acesso à seguridade social, por meio de contribuições regulares à previdência, por exemplo, que posteriormente garantirão a possibilidade de aposentadoria. Inicialmente,

ressalta-se que a doutrina defende haver dois tipos de proteção dentro da sociedade. A primeira é referente a proteção civil, a qual é pautada no estado de direito, garantindo a segurança dos bens e das pessoas, além das liberdades fundamentais (LAZZARIN, 2020).

Por outro lado, verifica-se a proteção social, que tem por intuito assegurar os principais riscos inerentes à existência das pessoas, tal qual a morte, o acidente, a velhice sem recursos e circunstâncias imprevisíveis da vida (LAZZARIN, 2020). Defende-se que as proteções sociais são formas de evitar a decadência e degradação social da parcela mais vulnerável da população (LAZZARIN, 2020).

A sociedade moderna, a partir do século XVIII, organizou-se através da concepção da independência do indivíduo por meio da valorização da propriedade privada, no entanto, aqueles que não detinham o acesso a esta, o que representava a maioria da população, permaneciam à margem, em um estado de insegurança permanente (LAZZARIN, 2020). Diante do contexto de miséria vivido pelo proletariado do século XIX, nasceu a ideia de atribuir as proteções sociais ao trabalho, sobre esse assunto Sonilde Lazzarin (2020, p. 11) discorre:

O trabalho deixa de ser uma mera relação comercial e passa a ser um emprego, com garantia a um salário-mínimo, coberturas de acidentes, doenças e direito à aposentadoria. O trabalhador perpassa a condição precária e insegura de manutenção de subsistência a cada dia. A condição salarial permite o controle do presente e o planejamento do futuro. Em uma sociedade salarial, a imensa maioria dos assalariados têm acesso à cidadania social a partir do estatuto do trabalho.

Partindo destas constatações, verifica-se que no decorrer dos anos o trabalho passou a representar um importante instrumento para a implementação de garantias sociais. Entretanto, os direitos sociais derivados do trabalho inicialmente pertenciam somente aqueles que não dispunham de propriedade privada, apenas no século XX que as proteções do trabalho foram instituídas de modo generalizado, constituindo então uma sociedade salarial (LAZZARIN, 2020).

O fim da Segunda Guerra mundial (1939-1945), através da vitória dos Aliados⁴, possibilitou o surgimento de uma nova hegemonia ocidental, liderada pelos Estados Unidos. O deslocamento do eixo capitalista da Europa, que possuía como grande protagonista a Inglaterra, para a América, fomentou um novo modo de exploração da

⁴ Aliança de combate formada por Reino Unido, França, União Soviética e Estados Unidos.

força de trabalho e de funcionamento da economia. O liberalismo clássico passou a ser substituído pelo Estado de bem-estar social, o qual caracterizava-se por ter a figura do Estado como promotor da organização econômica e social (MORAES; POCHMANN, 2017).

Analisando o contexto referente às relações de trabalho, percebe-se que o incremento salarial e a melhoria na qualidade de vida do trabalhador atendiam às crescentes exigências da classe operária, mas também às necessidades de alimentação do próprio capitalismo, que demandava mercado consumidor para os inúmeros produtos e bens que estavam surgindo com a industrialização maciça deste período.

Durante os anos 1970, novas dinâmicas políticas e econômicas passaram a surgir. Sobre a conjuntura existente durante esse período Reginaldo Moraes e Marcio Pochamann (2017, p. 80) assinalam:

[...] o esgotamento do ciclo expansivo da segunda revolução industrial e tecnológica e da estrutura de competição intercapitalista herdada do final do século XIX, a hegemonia dos Estados Unidos passou a registrar contradições importantes. O abandono dos acordos do segundo pós-guerra, que mantinham vigente o padrão monetário ouro-dólar e a estabilidade na taxa de juros e de câmbio, levou à desregulação da competição capitalista e, por consequência, à transformação do Estado e suas políticas públicas nacionais.

A nova configuração política e econômica deste período, levou a implementação do modelo econômico neoliberal, o qual passou a modificar a situação de proteção social atrelada ao trabalho. A lógica adotada neste contexto é a de globalização e competitividade, sendo assim, a forma encontrada de aumentar a rentabilidade e competitividade no mercado foi através da redução de salários e encargos sociais (LAZZARIN, 2020). Diante desta nova conjuntura, percebe-se uma mudança significativa no papel do Estado, que passa a novamente a minimizar sua participação em questões relativas aos direitos sociais e ao trabalho.

Deste modo, lentamente a sociedade salarial, que é pautada no coletivo e na integração das categorias profissionais, passa a sofrer os impactos do desemprego em massa e da precarização das relações de trabalho, desenvolvendo um novo modelo social pautado pela fluidez e individualidade (LAZZARIN, 2020). Essa nova circunstância tem impactos severos, uma vez que a lógica de seguridade social do país permanece a mesma, ou seja, fundada no trabalho e em contribuições advindas dele. A situação econômica do país, atrelada às reformas trabalhistas e

previdenciárias, tem gerado uma massa de trabalhadores que ocupam os locais de trabalho disponíveis, os quais geralmente são informais e com pouquíssima regulamentação por parte do Estado.

4.1 A PERDA DAS GARANTIAS LABORAIS E PREVIDENCIÁRIAS

Para iniciar a análise acerca da correlação entre o trabalho informal com a perda das garantias laborais e previdenciárias, é necessário detalhar o modelo de seguridade social adotado no Brasil. Primeiramente, é pertinente mencionar o conceito técnico de seguridade social, de acordo com Carlos Castro e João Lazzari (2020, p. 36): “compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade nas áreas da saúde, previdência e assistência social, conforme previsto no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal.”. Deste modo, entende-se que são instrumentos dentro do aparato estatal que tem por intuito garantir a proteção dos indivíduos, em especial dos mais vulneráveis, através de medidas que garantam o bem-estar e uma vida digna.

Pode-se falar em dois principais modelos de seguridade social, que se diferenciam principalmente pela parcela da população destinatária e os limites da participação estatal no sistema de proteção (CASTRO; LAZZARI, 2020). Por um lado, verifica-se o modelo *bismarckiano*, surgido na Alemanha, que tem a lógica de funcionamento de seguro social, pois suas características remetem a seguros privados. Destina-se principalmente a trabalhadores, sendo o acesso condicionado a contribuições anteriores, além disso o financiamento ocorre pela participação direta de empregados e empregadores, por meio da folha de salários (LAZZARIN, 2020).

Em contrapartida, o sistema *beveridgeano*, desenvolvido na Inglaterra, é baseado no estado de bem-estar social, no qual os direitos têm caráter universal e, portanto, destinam-se a todos os cidadãos irrestritamente, garantindo amparo para aqueles em condição de necessidade, o financiamento é feito através de recolhimento de impostos fiscais (LAZZARIN, 2020).

Nota-se que o propósito dos dois modelos apresentados é diferente, pois, enquanto o sistema *bismarckiano* visa a garantia de renda dos trabalhadores que se encontrem em risco social pela falta de emprego, o sistema *beveridgeano* possui o intuito de promover a luta contra a pobreza e a miséria, assim como a proteção de toda a sociedade, e não apenas da parcela trabalhadora (LAZZARIN, 2020). É

possível afirmar que a partir do surgimento do sistema *beveridgeano* houve a materialização da universalidade dos direitos sociais, sendo posteriormente integrados ao rol de direitos fundamentais constantes na Declaração Universal de Direitos Humanos, de 1948 (CASTRO; LAZZARI, 2020).

Em relação ao Brasil, defende-se ser adotado um sistema de seguridade social misto. No tocante à previdência social, que é um dos pontos dentro da seguridade social mais relevante para a análise proposta nesta subseção, utiliza-se a lógica alemã, cujo funcionamento remete a um seguro privado, deste modo a possibilidade de acesso aos benefícios ocorre mediante contribuições daqueles que estão inseridos no mercado formal de trabalho como empregados como empregados, ou que contribuam mensalmente como autônomos ou segurados especiais (LAZZARIN, 2020).

