

FUNDAÇÃO DE ENSINO “EURÍPIDES SOARES DA ROCHA” – FEESR
CENTRO UNIVERSITÁRIO EURÍPIDES DE MARÍLIA – UNIVEM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM DIREITO – PPGD
MESTRADO EM DIREITO

RAFAELA RABELO DAUN

**A ECONOMIA COMPARTILHADA NO CONTEXTO DO TRABALHO
INTERMEDIADO POR APLICATIVOS DIGITAIS DE TRANSPORTE: UMA
ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA.**

Marília, SP
2021

RAFAELA RABELO DAUN

**A ECONOMIA COMPARTILHADA NO CONTEXTO DO TRABALHO
INTERMEDIADO POR APLICATIVOS DIGITAIS DE TRANSPORTE: UMA
ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto Sensu – Mestrado em Direito – do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, em sua Área de Concentração em Direito e Estado na Era Digital, Linha de Pesquisa Dogmática Jurídica e Transformação Digital, como requisito à obtenção do título de Mestre em Direito.

Orientador: MÁRIO FURLANETO NETO

Marília, SP
2021

Autor: RAFAELA RABELO DAUN

Título: A ECONOMIA COMPARTILHADA NO CONTEXTO DO TRABALHO INTERMEDIADO POR APLICATIVOS DIGITAIS DE TRANSPORTE: UMA ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* – Mestrado em Direito – do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, em sua Área de Concentração em Direito e Estado na Era Digital, Linha de Pesquisa Dogmática Jurídica e Transformação Digital, e aprovada pela banca examinadora.

Marília, SP, 05 de março de 2021.

Dr. Edinilson Donizete Machado - UNIVEM
Coordenador do Curso

Dr. Mário Furlaneto Neto- UNIVEM
Orientador

Dr. José Eduardo Lourenço dos Santos - UNIVEM

Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP

*Todas as medidas tomadas em nome do "resgate da economia"
tornam-se, como se tocadas por uma varinha mágica, medidas que
servem para enriquecer os ricos e empobrecer os pobres.
(Zygmunt Bauman)*

AGRADECIMENTOS

É chegado o fim de um ciclo de muitas risadas, choros, erros e acertos, mas acima de tudo vitórias. Sendo assim, dedico essa dissertação a todos que fizeram parte dessa etapa da minha vida.

A Deus, que me permitiu essa vivência tão valiosa e me deu saúde e forças para superar todos os momentos difíceis a que eu me deparei ao longo do mestrado.

A minha família, por serem essenciais na minha vida, em especial aos meus pais Orlando e Lúcia e irmãs Mariana e Gabriela, que me apoiaram neste sonho e compreenderam a minha ausência enquanto eu me dedicava ao curso e à realização desta dissertação e as primas Marina e Paula que me deram o apoio acadêmico quando eu mais precisei.

Ao meu namorado André que sonhou este momento junto comigo, que esteve ao meu lado dando o estímulo que eu precisava mesmo quando o cansaço parecia me abater e, principalmente, pelo companheirismo e o carinho de sempre.

A agência de fomento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que por intermédio da bolsa de estudos me permitiu adentrar ao mestrado.

As minhas amigas Andrea Antico e Luana Lacerda que me fizeram sentir capaz para concorrer a bolsa de estudos CAPES, me transmitindo coragem, força e fé além de acompanharem minha trajetória no mestrado, dando todo apoio. Vocês são mulheres incríveis e dignas de inspiração.

Ao meu amigo Isaque, que esteve à disposição para compartilhar suas experiências acadêmicas, dando grande suporte neste percurso.

Ao meu orientador, Mário Furlaneto, pelo qual tenho grande admiração, agradeço a disponibilidade, paciência e comprometimento com a escolha do meu tema e acompanhamento da evolução deste trabalho.

Ao UNIVEM por dar todo o incentivo e suporte a pesquisa científica desde a graduação, o que possibilitou o meu ingresso no mestrado.

Ao PPGD nas pessoas de todos os funcionários e professores, pela solicitude e solidariedade durante o curso.

Aos colegas mestrados por permitirem que essa caminhada fosse mais alegre, em especial ao colega Olivê que foi meu parceiro de artigos científicos, trabalhos e apresentações, realizando tudo com comprometimento e por se tornar um grande amigo, que me cativou por ser uma pessoa forte, humana e justa.

Aos meus avós maternos Maria José e Antônio e avó paterna Maria “in memoriam” que na condição de grandes protagonistas do meu desenvolvimento, ensinaram valores que me fizeram chegar até aqui. E ao meu avô Iolando, que atualmente com 98 anos de idade, é uma inspiração de força e fé.

E por fim, a todos os meus amigos, que por conta dos compromissos acadêmicos do mestrado, ficaram um pouco distantes dos meus olhos, porém, nunca do meu coração.

RESUMO

A economia compartilhada tem gerado impactos radicais na vida dos trabalhadores que a aderem, devido a nova forma de organização do labor. Diante disso, os investidores das empresas detentoras das plataformas digitais, neste estudo as do ramo de mobilidade urbana, não consideram os seus prestadores de serviços como empregados, mas sim como empreendedores. Por isso, esta pesquisa apresenta a seguinte problemática: Se a economia compartilhada no contexto da mão de obra, gera empreendedores que desfrutam de autonomia e flexibilidade ou gera trabalhadores digitais vulneráveis à procura de uma plataforma que satisfaça suas necessidades básicas de vida. Cujo método de abordagem possui caráter hipotético-dedutivo, e o procedimento adotado é o bibliográfico, contendo revisão doutrinária, legislativa e jurisprudencial e a pesquisa se dá de forma qualitativa enfrentando o objetivo que é investigar os aplicativos de transporte e seus motoristas, a fim de demonstrar qual é a verdadeira realidade em termos de condição de vida e trabalho digno. No decorrer desta tese, que foi realizada pela linha de pesquisa: Dogmática Jurídica e Transformação Digital, foram tratadas as premissas necessárias para a solução da problemática. Sendo assim, apresentou o trabalho como um direito fundamental. Em seguida, descreveu o que é a economia compartilhada e as condições de trabalho dos motoristas de aplicativo. E por fim, analisou jurisprudências acerca do tema para constatar a hipótese apresentada, qual seja: A economia compartilhada traz a falaciosa ideia de que os trabalhadores são empreendedores, quando na verdade são obreiros digitais desprotegidos e desesperados em meio a precarização do labor. A conclusão é a confirmação da hipótese apresentada, pois o trabalho desenvolvido na economia compartilhada carece dos pilares estratégicos da OIT, dos direitos trabalhistas previstos pela DUDH e ofende os fundamentos da CF/88. E as leis Federais, Estaduais e Municipais existentes que estabelecem diretrizes de mobilidade urbana e a CLT/2017 apresentam lacunas para oferecer o devido respaldo para os motoristas de aplicativos. Ademais, as empresas detentoras dos aplicativos digitais se mostram como um novo meio de apropriação de lucros pois transferem para o trabalhador os riscos do negócio e o ônus de arcar com os custos dos meios de produção, afastando a possibilidade do motorista ser considerado empreendedor, vez que continua vendendo sua mão de obra. Outrossim, na análise jurisprudencial, não foram encontradas decisões brasileiras com trânsito em julgado reconhecendo o vínculo empregatício dos motoristas de aplicativos, sendo assim, os condutores ficam à mercê da precarização. E mesmo com o vínculo reconhecido em decisões com trânsito em julgado, como no caso dos

EUA, da Inglaterra e da UE, o trabalhador é considerado como empregado e não como empreendedor.

Palavras-chave: Economia compartilhada; Tecnologia; Motorista de aplicativo de transporte; Precarização do trabalho.

ABSTRACT

The shared economy has generated radical impacts on the lives of the workers who adhere to it, due to the new form of labor organization. Therefore, the investors of companies with digital platforms, in this study those in the field of urban mobility, do not consider their service providers as employees, but rather as entrepreneurs. Therefore, this research presents the following problem: If the shared economy in the context of labor, generates entrepreneurs who enjoy autonomy and flexibility or generate vulnerable digital workers looking for a platform that meets their basic living needs. Whose method of approach has hypothetical-deductive character, and the procedure adopted is the bibliographic, containing doctrinal review, legislative and jurisprudential and the research takes place in a qualitative way facing the objective that is to investigate the transport applications and their drivers, in order to demonstrate what is the true reality in terms of living conditions and decent work. In the course of this thesis, which was carried out by the line of research: Legal Dogmatics and Digital Transformation, the premises necessary for the solution of the problematic were treated. Thus, he presented the work as a fundamental right. Then described what is the shared economy and working conditions of the application drivers. And finally, he analyzed jurisprudence on the subject to verify the hypothesis presented, namely: The shared economy brings the fallacious idea that workers are entrepreneurs, when in fact they are unprotected and desperate digital workers amid the precariousness of labor. The conclusion is the confirmation of the hypothesis presented, because the work developed in the shared economy lacks the strategic pillars of the ILO, the labor rights provided by the DUDH and offends the foundations of CF/88. And the existing Federal, State and Municipal laws that establish urban mobility guidelines and the CLT/2017 have gaps to offer due support to application drivers. In addition, companies that own digital applications show themselves as a new means of profit appropriation because they transfer to the worker the risks of the business and the burden of bearing the costs of the means of production, driving away the possibility of the driver being considered an entrepreneur, since he continues to sell his labor. In addition, in the jurisprudential analysis, no Brazilian decisions were found with a final judgment recognizing the employment relationship of application drivers, thus, drivers are at the mercy of precariousness. And even with the link recognized in decisions with final judgment, as in the case of the USA, England and the UE, the worker is considered as an employee and not as an entrepreneur.

Keywords: Shared economy; Technology; Transport application driver; Precariousness of work.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa das revoluções industriais	58
Figura 2. Declaração de adesão do motorista.....	89
Figura 3. Aviso de privacidade do candidato da <i>Uber</i>	90
Figura 4. Aviso de privacidade da <i>Uber</i>	91
Figura 5. Política de Privacidade.	92

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Aumento da receita global de agendamentos de transportes da *Uber*..... 74

LISTA DE QUADROS

Quadro I. Compilado de informações das ações de ressarcimento por Furto e Roubo..... 100

Quadro II. Compilado de informações das ações de indenização por acidente de trânsito . 104

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	Artigo
<i>AB5</i>	<i>Assembly Bill 5</i>
AIRR	Agravo de instrumento em Recurso de Revista
BM	Banco Mundial
DUDH	Declaração Universal dos Direitos Humanos
<i>DPO</i>	<i>Data Protection Officer</i>
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CF	Constituição Federal
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CPF	Cadastro de Pessoa Física
FMI	Fundo Monetário Internacional
<i>GPDR</i>	<i>General Data Protection Regulation</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBOPE	Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados
MCDAC	Multicritério de Apoio à Decisão Construtivista
MPDFT	Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
OIT	Organização Internacional do trabalho
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Mensal
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
PROCON	Proteção e Defesa do Consumidor
RO	Recurso Ordinário
RR	Recurso de Revista
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJ	Tribunal de Justiça
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UnB

Universidade de Brasília

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	17
2. CAPÍTULO I: VALOR SOCIAL DO TRABALHO, LIVRE INICIATIVA E TRABALHO PRECARIZADO NO CONTEXTO DOS MOTORISTAS INTERMEDIADOS POR APLICATIVOS DIGITAIS.....	23
2.1. Internacionalização do direito do trabalho e seus impactos no direito brasileiro: identificando se as normas previstas são respeitadas quando se trata dos serviços de transporte por plataformas digitais.	25
2.2. O discurso da economia compartilhada como um retorno aos pilares do Liberalismo e Neoliberalismo.....	38
2.3. O novo contexto da mais-valia, baseado no trabalho informal: O motorista intermediado por aplicativo digital é um empreendedor ou um trabalhador digital desprotegido?.....	48
3. CAPÍTULO II: ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO: UM FENÔMENO DE DISRUPTURA.	56
3.1. As Revoluções Industriais e seus impactos no trabalho: Uma análise dos avanços tecnológicos e sociais que resultaram na economia compartilhada.....	58
3.2. Transformação Digital e seus reflexos nas relações de trabalho: Dos motoristas de taxis aos condutores intermediados por plataformas digitais de transporte de passageiros.	65
3.3. A importância da proteção de dados dos usuários de aplicativos de mobilidade urbana de acordo com a LGPD.....	78
4. CAPÍTULO III: JURISDIÇÃO CIVIL E TRABALHISTA: MOTORISTAS VERSUS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS.	95
4.1. Legitimidade passiva das empresas detentoras de aplicativo de transporte nas ações de indenização por danos morais e materiais e a vulnerabilidade do motorista parceiro.....	96
4.2. Natureza Jurídica da relação entre a empresa possuidora da plataforma digital de transporte e o motorista.	107
5. CONCLUSÃO.....	123
REFERÊNCIAS.....	129

1. INTRODUÇÃO

Em síntese, essa pesquisa apresentará a discussão de um dos maiores temas da atualidade no cenário jurídico brasileiro e mundial: a precarização das relações de trabalho, com foco na disrupção ¹causada pela economia de compartilhamento, bem como a natureza jurídica na relação entre a empresa detentora de aplicativo de transporte e o trabalhador considerado por aquela como parceiro.

De início, observar-se-á a evolução histórica das relações de trabalho, inclusive legislativa sob a ótica nacional e internacional, pois com a ascensão do modo de acumulação de riqueza proporcionada pelo avanço do capitalismo (liberalismo e neoliberalismo) teve-se, maior necessidade de regulação das transações de mercado, que ultrapassavam cada vez mais as fronteiras dos países, fenômeno este causador da crescente globalização.

A maior consequência desses avanços em direção à globalização, foi a crescente precarização do trabalho que se instalou nos grandes centros, cada vez mais populosos em razão do êxodo rural, mecanização e sistematização da produção de bens de consumo que marcaram a segunda revolução industrial.

A OIT (Organização Internacional do Trabalho) foi um dos maiores expoentes desse âmbito na busca pela normatização das relações trabalhistas e limitação da precarização da mão de obra, tendo sido criada no fim da Primeira Guerra Mundial e considerada o marco inicial para que cada país se mobilizasse a partir de padrões internacionais estabelecidos, a fim de regular as condições de trabalho e bem-estar a nível interno.

A DUDH (Declaração Universal dos Direitos Humanos), adotada pela ONU em 1948 também representou um forte parâmetro para a regulação das relações trabalhistas, pois fixou os direitos intrínsecos ao ser humano, de forma que todas as relações em que o homem fizesse parte, incluindo as de natureza trabalhista, respeitassem os direitos mínimos e garantidores do bem estar humano.

No Brasil, o maior e mais importante passo na busca por delimitar os poderes do tomador de serviço sobre o trabalhador, foi a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) promulgada em 1943, confirmada e fortalecida pela Constituição Federal de 1988 (CF/88), conhecida como Constituição Cidadã, reformada em 2017.

¹ Disrupção é a ruptura de um processo já estabelecido.

Os artigos 5º e 6º da CF/88 fixam, a nível nacional, os limites referentes à integridade e bem estar do ser humano, chancelados pelo inciso IV do artigo 1º que coloca como um dos fundamentos da República o valor social do trabalho.

No entanto, mesmo os direitos trabalhistas sendo apoiados, em bases históricas e normativas sólidas, o avanço produtivo e tecnológico nunca parou de desafiar a lógica da produção com base na precarização da mão de obra.

A economia compartilhada é um desses expoentes desafiadores, que se instalou nos países sem que estes estivessem preparados, inclusive, legalmente, para se adaptar ao impacto causado na vida em sociedade, a exemplo da proteção de dados pessoais e das relações trabalhistas.

E para adentrar nesta análise, a relação de trabalho escolhida proveniente da economia compartilhada foi a dos motoristas intermediados por plataformas digitais de transportes, pois o aplicativo virtual desenvolvido pela empresa *Uber*, do ramo de mobilidade urbana, foi o precursor das relações de trabalho virtualizadas, por isto, inclusive, que este fenômeno foi batizado de “Uberização.”

Sendo assim, a pesquisa justifica-se pela aderência de milhares de motoristas no mundo todo ao trabalho por plataformas digitais de transporte, conforme revelam os dados disponibilizados na página da internet intitulada *Uber Newaroom* demonstrando-se, assim, a importância e relevância social deste estudo.

Atualmente a atuação da *Uber* está inserida em 69 países, em mais de 10 mil cidades no mundo, dentre elas mais de 500 só no Brasil. E além disso conta com mais de 20 mil funcionários no mundo, 5 milhões de motoristas/entregadores parceiros no mundo, destes, 1 milhão somente no Brasil. Totalizando assim 103 milhões de usuários no mundo, e deste montante 22 milhões são brasileiros.² (UBER NEWAROOM, 2021)

Analisando os dados da empresa *Uber*, precursora destas relações de trabalho virtualizadas em 2009, entende-se o porquê que este fenômeno foi batizado de “Uberização”. Resta claro como o referido modelo de negócio baseado na economia compartilhada tem atingido de forma acelerada muitas pessoas, dentre elas, quantidade significativa brasileira. Sendo assim, se levarmos em consideração os outros aplicativos existentes de mobilidade urbana que surgiram após a *Uber*, tais como o *Ola-2011*, *Cabify-2011*, *99 – taxi-2012*, *Lyft-2012*, *Didi-2012* e *Taxify-2013*, fica evidente a relevância da pesquisa, no tocante a sua abrangência.

² Pesquisa realizada no site *Uber Newaroom* em 02 de fevereiro de 2021.

Contudo foram escolhidas 3 (três) empresas para serem objeto de análise deste estudo, a *Uber*, a *99* e a *Cabify*, pois de acordo com uma pesquisa realizada pelo IBOPE (Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística) são os aplicativos de transporte mais utilizados no Brasil, a *Uber* com 54% das preferências dos internautas brasileiros, em seguida a *99* com 12% e a *Cabify* com 4%. (MACHINE, 2018)

Diante deste cenário a problemática levantada é: “Se a economia compartilhada no contexto da mão de obra, gera empreendedores que desfrutam de autonomia e flexibilidade ou gera trabalhadores digitais vulneráveis à procura de uma plataforma que satisfaça suas necessidades básicas de vida.”

Tem-se por hipótese que a economia colaborativa é concebida por alguns autores como uma disrupção positiva, pois em plena quarta revolução industrial, berço da economia de compartilhamento, a tecnologia vem com a proposta de solução para o cotidiano de muitos usuários e trabalhadores, pois por meio dela é possível conectar aqueles que precisam do serviço com aqueles que o oferecem.

E o leque de disponibilização de bens e serviços é enorme, a exemplo de aluguel por temporada (*Airbnb*), das plataformas *streaming* que possibilitam ao consumidor o acesso a uma infinidade de músicas, filmes e séries (*Spotify* e *Netflix*), dos serviços de entregas e transporte (*Ifood*, *Uber*, *99*, *Cabify*), do ramo alimentício (*Chefex*), do ramo da saúde (*Consulta do bem*, *Fitfly*) e do ramo de transporte de cargas (*Sontra Cargo*).

No caso dos aplicativos de transporte, o consumidor do serviço lança no aplicativo uma solicitação de transporte, inserindo o local de partida e de chegada, e obtém em questão de segundos, a sinalização de que um determinado veículo atendeu ao chamado e encontra-se em deslocamento para o local indicado.

Contudo, diante do exposto, embora pareça que a economia compartilhada vem transformando o mundo em um lugar melhor para se viver, busca-se confirmar a hipótese de que essa transformação digital pode concretizar-se muito mais como uma distopia. Isto porque se por um lado proporciona acesso aos bens e serviços de forma facilitada, por outro leva a crer que o faz às custas da mão de obra precária do trabalhador, que serve a plataforma digital em flagrante violação das leis trabalhistas e constitucionais.

E o que põe a refletir tamanha aderência desses trabalhadores à economia compartilhada, é a falta de escolha diante das crises econômicas e ausência de políticas de estado e governos que assolam os países.

A medida que o desemprego aumenta leva uma massa de trabalhadores a ter nos aplicativos a chance de sobrevivência, quando não, complementação de renda, no caso dos que não estão satisfeitos com o seu ganho.

Inclusive cabe salientar que nos termos e condições de uso das empresas, essas controlam tudo, desde o *modus operandi*³ da prestação de serviço até a precificação e cobrança da tarifa, e isso é estabelecido com o prestador de serviços no momento do cadastro.

Sendo assim, o motorista deve cumprir todas as exigências da plataforma escolhida, isso inclui ser o responsável pelo veículo que atenda o padrão exigido, bem como arcar com o combustível e manutenção, dentre tantas outras exigências de ordem comportamental como procedimental que serão demonstradas ao longo desta dissertação.

E é por esses motivos e outros que serão levantados nesta pesquisa, que tais serviços aparentam ter suas bases na precarização da mão de obra gerando trabalhadores digitais vulneráveis. Os serviços de transporte por aplicativo por exemplo, embora as empresas classifiquem o motorista como um parceiro ou empreendedor, que pode escolher quando e por quanto tempo deseja trabalhar, os vigia por meio dos passageiros que avaliam a qualidade do serviço prestado e ainda recebem baixa remuneração.

Portanto, como visto, o método de abordagem da pesquisa será de caráter hipotético-dedutivo, consistindo-se nos argumentos hipotéticos apresentados, uma vez que possuem alta probabilidade de serem verdadeiros e se consolidarem como uma resposta para a problemática.

E em relação a sua natureza, será desenvolvida de forma aplicada, pois objetivou gerar conhecimentos para aplicação prática e direcionada à solução do problema, cujos procedimentos técnicos serão bibliográficos, tendo por base a leitura e análise crítica de artigos científicos, dissertações, doutrinas, jurisprudências, obras de renomados autores e da legislação e a partir disto, serão compiladas as informações e apuradas a fim de demonstrar conclusões acerca do estudo.

Ademais, a pesquisa será qualitativa, pois visa explorar o tema, estudando as particularidades da economia compartilhada, com o intuito de compreender e interpretar o comportamento da sociedade na indústria 4.0, em especial dos trabalhadores e dos grandes investidores e corporações. E o procedimento será monográfico, pois destinou-se a um estudo profundo e investigativo das relações de trabalho intermediadas por plataformas digitais.

A partir disto, tem-se como objetivo geral desta pesquisa: “Investigar o fenômeno da economia compartilhada e suas nuances com enfoque nos aplicativos de mobilidade urbana, a

³ *Modus operandi* é uma expressão em latim que significa "modo de operação".

fim de demonstrar qual é a verdadeira realidade em termos de condição de vida e trabalho digno.”

E como objetivos específicos: 1) Refletir o papel da economia compartilhada verificando como esta forma de estabelecer relações no mercado, poderá influenciar nas relações de trabalho. 2) Explorar um dos casos mais populares da economia colaborativa, qual seja os aplicativos de transporte, que alastrou, em escala global uma forma de organização e extração de valor do trabalho humano por meio da tecnologia. 3) Abordar qual a natureza jurídica da relação entre o motorista de aplicativo e a empresa detentora da plataforma, com base em dispositivos da CLT, bem como nos contratos de adesão propostos pelas plataformas e no direito comparado.

Assim as abordagens deste estudo foram feitas da seguinte forma:

No primeiro capítulo será estudado o direito nacional (CLT/2017 e CF/88) e internacional (OIT e DUDH) do trabalho a fim de identificar às normas que estabelecem condições dignas de labor e as normas existentes que amparam os serviços de transportes por plataformas digitais. Abordar-se-á ainda, o fenômeno da economia compartilhada e como esse mostra ser um retorno aos Pilares do Liberalismo e Neoliberalismo a medida em que se intensifica a flexibilização das relações de trabalho e ceifa os direitos e garantias dos trabalhadores.

O primeiro capítulo finaliza demonstrando a nova roupagem da “mais-valia” de Karl Marx atualmente e com base neste conceito traz a hipótese crucial sugerida para a problemática desta pesquisa, que em síntese é: O motorista com uso de aplicativo é um empreendedor ou um trabalhador autônomo desprotegido?

O segundo capítulo dará continuidade aos estudos das nuances da economia compartilhada e mostrará os caminhos que a sociedade percorreu para chegar até ela através das Revoluções Industriais. E em seguida se debruça a desmistificar a transformação digital e analisar seus reflexos nas relações de trabalho, comparando-se os serviços oferecidos pelos motoristas de táxis e os oferecidos pelos condutores intermediados por plataformas de transporte de passageiros com a proposta de demonstrar como se deu o processo de disrupção e mudança do modelo tradicional para o digital.

A análise desse cenário tem o intuito de apurar se a economia compartilhada pode ser vista como uma utopia transformadora ou como uma distopia, pois ao mesmo tempo em que parece ser uma proposta melhor para a vida das pessoas, ainda não é a ideal.

Por fim, tendo em vista que as organizações exponenciais, como as detentoras de plataformas de transporte urbano, funcionam com os “bens de informação” investiga-se se os dados pessoais fornecidos pelos usuários dos serviços, estão sendo tratados de acordo com as práticas de proteção da LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados).

E o terceiro e último capítulo analisará processos judiciais na esfera cível e trabalhista envolvendo os motoristas e as empresas de transporte por aplicativos. Na esfera cível a finalidade foi de analisar se as empresas detentoras das plataformas são responsabilizadas pelos atos dos motoristas, seja por furto ou acidente de trânsito, e se os condutores recebem indenização das empresas por terem sido roubados durante a prestação de serviços.

Caso as empresas sejam afastadas do polo passivo a responsabilidade se torna unicamente dos motoristas a depender do caso concreto e, se assim o julgador entender, tal situação fragiliza ainda mais a relação de trabalho, uma vez que além dos motoristas repassarem para as empresas uma porcentagem da corrida realizada e arcarem com os custos de produção, ainda assumem inteiramente os riscos do negócio, onde a precarização é instaurada.

E para finalizar esta dissertação, na esfera trabalhista, será feito o estudo de decisões judiciais a respeito da natureza jurídica entre a empresa detentora do aplicativo digital e o motorista, a nível nacional e internacional, pois uma vez que o vínculo empregatício é reconhecido, conseqüentemente os condutores passam a ter seus direitos resguardados e não ficam à mercê da economia compartilhada e da precarização.

2. CAPÍTULO I: VALOR SOCIAL DO TRABALHO, LIVRE INICIATIVA E TRABALHO PRECARIZADO NO CONTEXTO DOS MOTORISTAS INTERMEDIADOS POR APLICATIVOS DIGITAIS.

Para o início desta discussão, se propõe identificar o desrespeito às normas nacionais e internacionais trabalhistas previstas em relação aos serviços de transporte por plataformas digitais.

Com a ascensão do capitalismo e o advento da globalização houve a necessidade de propagação de um novo viés de amparo legislativo para internacionalizar as relações de trabalho. Assim foi constituída a Organização Internacional do trabalho (OIT), uma agência em que vários países trabalham juntos em prol do Direito do Trabalho. Essa agência pertence à ONU (Organização das Nações Unidas) e conta com a participação do governo, dos trabalhadores e dos empregadores de cada país, permitindo um diálogo social entre esses membros.

É dessa forma que a OIT defende o desenvolvimento econômico e social do pleno emprego, além de promover a proteção social e o emprego de qualidade, ela ainda traz o conceito de trabalho decente pautado na dignidade do trabalhador. Da mesma forma, outros instrumentos normativos internacionais, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), propagam a universalização dos princípios da justiça social e da dignificação do trabalhador, base principiológica sobre a qual permeia os Direitos Fundamentais e Humanos do trabalhador, além de dar atenção especial a esta classe, prevendo direitos trabalhistas nos artigos XXIII, XXIV e XXV, como será demonstrado alhures nesta produção científica.

Após breve análise do Direito Internacional do Trabalho, este primeiro tópico traz alguns pontos da reforma trabalhista - Lei nº 13.467/2017 - que foi impulsionada pelos avanços tecnológicos e sociais e marcada pela flexibilização das normas, principalmente no que diz respeito à jornada de trabalho e à remuneração.

Em seguida, foram ressaltados alguns artigos e incisos da Constituição Federal de 1988, a exemplo do artigo 1º que consagra os fundamentos da República e, para essa abordagem, os incisos III e IV que elencam a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Outro artigo constitucional que será abordado é o artigo 3º, inciso I, que considera como um dos objetivos fundamentais da República a construção de uma sociedade livre, justa e solidária.

Deu-se ênfase também ao artigo 6º, que elenca os direitos sociais, dentre eles a educação, o trabalho, o lazer e a previdência social, o artigo 170º, que apresenta em seu inciso VIII a busca pelo pleno emprego como princípio para a manutenção da ordem econômica e o artigo 193º, onde se lê que “A ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.”

Toda esta abordagem foi feita no intuito de mostrar a nova roupagem do Direito do Trabalho, a partir de uma análise do tratamento dado ao trabalhador pelas empresas detentoras das plataformas digitais, em especial as de mobilidade urbana, a fim de identificar se estas grandes organizações observam os dispositivos nacionais e internacionais em prol do pleno emprego e da dignidade do trabalhador, garantindo o respeito aos direitos sociais.

Em um segundo momento, esta pesquisa conduz o leitor ao entendimento do que vem a ser trabalho precarizado, abordando a temática do discurso da economia compartilhada como um retorno aos pilares do Liberalismo e Neoliberalismo, expondo estes períodos históricos de referência neste aspecto.

Preliminarmente, o liberalismo no século XVIII, que foi uma reação ao absolutismo, e apresenta como valores essenciais o individualismo, a liberdade e a propriedade privada, também momento em que o Estado não intervém nas relações entre os indivíduos, e a mão de obra é precarizada na medida em que as atividades econômicas são reguladas pelo próprio mercado.

Mais adiante no século XX, precisamente em 1970, houve a crise do capital, e com isso a necessidade de mudança na organização estatal, fato que originou o neoliberalismo, baseado no liberalismo clássico, ora demonstrado. Seu legado era fundado na desregulamentação das atividades econômicas pelo estado, privatização das empresas e liberação do empreendimento econômico, e por consequência a busca pela produtividade com o menor custo possível, para que houvesse maior lucratividade. Isso acarretou na desregulamentação, flexibilização do trabalho e terceirização, o que deixou a atividade laborativa mais precarizada.

Diante desse cenário, esta pesquisa se propõe a demonstrar que o discurso da economia compartilhada com enfoque nas empresas detentoras de aplicativos de transporte se assenta em um retorno aos pilares do Liberalismo e Neoliberalismo, uma vez que essas empresas adentraram nos municípios de forma global, principalmente nas grandes capitais, sem autorização do Estado e sem legislação que as regulamentassem.

E mais, a precarização das relações de trabalho que apresentam raízes históricas no Liberalismo e Neoliberalismo prevalece à medida que a renda continua concentrada nas mãos de poucos. Isto é consequência do quadro de desemprego crescente, onde os trabalhadores acabam por aceitar as condições precárias de trabalho que a economia compartilhada oferece, se submetem a remunerações baixas, a custear os meios de produção e trabalham por horas extraordinárias para garantir uma remuneração que atenda às necessidades de vida.

Esse novo cenário do trabalho intermediado por plataformas digitais, cuja característica marcante é a flexibilidade da jornada e da remuneração, passa a intensificar conceitos como a mais-valia, criada por Karl Marx (1818-1883), que é o tempo de labor que o trabalhador dispende para acúmulo de valor ao capitalista.

Diante disso, este estudo desafia tratar do novo contexto da mais-valia, baseado no trabalho informal, analisando se o motorista com uso de aplicativo é um empreendedor ou um trabalhador digital desprotegido.

Assim, observa-se como o conceito de mais-valia, desenvolvido por Marx se aprimorou e desvenda o impacto do resgate deste conceito ao mundo do trabalho atual, bem como identifica em qual categoria o motorista de automóvel com uso de aplicativo se enquadra, se é empreendedor por gozar de flexibilidade e liberdade ou mero trabalhador digital desprotegido ante a carência de Direitos Trabalhistas e Sociais.

2.1. Internacionalização do direito do trabalho e seus impactos no direito brasileiro: identificando se as normas previstas são respeitadas quando se trata dos serviços de transporte por plataformas digitais.

O estudo do Direito Internacional do Trabalho passa a assumir especial importância com o tratado de Versalhes, em 1919. A OIT é constituída na parte XIII do mencionado tratado, tendo sido complementada posteriormente pela Declaração de Filadélfia, de 1944. Contudo, em 1920, a OIT foi transferida para Genebra. Composta por três órgãos: a Conferência ou Assembleia Geral, a Repartição Internacional do Trabalho e o Conselho de Administração. (MARTINS, 2019, p. 144).

De acordo com Martins (2019, p. 145) é na Conferência da OIT que são elaboradas as Convenções, que têm por objetivo determinar regras gerais e obrigatórias para os Estados que

as ratificarem, ou seja, que derem validade e aprovarem o pacto, passando a fazer parte de seu ordenamento jurídico interno, firmando direitos e obrigações.

Dessa forma, o descumprimento de normas das Convenções por um país implica em sanção moral aplicada pela OIT, esclarecendo que as Convenções têm vigência de 12 meses. No Brasil, uma Convenção é aprovada por meio de decreto legislativo. Há a necessidade ainda que a Convenção seja tornada pública no diário oficial para gerar efeitos, o que é feito por meio de decreto do Presidente da República (art. 1º do Decreto Lei nº 4.657/42). (MARTINS, 2019, p. 146-147).

Já os Tratados Internacionais Trabalhistas são normas jurídicas constituídas por meio de negociações diretas de Estado para Estado, comprometidas a resolver ou prevenir situações ou, ainda, estabelecer regras sobre condições de trabalho que servirão de modelo para a solução de casos futuros. Gerem matérias de previdência social, migração, reciprocidade de condições gerais de trabalho, igualdade salarial e proteção ao trabalho. (NASCIMENTO, 2010, p. 140-141)

No Brasil de acordo com os artigos 49 I e 84 VII, compete à União celebrar Tratados e Convenções e participar de Organizações Internacionais, e ao Presidente compete a celebração e ratificação de tratados.

Neste contexto, nota-se que a Organização Internacional do Trabalho foi mais um importante instrumento que disseminou a internacionalização dos Direitos Humanos. Criada após a Primeira Guerra Mundial, a Organização Internacional do Trabalho tinha o intuito de promover padrões internacionais de condições de trabalho e bem-estar. Sessenta anos após a sua criação, a Organização já contava com mais de uma centena de Convenções internacionais promulgadas, às quais Estados-partes passavam a aderir, comprometendo-se a assegurar um padrão justo e digno nas condições de trabalho. (PIOVESAN, 2008, p. 113)

Como exposto, a OIT foi fundada após o fim da Primeira Guerra Mundial, período em que o povo estava submetido a condições de vida desumanas, ante a ausência de normas mínimas de garantia à dignidade do trabalhador, e assim se encontravam vulneráveis perante os empregadores e governantes mal intencionados. (CAVALCANTE, 2015. p. 3)

Portanto, no intuito de mudar a realidade da época, a OIT veio com a proposta de defender o desenvolvimento econômico a partir do trabalho decente, que é sinônimo de uma prática estatal voltada para a dignidade no trabalho. Esta prática depende de um crescimento equitativo centrado no emprego, com melhoria de rendimentos, isto é, o pleno emprego, que se

apresenta com um equilíbrio de oferta e procura, quando a capacidade de produção da economia é suficiente para atender todos os trabalhadores. (ARRUDA, 2015, p. 93).

Assim, para a OIT a noção de trabalho decente se apoia em quatro pilares estratégicos:

a) Respeito às normas internacionais do trabalho, em especial aos princípios e direitos fundamentais do trabalho (liberdade sindical e reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; eliminação de todas as formas de trabalho forçado; abolição efetiva do trabalho infantil; eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação); b) promoção do emprego de qualidade; c) extensão da proteção social; d) diálogo social.

Neste viés, a proposta deste tópico é analisar se as normas previstas, sejam elas nacionais ou internacionais, são respeitadas quando se trata dos trabalhadores intermediados por plataformas digitais, em especial os motoristas de aplicativos de mobilidade urbana. Tem-se que, em sua maioria, as empresas detentoras dos aplicativos de transporte não corroboram com o pilar estratégico da OIT que propõe a liberdade sindical e o reconhecimento do direito de negociação coletiva, vez que essa classe de trabalhadores, dificilmente tem um sindicato que os ampare.

De acordo com Supiot (2007, p.191) *apud* Góes (2015, p. 26) foram os direitos de ação coletiva que possibilitaram o progresso de aquisição de direitos por parte da classe trabalhadora e deveres por parte dos empregadores, e isto se deu através dos sindicatos, das greves e da negociação coletiva. Portanto a ausência de sindicatos para os motoristas de aplicativo é prejudicial.

Ademais, é de cultura das empresas que fazem parte da economia compartilhada⁴, não considerar os trabalhadores como empregados, por isso, de forma global, comumente não se encontra entidades que lutem pelos interesses sociais, econômicos e profissionais desses trabalhadores, bem como por uma melhor remuneração e por melhores condições de trabalho e segurança, como propõe a OIT, salvo algumas exceções que serão demonstradas alhures, mas que não partiram da iniciativa das grandes corporações.

⁴ A Economia Compartilhada é um novo sistema social e econômico, baseado no compartilhamento de recursos humanos, físicos ou intelectuais. Trata-se de um dos desdobramentos da expansão dos serviços baseados em plataformas digitais (Aplicativos). Por meio de aplicativos e sites web, abriram-se mercados que, até poucos anos atrás, eram totalmente desconhecidos ou inexplorados. (SCHWAB, 2016, p. 146)

Desta forma, os trabalhadores envolvidos na economia compartilhada, carecem de participação em assembleia e em contrapartida as regras de funcionamento dos aplicativos são estabelecidas unilateralmente pelas empresas, de maneira que resta a eles aceitarem para que possam prestar o serviço.

Um exemplo de regra unilateral estabelecida pelas empresas detentoras dos aplicativos de transporte é a de que os motoristas precisam passar para as organizações um percentual da corrida, que é pré-estabelecido, de forma que o trabalhador não pode fixar um preço ou negociá-lo, mas apenas concordar.

E como exceção à ausência dos sindicatos e a falta de direitos trabalhistas, a Assembleia Legislativa da Califórnia aprovou a lei conhecida como *Assembly Bill 5* (AB5), que entrou em vigor em 1º de janeiro de 2020. Essa lei regulamenta o trabalho praticado em serviços promovidos por aplicativos de transporte tais como a *Uber* e o *Lyft*, e permite aos motoristas de aplicativos formarem sindicatos e negociarem melhores condições de trabalho. (ROCK CONTENT, 2020)

Outra conquista em relação a criação de sindicatos foi a fundação em 05/01/2018 do STATTESP (Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transportes Terrestres intermunicipal do estado de São Paulo), que possui dentre suas pautas e reivindicações para motoristas e associados, condições de aquisição de veículos com desconto, isenção de IPVA, cursos profissionalizantes, palestras, convênio médico e odontológico, seguro de acidente pessoal custeado pelas empresas de aplicativos, planos de aposentadoria para os motoristas, redução de taxas de repasse do valor das corridas para as empresas e medidas de segurança para os motoristas.

Ocorre que, na maioria das cidades que circulam motoristas intermediados por aplicativos, não há sindicatos, justamente pelo fato dessas empresas não reconhecerem os motoristas como empregados. Diante disso, estes carecem do direito de negociação coletiva estabelecido pela OIT, e pela DUDH em seu artigo XXIII 4: “Todo ser humano tem direito a organizar sindicatos e a neles ingressar para proteção de seus interesses.”

Cumprindo esclarecer que a DUDH, assim como a OIT não possui regras cogentes, não desencadeiam direitos e obrigações. A DUDH foi aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 1948, e veio após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), trazendo um espírito fraterno, a fim de amenizar toda a dor e sofrimento que esse período trouxe, além de liberdade e igualdade para todos os homens. Assim expõe o artigo I: “Todos os seres humanos nascem

livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade.”

A DUDH também prevê os direitos trabalhistas nos artigos XXIII, XXIV e XXV. Sendo assim, o artigo XXIII traz como premissas, a livre escolha de emprego, condições justas e favoráveis de trabalho e a proteção contra o desemprego, bem como direito a igual remuneração por igual trabalho, sendo que esta remuneração deve ser justa e satisfatória, garantindo a dignidade a ponto de suprir as necessidades pessoais do trabalhador e de sua família.