Conforme estudado anteriormente, há controvérsias sobre o vínculo que há entre trabalhadores e empresas da economia do compartilhamento. Nota-se que diversos elementos caracterizadores de relação empregatícia estão presentes, como personalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação, sendo este último requisito o ponto de maior discussão por parte dos juristas. É possível pensar que o não reconhecimento deste último elemento impõe ao prestador de serviço a condição de informalidade. Para entender a real dimensão do desamparo criado por essa situação, é preciso falar sobre as garantias estipuladas para aqueles regidos pela CLT. Os principais direitos que podem ser citados são relativos à duração da jornada de trabalho, à remuneração e às contribuições previdenciárias e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Há diversas modalidades de contrato de trabalho apresentados na CLT, primeiramente, menciona-se o contrato de trabalho por tempo indeterminado, o qual é o mais comum dentro das relações de emprego. No entanto, com as alterações sociais e econômicas, surgiu o contrato por tempo determinado, que tem como espécies o contrato de experiência, contrato por safra ou temporada, contrato a prazo previsto na Lei 9.601, contrato de aprendizagem e o contrato intermitente.

Para fins didáticos, será aprofundado o estudo no contrato por tempo indeterminado e no contrato intermitente, pois são possíveis alternativas para regular as relações de trabalho dentro de aplicativos da economia do compartilhamento, em especial aos que demandam maior disponibilidade de tempo e força de trabalho por parte do prestador de serviço, destacam-se, aqui, empresas que operam aos moldes

da Uber, 99, Ifood, Uber eats e Rappi. Cabe ressaltar, que a possibilidade de uma legislação específica para esse tipo de profissional não é descartada, entretanto ainda parece ser remota.

Em relação à duração do trabalho, é estabelecido o limite legal de no máximo oito horas diárias e 44 horas semanais de trabalho, conforme artigo 7º, XIII, da CF e art. 58 da CLT, sendo que, quando este limite for atingido, as horas adicionais trabalhadas não poderão ultrapassar duas horas, por força do art. 59, da CLT, e deverão ser compensadas até a semana imediatamente posterior à da sua execução (art. 58-A, § 5º, CLT), caso não sejam compensadas, serão consideradas horas extras e o valor de remuneração contará como o valor da hora de trabalho acrescido de 50% (art. 59, § 1º, CLT).

Em casos excepcionais a jornada diária pode ser prorrogada até 12 horas, no entanto além de horas extras, haverá a obrigatoriedade de descanso de 36 horas consecutivas para o início de uma nova jornada (art. 59-A, CLT). Cumpre ressaltar que a CLT, no art. 73, prevê o pagamento de adicional noturno de no mínimo 20% para aqueles trabalhadores urbanos que exerçam suas atividades das 22 horas até as cinco horas da manhã. Além disso, a contagem de horas durante o período noturno é diferenciada, pois 52 minutos e 30 segundos equivalem a uma hora de trabalho, conforme art. 73, § 1º, da CLT.

Por outro lado, ainda é possível falar em jornada de trabalho parcial, a qual não ultrapassa 30 horas semanais, sem a possibilidade de horas suplementares semanais, ou, aquela cuja duração não exceda a 26 horas semanais, com a possibilidade de acréscimo de até seis horas suplementares semanais, conforme redação do art. 58-A, da CLT. A Reforma Trabalhista (BRASIL, 2017) inseriu no ordenamento a figura do trabalho intermitente, que é referente a prestações de serviços nas quais a subordinação não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, conforme disposto no art. 443, § 3º, da CLT.

No entanto, em que pese o modelo de contrato intermitente permitir o exercício da atividade remunerada com mais flexibilidade, o limite de horas estabelecido pela Constituição Federal e Consolidação das Leis do Trabalho deve ser observado, conforme artigo 7º, XIII, da CF e art. 58 da CLT. Cabe mencionar, que independente da jornada e do contrato adotado, o valor da hora de trabalho deve estar em conformidade com o salário-mínimo vigente, além disso, outras garantias como

descanso intrajornada e interjornada devem ser observados, ou seja, o descanso necessário durante a jornada de trabalho e o repouso devido antes do início de um novo dia de trabalho (PIMENTA, 2020).

Verifica-se que a Consolidação das Leis do Trabalho tem a preocupação de garantir para aqueles trabalhos que ultrapassem seis horas, um intervalo mínimo de uma hora de descanso, enquanto jornadas de quatro a seis horas possuem no mínimo 15 de intervalo, conforme art. 71, § 1º, da CLT. Além disso, o art. 66 da CLT prevê o intervalo mínimo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas. Além disso, menciona-se o direito de descanso semanal remunerado de 24 horas, garantido pelo artigo 7º, XV, da Constituição Federal.

Por fim, após 12 meses de trabalho, o empregado adquire o direito a 30 dias de férias remuneradas, nos termos dos art. 129 e art. 130, da CLT. Ressalta-se que as normas referentes à duração do trabalho, intervalos e descanso têm por intuito proteger a integridade física e psíquica do trabalhador, por fim, fatores de ordem social e familiar também são levados em consideração, pois o tempo de descanso permite a convivência com outras pessoas e o estreitamento de laços familiares (LEITE, 2021).

Através destas considerações, é possível perceber alguns dos muitos direitos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho e na Constituição Federal, os quais só podem ser obtidos para os modelos contratuais dispostos na lei, especialmente no que diz respeito à forma como a relação laboral ocorrerá, bem como sua duração, o tempo de descanso e a remuneração mínima.

Entretanto, a carteira assinada possibilita o acesso a outros direitos derivados desta relação empregatícia, as garantias sociais como o Fundo Geral de Tempo de Serviço e direitos previdenciários, são exemplos. Iniciando a análise pelo FGTS, observa-se que se trata de um fundo de garantia que tem por finalidade proteger o trabalhador, regido pela CLT, demitido sem justa causa, mediante a abertura de uma conta vinculada ao contrato de trabalho, além disso o trabalhador pode utilizar os recursos do FGTS para a moradia nos casos de aquisição de imóvel novo ou usado, construção, liquidação ou amortização de dívida vinculada a contrato de financiamento habitacional.

Atualmente este fundo é regido pela Lei 8.036, de 11.05.1990 (BRASIL, 1990b), posteriormente regulamentada pelo Decreto 99.684, de 08.11.1990 (BRASIL, 1990a). As contribuições ao FGTS são uma obrigação do empregador e devem ocorrer mensalmente, totalizando 8% do valor salário do funcionário, não podendo ser

descontado de sua remuneração (BRASIL, 1990b). Destaca-se que o FGTS é administrado pelo Conselho Curador do FGTS – CCFGTS, o qual é responsável por traçar normas e diretrizes de funcionamento. Ademais, o conselho curador é composto por um colegiado tripartite composto por entidades representativas dos trabalhadores, dos empregadores e representantes do Governo Federal (LEITE, 2021).

Passando a análise para os direitos de natureza previdenciária, inicialmente é importante ressaltar que a seguridade social no Brasil segue o sistema contributivo. De acordo com o art. 195, da Constituição Federal, toda a sociedade de forma direta ou indireta é responsável por seu financiamento, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e de contribuições sociais.

Em relação à previdência social, observa-se que é administrada pelo Instituto Nacional do Seguro Social, sendo possível observar normas e regulamentações atinentes ao exercício de suas atividades a partir do art. 201, da Constituição Federal. Nota-se que a organização do Instituto se dá através de um regime geral de caráter contributivo e de filiação obrigatória, ou seja, todos os trabalhadores, exceto aqueles vinculados a outros regimes de previdência, como os servidores públicos federais, devem recolher essa verba obrigatoriamente (CASTRO; LAZZARI, 2020).

Atualmente, o Regime Geral da Previdência Social visa atender os seguintes direitos: a cobertura dos eventos de incapacidade temporária ou permanente para o trabalho e idade avançada; a proteção à maternidade, especialmente à gestante; a proteção ao trabalhador em situação de desemprego involuntário; o salário-família e o auxílio-reclusão para os dependentes dos segurados de baixa renda; a pensão por morte do segurado, homem ou mulher, ao cônjuge ou companheiro e dependentes, observado o valor de um salário mínimo.