Já o artigo XXIV assegura que “Todo ser humano tem direito a repouso e lazer, inclusive a limitação razoável das horas de trabalho e a férias remuneradas periódicas.”

E por fim, o artigo XXV⁵ expõe que todo ser humano tem direito a um padrão de vida que atenda o seu bem estar e de sua família, e ainda, da atenção especial para a maternidade e a infância, abrangendo todas as crianças, sendo elas as nascidas dentro ou fora do matrimônio, para que gozem de proteção social.

Neste sentido, cabe novamente analisar se a contraprestação dada aos motoristas de plataforma é suficiente para garantir uma boa qualidade de vida, sem violar o direito ao lazer e ao descanso e se observa as demais garantias laborais previstas na DUDH.

Para isso, cumpre demonstrar qual a porcentagem que algumas empresas cobram do motorista por corrida, começando pela pioneira *Uber*, no tipo *Uber X*: a empresa detém 25% do total, e no tipo *Uber Black*, cobra 20%, a 99 é conhecida por arrecadar uma taxa bem menor, costumava cobrar 12,99% em cada corrida, contudo, atualmente não retém mais taxas fixas por viagem, mas sim de acordo com Km rodado e tempo por corrida. Por sua vez, a *Cabify* cobra 10% do valor das corridas na cidade de São Paulo. As taxas podem variar de acordo com os municípios. (MACHINE, 2019)

E para entender como o retorno financeiro funciona na prática, foram analisadas entrevistas dadas ao Estadão por motoristas do aplicativo *Uber*, que relataram descontentamento com o trabalho, em especial no quesito remuneração, pressão psicológica e trabalho extraordinário. (RESK, 2016)

⁵ Artigo XXV. 1. Todo ser humano tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar-lhe, e a sua família, saúde e bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, e direito à segurança em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência em circunstâncias fora de seu controle.

2. A maternidade e a infância têm direito a cuidados e assistência especiais. Todas as crianças, nascidas dentro ou fora do matrimônio gozarão da mesma proteção social.

Marcelo Eduardo de Souza, de 41 anos, relatou que tinha o propósito de auferir R\$ 250,00 por dia, porém se frustrou, pois não conseguiu metade do valor. Relatou ainda que a instabilidade financeira do trabalho por plataforma digital lhe causou danos na vida financeira e pessoal. (RESK, 2016)

Para Amauri Antônio Pereira, 52 anos, o trabalho pelo aplicativo *Uber*, é uma utopia, pois a propaganda traz a proposta de mudar a vida dos motoristas financeiramente, ao expor que o trabalhador pode ganhar R\$ 7.000,00 ao mês, fazendo com que motoristas laborem 12 horas ou mais, e a realidade é que não ganhem nem R\$ 3.000,00. Inconformado, Amauri exprimi sua indignação dizendo que “Se dependesse disso, estava passando fome”.

Outra trabalhadora, Fabiana Andrade, 42 anos, conta ao jornal Estadão que em sua melhor semana ganhou R\$ 900,00, contudo, só de manutenção do carro e combustível gastou R\$ 500,00, e ainda teve de repassar 25% à plataforma *Uber*. O resultado relatado pela motorista, foi desgaste físico e gastos excessivos comparado ao retorno financeiro, o que considera desumano.

Já Moacir de Oliveira, 37 anos, conta que além do valor irrisório, o trabalhador se submete a pressão psicológica o tempo todo, porque nunca consegue se desligar 100%, uma vez que não basta desativar o aplicativo para se desconectar, já que recebe mensagens e e-mails a todo momento e, ainda, corre o risco de ser desligado pela empresa. Considera vivenciar a escravidão moderna.

Ademais, seguem mais alguns relatos de motoristas de aplicativos entrevistados, que se encontram no artigo publicado na Revista Fronteiras da Unissinos, cujo título é: “Trabalho por aplicativo: gerenciamento algoritmo e condições de trabalho dos motoristas do *Uber*”.

Uma motorista não identificada, de 54 anos, relata que sua rotina de trabalho se inicia às 4h00 ou às 5h00 da manhã e vai até as 10h00, faz uma pausa para ir para sua residência para fazer as tarefas do lar e almoçar, retoma das 14h00 até a 00h00 ou 1h00 da manhã. Em relação aos dias da semana diz que apenas não trabalha as quintas-feiras, pois faz faxina como diarista na casa de terceiros, e não deixa de trabalhar aos sábados e domingos, pois são os dias que o aplicativo remunera melhor. (AMORIM e MODA, 2019, p. 64)

Outra motorista de 29 anos, relata que o fato de o trabalhador ter que disponibilizar o veículo, bem como arcar com a manutenção e segurança deste, torna o trabalho extremamente oneroso. Em caso de imprevistos como furto ou batida de carro, faz com que o motorista tenha que aumentar sua jornada de trabalho para arcar com o prejuízo e isto vira um círculo vicioso onde o prestador de serviço vira escravo do aplicativo. (AMORIM e MODA, 2019, p. 65)

De acordo com o consultor especializado em transportes Flamínio Fichmann, os interesses das empresas detentoras dos aplicativos são o lucro, e não a preocupação com o bem-estar do trabalhador e o retorno financeiro. Segundo ele, mesmo tendo consciência de que há uma infinidade de motoristas vinculados e de que a empresa tem ganhos extraordinários, essa não abre mão do lucro para favorecer o motorista. Por isso há alta rotatividade dos trabalhadores, permanecendo aqueles que não têm uma oportunidade laboral melhor. (RESK, DIÓGENES, 2016).

Kramer (2017, p. 94) explica algumas características da empresa *Uber* que não são favoráveis para os motoristas, fruto de relatos dos próprios condutores entrevistados por ela. A autora expõe que a companhia faz pressão psicológica, mandando e-mails e mensagens a todo momento quando o trabalhador desliga o aplicativo, e que estes só são remuneradas pelas corridas realizadas e não pelo tempo de espera até um passageiro solicitar os serviços. Dispõe ainda que o motorista é quem arca com os custos de manutenção do carro e combustível.

E ainda, explana que a *Uber* realiza uma avaliação do motorista, em que o usuário é quem dá a nota, esta nota vai de zero a cinco pontos, e é contabilizada pelo aplicativo e, se a nota ficar inferior a 4,6 pontos, a empresa pode suspender os serviços do motorista, e desligá-lo da plataforma. (KREMER, p. 94)

Acrescenta ainda, que o motorista que trabalha 10 horas diárias pode auferir cerca de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) mensais, como renda líquida e o que trabalha 12 (doze) horas diárias não chega a R\$ 3.000,00 (três mil reais). E por fim, explica que o motorista ainda tem que cumprir algumas determinações, como realizar uma quantidade mínima de corridas para se manter credenciado. (KREMER, p. 94)

Estas informações, deixam claro que as organizações detentoras das plataformas não observam o disposto nos artigos da DUDH, que propõe condições justas e favoráveis ao trabalho, bem como uma remuneração satisfatória que assegure dignidade humana, com direito ao repouso e ao lazer, limitação das horas de trabalho e férias remuneradas e periódicas, direito a segurança em casos de perda de meios de subsistência dentre outros.

Considerando que a DUDH propõe direitos trabalhistas direcionados a todos os trabalhadores, com ou sem vínculo empregatício, tais normas devem abranger também os motoristas de aplicativo, ainda que não sejam vistos como empregados pelas respectivas empresas.

Assim, como visto a DUDH foi aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 1948, e suas disposições ganharam força no Brasil na Constituição Federal de 1988, ou seja,

na Construção do Estado Democrático de Direito por meio de três etapas. É o demonstra Rigoldi e Leão Junior:

Estas etapas aparecem nítidas na Constituição Federal Brasileira de 1988 e são definidas como: *positivação*: a etapa do reconhecimento através do Direito Positivo do valor da pessoa humana, é a etapa das declarações de direitos; *generalização*: a etapa do surgimento do princípio da igualdade e seu correspondente, o da não discriminação; *internacionalização* a etapa caracterizada pelo apoio da comunidade internacional e normatização do Direito Internacional Público desses direitos reconhecidos e marcada pela Declaração Universal dos Direitos do Homem, e por fim, a *especificação*: a etapa em que a tutela dos direitos humanos assinala um aprofundamento em função da especificação dos destinatários que até então eram genéricos (ser humano, cidadão) e que passam, nesta etapa, a serem categorizados segundo suas especificidades e semelhanças. (RIGOLDI e LEÃO JUNIOR, 2011, p. 361)

Dallari (1988, p.7) considera os Direitos Humanos “uma forma abreviada de mencionar os Direitos Fundamentais da pessoa humana”. Esses direitos são considerados fundamentais porque sem eles a pessoa humana não consegue existir ou não é capaz de desenvolver e de participar plenamente da vida.

O autor expressa ainda, que os Direitos Humanos e Fundamentais, são inerentes ao ser humano, ou seja, são primordiais para se ter uma vida digna. Delgado (2006, p. 56) acrescenta que os valores intrínsecos à pessoa humana são a vida, a saúde, o trabalho e a educação dentre outros, e que estes valores são indispensáveis à formação do homem enquanto cidadão. Dallari (1988, p.7).

Na mesma toada, afirma Cavalcante (2015, p. 11) que os direitos trabalhistas e sociais devem ser reconhecidos como Direitos Constitucionais Fundamentais, em respeito ao princípio da Dignidade Humana, que é um princípio universal do direito.

Nesse contexto, Direitos Humanos equivalem as necessidades essenciais do ser humano, que devem ser sanadas para que haja vida digna, tais como: alimentação, saúde e moradia, e o trabalho é um meio garantidor de tais direitos, pois possibilita prover o sustento, uma casa para morar e uma vida saudável.

Por fim, os aspectos da OIT e da DUDH, como suas promoções de proteção ao trabalho digno, desenvolvimento econômico e emprego decente, disseminam o efeito da globalização através da regulamentação de assuntos trabalhistas em comum a vários países, internacionalizando as relações de trabalho.

E como os aplicativos de mobilidade urbana funcionam praticamente no mundo todo, todas as empresas detentoras destas plataformas podem se valer destas normas, o que possibilita um tratamento igualitário para os motoristas. Contudo, não é o que acontece na prática, tendo em vista a realidade apresentada.

Por isso, vive-se atualmente a busca pelos Direitos e Garantias Fundamentais, vez que isto é o necessário para se ter uma vida digna, mas encontra-se ainda dificuldade para concretizar um projeto de vida, que atenda não só as necessidades básicas, mas que também proporcione condições financeiras e tempo hábil para estudar, gozar de férias, conviver com o meio social, e adquirir bens materiais.

Cumprindo elucidar que, com o advento da Lei nº 13.467/2017, conhecida como lei da reforma trabalhista no Brasil, que atualizou a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de 1943, e foi impulsionada pelos avanços tecnológicos e sociais, houve a flexibilização das normas. A exemplo, passou a não ser mais necessário a exclusividade da prestação de serviços pelo empregado para configurar a relação de emprego, pois o artigo 138 da CLT possibilita que o trabalhador preste serviço em suas férias para outro empregador. Já o artigo 414 da CLT permite que o menor de 18 anos tenha dois empregos, assim as horas de trabalho de cada um poderão ser totalizadas. Ainda o artigo 611-A possibilita que os acordos coletivos prevaleçam sobre a lei.

A CLT de 2017 flexibilizou também a jornada e o salário do trabalhador, com a criação de uma nova forma de contrato de trabalho, o intermitente previsto no artigo 443 § 3º da CLT/2017:

Art. 443 § 3o Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria.

A tecnologia permitiu que o empregado desenvolvesse o serviço em qualquer lugar, contexto que foi acompanhado pelo parágrafo único do artigo 6.º da CLT, segundo o qual os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio. Portanto, segundo a interpretação da norma, os motoristas podem ser

controlados por meio de sistemas informatizados, cuja remuneração está atrelada a quantidade de trabalho desenvolvido, então quanto mais corridas realizam maior é o ganho auferido.

E os impactos da reforma trabalhista são demonstrados através de dados estatísticos que apontam um aumento dos lucros das 308 empresas de capital aberto que operam no Brasil, que chegou, em 2018, à soma de R\$ 177,5 bilhões, representando um aumento de R\$52,2 bilhões em relação ao ano de 2017 (INVESTIMENTOS E NOTÍCIAS, 2019). Tais dados também indicam a elevação do desemprego, que chegou a 12,7% em abril de 2019, atingindo 13,4 milhões de pessoas (SOUTO MAIOR, 2019); a redução de trabalhadores ingressando com ações trabalhista no importe de 34% (QUINTINO, 2019); a redução da média salarial, resultando na diminuição da renda média do brasileiro (GERCINA, 2018); o aumento da desigualdade social (CARRANÇA, 2018) e o aumento da desigualdade salarial, sendo que a renda dos 1% mais ricos foi 36 vezes superior à média dos mais pobres em 2018 (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018).

Visto isto, é imprescindível elucidar o conceito de trabalho digno. Dania (2015, p. 63), entende que o trabalho digno é aquele que abrange o mínimo de direitos trabalhistas, a liberdade econômica, a identidade e o reconhecimento, e que considere o valor social do labor e o trabalho em harmonia com um projeto de vida, bem como o sentido do ofício na vida de cada trabalhador.

Pozzoli e Cruz (2010, p. 33) ressaltam que o pensamento de um direito com função promocional da pessoa humana, deve ser satisfeito pela consciência do que é essencial para proporcionar uma vida digna entre os homens e não por seus instrumentos de coação. Para tanto o direito ao descanso e ao salário digno devem ser vigorados de forma plena e sem imposições.

Sarlet (2004, p. 59-60) expõe sobre a Dignidade da Pessoa Humana o que se segue:

Temos por dignidade da pessoa humana a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração, por parte do Estado e da Comunidade, implicando neste sentido um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra a todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e corresponsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Visto isto, é notável que a dignidade é uma qualidade intrínseca do ser humano, e, portanto, irrenunciável e inalienável, todavia, isso não significa que possa ser desprotegida,

muito pelo contrário, por ser inerente ao homem é que deve ser respeitada com igualdade, pois todo ser humano possui. (DELGADO, 2006, p. 204)

Goés e Engelmann (2015, p. 45) afirmam que a dignidade não deriva da conduta, mas sim de uma qualidade inerente ao homem, manifesta-se como uma qualificação comum a todas as pessoas, independente se o ser humano é considerado bom ou ruim perante a sociedade, pois o conceito de dignidade está intimamente ligado à igualdade, uma vez que todos os seres humanos são dignos.

Assim, observa-se que o princípio da dignidade da pessoa humana, veio atrelado as noções de liberdade, igualdade e solidariedade. Pois são estes são os princípios que melhor representam a ideia de vida digna. Principalmente quando a contextualizamos numa sociedade como a brasileira: democrática, plural, pautada na livre-iniciativa e na valorização do trabalho, e que tem como diretriz a construção de um modelo personalista de Estado, cujo parâmetro essencial é o ser humano concreto e situado, capaz de formular seus planos de vida e de direcionar seus atos para a realização das finalidades que escolheu. (GOMES, 2008, p.51)

Neste contexto se pauta a Constituição Federal de 1988, pois adota o personalismo, que considera o ser humano um valor em si mesmo, axiologicamente superior ao Estado, e a qualquer coletividade à qual se integre, vendo na pessoa humana um ser situado, concreto, que desenvolve a sua personalidade em sociedade e no convívio com os semelhantes. Por isso a dignidade da pessoa humana é um valor próprio de cada pessoa.

Todavia, Sarlet (2002, p. 59) expõe que a dignidade da pessoa humana seria ferida, se o indivíduo fosse rebaixado a objeto, a mero instrumento, tratado como uma coisa, ou seja, sempre que a pessoa venha a ser descaracterizada e desconsiderada como sujeito de direitos.

Neste sentido, acrescenta Pozzoli e Litholdo (2011. p. 225):

É através da dignidade que o ser humano deve ser reconhecido, mas a cada dia há barreiras para efetivação dos direitos mínimos sociais, sendo comum a dignidade ser substituída pelo valor monetário, tornando até mesmo, o caráter a honestidade valores secundários. O que é muito preocupante, mormente porque a sociedade imbuída de tal inversão de valores secundários, atualmente caminha de forma inversa aos desígnios dos institutos protetivos de garantias fundamentais.

Em contrapartida cabe elucidar que a dignidade humana vai muito além de um fundamento da República, pois compromete todo o exercício da atividade econômica, chamando a atenção dos agentes econômicos inclusive das empresas a seguirem os limites impostos pelos Direitos Humanos. Grau (2000, p. 221) *apud* Góes e Engelmann (2015, p.49) Assim, a empresa deve observar uma jornada de trabalho que não extrapole os limites físicos e psíquicos de seus prestadores de serviço, bem como pagar uma remuneração digna, fornecer um local de trabalho que proporcione harmonia e bem estar, que previna situações perigosas e que proteja a integridade do trabalhador.

Neste sentido, a dignidade humana segundo Oliveira Neto (2018, p. 79) também está atrelada ao direito da desconexão, que é o direito do empregado usar seu tempo após a jornada de trabalho ou tempo de férias, feriados e descansos remunerados, para realizar atividades pessoais, familiares ou outras que não tenha relação com o trabalho: ler um livro, fazer um passeio, assistir o programa de televisão favorito, como forma de privilegiar os direitos fundamentais. O direito a desconexão está implícito na Constituição Federal no artigo 217 § 3º, ao expor que “O Poder Público incentivará o lazer, como forma de promoção social”.

A Constituição Federal, também alveja grandemente a dignidade do trabalhador em seu artigo 7º, que ampliou os Direitos Fundamentais dos trabalhadores, como por exemplo, jornada de trabalho semanal máxima de 44 horas, pagamento da hora-extra em valor 50% maior que a hora comum de trabalho, remuneração de férias acrescidas de um terço do valor normal do salário, licença-gestante de 120 dias e proibição de trabalho ao menor de 16 anos. E esses direitos também foram estendidos ao trabalhador rural, visando a melhoria da condição social. (CONSTIN, 2010, p. 65)

Ademais, a Constituição Federal de 1988 consagra como fundamentos da República a Dignidade da Pessoa Humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa no artigo 1º III e IV, e como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, como prevê o artigo 3º I. Assim, o artigo 193 da CF cela os mencionados dispositivos ao assegurar que a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais. (BRASIL, 1988).

Pois não é possível falar em ordem social sem remeter aos princípios da Dignidade da Pessoa Humana, valor social do trabalho e a livre iniciativa, elencados no artigo 1º III e IV. Esses princípios são o primado do trabalho, caminho para atingir os objetivos que são uma sociedade livre, justa e solidária, elencada no artigo 3º I.

Nota-se através do artigo 1º IV, que o Valor Social do Trabalho tem a mesma importância do princípio da Dignidade da Pessoa Humana, ocupando também lugar no Rol dos Direitos Fundamentais na Constituição Federal. (LIMA, 2006, p. 36)

A nação brasileira é uma nação capitalista, e a livre iniciativa é um dos primados do sistema capitalista, não estamos falando de um capitalismo selvagem, mas sim o que respeita os direitos dos trabalhadores, que são os valores sociais do trabalho. Com isso a Constituição Federal de 1988 quer mostrar que empregados e empregadores não devem ser adversários, muito pelo contrário, devem ser parceiros, pois a ordem social é para todos.

Neste viés, o artigo 6º da Constituição Federal traz o trabalho como um direito social, aplicado ao empregado e ao empregador, pois o mercado se torna muito mais rico e produtivo se houver a parceria destes polos, o que resulta em uma sociedade de consumo cada vez melhor.

Assim, acrescenta o artigo 170 caput da CF/1988 que “A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar à todos existência digna, conforme os ditames da justiça social.”

É evidente, que este marco teórico da Constituição Federal de 1988, assegura existência digna tanto para empregadores, quanto para empregados quando utiliza o pronome “todos”, querendo dizer que ambos são tratados com igualdade pela Constituição Federal, que ainda manifesta o intuito de fomentar a empatia e parceria entre os dois polos.

Portanto, neste tópico foi demonstrado que a Constituição Federal dá todo o respaldo legislativo para um trabalho decente e digno, que respeite os direitos sociais, bem como a livre iniciativa, para que haja justiça nas relações de trabalho e emprego sem distinção de amparo para o trabalhador e para a empresa.