Todos os trabalhadores podem ter acesso a esses direitos, inclusive os autônomos, sendo obrigatória a contribuição para aqueles que possuem carteira assinada. Deste modo, percebe-se que um dos requisitos fundamentais para a obtenção de benefícios é a contribuição regular ao sistema. A Lei nº 8.212/1991 é responsável por regulamentar a seguridade social como um todo, além disso, é nela que se pode encontrar os valores devidos mensalmente ao INSS (BRASIL, 1991a).

É importante ressaltar que o dever de pagar valores a previdência atinge tanto o empregado quanto o empregador, mas em proporções distintas. A parcela correspondente ao empregado varia de 7,5% a 14% dependendo da faixa salarial que

está inserido, quanto ao empregador é devido a importância referente a 20% sobre o total de todas as remunerações pagas, além disso, é sua obrigação realizar os pagamentos ao INSS, que já constarão como descontados nas folhas de pagamento dos empregados, conforme art. 28, da Emenda Constitucional 103/2019 (BRASIL, 2019).

Diante da breve referência aos principais direitos e garantias decorrentes do contrato de trabalho, pode-se perceber que o sistema é largamente vinculado ao trabalho (LAZZARIN, 2020). Sendo assim, é possível verificar o ponto conflituoso entre a necessidade de um vínculo formal de trabalho para acesso a determinados direitos e a crescente popularização de modelos laborais que em nome da autonomia e flexibilidade pulverizam direitos sociais.

Em 2020, a Uber implementou uma ferramenta dentro do seu aplicativo que estabelece como limite 12 horas de trabalho diário, sendo que, após esse período o aplicativo fica indisponível ao motorista pelas próximas seis horas (UBER, 2020b). No entanto, conforme estudado nesta subseção, é possível notar a nítida afronta à duração legal da jornada de trabalho, sem qualquer remuneração adicional prevista ou possibilidade de descanso de 36 horas, o qual deveria ocorrer nesta situação. No tocante a intervalos, descansos remunerados, férias, adicional noturno, salário-mínimo e outros diversos direitos, percebe-se que as plataformas são completamente omissas, principalmente em função de, na sua concepção, serem meras intermediárias entre a oferta e a demanda.

Não é possível falar em relação de igualdade entre grandes empresas que movimentam milhões todos os anos e pessoas que se dispõem a operar em suas plataformas durante horas para ganhar uma remuneração que muitas vezes só é suficiente para a sua subsistência. Neste sentido, as principais demandas dos motoristas de aplicativo são referentes às taxas cobradas pelas plataformas digitais, que em sua visão seriam muito altas, bem como maiores condições de segurança contra violência urbana e acidentes.

O Sindicato dos Trabalhadores de Aplicativos, criado em 2018, propõe uma série de reivindicações, dentre elas: seguro de acidente pessoal, custeado pelo aplicativo; criação de um plano de aposentadoria; percentual fixo de 15% de repasse às empresas e de 10% no final de semana, que equivaleria a hora extra; plano de redução de 5% das taxas cobradas pelas empresas após 8 (oito) horas de serviço (STATTESP, 2018).

Percebe-se que as necessidades apontadas por esta categoria profissional são mínimas para a manutenção de condições dignas de trabalho, no entanto, a falta de regulamentação por parte do poder público impõe ao trabalhador uma condição de hiperexploração e impotência. Nota-se que as corporações da economia do compartilhamento vêm se aproveitando da falta de normativas e de um discurso neoliberal relacionado a meritocracia para explorar de modo brutal a força de trabalho disponível, no mais, as poucas vantagens que são oferecidas por essas empregas, em nada se assemelham aos direitos assegurados na Constituição Federal e na Consolidação das Leis do Trabalho.

Por fim, é possível pensar que a baixa remuneração desses profissionais impede a realização de contribuições regulares à previdência e a ausência de carteira assinada não proporciona o recolhimento desses valores por parte da empregadora. Ademais, o acesso ao FGTS em caso de impossibilidade de continuar laborando nas plataformas é inexistente, pois as corporações não são formalmente reconhecidas como empregadoras. Deste modo, esse contexto deve ser analisado com preocupação, tanto do ponto de vista orçamentário, pois há grandes chances de prejuízo aos cofres públicos em função do crescente adoecimento e empobrecimento da população, quanto da perspectiva social, uma vez que a conjuntura apresentada tende a piorar e criar uma legião de pessoas desamparadas e miseráveis frente aos riscos da existência.

4.2 A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

O contexto de precarização das relações de trabalho está intimamente ligado com a flexibilidade da condição salarial, neste sentido a lógica de produção toyotista atrelada à ideologia neoliberalista proporcionaram a rápida disseminação de um novo sistema e uma nova dinâmica econômica e laboral (CASULO; et al., 2018). O século XXI alterou não somente a regulação do estatuto salarial, mas também a base técnica da produção capitalista, através de novas tecnologias informacionais (CASULO; et al., 2018).

Verificando essa dinâmica dentro das relações de trabalho propostas pela economia do compartilhamento, é possível pensar que a ideia inicial de colaboração e aumento da coesão social proposta pelas empresas que operam deste modo, deu lugar a uma forma ainda mais agressiva de capitalismo, que explora um mercado

ainda não regulado, estimula novas formas de consumismo e dá lugar a “uma nova onda de trabalho precarizado” (SLEE, 2019, p. 221).

Os locais de trabalho foram reestruturados a partir do desenvolvimento do capitalismo global, nessa linha o trabalho flexível é o grande propulsor de novos modelos econômicos. No entanto, é necessário apresentar suas principais características constitutivas. Conforme o entendimento de Casulo et al. (2018), há quatro elementos principais neste modelo laboral. Em primeiro lugar está a presença de dispositivos tecnológicos, os quais permitem a disposição integral da força de trabalho ao capital, além de exigirem habilidades técnicas e comportamentais específicas. Por conseguinte, os novos locais de trabalho demandam novas formas de gerir pessoas, sendo assim, a figura do funcionário é transformada em colaborador, aderindo, portanto, a uma lógica que preza pelo individualismo e competitividade, esvaziando, portanto, o discurso da luta de classes.

A terceira característica trazida pelos autores é a substituição de trabalhadores mais velhos e a integração de pessoas da Geração Y⁵, as quais teriam passado por uma revolução cultural neoliberal, que alterou o processo de socialização da juventude, destituindo o sentimento de pertencimento a uma classe em função do processo de subjetivação do pós-modernismo. Por fim, aponta-se as novas formas de contratação, remuneração e duração do trabalho, através do desmonte do trabalho formal e crescimento do trabalho informal.

Neste sentido, Tom Slee (2019) entende que o risco e a recompensa nas relações laborais foram dissociados, seguindo essa ideia o risco é repassado aos prestadores de serviço e consumidores, enquanto as recompensas acumulam-se em favor dos donos das plataformas digitais. No caso da empresa Uber, afirma-se que a figura jurídica do empregado é substituída pela versão informal de “parceiro”, além disso, os gerentes seriam substituídos por sistemas de reputação (SLEE, 2019).

Atualmente, a conjuntura elaborada tem propiciado o desenvolvimento de modelos laborais nocivos ao trabalhador, como por exemplo o contrato zero hora, no qual o trabalhador recebe apenas pelas horas que exerce as funções, sem direitos sociais e benefícios, como indenizações decorrentes de demissão, por exemplo (TST, 2016). Segundo a lógica neoliberal, os direitos trabalhistas são entendidos pelos

⁵ Geração formada por pessoas nascidas na década de 1980 até meados da década de 1990.

empregadores como despesas a serem cortadas e não requisitos básicos inerentes à dignidade humana (MORAES; POCHMANN, 2017).

Além disso, a forma como as atividades laborais são desenvolvidas dentro das plataformas da economia do compartilhamento freia a organização sindical e a sua articulação como uma classe, tendo em vista que muitas vezes os trabalhadores sequer se conhecem, além disso a chance de reclamação de direitos de modo coletivo passa a ser suprimida.

As supostas vantagens divulgadas pelas grandes corporações da economia do compartilhamento conquistaram diversos trabalhadores, enfatizando principalmente o discurso de autonomia e flexibilidade de horários. No entanto Raianne Coutinho (2021) chama a atenção para a configuração de uma nova modalidade de subordinação jurídica nos trabalhos efetuados sob o regime da economia do compartilhamento, uma vez que a desigualdade material entre prestadores de serviço e as plataformas digitais conduzem o trabalhador a uma postura de passividade e aceitação dos termos impostos pelas corporações.

Nessa linha, a autora defende o desenvolvimento de um novo tipo de subordinação, pois, durante a produção aos moldes fordista a subordinação era exercida através da vigilância constante e o recebimento de ordens hierarquizadas e diretas. Por outro lado, o modelo de produção exercido hoje desenvolveu novas formas de controle do trabalho, conforme já estudado, através de algoritmos e sistemas de reputação, os quais, por vezes, podem ser até mais rígidos que os métodos utilizados anteriormente, no entanto comumente são disfarçados como liberdade e autonomia (COUTINHO, 2021).

Essa conjuntura de precarização do trabalho é uma tendência da sociedade brasileira, principalmente após o advento da Reforma Trabalhista (BRASIL, 2017), porém vem sendo sentida com mais intensidade para aqueles que prestam serviço por meio de plataformas digitais e operam na informalidade. No tocante a empresa Airbnb, conforme já estudado, os níveis de precariedade são considerados menores, em função do grau de dependência do anfitrião em relação a plataforma (KALIL, 2020), no entanto as principais consequências trazidas por essa forma de exploração econômica são mais relevantes quando analisados os impactos que o grande fluxo de turistas pode trazer a certas localidades, bem como o fenômeno da gentrificação, ocorrido em razão do esvaziamento dos grandes centros urbanos pela população local para a hospedagem eventual de turistas (SLEE, 2019).

Por outro lado, o cenário de precariedade acentua-se quando observando o modo de funcionamento das empresas de transporte e *delivery*, pois além da inexistência de direitos laborais e previdenciários dentro desse sistema, as corporações ainda cobram parcelas significativas em função da suposta intermediação que realizam. Após seis anos operando no Brasil, a plataforma Uber reajustou os valores repassados aos motoristas, em razão de constantes reclamações dos clientes que estavam tendo que esperar cada vez mais por suas viagens, já que determinadas corridas não estavam sendo vantajosas para os motoristas e eram canceladas com frequência (CONTEÚDO, 2021). No entanto, é possível pensar que a atitude tomada pela corporação ocorreu visando evitar prejuízo com a diminuição de passageiros que utilizam o serviço, e não uma melhoria de fato na remuneração e condições de trabalho dos motoristas.

Diversos casos referentes à exaustão física e psicológica dos trabalhadores dos ramos de transporte e *delivery* já foram notificados. Em 2019, houve o caso de um motorista da Uber, Marcos Roberto Martins Freitas, que enfartou enquanto dirigia. Segundo relata, suas jornadas de trabalho eram exaustivas e, por vezes, totalizavam mais de 17 horas por dia, além disso, sua alimentação ocorria através de lanches rápidos, visando, assim, evitar a perda de tempo e, conseqüentemente, de corridas (CAMARGO, 2021).

No mais, é importante fazer um recorte de gênero e raça quando se analisa condições laborais precárias, uma vez que a precarização do trabalho sempre afetou com mais intensidade pessoas que não se encontram em uma posição de privilégio social. Estima-se que, em todo o mundo, mulheres recebam cerca de 20% a menos do que homens (OIT, 2020). No tocante a população autodeclarada preta ou parda, percebe-se que essa é a parcela da sociedade mais afetada por taxas como analfabetismo, trabalho infantil, menores ganhos no mercado de trabalho e desocupação (IBGE, 2018a).

Partindo destes dados, é possível pensar que categorias historicamente marginalizadas sofrem mais dentro de um modelo laboral informal. Segundo reportagem publicada pela Revista Exame, na qual uma série de histórias de motoristas e entregadoras mulheres foram contadas, é possível perceber que além dos riscos já citados anteriormente, bem como a inexistência de garantias laborais, casos como assédio sexual e preconceito de gênero são constantes (DOLCE, 2019). No mais, essas mulheres quando entram em contato com as plataformas para as

quais estão prestando serviço, deparam-se com respostas evasivas e descaso acerca dos casos de violência e preconceito aos quais foram submetidas (DOLCE, 2019).

Em relação ao preconceito racial, Tom Slee (2019, p. 96) pondera que “tendências discriminatórias se apresentam sempre que há oportunidade. O táxi, a Uber e o Airbnb permitem que essas tendências se expressem de maneiras diferentes”. O sistema de ranqueamento instituído por corporações como a Uber, por exemplo, depende da subjetividade do passageiro que está avaliando o motorista. Neste sentido, é possível pensar que a sociedade brasileira, que possui como realidade o racismo estrutural, o qual, por vezes, ocorre de modo velado, mas não menos violento (RIBEIRO, 2019), tenha uma tendência parcial no momento de avaliar não somente uma prestação de serviço, mas principalmente o papel social da pessoa que está do outro lado dessa relação.

Observa-se uma nova configuração social surgida com o modo de produção implementado a partir do desenvolvimento da política neoliberal, esse modelo econômico e social foi expandido com as grandes corporações da economia do compartilhamento e abrange muitas áreas da vida do indivíduo, por meio da forma de transporte utilizado, da maneira de fazer pedidos em restaurantes e até mesmo o modo de se entreter. Casulo et. al (2018, p. 14) defendem que essa dinâmica é responsável pela precarização estrutural do trabalho.

Neste sentido essa circunstância seria fundada na precarização salarial e existencial, ou seja, a organização flexível do trabalho estruturada com a constante preocupação em atender as demandas do mercado e não perder oportunidades de remuneração, produz o fenômeno da vida reduzida. Deste modo, a principal consequência ocasionada por esse novo estilo de vida é a “precarização da pessoa humana que trabalha”, manifestada por meio dos adoecimentos físicos e psicológicos dos trabalhadores (CASULO; et. al., 2018).

É nítido que o cenário estruturado está causando imensos prejuízos à qualidade de vida das pessoas mais pobres. No entanto, uma das consequências mais preocupantes é a total desesperança e resignação face ao constante desmonte das garantias laborais e desassistência à população que mais necessita da pronta interferência do Estado. Conforme estudo realizado pela Faculdade Getúlio Vargas, os jovens “nem-nem”, ou seja, aqueles que nem estudam e nem trabalham, representavam 25,52% da população entre 15 e 29 anos, no último trimestre de 2020 (SOCIAL, 2021).

Além disso, de acordo com pesquisa realizada no 2º trimestre de 2021, pelo IBGE (2021), a taxa de subutilização, aquela referente à mão de obra disponível, porém desempregada, chegou a 28,6% do total de pessoas em idade para trabalhar (14 anos ou mais). A taxa de subutilização é composta por: desocupados; força de trabalho potencial; subocupados por insuficiência de horas trabalhadas; pessoas que buscaram trabalho e não conseguiram; pessoas que não buscaram trabalho, mas estavam disponíveis; desalentados; e não desalentados (IBGE, 2021).

Um indicador que chama a atenção dentro desta situação, é em relação ao número de pessoas desalentadas. Os desalentados são pessoas que gostariam de trabalhar e estariam disponíveis, no entanto deixam de procurar empregos por acharem que não vão encontrar (IBGE, 2018b). A desistência de procurar uma ocupação pode ocorrer por diversos fatores, entre eles: a ausência de trabalhos na localidade, inexistência de trabalhos adequados, pessoas muito jovens ou idosas e a falta de experiência formal e graduação (IBGE, 2018b). No 2º trimestre de 2021, o número de pessoas desalentadas foi de 5,6 milhões de pessoas (IBGE, 2021) que desistiram de buscar uma ocupação, seja por falta de oportunidades, falta de experiência ou por condições que não podem ser modificadas, como a pouca ou a avançada idade, por exemplo.