Contudo, a partir dos relatos de motoristas de aplicativos apresentados neste tópico, e das regras dos aplicativos, nota-se um aumento de jornada e ausências de garantias laborais. Diante disto, resta claro que o capitalismo atualmente impõe condições ao trabalhador, que antes eram assumidas pelas empresas, como por exemplo o fato de o trabalhador ser o possuidor dos meios de produção. A exemplo do motorista intermediado por aplicativo, que deve ser proprietário do veículo e prezar pela manutenção deste, ou alugar, deve ainda ter smartphone, cartão visita, ar-condicionado, dentre outros.

Sendo assim, é imprescindível pensar quais tutelas jurídicas podem proteger os trabalhadores desta modalidade de serviço, tendo em vista que os documentos internacionais trabalhados neste capítulo, quais sejam a OIT e suas Convenções e a DUDH, bem como as

legislações nacionais, CF de 1988 e a CLT de 2017, não conseguem dar o devido respaldo, vez que carecem de particularidades que a economia compartilhada demanda, e as normas dispostas, como demonstrado, não estão sendo seguidas pelas empresas, basta analisar os diversos exemplos práticos revelados.

2.2. O discurso da economia compartilhada como um retorno aos pilares do Liberalismo e Neoliberalismo.

O discurso da economia compartilhada, com enfoque nas empresas detentoras de aplicativos de mobilidade urbana se assenta em um retorno aos pilares do Liberalismo, uma vez que o Brasil adota uma forma mista de direcionamento de suas bases econômicas, atuando preponderantemente de forma indireta, por meio de regulações. Assim, geralmente o Estado age por meio de normas, legislando e estabelecendo regras que delimitam a atuação do mercado interno e privado, além de fiscalizar, incentivar e planejar a atividade econômica.

No entanto, não foi dessa forma que as grandes organizações detentoras dos aplicativos se inseriram no Brasil. Ainda que essa instalação não tenha ocorrido necessariamente de forma física, o acesso da população aos programas via *smartphones* ocorreu de forma indiscriminada, sem qualquer regulamentação por leis estatais. Por isso, têm-se que essas empresas representam uma liberdade da iniciativa privada, sem a intervenção do Estado, fato que causou incômodo aos tradicionais taxis, que, por sua vez representam uma forma de intervenção do Estado na economia (intervenção indireta). (LIMA e MATTOS, 2019, p. 59)

Com isso, gerou-se certo incômodo aos taxistas, tendo em vista que a eles sempre foram impostas cargas regulatórias, fato que os levou a pressionar os sindicatos, parlamentares do Congresso Nacional e diversos setores da sociedade civil, uma vez que eles são equiparados aos usuários de aplicativos, por ambos trabalharem com o transporte individual, mas apenas um deles possui privilégios legais. (LIMA e MATTOS, 2019, p. 62)

Embora a legalidade do fornecimento do serviço de transporte por plataformas digitais, tenha respaldo nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência dispostos no artigo 170 da Constituição Federal, dispositivos tais que as organizações se apegam como justificativa diante da falta de regulamentação, com a pressão dos taxistas, passaram a não ser mais suficientes. Com isso, surgiu a Lei nº 5.587-C de 2016, que alterou a Lei Federal nº 12.587/2012 estabelecendo as Diretrizes da Mobilidade Urbana, como forma de regulamentar o meio de transporte com o uso de aplicativos, conforme o disposto no artigo 4º inciso X.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

X - Transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Assim, a lei federal que determina as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a estipular regras gerais sobre a prestação de serviços eletrônicos na área do transporte privado urbano, deixando aos Municípios e Distrito Federal a competência exclusiva de fiscalizar e regulamentar as demais regras específicas sobre o tema, o que levou muitos Municípios a criarem suas próprias legislações.

Todavia, ainda que tenha surgido nova regulamentação, o fato é que as empresas detentoras de aplicativos de mobilidade urbana representam um retorno aos pilares do Liberalismo, pois os motoristas vinculados às empresas não são considerados por elas como empregados, desta forma não têm assegurados os direitos previstos no artigo 7º da Constituição Federal, bem como os dispositivos da CLT e leis esparsas. Assim, instaura-se a precarização das relações de trabalho, já que tais usuários de aplicativos não gozam da proteção das leis que os amparam.

Como visto no tópico anterior, a Reforma Trabalhista flexibilizou as relações de trabalho, trazendo possibilidades de jornadas e remunerações mais flexíveis, e por isso o país caminha cada vez mais para o modelo liberal. Outro fator, é a aderência da economia de compartilhamento, que será abordada mais a fundo no capítulo II, mas, em síntese, trata-se de um novo sistema social e econômico aprimorado no compartilhamento de recursos humanos, físicos ou intelectuais, e as empresas que atuam nestes moldes, como a exemplo da *Uber*, *Airbnb* e *Fitfly*, tendem a precarizar as relações de trabalho.

Nesse sentido, cabe demonstrar os conceitos do Liberalismo e Neoliberalismo, com a finalidade de trazer à baila as particularidades destes movimentos, para que o leitor possa visualizar como atualmente vive-se uma nova versão destes momentos históricos.

Para tanto, tem-se que Adam Smith é o precursor do liberalismo econômico que emergiu no século XVIII. Ele doutrinou que a riqueza das nações só seria possível mediante a espontaneidade e o interesse de quem trabalha, e para esse fim a pessoa deveria ser livre, como

leciona em seu clássico livro, *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. (NASCIMENTO, 2010, p. 46)

O economista escocês viveu de 1723 a 1790, e em 1776 escreveu a referida obra, na qual procurou esclarecer os fatores que produziam o aumento da riqueza em comunidade. Smith foi o primeiro economista a elaborar um modelo de estrutura e funcionamento para o sistema capitalista de produção. Além disso, definiu a figura da “mão invisível” fruto do funcionamento sistemático das mãos naturais que agia sobre o mercado para promover interesses particulares por meio da livre concorrência. Dessa forma, rejeitou a intervenção estatal na economia, para satisfazer aos interesses econômicos da Burguesia inglesa. (SANDRONI, 1987, p. 404).

Nesse liame, Smith se posiciona acerca da desnecessidade de qualquer intervenção estatal nas relações privadas, e assegura que a única lei vigente seria a da oferta e da procura, confiando-se na “mão invisível do mercado” (LOPES, 2008, p. 317)

Hodiernamente, as organizações que possuem as plataformas digitais interferem no livre mercado, vez que geram desequilíbrio e anulam o efeito da mão invisível, ao passo que, ao não deter os custos de produção ou demandas exageradas, podem estabelecer os preços, e comercializar os produtos e serviços, independente da lucratividade ou prejuízo do prestador de mão de obra.

Acrescenta ainda Hunt, sobre o que defendia Smith:

Smith reconhecia que na sociedade capitalista as diferentes condições de propriedade eram a base para as divisões de classes, determinante do status econômico social dos indivíduos. Defendia, no entanto, que essa divisão de classes dependia do trabalho, meio exclusivo para a criação de valor ou de riquezas em sociedade. Desse modo reconheceu a diferença das classes capitalistas e proletária por meio dos fatores propriedade da terra e do capital. (HUNT, 1981, p. 68)

Nota-se que atualmente, a riqueza continua concentrada nas mãos de poucos, sendo a classe capitalista representada pelos donos das grandes corporações a quem pertencem os aplicativos, e a proletária representada pelos que ofertam a mão de obra para a economia compartilhada.

Frisa-se que esse novo proletariado também apresenta perspectiva de crescimento pessoal e profissional reduzida, pois a atividade desenvolvida não é dinâmica, o *modus operandi* não se altera, portanto o obreiro não aprende novas habilidades que facilitem sua saída

dessa condição, seja dentro da própria corporação em que presta serviço ou se aventurando no mercado de trabalho. Atrelado a isto, o fato da remuneração não ser satisfatória, dificulta o investimento financeiro em estudos, qualificação profissional ou empreender.

Giovani Alves (2016, p.265) demonstra as entranhas do capitalismo, ao observar que por trás da exaltada evolução e liberdade pregada pelo capitalismo, existe a escravidão “mascarada” a partir da manipulação e da opressão da classe trabalhadora.

[...] por trás do movimento do capital como “sujeito automático” do processo de valorização, existe, como pressuposto essencial, um *modo histórico estranhado de controle do metabolismo social*. Ao deter-se apenas na aparência fetichizada das categorias da economia política, os economistas burgueses ocultavam a relação social estranhada (e fetichizada) do capital. Por isso, Marx intitulou a sua obra – “O capital” – como “Crítica da economia política”, pois a economia política, como paradigma da ciência social burguesa, ocultou as *relações sociais de poder* (espoliação, exploração, opressão e dominação social) que caracterizam a forma histórica mais desenvolvida do capital como modo histórico estranhado de controle do metabolismo social: o modo de produção capitalista. (ALVES, 2016, P. 265)

Deste modo, percebe-se que o estado liberal e capitalista, em que a burguesia concentrava o poder, construiu o presente período, prevalecendo o modo de produção dominante baseado na precarização das relações de trabalho, por trás da considerada gloriosa liberdade econômica que impulsiona os negócios dos investidores. (LOPES apud GOMES, 2008, p. 305).

Portanto, liberalismo é uma doutrina que preconiza a ideia do direito de propriedade, de livre interação entre os agentes econômicos como sendo um melhor arranjo social, da igualdade perante a lei e da limitação do controle estatal sobre a sociedade.

Foram explanadas as noções do liberalismo, para que então fossem abordados os aspectos do neoliberalismo, que teve início no ano de 1970, com a crise do capital. A política neoliberal fomenta a máxima flexibilização e desregulamentação do mercado de trabalho e por consequência gera a precarização do trabalho, ferindo o labor em condições dignas.

O neoliberalismo é um modelo socioeconômico que foi instituído durante a década de 1970, na Europa, e baseado no liberalismo clássico demonstrado alhures. Trata-se de uma teoria econômica para orientar as políticas fundamentadas no capitalismo, cuja doutrina explana que para uma sociedade ter progresso econômico, é preciso que o Estado não interfira na economia, o chamado “Estado Mínimo”. Assim, os neoliberais defendem a privatização das empresas

estatais, o fim das políticas sociais e o incentivo à competitividade internacional. (CAVALCANTE e VILLATORE, 2015, p. 46)

O modelo de acumulação capitalista do neoliberalismo surge de um conjunto de fatores já mencionados, que acompanharam o esgotamento do modelo substitutivo de importações implementado nos países da América Latina, os quais foram traduzidos na obstrução do crescimento econômico, excessivo tamanho do Estado (com elevados gastos públicos e número de funcionários), dívida externa, falta de competitividade diante da iminência da abertura comercial; desemprego crônico, deformação do mercado de trabalho, informalidade e hiperinflação. (CAVALCANTE e VILLATORE, 2015, p. 46)

Em 1989, ocorreu o Consenso de Washington, uma reunião para elaborar recomendações de condutas a serem tomadas com o objetivo de combater as misérias das nações subdesenvolvidas e gerar progresso econômico. Foi a partir dessa reunião, que algumas particularidades do neoliberalismo foram definidas, quais sejam: diminuição da cobrança de impostos das grandes empresas, redução de tarifas alfandegárias para aumentar as importações e exportações, privatização das empresas estatais, redução dos gastos do Estado, com corte de funcionários, terceirização de serviços, diminuição de leis trabalhistas, incentivo à competitividade de mercado, repressão às organizações sindicais e movimentos populares, controle dos ideais neoliberais por meio de instituições como o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Organização Mundial do Comércio (OMC) e o Banco Mundial (BM). (CORRÊA, 2007, p. 25-26).

Esse trecho ilustra exatamente a realidade do mundo contemporâneo, ou seja, as grandes organizações movidas por aplicativos, adentram nos municípios de forma global, principalmente nas grandes capitais, sem autorização do Estado ou qualquer legislação que as regulamentassem. Contudo, as leis foram sendo estabelecidas aos poucos por intermédio de manifestações da sociedade, e ainda assim não proporcionam o devido amparo.

O fato de os Direitos Trabalhistas e Sociais ficarem pairando sobre os motoristas, por não serem reconhecidos como empregados pelas organizações tecnológicas intermediadas por plataformas digitais, faz com que essas empresas sejam alvo de muitos litígios no judiciário, por motoristas pleiteando o reconhecimento da relação empregatícia e lutando por sindicatos para melhorar suas condições de trabalho.

Outrossim, no que se refere à competitividade de mercado, atualmente, mostra-se muito presente. A empresa *Uber* foi a primeira a implantar um aplicativo de mobilidade urbana,

aplicativo este que gerou repercussão e passou a ser “replicado” por inúmeros investidores. Diante da concorrência avassaladora, a *Uber* precisou se reinventar para continuar sendo referência, e por esse motivo, continua sendo uma “startup”, uma vez que está sempre trazendo algo novo para os usuários, permanecendo em constante transformação.

Neste sentido, complementa o professor Octavio Ianni:

Realizam-se a desregulamentação das atividades econômicas pelo Estado, a privatização das empresas produtivas estatais, a privatização das organizações e instituições governamentais relativas à habitação, aos transportes, à educação, à saúde e à previdência. O poder estatal é liberado de todo e qualquer empreendimento econômico ou social que possa interessar ao capital privado nacional e transnacional. Trata-se de criar o “Estado mínimo”, que apenas estabelece e fiscaliza as regras do jogo econômico, mas não joga. Tudo isto baseado no suposto de que a gestão pública ou estatal de atividades direta e indiretamente econômicas é pouco eficaz, ou simplesmente ineficaz. O que está em causa é a busca de maior e crescente produtividade, competitividade e lucratividade, tendo em conta mercados nacionais, regionais e mundiais. (IANNI, 1998)

O sociólogo brasileiro Ricardo Antunes, também faz uma análise sobre os impactos do neoliberalismo no trabalho, lecionando que a desregulamentação, a flexibilização, e a terceirização, são expressões de uma lógica societal onde o capital vale e a força humana de trabalho só conta enquanto parcela imprescindível para a reprodução deste mesmo capital. Isso porque o capital é incapaz de realizar sua autovalorização sem utilizar-se do labor humano. Nas palavras de Antunes, “Pode diminuir o trabalho vivo, mas não eliminá-lo, pode precarizá-lo e desempregar parcelas imensas, mas não pode extingui-lo”. (ANTUNES, 2000)

Antunes coloca a força de trabalho do ser humano como o centro do capitalismo, fazendo uma inversão de valores, pois no Liberalismo e no Neoliberalismo, o empreendedor é sempre visto como o glorioso, aquele que domina o mercado, o proprietário de terras e bens. Mas, ocorre que esta qualidade sempre foi possível devido a força de trabalho da massa de prestadores de serviços.

Hoje, na era moderna, cenário da sociedade da informação, da economia compartilhada e da quarta Revolução Industrial, os trabalhadores ainda continuam sendo o centro do capitalismo, isso porque os postos de trabalho não se perderam, mas se realocaram, e se atualizaram progressivamente, muitos taxistas abandonaram sua posição e viraram condutores de aplicativos.

Sendo assim, o real valor de toda a riqueza do mundo, é fruto do trabalho. O trabalho é o custo real de tudo e sempre será, seja ele precarizado ou digno. Nesse sentido:

O preço real de cada coisa – ou seja, o que ela custa à pessoa que deseja adquiri-la é o trabalho e o incômodo que custa a sua aquisição. O valor real de cada coisa, para a pessoa que a adquiriu e deseja vendê-la ou trocá-la por qualquer outra coisa, é o trabalho e o incômodo que a pessoa pode poupar a si mesma e pode impor aos outros. O que é comprado com dinheiro ou com bens é adquirido pelo trabalho, tanto quanto aquilo que adquirimos com o nosso próprio trabalho. Aquele dinheiro ou aqueles bens na realidade nos poupam este trabalho. Eles contêm o valor de uma certa quantidade de trabalho que permutamos por aquilo que, na ocasião, supomos conter o valor de uma quantidade igual. O trabalho foi o primeiro preço, o dinheiro de compra original que foi pago por todas as coisas. Não foi por ouro ou por prata, mas pelo trabalho, que foi originalmente comprada toda a riqueza no mundo; e o valor dessa riqueza, para aqueles que a possuem, e desejam trocá-la por novos produtos, é exatamente igual à quantidade de trabalho que essa riqueza lhes dá condições de comprar ou comandar. (SMITH *apud* GÓES, 2015, p. 50)

No entanto, ocorre que esse trabalho é muito desvalorizado pela sociedade capitalista, e o que vive-se na atualidade tem raízes no Liberalismo e no Neoliberalismo. Isto é, representa a precarização do trabalho ante a exploração da mão de obra e o desmonte de coletivos de trabalho e de resistência sindical-corporativa, além, é claro, da fragmentação social nas cidades em virtude do crescimento exacerbado do desemprego total e à deriva pessoal no tocante às perspectivas de carreiras e de trabalho devido à ampliação de um precário mercado de trabalho. (ALVES, 2009, p. 189).

O Neoliberalismo fez com que o trabalho perdesse seu viés de labor digno e instrumento de emancipação e consolidação da identidade social e coletiva do obreiro. Essa nova dinâmica do capitalismo fragiliza o valor do trabalho e o seu significado de construção da dignidade. (DANIA, 2015, p. 63)

Diante do elucidado, fica claro que não é de agora que o direito do trabalho sofre dificuldades de garantir um labor digno. Devido ao desemprego contínuo, as pessoas passam a aceitar determinadas condições de trabalho, sem que haja remuneração compatível com o serviço prestado, ou seja, sempre menor do que é estabelecido legalmente, sendo cada vez mais escassa a relação de emprego propriamente dita com carteira assinada, ante a flexibilização crescente.

Assim, é evidente que o trabalhador é sempre hipossuficiente, seja na relação de trabalho ou de emprego, pois o empregador está em posição superior, ainda que o prestador de

serviços tenha excelente qualificação, ele será submetido às normas disciplinares instituídas pelo empregador.

Ferreira (2012, p. 106), exemplifica a realidade vivida no presente, através de uma metáfora, em que o trabalhador seria o “vendedor”, o trabalho, “produto de venda”, e o empregador, “comprador”.

Como é de praxe do mercado de trabalho, há sempre uma oferta de mão de obra superior à procura. Isso impõe ao vendedor (trabalhador), aceitar condições desfavoráveis, como vender seu produto (trabalho) por um preço menor do que ele vale. Tal fato gera uma submissão imensa em relação ao comprador (empregador), pois o vendedor (trabalhador) não consegue regular o seu custo de produção.

Isto é o que acontece com os motoristas de aplicativos que não conseguem um emprego com registro e garantias trabalhistas e aceitam as condições precárias de trabalho que essas empresas oferecem, submetendo-se a remunerações baixas e a custear os meios de produção, trabalhando por horas extraordinários para garantir uma remuneração razoável para viver.

A situação narrada delinea claramente a precarização nas relações de trabalho e representa de forma dinâmica a hipossuficiência do trabalhador, mostrando que o trabalho repercute na existência do homem como um todo, não conseguindo separar o pessoal do profissional. Isso ocorre devido ao peso do seu trabalho que reflete no curto tempo de descanso, momento esse em que, muitas vezes, o trabalhador não consegue se desligar, e ainda que conseguisse, careceria de realização financeira. (DANIAL, 2015, p. 73)

Ademais, o ser humano também deseja atender seus anseios de consumo e, como demonstrado através de relatos de motoristas e da porcentagem repassada para a empresa por corrida, para que isso seja possível, o motorista precisa trabalhar além das 8 (oito) horas diárias e 44 (quarenta e quatro) semanais, estabelecidas no artigo 7º VIII CF/88 para que não sejam feridos os seus direitos fundamentais ao descanso. Caso esse tempo seja ultrapassado o indivíduo tem direito a uma indenização no montante de 50% do valor da hora, desde que não ultrapasse 12 (doze) horas diárias.

Ocorre que, as grandes organizações detentoras das plataformas, como regra geral, não oferecem um valor extra na remuneração, caso o trabalhador tenha ultrapassado o tempo de trabalho previsto em lei, mas este recebe pelo tanto que trabalha, sem quaisquer limites. Então, quanto mais se trabalha, mais se recebe, fazendo com que o motorista se torne escravo do labor, uma vez que trabalhando dentro dos limites diários previstos na CF/88, o trabalhador não atinge

os seus objetivos de vida, ou seja, as suas necessidades vitais básicas e as de sua família, como moradia, alimentação, educação, saúde, vestuário, lazer e consumo.