Diante dos dados apresentados é perceptível o cenário de precarização não apenas do trabalho, mas da própria existência humana. As corporações da economia do compartilhamento não são as únicas responsáveis por essa circunstância. O Brasil vem enfrentando inúmeros desafios nas últimas décadas, principalmente nas áreas políticas e econômicas, além disso, a pandemia da Covid-19 agravou ainda mais a situação, fazendo diversas pessoas retornarem à condição de miséria e insegurança social.

No entanto, a atuação deliberada das corporações da economia do compartilhamento contribui para a manutenção das mazelas sociais e pouco auxilia no desenvolvimento econômico e social do país, acelerando consideravelmente um processo que já era latente. As empresas estudadas, muitas vezes acabam aproveitando de situações sociais delicadas para explorar a mão de obra de pessoas que se encontram desamparadas face ao aparato estatal. É necessário considerar que a relutância em fornecer condições mínimas de emprego, bem como direitos laborais e previdenciários básicos fere profundamente a dignidade humana e qualquer possibilidade de construção de uma sociedade mais justa.

4.3 AVANÇOS LEGAIS

As grandes corporações da economia do compartilhamento mostram-se como verdadeiros desafios para os juristas de todo o mundo. Em que pese alguns países já terem implementado medidas e regulamentações, conforme visto na seção 2, o Brasil permanece atrasado em relação às rápidas mudanças no cenário laboral. Muitos juristas decidem em favor das grandes empresas acerca da existência (ou não) de vínculo laboral.

Além disso, embora inicialmente as principais corporações da economia do compartilhamento tenham proferido discursos de cunho coletivo e favorável ao vínculo social entre diferentes tipos de indivíduos, atualmente a lógica seguida é puramente empresarial. Isso significa que constantemente verificam-se tentativas de minimizar os gastos e maximizar os lucros. Neste sentido, entende-se que qualquer iniciativa na direção de garantir direitos mínimos aos seus “parceiros”, não ocorrerá espontaneamente, tendo em vista que isso implicaria em despesas que talvez não sejam consideradas necessárias para os executivos que comandam essas organizações (COUTINHO, 2021).

Iniciando a análise proposta nesta subseção, é pertinente mencionar a plataforma Airbnb. Como já dito anteriormente, possui índices menores de precariedade são encontrados dentro desse modelo. Todavia, isso não significa que a plataforma possa passar ilesa a qualquer regramento e regulamentação. Consequências ligadas à harmonia entre moradores de prédios, bem como prejuízos à arquitetura urbana já foram relatadas. Percebe-se que as principais discussões acerca da empresa se deram no âmbito civil, pois os principais problemas verificados ocorrem entre partes juridicamente iguais, como vizinhos descontentes com pessoas estranhas nas áreas comuns de prédios ou rescisão de contratos com inquilinos para a realização de hospedagem eventual de turistas, por exemplo.

O ordenamento jurídico brasileiro dispõe de poucas leis referentes à empresa, sendo encontradas apenas no âmbito municipal e estadual, conforme citado no tópico 2.3. Neste sentido, leis que tenham eficácia sob todo o território nacional ainda está em fase de discussão. O Projeto de Lei (PL) 2.474/2019, proposto pelo senador Ângelo Coronel, do Partido Social Democrático (BRASIL, 2019b), prevê a possibilidade de alteração da Lei das Locações n. 8.245 (BRASIL, 1991b), a principal modificação seria referente ao aluguel por temporada, sendo proposta a inclusão de

um art. 50-A, que vedaria o aluguel através de plataformas digitais em condomínios edilícios de uso exclusivamente residencial, com exceção se houver disposição em contrário na convenção condominial (BRASIL, 2019b).

O projeto de lei também visa encerrar com as discussões acerca do tipo de contrato existente entre o anfitrião da plataforma e o hóspede, uma vez que há fortes posições em sentidos contrários, sendo de um lado o entendimento de contrato de locação por temporada e de outro contrato de hospedagem. Além disso, o estabelecimento de responsabilidade objetiva para o anfitrião em caso de problemas causados por seus hóspedes garantiria certa segurança em relação a reparação de eventual dano. Por fim, há a previsão de relação consumidora entre anfitrião (consumidor) e titular do aplicativo ou plataforma de intermediação (prestador de serviço). O projeto por enquanto encontra-se parado na Secretaria de Apoio à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, aguardando redistribuição (BRASIL, 2019b).

No que diz respeito às plataformas que prestam serviço de transporte e *delivery*, observa-se que recentemente foi apresentado o Projeto de Lei nº 974/2021, proposto pelo senador Randolfe Rodrigues, do partido Rede Sustentabilidade (BRASIL, 2021a). Se aprovada, essa lei representará uma vitória para toda a categoria de prestadores de serviços que estão submetidos às condições precárias expostas neste estudo. Em suma, o projeto de lei visa alterar a Consolidação das Leis do Trabalho, acrescentando a seção IV-B, na qual constaria o direito de motoristas de aplicativos a receberem salário-mínimo por hora, férias anuais remuneradas de 30 dias, descanso semanal remunerado e salário-mínimo calculado com base no salário-mínimo nacional (BRASIL, 2021a).

Além disso, estabelece que seriam considerados motoristas de aplicativo aqueles que “atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros e os que atuam, inclusive por aplicativo de celular, nos serviços de entrega (*delivery*) de comidas, alimentos, remédios e congêneres, qualquer que seja o meio de transporte” (BRASIL, 2021a, p. 2). Nota-se que a intervenção por parte do legislador é um caminho possível e necessário para a contenção do cenário de precarização das relações de trabalho, em especial para os trabalhadores que operam em plataformas como a Uber, 99, Ifood, Ubereats e Rappi.

Apesar do projeto apresentado pelo senador Raldolfe Rodrigues contemplar inúmeras demandas dos motoristas das plataformas digitais, diversos outros projetos

tramitam na Câmara dos Deputados e no Senado Federal. Podem ser citados: o PL 1976/2021, que dispõe sobre o enquadramento dos serviços de motorista de aplicativo como Contrato de Trabalho Intermitente; o PL 3577/2020, elaborado visando estabelecer os direitos dos empregados que prestam serviços de entrega de mercadoria por intermédio de aplicativos; e o PL 3160/2021, o qual propõe a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), nas operações de financiamento e aquisição de automóveis por motoristas de plataformas digitais (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021).

Além disso, pode-se falar sobre: o PL 2379/2020, que busca obrigar as empresas que operam por meio de plataforma digital a pagar uma indenização no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) ao prestador de serviços externos contaminado pelo coronavírus ; o PL 2884/2019, cujo intuito é definir a competência da Justiça do Trabalho para processos que envolvam trabalho individual via plataformas digitais; o PL 328/2020, que dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transportes; o PL 5795/2019, que visa obrigar as empresas de aplicativos a contratar seguro por morte, invalidez temporária e permanente e despesas de assistência médica e suplementares em favor de prestadores de serviço de plataformas digitais (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021).

Neste sentido, destacam-se os projetos cuja temática pairou em torno dos principais pontos discutidos no trabalho, os quais representam, em sua maioria, reivindicações por parte dos prestadores de serviço que operam na área de transporte dentro da economia do compartilhamento. Entretanto, ainda é possível mencionar os seguintes projetos que estão em tramitação: PL 6110/2019; PL 1016/2021; PL 58/2020; PL 4497/2020; PL 3233/2021; PL 57/2020; PL 215/2020; PL 3935/2021; e PL 3748/2020 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021).

Em que pese o assunto da melhoria das condições de trabalho dentro dos aplicativos da economia do compartilhamento ganhar cada vez mais visibilidade, é importante ter em mente o processo de elaboração de uma lei e o seu curso natural de tramitação, o qual em geral demora anos. No entanto, essa informação trata-se de mera constatação, e não crítica, pois, em verdade, os procedimentos na elaboração de uma lei e a tramitação por diversas comissões que avaliam, não só o conteúdo, mas também a constitucionalidade de leis propostas, garantem estabilidade e segurança jurídica dentro do Estado de Direito. Por outro lado, a situação, em especial de motoristas de aplicativos, se agrava a cada instante e o risco de atingir patamares

irreversíveis do ponto de vista da saúde física e mental existe para muitos trabalhadores.

Levando em conta a conjuntura imposta e a crescente indignação com relação ao modo de operar das empresas da economia do compartilhamento, o Ministério Público do Trabalho, recentemente ajuizou uma Ação Civil Pública requerendo o reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas e a empresa Uber (SÃO PAULO, 2021). Em linhas gerais, os principais argumentos apresentados pelo Ministério Público do Trabalho pairaram em torno da existência de subordinação jurídica, sendo esta entendida, pelos procuradores responsáveis pela ação, como um conceito móvel, e não estático, devendo, assim, adequar-se à realidade e a intensidade de poder aos quais os motoristas estão submetidos.

Por conseguinte, na Ação Civil Pública também foi mencionado que a ausência de um precedente vinculante ou padrão decisório para nortear as relações via aplicativo implica no favorecimento da corporação, tendo em vista a assimetria de informações prestadas, bem como a desigualdade entre as partes (SÃO PAULO, 2021). No mais, acusações referentes à prática de dumping social também foram citadas, ou seja, a lesão massiva de direitos trabalhistas e sociais de modo a garantir o estabelecimento de melhores preços e condições frente à concorrência, configurando, portanto, prática de concorrência desleal (SÃO PAULO, 2021). Por fim, cita-se o direito comparado, apresentando alguns países e cidades que já reconheceram o vínculo de relação de emprego entre a Uber e seus motoristas.

Percebe-se que os debates acerca da relação entre prestadores de serviço e os aplicativos da economia do compartilhamento estão longe de terminar. Não se sabe ao certo por quanto tempo as leis e processos referentes ao tema demorarão para de fato assegurar algumas garantias aos trabalhadores. No entanto, observa-se como um fator positivo a crescente pauta desses direitos, tanto no âmbito do poder legislativo, quanto do judiciário. É certo que os modelos laborais e econômicos trazidos pelas empresas da economia do compartilhamento representam, em parte, o novo estilo de vida do homem pós-moderno. No entanto, defende-se que as garantias de direitos fundamentais, dignidade da pessoa humana e função social do trabalho não podem ser reduzidos em detrimento das grandes corporações e das necessidades unilaterais do mercado financeiro, sob o risco de perdas definitivas nos campos do Direito do Trabalho e dos Direitos Sociais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio deste trabalho buscou-se compreender os efeitos provocados pela economia do compartilhamento nas dinâmicas sociais e econômicas, bem como o seu papel na precarização das relações de trabalho. Foi possível observar que o tema ainda é pouco regulado, sendo que as primeiras discussões passaram a surgir há alguns anos, o que, dentro do direito, representa uma situação delicada de aplicabilidade de normas e segurança jurídica.

As leis e jurisprudências analisadas ao longo do estudo tornaram nítido o verdadeiro desafio que este tema representa, uma vez que as Cortes ainda não possuem uma posição uniformizada sobre o assunto. No mais, as tentativas de se regulamentar pela via legislativa são demoradas e, por enquanto, pouco eficientes. Observa-se que essa nova configuração torna a vida dos trabalhadores cada vez mais difícil e precária. A conjuntura política e econômica do Brasil não está sendo favorável ao acesso formal de vínculos de emprego e as empresas da economia do compartilhamento surgem, muitas vezes, como a única forma de se obter renda.

Além disso, verificou-se que as grandes corporações líderes deste novo mercado têm pouco interesse – senão nenhum – em fornecer condições dignas de trabalho e remuneração para os seus “parceiros”. Ao longo do estudo foi enfatizado a estratégia comum por parte destas empresas de evitar a regulamentação, através do um discurso de parceria e liberdade, na qual o prestador de serviço supostamente opera de forma livre e autônoma. Foi possível perceber, que o verdadeiro intuito destas condutas é evitar a configuração da subordinação jurídica.

Ficou demonstrado que, em verdade, os “parceiros” não passam, em sua maioria, de trabalhadores explorados, uma vez que os elementos caracterizadores da relação de trabalho (pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação) parecem estar presentes, sem, no entanto, qualquer direito laboral ser observado. Defendeu-se que um novo tipo de subordinação surgiu junto com esse modelo de trabalho e o Direito do Trabalho precisa se atualizar acerca desta nova realidade, uma vez que diversas pessoas estão cada vez mais próximas do estado insegurança social.

Verificou-se que o trabalhador está sujeito a novas formas de controle mais sofisticadas, mas não menos agressivas, por meio da regulação algorítmica e sistema de reputação. Notou-se, ainda, que os ramos da economia do compartilhamento que

geram mais precariedade das relações laborais são de transporte e *delivery*, uma vez que são os meios que concentram trabalhadores mais dependentes daquela fonte de renda.

Por fim, os dados obtidos através do estudo doutrinário, jurisprudencial e normativo, possibilitaram traçar a conjuntura atual da precarização das relações de trabalho no Brasil. No mais, os conceitos técnicos estudados acerca do Direito do Trabalho, Direito Previdenciário e Direitos Sociais, puderam elucidar os verdadeiros prejuízos que estão ocorrendo para a sociedade como um todo. Os dados e notícias averiguados, demonstraram que essa realidade já se instalou no país, de modo que a vida e a saúde dos trabalhadores correm perigo.

Deste modo, é possível concluir que a economia do compartilhamento trouxe mudanças profundas para os campos laborais, sociais e econômicos. No entanto, é necessário acompanhar de perto sua atuação, uma vez que muitas vezes os discursos das empresas atuantes neste nicho de mercado não são condizentes com suas práticas.

Percebe-se que levará certo tempo até a situação exposta ser regulamentada por vias jurídicas e legais de forma mais contundente, podendo ser objeto de estudo específico em próximos trabalhos. Por fim, entende-se que a pesquisa realizada cumpriu com o seu propósito de detalhar o que é a economia do compartilhamento, sua atuação e suas possíveis consequências para o Direito do Trabalho e os Direitos Sociais.

REFERÊNCIAS

ABDALA, Vitor. **Taxa de desemprego fica em 14,6% no trimestre encerrado em maio.** Agência Brasil, Rio de Janeiro, 30 jul. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-07/taxa-de-desemprego-fica-em-146-no-trimestre-encerrado-em-maio#>. Acesso em: 05 out. 2021.

ADMINISTRAÇÃO. **Brasil tem 424 milhões de dispositivos digitais em uso, revela a 31ª Pesquisa Anual do FGVcia.** Portal FGV, 08 jun. 2020. Disponível em: <https://portal.fgv.br/noticias/brasil-tem-424-milhoes-dispositivos-digitais-uso-revela-31a-pesquisa-anual-fgvcia>. Acesso em: 25 ago. 2021.

AIRBNB. **Termos de serviço.** Airbnb, 30 out. 2020. Disponível em: <https://www.airbnb.com.br/help/article/2908/termos-de-servi%C3%A7o>. Acesso em: 06 set. 2021.

AMASP – ASSOCIAÇÃO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO DE SÃO PAULO. **Nota AMASP**, 24 set. 2021. Disponível em: <https://m.facebook.com/amaspmotoristas/posts/814512432561218>. Acesso em: 25 out. 2021.

ARAÚJO, Glauco; ROSSETTO, Luciana. **Motorista do Uber é cercado, agredido por taxista e tem carro destruído.** Portal G1, São Paulo, 28 mai. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/motorista-do-uber-e-cercado-agredido-por-taxista-e-tem-carro-destruido.html>. Acesso em: 05 out. 2021.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida.** 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BAUMAN, Zygmunt; LYON, David. **Vigilância Líquida.** 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2014.