O resultado disso seria o que o autor Giovani Alves (2011, p. 49) chama de “vida reduzida”:

Nas condições do capitalismo global, a extensão do trabalho abstrato pela vida social, com as formas derivadas de valor, promovem o fenômeno da “vida reduzida”. Na medida em que o homem-que-trabalha dedica a maior parte do seu tempo de vida à luta pela existência e à fruição consumista desenfreada, ele não se desenvolve como ser humano-genérico. Enfim, torna-se presa da “vida reduzida”, que caracteriza as sociedades burguesas hipertardias. A “vida reduzida” é antípoda à “vida plena de sentido” que o homem-que-trabalha é incapaz de ter no sistema social do capital. Com a vida reduzida, o capital avassala a possibilidade de desenvolvimento humano-pessoal dos indivíduos sociais, na medida em que ocupa o tempo de vida das pessoas com a lógica do trabalho estranhado e a lógica da mercadoria e do consumismo desenfreado.

Assim, em razão das exigências do Capitalismo Global, as taxas baixas que os aplicativos remuneram os motoristas, alinhado a necessidade de se sentir bem, do ponto de vista consumerista, fazem com que o ser humano se submeta a uma desumana carga horária diária.

Neste viés, segundo o autor, o mundo do capitalismo global se tornou mais dinâmico, as relações de emprego mais escassas, e novas possibilidades de relações de trabalho se fizeram presentes, caracterizadas por flexibilização na jornada e no salário, alterando a lógica do espaço-tempo do capital financeiro e pensando em resultados rápidos. Assim, os empreendimentos capitalistas se caracterizam pela “força dos laços fracos”, em que o emprego ou trabalho passa a ser de curto prazo, os trabalhadores tendem a ficar “negociáveis” e assim que descobrem que não há garantias e solidez em determinada empresa, gera-se uma alta rotatividade. (2011, p. 52)

Assim, de acordo com Schwab (2016, p. 94), o ser humano que não for criativo ao ponto de inovar e empreender oferecendo novas ideias e modelos de negócios, só terá seu lugar junto da massa de trabalhadores que oferecem a força de trabalho em troca de baixa remuneração e avaliação por “estrelas”, permanecendo na condição de hipossuficiente perante os mercados mundialmente conectados e as plataformas digitais.

A Constituição Federal de 1988, segundo Gomes (2008, p. 202), ao tratar da livre iniciativa no artigo 170, expõe que o Estado deve primar pela regulamentação necessária mínima, mas suficiente a fim de evitar agressões aos Direitos Fundamentais das partes

particulares envolvidas e à Dignidade Humana, e esse é o papel do estado como necessário mediador e regulador das relações privadas.

Mas ocorre que, na era moderna em que vivemos, a tecnologia tem ultrapassado barreiras, inclusive dos Direitos Fundamentais, assim, não se garantem os ditames da CF/1988, pois as novas formas de trabalho possibilitadas pela economia de compartilhamento, ferem a Dignidade Humana.

Além disso, é importante destacar que antes da era da tecnologia e dos trabalhos flexíveis, os trabalhadores que temiam a perda de emprego eram os de baixa ou nula qualificação e hodiernamente, até os trabalhadores de média e alta qualificação, que antes tinham maior segurança por serem mais requisitados por sua aptidão intelectual e formação, são afligidos pela mesma preocupação. Isso se deu devido a busca pela mão de obra barata, através das formas de trabalhos flexíveis, e ainda pela desvalorização de muitos trabalhos intelectuais, que estão sendo simplificados com a ajuda da inteligência artificial. (SENNET apud GÓES, 2015, p. 52)

Alves (2011, p. 41) explica essa realidade da redução de custos das empresas modernas através da diminuição na remuneração do trabalhador de forma clara através do impacto da disrupção na sociedade.

Por exemplo, a adoção da lean production ou “empresa enxuta” significa a mobilização do “trabalhador social” no plano da consciência contingente de operários e empregados por meio da reestruturação do “trabalhador coletivo” do capital. A fragmentação da classe dos trabalhadores assalariados, no sentido da fragilização (ou flexibilização) dos laços contratuais, opera um processo de dessolidarização com impactos disruptivo na formação da consciência de classe contingente e necessária. A lógica da “redução de custos”, que atinge principalmente os recursos da força de trabalho, é, na verdade, uma forma de produção artificial da escassez que possui um significado simbólico: constranger (e emular) a força de trabalho.

Assim, ao mesmo tempo em que temos um conceito de trabalho digno baseado em uma dimensão imaterial, como demonstra o artigo 7º da Constituição Federal de 1988, em que o trabalho deve permitir muito mais que a subsistência, garantindo lazer e boas condições de vida, o cenário atual da economia de compartilhamento, não favorece a realização plena que o trabalho deveria trazer.

De acordo com Friedrich Engels (1978, p. 183) *apud* Antonino Infranca (2014, p. 30), “O trabalho é a primeira condição fundamental de toda a vida humana, na verdade, a tal ponto que podemos mesmo dizer, em certo sentido, que o trabalho criou o próprio homem.” A partir dessa frase nota-se, que o trabalho é inerente à vida do homem, faz parte de sua personalidade, configura o ser humano.

Contudo, a dificuldade na aquisição de um emprego digno faz as pessoas apelarem para a economia compartilhada e se submeterem as condições precárias de trabalho. Isso resulta para o homem um sentimento de humilhação e desmotivação, pois suas chances de mudança na qualidade de vida são mínimas diante de um Estado liberal que não consegue concretizar a dignidade e as garantias dos Direitos Humanos e Fundamentais dos trabalhadores estabelecidas na Constituição Federal de 1988, na CLT e nos instrumentos internacionais tratados neste capítulo, o DUDH e a OIT.

2.3. O novo contexto da mais-valia, baseado no trabalho informal: O motorista intermediado por aplicativo digital é um empreendedor ou um trabalhador digital desprotegido?

Com o advento das relações de trabalho intermediadas por plataformas digitais, houve muitas mudanças no vínculo do trabalhador com a empresa, principalmente no quesito de subordinação, horário de trabalho e de descanso e na propriedade dos meios de produção. Sendo assim, neste tópico será feita uma comparação do *modus operandi*, das empresas detentoras de aplicativos de mobilidade urbana com os conceitos de força de trabalho e valor do trabalho no processo de produção criados por Marx, bem como sua visão crítica ao sistema de produção.

Sendo assim, preliminarmente cabe esclarecer que a força de trabalho é o tempo dispendido pelo trabalhador com esforço físico ou mental para concretizar um produto ou serviço para o capital. Desse modo, de acordo com Marx, em sua obra “O Capital” (1985, p. 173), essa força de trabalho é comprada pelo capitalista e, em contrapartida, além da remuneração, este oferece os meios de produção, quais sejam, o local de trabalho, a matéria prima, os maquinários e equipamentos. Nesse contexto tem-se a mais valia, que é o tempo de labor que o trabalhador dispende para acúmulo de valor ao capitalista.

Diante disso, com o propósito de aumentar essa mais-valia, ou seja, aumentar o lucro do capitalista, Marx criou os conceitos de mais-valia absoluta e mais-valia relativa. No que diz respeito à mais-valia absoluta, aumenta-se a jornada de trabalho com a finalidade de aumentar

a produção, ao passo que o valor pago ao prestador de mão de obra se mantém. (MARX, 1985, p. 252).

Já a mais valia-relativa visa um aumento na produção, mantendo o tempo de trabalho a partir da melhoria dos métodos de produção, investindo em tecnologia ou mudando a execução do trabalho, como é o caso da divisão de tarefas, por exemplo. Assim, o trabalhador passa a ser substituído pelo maquinário, o que resulta em acréscimo na produção e no lucro, porém sem aumento da remuneração do trabalhador. (MARX, 1985, p. 252)

Diante destas teorias, nota-se grande despersonalização do trabalhador, no quesito da divisão capitalista do trabalho em que, por exemplo, o obreiro é reduzido a simples meio ou fração do processo de produção que assegura a satisfação do capitalista. (INFRANCA, 2014, p. 143-144)

De acordo com Infranca, o mundo capitalista definiu onde o proletário se encaixa, identificou o seu lugar na linha de produção, e este deve viver em torno de seus deveres conforme lhe foi pré-estabelecido.

Efetivamente, “no capitalismo, o funcionamento normal da sociedade requer uma dependência de todos os homens aos lugares que lhe foram dados pela espontaneidade da divisão do trabalho”, uma dependência aos deveres e ao desenvolver-se do processo social geral. (LUKÁS, 1940, p. 230 *apud* INFRANCA, 2014, p. 143-144)

Com isso, tem-se que o ponto de partida da mais-valia é a sustentação da produção de riquezas do capitalista nos esforços humanos, sendo o trabalho o primeiro custo de produção, o alicerce da geração de valor. Contudo, o proletário, no mundo capitalista, tem sua existência atrelada ao seu trabalho, sendo que Ricouer (1967, p. 239-241) *apud* Gomes (2008, p. 61) chega a dizer que o homem é trabalho, é visto como produtor de mercadorias e não pela sua essência de ser humano, mas como mera peça do capital.

Para Gomes (2008, p. 64), prevalece no sistema de produção capitalista moderno a submissão do trabalhador à condição de parte da produção do dono do capital.

No sistema capitalista de produção, hoje vigente em quase todos os Estados do planeta, a monetarização (ou quantificação) das necessidades fez com que o trabalho se tornasse um “meio” um mediador, através do qual se consegue o “capital” que permitirá a obtenção daqueles bens considerados (qualificados) pelos indivíduos como necessários (necessidades radicais).

Desse modo, resta claro que as categorias do Capitalismo de Marx estão presentes atualmente, contudo com uma nova roupagem que será analisada a partir da identificação de quem é o detentor dos meios de produção, como se dá a remuneração e a jornada de trabalho e quem é o responsável pelos riscos do negócio. E dada a centralização da pesquisa, tal análise será feita com os motoristas que laboram para as empresas possuidoras das plataformas digitais de transporte.

Em resposta a primeira indagação sobre quem seria o possuidor dos meios de produção na sociedade moderna, Ferraz e Franco (2017, p. 10) explicam que o motorista é quem adquire os meios de produção, pois as empresas que prestam serviços de transporte por plataformas digitais não possuem uma frota de carros, e para tanto não precisam que os trabalhadores iniciem o labor nas dependências da empresa. Assim, tal responsabilidade é atribuída ao trabalhador e, em contrapartida, a empresa se beneficia, uma vez que precisa apenas investir na gestão da plataforma e “comprar” a força de trabalho.

Nesse contexto, o motorista precisa alugar ou utilizar seu próprio automóvel, que deve cumprir as exigências da empresa, deve possuir um smartphone e arcar com o custo mensal de uma internet móvel, bem como com a manutenção do veículo, deixando-o sempre limpo e em bom funcionamento. Se tiver condições, o motorista ainda custeia um seguro para o automóvel, e agrada os clientes com cartão de visita, balas, água e ar-condicionado, no intuito de garantir uma boa avaliação pelos passageiros.

Contudo, o custo de produção que, antes da economia compartilhada entrar em cena, era assumido pelo capitalista, na sociedade moderna fica a cargo do trabalhador, fazendo parte do valor de reprodução de sua força de trabalho. Assim, o serviço, no caso em comento o transporte de passageiros, se apresenta como a mais-valia potencializada, uma vez que o trabalhador passa a assumir uma incumbência que antes não precisava e, desse modo, há a intensificação da precarização. (FERRAZ e FRANCO, 2017, p. 12-13)

Com relação a jornada de trabalho e a remuneração, retomando os conceitos de mais-valia de Marx, de acordo com a mais-valia absoluta, a jornada aumenta, a produção cresce e a remuneração permanece a mesma. Analisando a mais-valia relativa, os meios de produção são potencializados, há investimentos para acelerar a fabricação, o capitalista tem mais lucro e a remuneração e a jornada do trabalhador permanecem a mesma.

Sendo assim, atualmente, o capitalista continua se apropriando do lucro às custas dos trabalhadores precarizados através da jornada e da remuneração. No caso dos motoristas de aplicativos, além de repassarem porcentagem de seus ganhos às empresas por cada corrida concluída, ainda não possuem qualquer limite de jornada, ficando a seu cargo o horário de início e término do labor. Dessa forma, quanto mais o motorista trabalha, mais a empresa lucra.

Mas, ocorre que, como a remuneração por corrida é baixa, os motoristas precisam trabalhar muito para conseguir um valor que atenda às suas necessidades de vida, por isso estão sempre ultrapassando a jornada diária estabelecida pela CF/88 e pela CLT. Frisa-se que se ultrapassarem a quantidade de horas diárias estabelecidas em lei, o motorista não tem direito a acréscimo em sua remuneração, muito menos a banco de horas, o que se assemelha a mais-valia absoluta.

Essa modalidade de contrato é análoga ao “Contrato Zero Hora” presente em alguns países da Europa e do Reino Unido, em que os trabalhadores também recebem somente pelas horas que exercem as funções a eles destinadas, sem que exista uma jornada de trabalho pré-estabelecida. Assim, a empresa não é obrigada a requisitar o trabalhador e este não é obrigado a prestar os serviços. (MARTINS, 2019)

Ademais, o trabalho do motorista intermediado por aplicativo também se equipara a mais-valia relativa no quesito jornada e remuneração, pois houve grandes investimentos em tecnologia e automação por parte das grandes corporações permitindo que o trabalho fluísse de uma maneira melhor, através do atendimento mais preciso e qualitativo proporcionado ao cliente. Basta analisar que antes do advento dos carros com uso de aplicativos, os tradicionais taxis não apresentavam tanta procura como os serviços de transporte por plataformas, devido à burocracia para o uso.

Isso demonstra como houve um aumento significativo na prestação de serviços de transporte individual, contudo a remuneração do motorista foi desvalorizada ao invés de incrementada, ao passo que o capitalista continuou lucrando às custas do trabalhador.

Nessa acepção, Delgado (2006, p. 112) explana que a valorização do labor, deve abranger o sujeito enquanto trabalhador, independente do momento histórico vivenciado e das diferentes qualificações, seja ele autônomo, empregado ou estagiário. Isso demonstra que embora a precarização esteja pairando sobre a mais-valia absoluta e relativa tradicional de Marx ou em sua nova roupagem na sociedade moderna, o fundamento da valorização do trabalho sempre existirá, por mais entraves que haja para que este se instaure na prática.

Assim, para Adam Smith, o valor do trabalho nunca deixou de existir no mundo do capital, uma vez que o trabalho foi o primeiro preço, a moeda de troca original, que possibilitava a aquisição de bens e serviços. Contudo, o valor do trabalho segundo as teorias econômicas do liberalismo clássico, era representado por toda a riqueza do mundo, acima do ouro e da prata. (SMITH *apud* DELGADO, 2006, p. 119).

Portanto, nota-se que não há negação, nem mesmo pelo pai do liberalismo, Adam Smith, de que o trabalho é a engrenagem do capital, fazendo-se evidente atualmente. Porém, com isso demonstra que, embora houvesse o reconhecimento do valor do trabalho desde tempos remotos, isso não foi o suficiente para que cessasse a precarização no trabalho.

Diante desse novo paradigma, a economia de compartilhamento, que altera o futuro do trabalho, os investidores das grandes corporações não consideram os seus prestadores de serviços, como empregados, mas sim como empreendedores. Isso porque entendem que estes gozam de flexibilidade e autonomia, uma vez que não possuem subordinação direta, podendo trabalhar pelo período que desejarem, sem horário determinado para iniciar e encerrar o labor.

Empresas como a *Uber*, *Airbnb* e *TaskRabbit*, embutem a ideia do trabalhador independente e da liberdade. Nesse sentido:

Um estranho ainda histórico *mash-up* de tecnologia do Vale do Silício e ganância de Wall Street está empurrando-nos a mais recente fraude econômica: a chamada "economia de partilha", com empresas como *Uber*, *Airbnb* e *TaskRabbit* alegadamente "trabalhadores libertadores" para se tornar "independente" e seus próprios CEOs, "contrata-se" para trabalhos e salários cada vez menores enquanto o lucro é das empresas. (HILL, 2015 *apud* KRAMER, p. 70, 2017)

Nessa perspectiva, cabe analisar a essência do empreendedorismo, para identificar se os trabalhadores intermediados por plataformas digitais, em especial os motoristas de aplicativos de transporte, se enquadram neste conceito.

De acordo com Bessant e Tidd (2019, p. 6), o conceito de empreendedor está intimamente ligado a criatividade deste para identificar a oportunidade diante de um problema que a sociedade ou parcela dela enfrenta e, a partir disso, ter a capacidade de trazer uma solução e transformá-la em realidade viável, para isso, deve-se realizar investimentos financeiros e assumir os riscos do negócio, ou seja, contar com a possibilidade de não obter êxito. Esse

conceito apresenta algumas semelhanças com o trabalhador intermediado por plataformas digitais, porém estas não são suficientes para caracterizá-lo como empreendedor.

O primeiro ponto em comum, a exemplo dos motoristas de aplicativos, é que estes assumem os riscos do negócio. Por exemplo, se o veículo do condutor quebrar, cabe a ele arcar com os custos do conserto; se ficar doente e sem condições de trabalhar, é dele o prejuízo pelos dias que ficar afastado. Ademais, como já demonstrado neste capítulo, o motorista também custeia os meios de produção, tais como carro, smartphone e manutenção do veículo, pois tal condição é requisito para poder trabalhar.

Por outro lado, a ideia do negócio não foi do motorista, mas sim do capitalista, do fundador da empresa. Não houve investimento por parte do trabalhador para a criação da plataforma e isso o descaracteriza como empreendedor.

Desse modo, o verdadeiro empreendedor é quem escolhe a marca, uma vez que esta herda parte de suas motivações e características e, atrelado a ela, o investidor pensa no propósito, missão, visão e valores do negócio.

Bessant e Tidd, (2019, p. 10) complementam ainda que uma das características intrínsecas ao empreendedor é o *insight*, que é a visão do negócio, a ideia, o poder por trás dos produtos e serviços. Nesse aspecto, a ideia inovadora do empreendedor deve ser pensada como um processo dividido em quatro passos, sendo eles: reconhecer a oportunidade; encontrar os recursos; desenvolver a ideia e capturar valor para então colocar em prática, criando a grande corporação lançadora de novos produtos e serviços. (BESSANT e TIDD, 2019, p. 20)

Nesse viés, de acordo com Ducker (1987), “a inovação é o instrumento específico dos empreendedores, o processo pelo qual eles exploram a mudança como uma oportunidade para um negócio diferente ou um serviço diferente”

Diante das características que qualificam um verdadeiro empreendedor, Kramer (2017, p. 69) entende que as grandes corporações detentoras das plataformas digitais, se apropriam do lucro às custas dos trabalhadores, pois além de mal remunerados, ainda precisam dispor de seu patrimônio para trabalhar. Sendo assim, acredita que cai por terra a versão do trabalhador independente que goza de liberdade para laborar, vez que essa fala dos investidores possuidores de plataformas tem como objetivo “mascarar” e esconder a precarização dessa relação de trabalho.

As novas figuras do mercado de trabalho, os novos fenômenos do empreendedorismo, cada vez mais se configuram em formas ocultas de

trabalho assalariado, subordinado, precarizado, instável, trabalho “autônomo” de última geração, que mascara a dura realidade da redução do ciclo produtivo. Na verdade, trata-se de uma nova marginalização social e não de um novo empresariado. (ANTUNES, 2019, p. 50 *apud* VASAPOLLO, 2006)

Contudo, o motivo de milhares de trabalhadores se submeterem ao trabalho da economia de compartilhamento, reside na sobrança massa global de força de trabalho, que não para de aumentar, tendo em vista que há trabalhadores desempregados em praticamente todas as profissões. São enfermeiros, advogados, veterinários, nutricionistas, engenheiros, e dentre outros de inúmeras profissões que veem nas grandes corporações, detentoras dos aplicativos, a base garantidora do mínimo para sobreviver.

Neste contexto, fazendo um contraponto com os ensinamentos de Marx, nessas condições de labor o trabalhador continua sendo a peça de engrenagem na busca pela acumulação do capital, pois o trabalho que deveria ser a realização do ser social, é tão somente objeto de apoderamento do dono do capital. Neste sentido:

O que deveria ser fonte de humanidade se converte em desrealização do ser social, alienação e estranhamento dos homens e mulheres que trabalham. E esse processo de alienação do trabalho não se efetiva apenas no resultado de perda do objeto, do produto do trabalho, mas também no próprio ato de produção, resultado da atividade produtiva já alienada. O que significa dizer que, sob o capitalismo, o trabalhador não se satisfaz no labor, mas se degrada; não se reconhece, mas se desumaniza no trabalho. (MARX p. 50 *apud* ANTUNES e BRAGA, 2009, p. 232)

A sociedade acredita que as novas formas de trabalho baseadas nas plataformas digitais vão democratizar o acesso aos bens e serviços a partir da diminuição do desemprego, mas o que ocorre, na verdade, é a concentração de renda nas mãos dos grandes investidores. (KRAMER, 2017, 72) Isso porque a classe média, que é a classe que tem condições de assumir os custos dos meios de produção para prestar serviços nas possibilidades oferecidas pela economia de compartilhamento, está fadada a estagnação, pois esses trabalhos não proporcionam avanço profissional e salarial.

Desta forma, o futuro do trabalho apresenta vínculos cada vez mais superficiais e, diante disso, faz-se urgente encontrar novas formas de proteção aos trabalhadores.

Assim, chega-se à conclusão de que, na atualidade, vive-se um retrocesso social na garantia do pleno emprego, devido as relações de trabalho intermediadas por plataformas

digitais, uma vez que os grandes investidores veem o trabalho como um custo que deve ser reduzido.

Por fim, identifica-se que, apesar da economia de compartilhamento se apresentar como uma saída ao desemprego, é reforçada a concepção Liberal e Neoliberal da precarização das relações de trabalho e da falta de perspectivas de estabilidade financeira da sociedade, uma vez que essas novas formas de trabalho trazem a ilusão do trabalhador independente. Enquanto este acredita gozar de flexibilidade e liberdade, na realidade, está se submetendo a um trabalho autônomo sem qualquer proteção, buscando sempre a sua próxima demanda até que o cansaço o consuma e não tenha mais condições de produzir.

3. CAPÍTULO II: ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO: UM FENÔMENO DE DISRUPTURA.

Ao enfrentar o tema: As Revoluções Industriais e seus impactos no trabalho: Uma análise dos avanços tecnológicos e sociais que resultaram na economia compartilhada, busque explicar como se deram as disrupções da sociedade com base nas revoluções industriais. Desse modo, tem-se que a primeira Revolução Industrial substituiu as manufaturas e a produção artesanal e intensificou a fabricação de mercadorias. Enquanto a segunda Revolução Industrial apresentou o advento de novas tecnologias na produção, possibilitando uma melhora no transporte e nas comunicações.

A terceira Revolução Industrial é marcada pela presença do computador e suas ferramentas, como e-mails e chats e, nos dias atuais, tem-se como referência a facilidade de deslocamento e comunicação. Esses fatores possibilitaram o advento da economia de compartilhamento, da internet das coisas e do modelo de negócio chamado *crowdwork*, que referenciam a quarta Revolução Industrial, identificada também pelo uso intenso da inteligência artificial, da automação e pela presença da nanotecnologia.

Essa análise histórica dos avanços da sociedade tem como finalidade demonstrar a realidade do trabalhador moderno, bem como analisar as repercussões acerca dos avanços tecnológicos no trabalho. Pondera-se se surtiram resultados positivos no que diz respeito a melhores condições de labor, jornada de trabalho, remuneração e perspectiva para o futuro dos prestadores de mão obra, ou se essas novas tecnologias desencadearam a precarização no labor.

Nessa toada, o segundo tópico deste capítulo trata da transformação digital e seus reflexos nas relações de trabalho, fazendo uma comparação entre os serviços oferecidos pelos motoristas de taxis e os oferecidos pelos condutores intermediados por plataformas de transporte de passageiros. Esse tema continua abordando os aspectos da economia compartilhada na quarta revolução industrial, mas com a proposta de demonstrar como se deu o processo de disrupção e mudança do modelo tradicional para o digital. Para isso serão abordadas particularidades das organizações exponenciais, a exemplo da *Airbnb*, *Spotify*, *Netflix*, *Amazon*, *Google*, *Facebook* e em especial as detentoras de plataformas de mobilidade urbana, como a *Uber*, *99* e a *Cabify*.

Assim, essa abordagem demonstra como tais organizações se tornaram revolucionárias ao ponto de apresentarem um crescimento exponencial, agregando intensas e incessantes oferta e demanda, e como aderiram ao modelo digital, descartando o modelo

analogico, ou seja, trocando os meios físicos pelos digitais, concentrando-se na geração e distribuição de informação e não mais nos meios de produção, como matéria prima e bens, fatores considerados como geradores de custos.

A análise desse cenário tem o intuito de investigar se a economia compartilhada pode ser vista como uma utopia transformadora que proporciona benesses no cotidiano da sociedade e do trabalho, ao disponibilizar aos trabalhadores meios de enfrentar o desemprego e complementar a renda com autonomia e flexibilidade; ou como uma distopia, pois ao mesmo tempo em que parece ser uma proposta melhor para a vida das pessoas, ainda não é ideal, uma vez que a economia compartilhada se apresenta como um meio apropriado para a efetivação do capital e, por consequência, para a instalação da precarização das relações de trabalho.

Neste viés, é imprescindível tratar da importância da proteção de dados dos usuários de aplicativos de transporte urbano de acordo com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), tendo em vista que as organizações exponenciais, como as detentoras de plataformas de transporte urbano, funcionam com os “bens de informação”, termo utilizado por Schuwab (p.18, 2018) que significa representar as informações úteis e necessárias que as empresas precisam ter para tornar possível suas atividades. Dentre estas informações estão os dados pessoais dos usuários (motorista e passageiro, no caso das plataformas de transporte).

Insta salientar que o ser humano é o protagonista na produção de informações, que atualmente são consideradas o recurso mais lucrativo do mundo, contudo se elas não estiverem seguras, podem acarretar sérios danos na vida das pessoas que as fornecem. A Constituição Federal em seu artigo 5º incisos X, XI e XII, garante o direito à privacidade e a LGPD (Lei Geral de Proteção de dados), que entrou em vigor em setembro de 2020, regulamentando o controle e a proteção dos dados pessoais.

Vale frisar, que o conceito trazido pela LGPD a respeito dos dados pessoais, vai muito além de informações básicas que identificam o ser humano, tais como documentos pessoais e biometria, pois abrange fotos, cognome, e-mail, endereço da casa e dados de geolocalização por exemplo. (BIONI, 2019, p. 32)

Diante disso, essa subdivisão da pesquisa analisa se as empresas possuidoras das plataformas de transporte urbano têm se atentado para a segurança dos dados pessoais de seus usuários após a entrada em vigor da LGPD. Isso porque, antes da referida lei, o aplicativo *Uber* foi alvo de um vazamento estrondoso de dados pessoais em 2016, episódio em que foram atingidos 57 milhões de usuários e, dentre eles, estima-se que 196 mil eram brasileiros.

Nota-se que hodiernamente vive-se na sociedade da informação, em que os dados são tidos como um dos bens mais preciosos da humanidade. Sendo assim, os dados pessoais são mais um “insumo” que o trabalhador concede à empresa de forma gratuita para poder desenvolver seu serviço. Diante disso, faz-se necessário investigar como tem sido o tratamento desses dados na atualidade, e se as empresas, em especial as grandes organizações de transporte urbano, movidas por plataformas digitais, estão cumprindo as diretrizes de segurança de dados para com os seus usuários, a fim de compreender se a apropriação de dados pessoais dos motoristas constitui mais uma forma de precarização dessa relação.

3.1. As Revoluções Industriais e seus impactos no trabalho: Uma análise dos avanços tecnológicos e sociais que resultaram na economia compartilhada.

Embora vive-se em plena sociedade da informação em que já se cogita a quinta Revolução Industrial, para poder solicitar bens e serviços por simples comandos nos smartphones, a sociedade precisou passar por diversas rupturas culturais, sociais e econômicas.

Para tanto, antes de adentrar na quarta Revolução Industrial, que é a estabelecida no presente momento, berço da economia compartilhada e das organizações exponenciais, cumpre-se esclarecer como se deu o processo de aperfeiçoamento das máquinas que permitiu à sociedade desfrutar das benesses da indústria 4.0, hodiernamente. Assim, observa-se abaixo a figura que representa o início desse processo desde a primeira revolução industrial ou indústria 1.0:

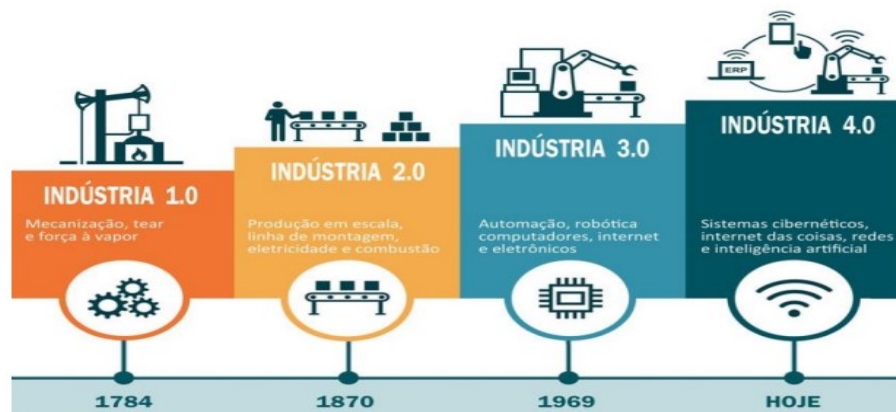


Figura 1. Mapa das revoluções industriais.
Fonte: Tertuliano, Câmara e Szabo (2019, p. 3).

Preliminarmente, cumpre esclarecer que até meados dos anos 1760, a economia era movimentada pela produção puramente artesanal. Contudo, a construção das ferrovias e a invenção da máquina a vapor deu ensejo à primeira Revolução Industrial, mudando o cenário da mão de obra, uma vez que a produção, que era artesanal, passou a ser mecanizada. (SCHWAB, 2016. p. 15)

Isso significou uma disruptura da produção artesanal, constituindo o grande marco para instauração da produção industrial. Inclusive, conforme observa Oliveira Neto (2018. p. 15), a invenção da máquina a vapor deu ensejo ao desenvolvimento tecnológico, refletindo significativamente no mundo do trabalho ao modificar as relações trabalhistas, tendo em vista que houve a suspensão da economia feudal ao passo que fábricas enormes se estabeleciam.

Sendo assim, é certo que tal transformação impactou a vida em sociedade, como bem observa Coelho em sua tese de Mestrado pela Universidade de Coimbra:

A primeira revolução Industrial começou algures entre 1760 e 1840 na Inglaterra, com a substituição progressiva dos métodos artesanais por máquinas e ferramentas, pela exploração do carvão como energia alternativa à madeira e outros biocombustíveis, e pelo uso crescente da energia do vapor. As alterações dos processos produtivos tiveram consequências significativas a nível económico e social. O artesão que até então controlava todo o processo produtivo, desde a exploração da matéria-prima até à comercialização do produto final, passou a trabalhar para um patrão que controlava o processo, a matéria-prima, o produto final e os lucros. (COELHO, 2016. p. 14)

Todavia, a invenção da máquina a vapor foi a maior invenção da época, pois a partir dela tornou-se possível a mecanização da produção e o transporte mais rápido e ágil entre pontos cada vez mais distantes, bem como a venda da mão de obra pelo proletariado.

A segunda Revolução Industrial, por sua vez, iniciou-se em meados do século XIX, impulsionada pela descoberta do petróleo e utilização de combustíveis fósseis não renováveis, e de quebra, a utilização da energia elétrica. Inclusive, conforme Toffler, mencionado por Oliveira Neto, “Pela primeira vez, a sociedade estava consumindo a natureza ao invés de valer-se dos rendimentos que esta proporcionava”. (OLIVEIRA NETO, 2018. p. 16).

Esta Revolução também trouxe a padronização da produção, conhecida como Teoria Taylorista difundida por Frederick Taylor⁶, como observa Oliveira Neto (2018, p. 16): “A

⁶ Frederick Taylor foi um dos administradores mais influentes do início do século XX, aplicou muitas de suas ideias em sua fábrica de automóveis. O apelo de Taylor, na época, estava na promessa de que a gestão poderia ser

Segunda Revolução Industrial é caracterizada pela padronização taylorista na produção de milhões de produtos idênticos visando o aumento da produtividade por trabalhador.”

Imprescindível mencionar também que o modo de produção Taylorista tem como característica marcante a precarização do trabalho, porque visualiza tão somente o aumento na produtividade, o que passa pela simplificação e sistematização da mão de obra.

Para Taylor, o aumento na produtividade de uma fábrica residia em dividir as tarefas complexas em atribuições menores, transformando-as em pequenas funções descomplicadas, medindo a produtividade do prestador de mão de obra e vinculando a remuneração ao seu desempenho. (TAYLOR, 1990 *apud* ZIPPERER, 2019, p. 89)

Visto isso, cabe fazer um adendo de que a realidade do trabalho no século XXI, via plataformas digitais, identifica-se como uma nova versão do Taylorismo, uma vez que envolve a realização de afazeres repetitivos com posteriores avaliações de desempenho dos trabalhadores. Isso promove a precarização da mão de obra, sendo a remuneração consideravelmente baixa em relação ao tempo gasto na execução do serviço, remuneração esta que é paga de forma progressiva, ou seja, por tarefas. (DAUN, PAIÃO e FURLANETO NETO, 2020, p. 105)

Ocorre que, hodiernamente, diante do desemprego crescente, inúmeros profissionais de diversas áreas, que não conseguem se inserir no mercado de trabalho, trocam sua mão de obra qualificada pela simples execução de um comando. Tal comando requer apenas a sua cognição sumária e a imediata execução, sem maiores complexidades, sendo o trabalhador pago por essa pequena contribuição na cadeia de produção.

Assim, no caso do motorista intermediado por aplicativos digitais, por exemplo, este se dedica apenas a conduzir o veículo pelo trajeto indicado na tela do smartphone, trajeto este, determinado pelo consumidor, e pelo qual o trabalhador recebe um valor pré-determinado pela empresa, conforme a quilometragem percorrida, sem poder discuti-lo. Esta forma de execução do labor se assemelha claramente ao modelo de produção Taylorista, por isso afirma-se que na atualidade vive-se o novo Taylorismo que continua precarizando a mão de obra.

No que tange à terceira Revolução Industrial, iniciada já no século XX, esta ficou marcada pela evolução da produção por técnicas computadorizadas, pois foi movida por

transformada em ciência, e os trabalhadores em engrenagens de uma máquina industrial. Enfatizava que a melhor maneira de aumentar a produtividade, era seguir três regras: quebrar tarefas complexas em tarefas mais simples; medir tudo o que os trabalhadores fazem; e vincular a remuneração ao desempenho, oferecendo bônus aos mais produtivos, tudo transformado em receita para uma produção eficiente. (DAUN, PAIÃO e FURLANETO NETO, 2020, p. 105, *apud*, ZIPPERER, p. 89, 2019)

descobertas nas áreas eletrônica e digital. Com isso, gerou-se a possibilidade de utilização de sistemas inteligentes e máquinas informatizadas, isto é, conduzidas por meio de computadores.

Inclusive, Coelho, discorre de maneira bem esclarecedora sobre o início da produção informatizada na Terceira Revolução Industrial:

Nas décadas de 1950 e 1970 começou-se a desenhar aquela que viria a ser considerada a terceira revolução Industrial, a revolução digital, com a proliferação e uso dos semicondutores, dos computadores, automação e robotização em linhas de produção, com informação armazenada e processada de forma digital, as comunicações, os telefones móveis e a internet. (COELHO, 2016. p. 14)

Visto isso, a quarta Revolução Industrial apenas continuou os avanços conquistados terceira, ou seja, informatizou a produção e avançou no sentido das descobertas realizadas na área da nanotecnologia, principalmente. Iniciada com a entrada do século XXI, tal revolução tem como marcos principais a criação e implementação de sensores cada vez menores e mais baratos e, ainda, pela inteligência artificial e aprendizagem automática, como delinea Brynjolfsson mencionado por Zipperer (2019, p. 36).

No mesmo sentido, observa Magaldi e Salibi Neto:

A 4ª Revolução Industrial repousa suas bases na era digital e se caracteriza por uma internet muito mais onipresente e móvel, por sensores cada vez menores, mais poderosos e mais acessíveis (movimento proveniente da Lei de Moore⁷) e pela inteligência artificial em máquinas que aprendem (machine learning). (2018. p. 44)

Na quarta Revolução Industrial, as inovações são difundidas de forma muito mais rápida em comparação com as anteriores. O tear mecanizado, característica da primeira revolução industrial, levou quase cento e vinte anos para alcançar outros continentes além da Europa, enquanto a segunda revolução industrial nem sequer chegou a 17% da população mundial, uma vez que muitas pessoas careciam de acesso à eletricidade. (SCHWAB, 2016 *apud* ZIPPERER, 2019. p.39)

⁷ A lei de Moore é uma projeção de uma tendência histórica relacionado a indústria de microchips e processamento de computadores. Foi criada por Gordon E. Moore, presidente da Intel, e consiste no estudo de que o número de transistores dos chips teria um aumento de 100%, pelo mesmo custo, a cada período de 18 meses. Esse prognóstico tornou-se realidade e acabou ganhando o nome de Lei de Moore.

Outro aspecto dessa revolução a ser destacado consiste na sua divisão em três categorias, de acordo com Zipperer (2019, p. 40): física, digital e biológica, sendo que elas se correlacionam entre si. A física é marcada pela presença de veículos autônomos, quais sejam os carros, caminhões, barcos, aviões e drones; pela impressão 3D; pela robótica avançada, incluindo robôs modernos adaptáveis e flexíveis que imitam padrões e estratégias humanas; e por novos materiais mais leves, recicláveis e adaptáveis.

Já a categoria biológica é caracterizada pelo sequenciamento genético, sendo o próximo passo a biologia sintética, que possibilitará a codificação do DNA e a consequente criação de organismos personalizados com atributos pré-definidos. E, por fim, a categoria Digital apresenta a internet das coisas, que é a relação entre as coisas (produtos, serviços e lugares) e as pessoas, tornando-se possível através de diversas plataformas digitais e tecnologias conectadas. (ZIPPERER, 2019, p. 40).

A internet das coisas se dá no espaço cibernético e, de acordo com Bauman (1999, p. 125), é um espaço no mundo da comunicação que dispensa a presença física do homem para se comunicar, ou seja, é o espaço virtual onde as pessoas conseguem se conectar umas com as outras, não havendo obstáculos físicos ou temporais.

Como exemplo, tem-se os aplicativos de transporte, em que o usuário consegue chamar um carro à distância e de forma instantânea, com a maior facilidade de comunicação, bastando um “toque” na tela de seu smartphone, dispensando, assim, a comunicação por voz ou mensagem, pois o aplicativo intermedia toda a relação.

E é nessa categoria digital, apresentada por Zipperer, que economia de compartilhamento e as organizações exponenciais se enquadram na quarta Revolução Industrial por meio da internet das coisas. Exemplo disso, têm-se as empresas detentoras de plataformas digitais de diversas categorias e ramos de atividade, como as de mobilidade urbana: *Uber*, *Cabify* e *99*, do ramo alimentício, a *Chefex*⁸, do ramo da saúde, a *Consulta do bem*⁹ e a *Fitfly*¹⁰

⁸ A *Chefex* que permite a contratação de um chefe de cozinha previamente cadastrado pela empresa para preparar pratos para um pequeno grupo de pessoas na residência do contratante. (FERRAZ e FRANCO, 2017, p. 4 *apud* DAUN, PAIÃO, FURLANETO NETO 2020, p. 105).

⁹ A startup *Consulta do Bem*, trata-se de um aplicativo online de agendamento e pagamento de consultas médicas, atua no aproveitamento dos horários vagos nas agendas dos profissionais, administrando o cancelamento de pacientes, possibilitando encaixes por um preço mais acessível do que normalmente é a consulta. (FERRAZ e FRANCO, 2017, p. 4 *apud* DAUN, PAIÃO, FURLANETO NETO 2020, p. 105).