BENTHAM, Jeremy; et. al. **O Panóptico.** org. Tomaz Tadeu. 2. ed. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2008.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O Que é Meu é Cada Vez Mais Seu: A Ascensão da Economia Colaborativa.** 1. ed. Porto Alegre: Editora Bookman, 2011.

BRASIL. **Código Civil de 2002.** Lei n.10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 11 out. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 out. 2021.

BRASIL. **Decreto n. 99.684, de 08 de novembro de 1990a.** Consolida as normas regulamentares do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d99684.htm. Acesso em: 12 out. 2021.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 5.452, de 01 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 12 out. 2021.

BRASIL. **Emenda Constitucional n. 103/2019, de 12 de novembro de 2019a**.

Altera o sistema de previdência social e estabelece regras de transição e disposições transitórias. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm. Acesso em: 12 out. 2021.

BRASIL. **Lei n. 8.036, de 11 de maio de 1990b**. Dispõe sobre o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8036consol.htm. Acesso em: 08 out. 2021.

BRASIL. **Lei n. 8.212, de 25 de julho de 1991a**. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 05 nov. 2021.

BRASIL. **Lei n. 8.245, de 18 de outubro de 1991b**. Dispõe sobre as locações dos imóveis urbanos e os procedimentos a elas pertinentes. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8245.htm. Acesso em: 05 nov. 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm. Acesso em: 08 out. 2021.

BRASIL. **Lei n. 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 07 out. 2021.

BRASIL. **Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 08 out. 2021.

BRASIL. **Projeto de Lei n. 974 de 2021a**. Disponível em:

<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8942454&ts=1630419639382&disposition=inline>. Acesso em: 15 out. 2021.

BRASIL. **Projeto de Lei n. 2474 de 2019b**. Disponível em:

<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7943922&ts=1630440713137&disposition=inline>. Acesso em: 15 out. 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Recurso Especial 1819075. Recorrentes: Monica Dutczak e Gyan Celah dos Santos. Recorrido: Condomínio Edifício Coorigha. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. Brasília, 20 abr. 2021b. Disponível em: https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1875215&num_registro=201900606333&data=20210527&peticao_numero=-1&formato=PDF. Acesso em: 12 set. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 449. Requerente: Partido Social Liberal. Relator: Ministro Luiz Fux. Brasília, 08 mai. 2019c. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777>. Acesso em: 10 out. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (5. Turma). Agravo de Instrumento 1001821-40.2019.5.02.0401. Agravante: Clayton Valenciano. Agravado: Uber do Brasil tecnologia LTDA. e outros. Relator: Ministro Breno Medeiros. Brasília, 06 mai. 2021c. Disponível em: file:///C:/Users/55519/Downloads/AIRR-1001821-40_2019_5_02_0401.pdf. Acesso em: 12 set. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (3. Turma). Recurso de Revista 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: Uber do Brasil tecnologia LTDA. e outros. Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, 02 dez. 2020. Disponível em: <http://www.tst.jus.br/processos-do-tst>. Acesso em: 12 set. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projetos de lei e outras proposições**. Portal da Câmara dos Deputados, 29 nov. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/buscaProposicoesWeb/resultadoPesquisa?numero=&ano=&autor=&inteiroTeor=plataformas+digitais+uber&emtramitacao=Todas&tipoproposicao=%5BPL+-+Projeto+de+Lei,+PEC+-+Proposta+de+Emenda+%C3%A0+Constitui%C3%A7%C3%A3o,+PLP+-+Projeto+de+Lei+Complementar%5D&data=01/12/2021&page=false>. Acesso em: 29 nov. 2021.

CAMARGO, Gilson. **A jornada sem fim dos motoristas de aplicativos**. Extra Classe, 12 mai. 2021. Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acesso em: 06 out. 2021.

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. **Manual de Direito Previdenciário**. 23. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530988715/>. Acesso em: 13 nov. 2021.

CASULO, Ana Celeste (org.); ALVES, Giovanni (org.); et. al. **Precarização do Trabalho e saúde mental: O Brasil da era neoliberal**. 1. ed. Bauru: Projeto Editorial Praxis, 2018. E-book. Disponível em: https://pt.scribd.com/read/405673159/Precarizacao-do-trabalho-e-saude-mental-o-Brasil-da-era-neoliberal#__search-menu_90493. Acesso em: 07 nov. 2021.

CONTEÚDO, Estadão. **Motoristas reclamam de reajustes nas tarifas da Uber e 99**. Exame, 14 set. 2021. Disponível em: <https://exame.com/negocios/motoristas-reclamam-de-reajustes-nas-tarifas-da-uber-e-99/>. Acesso em: 06 out. 2021.

COUTINHO, Raianne Liberal. **Subordinação algorítmica: Há autonomia na uberização do trabalho?**. São Paulo: Editora Dialética, 2021. E-book. Disponível em: <https://pt.scribd.com/read/523079629/Subordinacao-Algoritmica-ha-autonomia-na-uberizacao-do-trabalho#>. Acesso em: 05 nov. 2021.

DOLCE, Juliana. **O lado sombrio do trabalho para aplicativos - e como é pior para mulheres**. Exame, 01 jun. 2019. Disponível em: <https://exame.com/carreira/o-lado-sombrio-do-trabalho-para-aplicativos-e-como-e-pior-para-mulheres/>. Acesso em: 05 out. 2021.

DOMBROWSKI, Osmir (org.); JAKOBSEN, Kjeld (org.); MARTINS, Renato (org.); et. al. **Mapa do Trabalho Informal: Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo**. 1. ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000. E-book. Disponível em: https://bibliotecadigital.fpabramo.org.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/287/mapa_do_trabalho_informal_0.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 07 nov. 2021.

ESPANHA. **Lei n. 20/2007, de 11 de julho de 2007**. Boletín Oficial del Estado n. 166 Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-13409-consolidado.pdf>. Acesso em: 12 out. 2021.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. 20. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1999. E-book.

IBGE, AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. **IBGE mostra as cores da desigualdade**. Revista Retratos, 11 mai. 2018a. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21206-ibge-mostra-as-cores-da-desigualdade>. Acesso em: 25 out. 2021.

IBGE, AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. **O desalento das pessoas que desistiram de procurar trabalho**. Revista Retratos, 01 jun. 2018b. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21318-o-desalento-das-pessoas-que-desistiram-de-procurar-trabalho>. Acesso em: 25 out. 2021.

IBGE. **Desemprego**. IBGE, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 25 out. 2021.

I FOOD. **Termos e condições de uso iFood para entregadores**. Ifood, 24 nov. 2020. Disponível em <https://entregador.ifood.com.br/termos/termosdeuso/>. Acesso em: 06 set. 2021.

JUNIOR MANZONI, Ralphe; LOUREIRO, **Rodrigo Uma startup bilionária**. Isto é, 10 jan. 2018. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usp-criaram-99-startup-bilionaria/>. Acesso em: 06 set. 2021.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Editora Blucher, 2020. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786555500295/>. Acesso em: 04 out. 2021.

LAZZARIN, Sonilde Kugel. **A (in)segurança social em tempos de pandemia: A renda básica universal como possível solução ao precariado e à crescente desigualdade social no Brasil**. Porto Alegre: Editora HS, 2020. E-book.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de Direito do Trabalho**. 13. ed. São Paulo: Editora Saraiva Educação, 2021. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786555595680/>. Acesso em: 28 out. 2021.

LOCOMOTIVA, Instituto. **Do WhatsApp ao Uber - 1 em cada 5 trabalhadores usa apps para ter renda**. Instituto Locomotiva, 12 mai. 2021. Disponível em: <https://www.ilocomotiva.com.br/single-post/uol-do-whatsapp-ao-uber-1-em-cada-5-trabalhadores-usa-apps-para-ter-renda>. Acesso em: 25 out. 2021.