¹⁰ A *Fitfly*, conecta alunos a mais de mil educadores físicos (*Personal Trainers*) em São Paulo e Rio de Janeiro e oferece aula teste grátis— diferente da *Uber*, a empresa não cobra percentuais sobre o valor recebido pelos profissionais, mas mensalidades para que esses possam ser apresentados como prestadores de 105 serviços. A *Fitfly* não é responsável pelos serviços prestados e nem pelos ambientes que as atividades serão desenvolvidas, mas se reserva o direito de excluir de sua rede de profissionais aquele que tiver desempenho baixo (segundo

e, do ramo de transporte de cargas, a *Sontra Cargo*.¹¹

Insta salientar que as atividades desenvolvidas por essas empresas estão inseridas no modelo de negócio chamado *crowdwork*¹² que consiste no trabalho oneroso desenvolvido por meio de plataformas digitais, colocando o prestador de serviço frente a demanda. O *crowdwork* tem como características o trabalho remunerado e organizado por meio de aplicativos, cuja relação triangular é composta por: plataforma digital, cliente e trabalhador. Tal modelo tem como finalidade a realização de tarefas determinadas ou a resolução de problemas específicos, apresentando-se como uma forma de terceirização. (DAUN, PAIÃO, FURLANETO NETO 2020, p. 101)

Nesse sentido, a relação entre trabalhador e empresa passa por uma nova nomenclatura: é a relação de aliança, ou seja, a “refeudalização” das relações, implicando em esforços maiores por parte do trabalhador, uma vez que este não é mais submetido a ordens dadas pelo tomador de serviços em determinado lugar e por período de tempo pré-estabelecido. Sendo assim, na quarta revolução industrial, precursora da economia de compartilhamento, o trabalhador deve se mobilizar e se organizar para desenvolver o serviço, submetendo-se aos processos de avaliação de sua performance. (Oitaven, Corbal e Casagrande, 2018, p. 250)

No entanto, se antes o obreiro era considerado como um ativo na empresa que vendia seu tempo e força de trabalho para cumprir tarefas pré-definidas, atualmente, com os trabalhos intermediados por plataformas digitais, essa relação passou a ser livre de cobranças de desempenho, o que exige maior engajamento do trabalhador para garantir uma remuneração que atenda às suas necessidades. Contudo, se este não se adaptar, não recebe a contraprestação.

Desse modo, a nova realidade do trabalhador moderno, diferentemente das revoluções industriais anteriores, em que o trabalhador tinha um ritmo de trabalho determinado por uma hierarquia superior, com regularizações de jornada e tarefas pré-determinadas, na indústria 4.0, o trabalhador de agora tem liberdade para gerir o seu tempo e as suas tarefas, o que reflete diretamente em sua remuneração. É o que nota Oliveira Neto (2018, p. 61):

avaliação dos clientes) e também decidir devolver o valor ao aluno, caso ele faça um pedido formal alegando não estar satisfeito com a aula/treinamento. (TRAINER, 2016, p. 4 *apud* DAUN, PAIÃO, FURLANETO NETO 2020, p. 105).

¹¹ A *Sontra Cargo*, é uma empresa detentora do aplicativo que promove o encontro entre transportadoras e caminhoneiros autônomos, permite que caminhoneiros encontrem fretes disponíveis em qualquer estado brasileiro.

¹² *Crowdwork*, cuja tradução é trabalho coletivo.

A sociedade da informação, na fase pós-industrial, passa a expressar-se com a mente, de modo criativo, e não repetitivo, libertando o corpo dos movimentos cronometrados do processo industrial, e dando mais relevância à estrutura tecnológica do que à própria estrutura física da empresa

Com a estrutura tecnológica das empresas, as plataformas digitais dispensam um local físico para os trabalhadores prestarem seus serviços, o que gera a desmonetização, ou seja, a redução de custos diante do compartilhamento do serviço em um alto nível de eficiência (SCHWAB, 2016, p. 146). Mas, ocorre que, esse é mais um argumento que identifica o trabalho como precarizado na economia de compartilhamento. Isso porque, ao invés das empresas aumentarem a remuneração dos trabalhadores diante dessa redução de custos, elas remuneram menos e oneram mais o prestador de mão de obra, pois exigem deles os meios de produção como requisito de inserção nesse mercado.

Nota-se que a nova estrutura tecnológica das empresas não disponibiliza mais locais físicos e meios de produção, mas, ao invés disso, proporcionam abundância de oferta e demanda dos serviços devido às facilidades oferecidas a baixo custo.

As plataformas de transporte, por exemplo, apresentam um serviço prático, rápido e barato aos consumidores, contudo, isto é reflexo da mão de obra mal remunerada do trabalhador, que ainda arca com os meios de produção. E o motivo desta sistemática funcionar é o desemprego latente, que faz as pessoas se submeterem ao trabalho precário diante do fácil ingresso.

Esta nova cultura de compartilhamento, é conhecida como consumo colaborativo, que impulsiona a internet e as redes sociais para criar uma utilização mais eficiente dos ativos físicos, isso se dá através da mudança da “propriedade” para o “acesso”. (ISMAIL, MALONE e GEEST, 2019, p. 110)

Para ilustrar o consumo colaborativo tem-se a *Uber*, que tem praticamente nenhum custo para adicionar carros e motoristas à sua frota. Da mesma forma, a *Quirky*¹³ pode encontrar seu próximo produto de consumo sem gastos adicionais. Assim, as organizações exponenciais são capazes de ampliar os seus negócios com custos mínimos, mesmo em setores que

¹³ A Quirky, é uma plataforma colaborativa para a criação, produção e comercialização de produtos desenvolvidos por pessoas comuns. Funciona da seguinte maneira: a ideia pode vir de qualquer pessoa, basta inscrever o projeto no site que o invento é submetido ao voto dos usuários, toda semana a comunidade escolhe dois produtos para serem desenvolvidos e os internautas ainda contribuem para aprimorar o projeto inicial. O que diferencia a Quirky das demais lojas virtuais é que todo o lucro das vendas é dividido entre o produtor, a comunidade que colaborou com ideias e o inventor. (BARBOSA, 2012)

tradicionalmente trabalham com altas despesas de capital. (ISMAIL, MALONE e GEEST, 2019, p. 110)

Schwab realça em sua obra “A Quarta Revolução Industrial” os pontos negativos e positivos da economia compartilhada. Em síntese, os pontos positivos são baseados em uma maior praticidade e dinâmica de vida para a sociedade e os pontos negativos atingem o trabalho das pessoas, tornando as relações de labor fragilizadas diante da insuficiência de Direitos Trabalhistas e Sociais. Nesse sentido:

IMPACTOS POSITIVOS

- Maior acesso a ferramentas e outros recursos físicos úteis.
- Melhores resultados ambientais (menor produção e menos bens são necessários).
- Disponibilidade de serviços mais pessoais.
- Maior capacidade de viver sem fluxo de caixa (com menor necessidade de poupança para poder usar os bens).
- Melhor utilização dos bens.
- Menos oportunidades de abuso de confiança, possíveis pelos *feedbacks* diretos e públicos.
- Criação de economias secundárias (motoristas da *Uber* entregando bens ou alimentos).

IMPACTOS NEGATIVOS

- Menor resistência após a perda do emprego (por causa de poupança menor).
- Mais trabalhos contratados/baseados em tarefas (em vez de emprego de longo prazo que normalmente é mais estável).
- Diminuição da capacidade de mensurar essa economia potencialmente cinza.
- Mais oportunidades para abusos de confiança de curto prazo.
- Menos capital de investimento disponível no sistema. (SCHWAB, 2016, p. 146-147).

Desse modo, notou-se que, embora a sociedade tenha apresentado avanços tecnológicos, sociais e culturais gradativamente a cada Revolução industrial, e ainda com mais intensidade na indústria 4.0, as relações de trabalho não demonstraram avanços nos quesitos de melhores condições de labor e de direitos sociais e trabalhistas adquiridos, presenciando-se a versão atualizada da precarização.

3.2. Transformação Digital e seus reflexos nas relações de trabalho: Dos motoristas de taxis aos condutores intermediados por plataformas digitais de transporte de passageiros.

A Lei de Moore, nunca foi tão presente, como está sendo na quarta revolução industrial, eis que a tecnologia da informação avança a fatores cada vez mais exorbitantes, pois quase tudo é capacitado para a informação. Esta inclusive, é uma das quatro observações feitas por Ray Kurzweil na obra *Organizações Exponenciais*:

Atualmente, várias tecnologias-chave são habilitadas para a informação e seguem a mesma trajetória. Essas tecnologias incluem a inteligência artificial (IA), robótica, biotecnologia e bioinformática, medicina, neurociência, ciência de dados, impressão 3D, nanotecnologia e até mesmo certos aspectos da energia. (SMAIL, MALONE e GEEST, 2019. p. 20)

Diante destas possibilidades apresentadas, as tarefas do cotidiano se tornam mais simples, como por exemplo, para se locomover, basta instalar um aplicativo no smartphone e solicitar uma carona remunerada por meio de aplicativos como o *Uber*, *99 Taxi*, *Cabify* e etc, para se hospedar em outra cidade utiliza-se o aplicativo de hospedagem familiar, o *Airbnb*, para assistir filme ou ouvir música, basta procurar de acordo com o gosto e acionar nas plataformas *Streaming*¹⁴, quais sejam, o *Spotify* para músicas e *Netflix* e *Globoplay* para filmes, dentre outras facilidades proporcionadas pela informatização e economia de compartilhamento. Inclusive, este é o cenário observado por Klaus Schwab na obra “A quarta revolução industrial”:

Um número crescente de consumidores não mais compra e possui objetos físicos, mas preferem pagar pela entrega de um serviço subjacente que será acessado através de uma plataforma digital. É possível por exemplo, obter acesso digital a bilhões de livros por meio da *Kindle Store* da *Amazon*, ouvir quase todas as músicas do mundo pelo *Spotify*, ou juntar-se a uma empresa de compartilhamento de carros que fornece serviços de mobilidade sem a necessidade de possuir o veículo (SCHWAB, 2016. p.63)

Porém, nem sempre foi assim, há uma década, era impensável a possibilidade de compartilhar uma carona, ou ainda alugar um imóvel de pessoas desconhecidas. E mais, para alugar um filme ou jogo de vídeo game era necessário a locomoção até a uma locadora, locar e devolver a mídia em poucos dias, e em caso de atraso recaia multa, isto é, se o filme ou jogo desejado estivesse disponível.

¹⁴ O *streaming* é a tecnologia de transferência de dados pela internet, principalmente áudio e vídeo, sem a necessidade de baixar o conteúdo.

E para que fosse possível ter acesso a essas facilidades, foi preciso a sociedade passar por uma transformação digital, esse fenômeno aplica o uso da tecnologia para resolver problemas do cotidiano. Nesse sentido, as organizações exponenciais a exemplo da *Uber*, *Airbnb* e *Netflix*, foram essenciais para este processo, para tanto essas empresas precisaram quebrar o status quo, fazendo uma transição do modelo tradicional para o disruptivo, a *Uber* precisou implantar uma nova forma das pessoas se transportarem, a *Airbnb* de alugar imóveis e a *Netflix* de proporcionar acesso a filmes, trazendo propostas inovadoras baseadas na desmonetização e na digitalização.

As organizações exponenciais no processo de transformação digital também precisaram alavancar o crescimento de seus negócios, diferente das empresas tradicionais que apresentam crescimento linear, estas tiveram que atingir um crescimento exponencial, e pivotar de forma a acompanhar a sociedade. E precisaram trabalhar com o modelo digital, abandonando o analógico, trocando os meios físicos como manufaturas e insumos pelos digitais, que possibilitam a abundância e tendem a um custo irrisório comparado ao retorno financeiro.

Sendo assim, a seguir será demonstrado estes aspectos da transformação digital, para que seja possível traçar considerações acerca da economia compartilhada na sociedade, analisando se a democratização e facilidades de acesso aos bens, serviços e trabalho, trazem apenas soluções aos problemas da sociedade ou se são uma utopia dos tempos modernos, que “cega” as pessoas das consequências e do retrocesso da classe trabalhadora.

Preliminarmente, cumpre demonstrar como se deu o movimento de disrupção, Magaldi e Salibi Neto explica que houve um rompimento com os meios de comunicação, transporte e entretenimento do passado, dentre outras atividades, para se adaptar a uma nova realidade frente ao avanço tecnológico.

Empresas como Google, Facebook, Amazon são as referências desse novo contexto. São organizações que catalizam os desejos e anseios de um novo consumidor e atuam como plataformas de negócios, consolidando em seus grupos outras organizações e competências que, apesar de, em um primeiro momento, transmitirem a percepção de serem desconexas têm um eixo comum: a centralidade no consumidor. É a reinvenção do foco. Como um dos frutos de tal revolução, iniciou-se um movimento de empresas digitais que transforma as relações tradicionais na sociedade por meio da chamada economia do compartilhamento. São organizações, como Uber e Airbnb, que colocam em xeque o pensamento tradicional sobre gestão ao trazer elementos distantes do receituário básico consolidado, até então sagrado. (2018. p. 42-44)

Para que a evolução aconteça, a disrupção é imprescindível e de toda forma, inevitável. Neste sentido, voltando ao exemplo escolhido para estudar nesta pesquisa, as empresas detentoras dos aplicativos de transporte são disruptivas pois desbancaram a indústria de taxis ao passo que criaram um novo mercado de consumidores, com novos desejos e hábitos, não mais atendidos pelos taxis. Houve uma mudança no *status quo*.

Deste modo, cumpre esclarecer que os táxis são definidos como veículos particulares, com utilização voltada para o transporte público de passageiros. No entanto, apesar do excesso regulatório, o serviço de táxis é considerado precário, devido ao longo tempo de espera, baixa qualidade nos serviços e preços altos.

Em novembro de 2015, quando os aplicativos de transporte já estavam em alta no Brasil, na grande São Paulo, por meio de determinação publicada pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) da Prefeitura, os motoristas de taxis passaram a ter que se adequar com pagamento via cartão de crédito e débito, e a disponibilizar aos passageiros carregador de celular e *tablets*. (MOBILIDADE SAMPA, 2015). Isso demonstra um sistema regulatório arcaico, pois somente em 2015 foi exigido este tipo de oferecimento de serviços, enquanto o transporte intermediado por plataforma digital, desde a sua origem já possibilitava tais comodidades.

Ademais, insta salientar que o Departamento de Transportes Públicos (DTP) registrou uma média de quatro reclamações diárias contra taxistas ao longo do ano de 2015 na cidade de São Paulo. No total, o órgão que fiscaliza o serviço de táxi na capital paulista recebeu 1.490 queixas. (MARANHÃO, 2016)

Entre as denúncias, estão em ordem das mais incidentes para as menos incidentes: (30,4%) atitude desrespeitosa do condutor do táxi com o passageiro, (14,6%) denúncias em relação ao ponto de estacionamento, que não foi respeitado, (10,5%) queixas de taxi clandestino, (9,6%) reclamações de recusa de passageiros pelos taxistas, e por fim, com (7,7%) o fato dos taxistas pegarem passageiros a menos de cem metros do ponto de estacionamento oficialmente implantado. (MARANHÃO, 2016)

Observa-se motivos diversificados de insatisfações dos usuários de taxis, que não se concentram apenas na capital de São Paulo, mas também em outras localidades, a exemplo do Rio de Janeiro, em que segundo o órgão de Proteção e Defesa do Consumidor (PROCON) municipal, foram realizadas 2,8 mil reclamações de passageiros sobre o serviço de taxis em 2013 e 2014. Sendo a maioria, voltada à conduta irregular dos taxistas, recusa de passageiros e cobranças indevidas. (COSTA, 2015)

Já em Porto Alegre, nos anos de 2012, 2013 e 2014, quase 14 mil reclamações contra taxistas foram protocoladas na Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). As principais insatisfações se referiam a imprudências cometidas no trânsito, defeitos no automóvel e recusa de corrida. (TELÉSFORO, p. 15, 2015, *apud* RÁDIO GUAÍBA, 2015)

No carnaval de 2014 em Salvador, 54 taxis foram apreendidos por problemas na documentação e realização de corridas sem taxímetro, além de 124 denúncias de abusos cometidos pelos taxistas, sendo a maioria delas por motivo de recusa de viagem. (G1, 2014)

Sendo assim, é certo que há tempos a sociedade clamava por melhorias nos transportes públicos, multiplicava-se nos meios de comunicação, a todo instante, reclamações relativas aos serviços oferecidos. Mas, ocorre que as melhorias demoraram para acontecer, dado que somente depois que os transportes urbanos por meio de aplicativos tomaram conta das cidades, que se intensificaram as discussões acerca de implementar progressos no transporte oferecido pelos taxistas, mas ainda assim, as mudanças conquistadas, não foram o suficiente para se sobressaírem em relação aos aplicativos e ganharem no quesito demanda pelo serviço. (TELÉSFORO, p. 15-16, 2017)

Esta realidade é demonstrada na pesquisa realizada pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) e pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) em parceria com o Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE), pois mais da metade das 1500 pessoas entrevistadas de todas as capitais brasileiras preferem utilizar os aplicativos de transporte ao invés dos taxis. Mostrou a pesquisa, que:

65% dos brasileiros preferem utilizar plataformas de transporte por aplicativo quando comparados com a escolha pelo táxi. Esse número é ainda maior principalmente entre pessoas de 18 a 34 anos (77%), para eles a crescente utilização dessas plataformas se deu em função do menor preço oferecido, como também pela qualidade superior do serviço em relação ao táxi (ALBUQUERQUE NETO, SILVA e PORTUGAL 2019, p. 899 *apud* SPC BRASIL, 2018)

Contudo, para demonstrar o panorama de *feedbacks* dos passageiros de aplicativos, diferente dos taxis que contam com os órgãos fiscalizadores dos serviços, as empresas públicas de transporte e o PROCON, as plataformas de mobilidade urbana possuem um sistema próprio para que o cliente avalie o serviço prestado, e essa avaliação acontece após o encerramento da viagem. O cliente pontua a qualidade do serviço e pode realizar comentários pelo próprio aplicativo ou por e-mail.

Deste modo, os administradores dos sistemas dos aplicativos, controlam o trabalho dos motoristas, portanto se as notas dadas pelos passageiros são baixas, o motorista pode ser desligado. Esta sistemática de avaliação permite que as empresas de transporte com uso de plataforma digital mantenham o seu controle de qualidade, analisando se os usuários estão de acordo com os termos de uso e examinando se o motorista deve ou não permanecer trabalhando.

Em entrevista dada a página Estúdio Folha, Fabio Plein, gerente-geral da *Uber* para São Paulo e a Região Sul, comenta que quando um passageiro alerta que um motorista está dirigindo perigosamente, ele ajuda a evitar que este motorista provoque um acidente. Outro exemplo trazido pelo gerente-geral, é que se um motorista é bem avaliado por homens, mas não pelas mulheres, isso é um sinal de que pode ter algo errado. E afirma que conta com uma equipe que monitora essas avaliações e toma as providências. (CAPOZOLI, 2018)

Sendo assim, esta pesquisa científica trouxe um parecer dos usuários de aplicativos de transporte do Rio de Janeiro, primeira cidade brasileira a utilizar a locomoção por meio de plataformas digitais, cujos pontos analisados foram as razões para o abandono do uso dos taxis convencionais, transporte público e carros particulares e a aderência pelo uso dos aplicativos de transporte. A pesquisa contou com 400 pessoas entrevistadas, de diferentes idades, mas com concentração maior de pessoas entre 25 e 35 anos. (BALASSIANO e SILVA, 2018, p. 51)

O motivo apontado pelo repúdio na utilização dos serviços de taxis, foi o longo tempo de espera para a chegada do veículo, no caso do transporte público foi a superlotação e o congestionamento, e a respeito do veículo particular, a crítica foi a dificuldade de estacionar, devido à falta de vagas nas ruas. (BALASSIANO e SILVA, 2018, p. 57)

E por outro lado, as causas pela aderência aos aplicativos de transporte foram a facilidade de pagamento, preço acessível e menor tempo de espera, facilitando a mobilidade. Ademais, com o abandono do uso até mesmo dos veículos particulares em prol dos aplicativos de transporte, os autores da pesquisa acreditam em uma diminuição do impacto ambiental. (BALASSIANO e SILVA, 2018, p. 58)

Cabe frisar que atualmente, com os aplicativos de transporte é possível manter um melhor controle de qualidade dos serviços, devido as avaliações que os clientes podem realizar, pois como demonstrado, há uma equipe para supervisionar estas avaliações, identificar as falhas e saná-las. Diferente dos taxis e do transporte público, que não há facilidade de conexão com o condutor infringente para puni-lo ou bani-lo da atividade, bem como há muita burocracia para mudanças de regras, que dependem muitas vezes de alterações legislativas.