MACHINE, Equipe. **Como encontrar as cidades atendidas pela 99?**. Machine Global, 09 set. 2020. Disponível em: <https://machine.global/99-cidades-atendidas/>. Acesso em: 20 set. 2021.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho**. 11. ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788553618408/>. Acesso em: 15 out. 2021.

MINISTÉRIO DO TRABALHO. **Portaria n. 349, de 23 de maio de 2018**. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/15752792/do1-2018-05-24-portaria-n-349-de-23-de-maio-de-2018-15752788. Acesso em: 12 out. 2021.

MORAES, Reginaldo; POCHMANN, Marcio. **Capitalismo, classe trabalhadora e luta política no início do século XXI: Experiências no Brasil, Estados Unidos, Inglaterra e França**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2017. E-book. Disponível em: https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/11/FPA_Publicacao_Capitalismo_Classe_Trabalhadora_Internet_23-11_02.pdf. Acesso em: 20 out. 2021.

OIT – ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Um novo normal com igualdade salarial entre homens e mulheres**. Artigo de opinião, 18 set. 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21206-ibge-mostra-as-cores-da-desigualdade>. Acesso em: 25 out. 2021.

PEREIRA, Tamires. **Uber bane 1,6 mil motoristas por abuso em cancelamento de viagens**. Olhar digital, 27 set. 2021. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/2021/09/27/pro/uber-bane-motoristas-por-abuso-em-cancelamento-viagens/>. Acesso em: 06 out. 2021.

PIMENTA, Adriana Calvo. **Manual de Direito do Trabalho**. 5. ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788553617944/>. Acesso em: 18 out. 2021.

PNADc – PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIO CONTÍNUA. **Quadro sintético**. IBGE, ago. 2021. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Trimestral/Quadro_Sintetico/2021/pnadc_202102_trimestre_quadroSintetico.pdf. Acesso em: 24 out. 2021.

POZZI, Sandro. **Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares**. El País, Nova York, 10 mai. 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html#:~:text=O%20Uber%20chega%20%C3%A0%20Bolsa,%2C2%20bilh%C3%B5es%20de%20reais). Acesso em: 06 set. 2021.

REINO UNIDO. Suprema Corte do Reino Unido. On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748. [2021] UKSC 5. Apelantes: Uber BV e outros. Apelados: Yaseen Aslam e outros. Relator: Lord Leggatt. Londres, 19 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>. Acesso em: 30 out. 2021.

RIBEIRO, Djamila. **Pequeno manual antirracista**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

RIGHI, Rafael da Rosa; PELLISSARI, Felipe Rolim; WESTPHALL, Carla Merkle. **Escambo: Um Modelo de Reputação e Micropagamentos para Sistemas Peer-to-Peer**. IV Congresso Brasileiro de Computação, 2004. Disponível em: http://www.ufrgs.br/niee/eventos/CBCOMP/2004/html/pdf/Redes_Computadores/t170100182_3.pdf. Acesso em: 10 ago. 2021.

RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho (7. Turma). Recurso Ordinário 0101291-19.2018.5.01.0015. Recorrente: Erica Abade Rodrigues. Recorrido: Uber do Brasil tecnologia LTDA, Uber Internacional B.V., Uber Internacional Holding B.V. Relatora: Des.^a Carina Bicalho Rodrigues. Rio de Janeiro, 09 jul. 2021a. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/trt-reconhece-vinculo-emprego-entre2.pdf>. Acesso em: 12 set. 2021.

RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho (7. Turma). Recurso Ordinário 0100853-94.2019.5.01.0067. Recorrente: Viviane Pacheco Camara. Recorrido: Uber do Brasil tecnologia LTDA. Relatora: Des.^a Carina Bicalho Rodrigues. Rio de Janeiro, 26 jul. 2021b. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/trt-reconhece-vinculo-emprego-entre2.pdf>. Acesso em: 12 set. 2021.

SÃO PAULO (São Paulo). **Lei n. 16.279, de 08 de outubro de 2015**. Disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16279.pdf>. Acesso em: 08 out. 2021.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo. Ação Direta de Inconstitucionalidade 22169010620158260000. Autora: Confederação Nacional de Serviços – CNS. Réus: Prefeito do Município de São Paulo e Câmara Municipal de São Paulo. Relator: Des. Francisco Casconi. São Paulo, 19 out. 2016. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do;jsessionid=0C391DD7087BC6A843F528AFA17D306D.cjsg1>. Acesso em: 20 ago. 2021.

SÃO PAULO. Tribunal Regional do Trabalho (4. Vara). Ação Civil Pública Cível 1001379-33.2021.5.02.0004. Autor: Ministério Público do Trabalho. Réu: Uber do Brasil tecnologia LTDA. Juiz Titular: Mauricio Pereira Simões. São Paulo, 08 nov. 2021. file:///C:/Users/55519/Downloads/ACPCiv_1001379-33.2021.5.02.0004_1grau.pdf. Acesso em: 12 set. 2021.

SILVA, Natalício Bezerra. **Uber: "Uma concorrência desleal, ilegal e imoral"**. Época, 21 mai. 2015. Disponível em: <https://epoca.oglobo.globo.com/ideias/noticia/2015/05/uber-uma-concorrenca-desleal-ilegal-e-imoral.html>. Acesso em: 05 out. 2021.

SLEE, Tom. **Uberização, a nova onda do trabalho precarizado**. 1. ed. São Paulo: Editora Elefante, 2019. E-book. Disponível em: https://play.google.com/books/reader?id=LF_0DwAAQBAJ&pg=GBS.PT249&hl=pt. Acesso em: 16 ago. 2021.

SOCIAL, FGV. **Juventudes, Educação e Trabalho: Impactos da Pandemia nos Nem-Nem**. FGV, Centro de Políticas Sociais, mai. 2021. Disponível em: <https://exame.com/carreira/o-lado-sombrio-do-trabalho-para-aplicativos-e-como-e-pior-para-mulheres/>. Acesso em: 05 out. 2021.

STATTESP– SINDICATO DOS TRABALHADORES COM APLICATIVOS DE TRANSPORTE TERRESTRE. **Reivindicações**, 2018. Disponível em: <http://stattes.com.br/sindicato.html>. Acesso em: 25 out. 2021.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada, o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019. E-book. Disponível em: <https://play.google.com/books/reader?id=j2ibDwAAQBAJ&pg=GBS.PT1>. Acesso em: 20 ago. 2021.

TST. **Trabalho no Mundo - Conheça o contrato zero hora da Inglaterra**. Notícias do TST, 08 set. 2016. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21206-ibge-mostra-as-cores-da-desigualdade>. Acesso em: 25 out. 2021.

UBATUBA. **Lei Complementar Municipal n. 99**, de 18 de dezembro de 2017. Disponível em: <https://www.caldasnovas.go.gov.br/wp-content/uploads/2018/08/Lei-Complementar-099-2017.pdf>. Acesso em: 08 out. 2021.

UBER, Equipe. **Fatos e dados sobre a Uber.** Uber Newsroom, 27 ago. 2020a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 06 set. 2021.

UBER, Equipe. **Uber lança ferramenta que limita o tempo online do motorista dirigindo usando o aplicativo para promover segurança viária.** Uber Newsroom, 04 mar. 2020b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-ferramenta-que-limita-o-tempo-online-do-motorista-dirigindo-usando-o-aplicativo-para-promover-seguranca-viaria/>. Acesso em: 06 set. 2021.

UBER. **Código de conduta da comunidade.** Uber, 08 mai. 2021a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sistema-de-avaliacoes-uber/>. Acesso em: 06 set. 2021.

UBER. **Sistema de avaliações Uber: como as estrelas, notas e elogios ajudam a manter a qualidade da Uber.** Uber, 09 nov. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sistema-de-avaliacoes-uber/>. Acesso em: 06 set. 2021.

UBER. **Termos e condições do programa Uber pro.** Uber, 01 jul. 2021b. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=uber-pro-program-terms&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 06 set. 2021.

UBER. **Termos gerais de uso.** Uber, 19 jul. 2021c. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=uber-pro-program-terms&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 06 set. 2021.