E foi diante deste cenário de insatisfação dos passageiros e de inúmeras falhas nos serviços de taxis, que não só no Brasil, mas no mundo todo, foi criada em 2009, a empresa

americana *Uber*, que com uma proposta disruptiva, utiliza da tecnologia para oferecer um transporte individual e alternativo, mais eficiente que os tradicionais taxis.

Segundo Magaldi e Salibi Neto (2018, p 71-72), a *Uber* é a maior e mais conhecida *startup* da história, chegando a atingir valor de mercado de 68 bilhões de dólares no ano de 2017, sendo considerado o caso de maior e mais rápido crescimento de *startup* do Vale do Silício, ultrapassando empresas lendárias como *Google* e *Facebook*.

Assim, cabe analisar que a multinacional *Uber*, foi criada a partir de uma problemática de locomoção em San Francisco no estado da Califórnia, observada pelos jovens empresários Garret Camp e Travis Kalanick, incomodados com a dificuldade de locomoção na cidade, pois eles achavam perigoso dirigir o próprio veículo, e solução alternativa era os taxis, sobretudo tal serviço era considerado péssimo. Assim, diante das dificuldades expostas e aliado ao entusiasmo dos jovens por *startups*, estes criaram a *Uber*, como meio alternativo e inovador de transporte individual. (DAUN, PAIÃO e FURLANETO NETO, p. 107, 2020 *apud* STONE, p. 59, 2017)

No entanto, o sucesso da empresa em San Francisco logo se espalhou pelos Estados Unidos, eis que o problema detectado por ambos naquela cidade, era o mesmo dos outros grandes centros do país e do mundo, fazendo com que a empresa logo expandisse seus negócios e chegasse, como já observado, a valer 68 bilhões de dólares em 2017.

Em março de 2019, segundo Pozzi (2019) a *Uber* abriu seu capital e estreou em Wall Street tendo valor de mercado fixado em 84 bilhões, o que demonstra o seu crescimento exponencial no mercado de tecnologia e no ramo dos transportes.

O crescimento foi tamanho, que em 2014 a empresa já estava na maioria dos grandes países, a exemplo do Brasil. A cidade do Rio de Janeiro foi a primeira a ser contemplada pelos serviços da *Uber*, no ano da copa do mundo do Brasil, impulso dado justamente pela realização do maior evento do futebol mundial.

Posteriormente, conforme se observa no site da empresa Uber, os serviços oferecidos pela *startup* chegaram à São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, *In verbis*:

No Brasil, chegamos junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já estamos em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas. Nosso objetivo é oferecer, por meio da plataforma, opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery para todos os nossos usuários. Para quem dirige ou entrega por meio da plataforma, a *Uber* representa uma forma flexível de gerar renda. (UBER NEWSROOM, 2021)

E isso, sendo apenas uma startup, independente de estrutura e patrimônio físico para angariar e subordinar seus motoristas, mas com uma visão inovadora e tecnológica. Inclusive, neste sentido observado Godwin, citado por Zipperer, “O *Uber*, maior empresa de táxis do mundo, não possui sequer um veículo” (2019. p. 42).

Outra característica que torna a *Uber* disruptiva, é o fato da democratização de acesso ao serviço, vez que qualquer trabalhador, independentemente de sua profissão ou currículo, do seu sexo, sendo maior e desde que atenda aos requisitos básicos exigidos pela plataforma, como por exemplo ter ou alugar um veículo de quatro portas, com ar condicionado e em boas condições de aparência e funcionamento, bem como estar com a habilitação em conformidade e adicionar a CNH a observação “Exerce atividade Remunerada.” (ZANATTA, p. 221, 2017)

Isso demonstra que o êxito da plataforma não pode ser creditado apenas pelo uso da tecnologia, mas sim pela essência de possibilitar fácil acesso ao trabalhador, sem muitas exigências, atendendo a grande massa da população que se encontrava desempregada ou precisando aumentar a renda. Contudo, embora esta modalidade de trabalho atenda grande contingente de pessoas, deve-se levar em conta que esta democratização de acesso não é plena, tendo em vista que há os “analfabetos digitais” que são as pessoas que não tem conhecimento para utilizar a tecnologia, além dos trabalhadores que não tem condições financeiras de atender as exigências das plataformas ou aqueles que não possuem habilitação para dirigir.

Além disso, os aplicativos de transporte possibilitam um novo conceito de espaço e tempo, diferente do conhecido pelo passageiro de taxi. É o que demonstra Magaldi e Salibi Neto:

Está em curso uma transição violenta do *status quo* de toda a sociedade, causada pela evolução tecnológica que não se reduz ao fato de indivíduos terem acesso a qualquer momento em qualquer local ao conteúdo desejado (utilizando *Netflix*, por exemplo). **Ou à possibilidade de solicitar um motorista por meio de um simples celular em qualquer momento ou local (com aplicativos, como *Uber*).** As transformações são muito mais profundas, impactantes e estruturais do que dita o temerário senso comum. (2018, p. 55) (*Grifo meu*)

Neste viés Giddens (1991, p.24) em sua obra “As consequências da modernidade” expõe que “As organizações modernas são capazes de conectar o local e o global de formas que seriam impensáveis em sociedades mais tradicionais, e, assim fazendo, afetam rotineiramente a vida de milhões de pessoas.” Deste modo, nota-se que o autor leciona sobre a nova ótica do espaço e tempo, ele analisa que na sociedade pré-moderna, as dimensões de tempo e espaço

eram baseadas na presença física das pessoas nos lugares, mas que com a nova ordenação social fruto da modernidade, as pessoas não precisam estar no mesmo ambiente para se conectarem ao mesmo tempo. (1991, p.21). Assim, o autor acrescenta que “Este fenômeno serve para abrir múltiplas possibilidades de mudança liberando das restrições dos hábitos e das práticas locais.” (1991, p.21)

Com a eliminação de fronteiras, resultado da sociedade moderna, a demanda de uso dos aplicativos digitais cresceu rapidamente em diversas vertentes da vida humana, inclusive no transporte, e a empresa *Uber* foi a primeira a criar uma plataforma digital de mobilidade urbana, que evoluiu, se internacionalizando, como demonstrado, e com isso emergiu fortemente a concorrência, como a *Lyft* – Estados Unidos, 99 – Brasil, Portugal (Foi adquirida pela Didi em 2018), *Didi* – China, México e Austrália, *Grab* – Sudeste Asiático, *Ola* – Índia, Reino Unido, Austrália e Nova Zelândia, *Taxify* – África, América do Norte, Europa e Oceania, *Cabify* – Américas do Sul, Central e do Norte e Europa. (DAUN, PAIÃO E FURLANETO NETO, p. 109, 2020)

Visto isto, é notável que a economia compartilhada virou uma tendência mundial, o êxito dos modelos de negócio criados neste cenário de compartilhamento é tão palpável que cresce de forma acelerada o número de investidores e conseqüentemente a quantidade de empresas detentoras de plataformas digitais.

Os Estados Unidos, já sentem os reflexos desta economia compartilhada, Davis (2016, p. 514), constata que há um declínio no número de corporações públicas, desde os anos 1990, pois a economia americana está investindo pesado nos empreendimentos digitais, fazendo as empresas tradicionais cada vez menos necessárias. Desta forma, os grandes investidores veem nas novas tecnologias, novas formas de fazer negócios e novos horizontes para a criação de diversificadas organizações exponenciais, alterando o cenário econômico e as perspectivas da sociedade.

Essas inovações geraram inseguranças nos tradicionais taxis, que tentaram alcançar seus concorrentes, mas não conseguiram e, o fator mais relevante que justifica esse cenário é a falta de investimentos em tecnologia, pois apenas possuem simples exposição dos serviços pela internet, incluindo o uso de *whats app*.

Por isso a transição do serviço oferecido pelos taxis para o ofertado pelas plataformas digitais de transporte, demonstra mais uma característica da transformação digital, que é a transição do crescimento linear para o exponencial, isto significa que diferente dos taxis que possuem baixa demanda, não apenas de passageiros devido ao serviço ser considerado precário,

mas também de motoristas, em razão da alta carga regulatória e a burocracia para exercer o serviço, os aplicativos de mobilidade urbana, comportam uma infinidade de motoristas porque permite fácil ingresso e a demanda de usuários é muito grande, há uma infinidade de passageiros se conectando a todo momento.

E para demonstrar este crescimento exponencial, tem-se como exemplo um gráfico divulgado pelo jornal *Los Angeles Times*, da qual a fonte dos dados apresentados pertence à agência Reuters, que revela o aumento da receita global de agendamentos de transportes da *Uber*, tendo atingido em 2016, um valor trinta e oito vezes maior que em 2013. (TIMES, 2016)

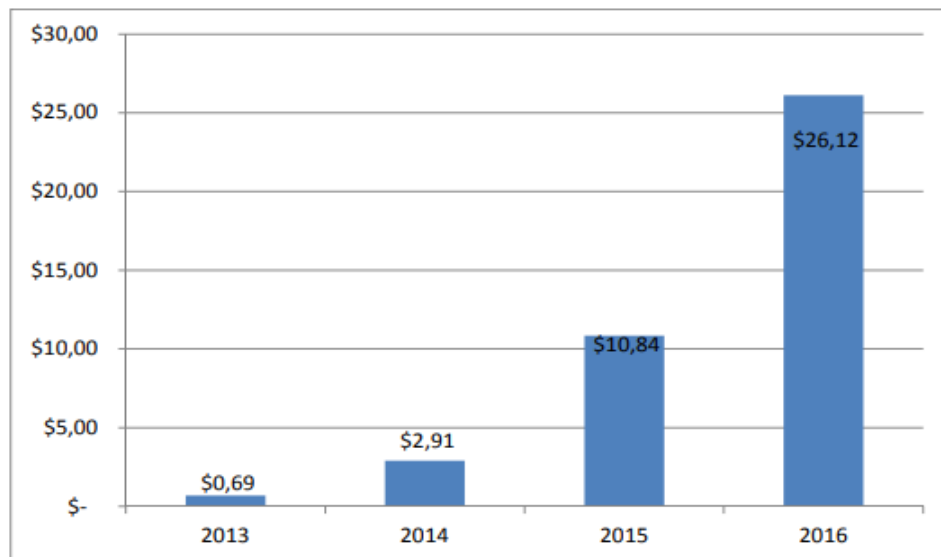


Gráfico 1. Aumento da receita global de agendamentos de transportes da *Uber*.

Fonte: www.latimes.com/business (2016).

Klaus Schwab (2016, p 28), muito bem explica este fenômeno ao relatar em sua obra a quarta revolução industrial, que as empresas de plataforma se multiplicam rapidamente, proporcionando serviços que vão desde a lavagem de roupas até compras, de tarefas domésticas ao compartilhamento de transporte. E todas estas empresas, tem um crescimento exponencial, porque transmitem confiança, devido oferta e demanda ilimitada de forma acessível e a baixo custo, permitindo *feedback* dos usuários.

Nesse sentido, resta claro que “a disseminação da tecnologia e sua facilidade de acesso, tanto para empreendedores quanto para os usuários, provocou mudanças na dinâmica do mercado de serviços ou produtos, em várias áreas, como por exemplo, a oferta de serviços de transporte particular individual.” (DUSI; TACO e LUIZA NETO, p. 3, 2016)

Sendo assim, foi com sua característica exponencial que a *Uber* foi avaliada em US\$ 17 bilhões, isto porque não tem estrutura física, não tem frota de carros e nem empregados contratados. Contudo, o maior ativo das empresas exponenciais, é a utilização da informação, a empresa *Wase* por exemplo, apresenta dois fatores baseados na informação que possibilitaram sua escalabilidade, o primeiro é que algum aspecto de seu produto foi habilitado para a informação e assim, seguindo a Lei de Moore, pode assumir as características de duplicação do crescimento da informação. (ISMAIL, MALONE e GEEST, 2019, p. 49)

E o segundo em razão de a informação ser líquida, as principais funções do negócio podem ser transferidas para fora da organização, para usuários, fãs, parceiros e ao público em geral, ou seja, todo mundo tem contato com as informações que possibilitam o funcionamento do negócio por meio do aplicativo. (ISMAIL, MALONE e GEEST, 2019, p. 49)

E por fim, mas não menos importante, cumpre esclarecer como se deu a mudança do modelo analógico para o modelo digital, com o qual as empresas de mobilidade urbana pegaram carona, vez que conseguiram deixar para trás o sistema arcaico dos taxis, e criar algo inovador e tecnológico, que se liberta dos meios de produção e se desenvolve com base no aplicativo digital e traz todas as possibilidades de funcionamento do serviço. Nesse sentido:

O Uber, maior empresa de táxis do mundo, não possui sequer um veículo. O *Facebook*, o proprietário de mídia mais popular do mundo, não cria nenhum conteúdo, *Alibaba*, o varejista mais valioso, não possui estoques. O *AirBnb*, maior provedor de hospedagens do mundo, não possui sequer um imóvel. (GOODWIN, 2015 *apud* ZIPPERER, 2019, p. 42)

Segundo, Ismail, Malone, Geest (2019, p. 106) “A mudança do analógico para digital está ocorrendo em várias tecnologias básicas que apresentam efeitos multiplicadores em suas interações.” Os autores acreditam, que os dados ou melhor o fenômeno (*big data*) é o responsável por essa mudança, e esse fenômeno se dá através processos sistematicamente analisados e automatizados por *softwares* (análise dados).

Neste viés, cumpre esclarecer que esta transição do analógico para o digital, é marcado por mudanças rápidas e com diversas facetas, que está intimamente ligado com o conceito de mundo *VUCA*¹⁵, que é a sigla em inglês formada pela primeira letra das palavras: *Volatility*

¹⁵ O termo surgiu na década de 1990 pelo exército norte-americano para descrever os cenários e contextos de guerra possíveis de serem enfrentados. Assim, era possível fazer planos de prevenção para agir de acordo com cada situação. (ALVES, 2017)

(volatilidade), *Uncertainty* (incerteza), *Complexity* (complexidade) e *Ambiguity* (ambiguidade). (ALVES, 2017)

O conceito de volatilidade está relacionado à velocidade com a qual as mudanças acontecem, bastando analisar como após a criação da *Uber* em 2009, várias outras empresas passaram a oferecer serviços de transporte por plataformas, e no ano seguinte o mercado de mobilidade urbana, já estava tomado por carros com uso de aplicativos.

Já a incerteza, mostra que devido ao estado constante de mudança das coisas, não há como prever o cenário futuro, ou seja, a partir da criação da *Uber*, não era previsível que o mercado de transporte acataria a ideia de forma tão drástica a ponto de desbancar a indústria de taxis. E ainda vive-se em meio a inúmeras incertezas sobre a natureza jurídica da relação entre empresa detentora da plataforma e o trabalhador.

A complexidade mostra, que cada novo panorama vivenciado, demanda situações complexas, que pode não encontrar caminhos para satisfazer a sociedade como um todo. Os serviços de transporte com a utilização de plataformas, por exemplo, apresentam uma diretriz para solucionar grande contingente de desempregados, mas por mais democrático que seja, por possibilitar o ingresso de trabalhadores, independentemente de sua profissão e sem burocracias, exclui aquelas pessoas consideradas analfabetas digitais, que não tem o domínio com o aplicativo, bem como o cidadão que não têm condições financeiras de ter ou alugar um veículo, e ainda arcar com a manutenção deste, ou seja de possuir os meios de produção.

Todos os conceitos anteriores culminam na ambiguidade. Em um contexto digital, simplesmente não há respostas corretas. O que há são possibilidades e caminhos a serem seguidos, e é fundamental notar que as realidades de grupos diferentes não são as mesmas. Por isso, padronizar é algo fora de cogitação.

Dessa forma, vistas as grandes possibilidades da transformação digital, através da economia compartilhada, que resultou na mudança do tradicional para o disruptivo, do linear para o exponencial e do analógico para o digital, observa-se que essas facilidades inovadoras não se apresentam como uma ideia ruim, porém de acordo com KRAMER (2017, p. 94) as consequências sociais que estas mudanças vêm causando podem ser consideradas extremamente nocivas olhando por outro ângulo, como por exemplo para a condição do trabalhador. No caso das empresas de mobilidade urbana com uso de aplicativos, há um aumento na jornada dos motoristas e ausências de garantias laborais que fatalmente precarizam as relações de trabalho.

Contudo, é notório que no Brasil, os dados sobre o número de trabalhadores empregados são problemáticos, e esses dados atingiram recorde no ano de 2020 devido à pandemia ocasionada pelo novo corona vírus (Covid-19), vez que o país perdeu 12 milhões de postos de trabalho, o contingente de pessoas ocupadas diminuiu para o menor já registrado pela pesquisa iniciada em 2012, e o desemprego no Brasil saltou para uma taxa de 14,4% no trimestre encerrado em agosto. Os dados são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Mensal (PNAD), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (ALVARENGA e SILVEIRA, 2020)

Logo, é certo que se elevou o número de pessoas que atuam no mercado informal, a exemplo dos trabalhadores que aderiram à economia compartilhada por meio das plataformas digitais, que é o meio que aceita oferta ilimitada de prestação de serviços, e como demonstrado, não exige muitos requisitos para o trabalhador começar. Assim, as organizações exponenciais foram o refúgio para que muitos trabalhadores garantissem sua subsistência.

E é em momentos de crise, tanto econômica quanto política, a exemplo da pandemia ocasionada pelo Covid-19, que surgem ou se intensificam novas possibilidades de apresentar mudanças e adequações para que a sociedade enfrente o quadro vivido. É neste contexto que a economia compartilhada surgiu, para tentar estabelecer as relações econômicas em tempos difíceis, demandando mudanças culturais de uma sociedade que se depara com um turbilhão de avanços tecnológicos repentinamente. (KRAMERM, 2017, p. 73)

Ocorre que, tal situação reflete em um retrocesso social, pois os trabalhos intermediados por plataformas não oferecem boa remuneração, muito menos condições de o prestador de mão de obra sobressair no mercado de trabalho, ou adquirir renda suficiente para investir em um negócio. Assim, os lucros são concentrados pelos grandes investidores e corporações, gerando imensa desigualdade social que cresce diariamente nesse sistema, restando aos trabalhadores envolvidos nessa relação, aplicar seu patrimônio e trabalho, uma vez que o admirável trabalhador independente não existe.

A quarta revolução industrial, caminha para vínculos entre empresa e trabalhador cada vez mais fracos, atenuando direitos ao passo que intensifica a adesão a tecnologias, seguindo em descompasso com as boas condições de trabalho.

Nota-se que enquanto a tentativa de lucrar da economia compartilhada recair sobre o labor, gerando sua transformação e precarização, este novo modelo de negócio estará longe de ser visto como uma utopia, na medida em que não está comprometido com o bem-estar da coletividade e não apresenta uma situação econômica ideal e justa. Portanto, as facilidades e

benesses que vêm modificando a forma do homem se comunicar, relacionar, transportar, entreter e consumir não são suficientes para considerar a economia compartilhada como uma utopia.

3.3. A importância da proteção de dados dos usuários de aplicativos de mobilidade urbana de acordo com a LGPD.

Preliminarmente, cumpre esclarecer que a indústria de dados digitais vem crescendo de forma exponencial, tornando-se o recurso mais lucrativo do mundo e ultrapassando a *commodity* mais valiosa, o petróleo.¹⁶ Segundo Giddens (1991, p. 8) “estamos nos deslocando de um sistema baseado na manufatura de bens materiais para outro relacionado mais centralmente com informação.”

A revista inglesa *The Economist* ilustra as grandes corporações movidas a tecnologia como estações petrolíferas que extraem riqueza deste novo ativo. Em 2017 a revista publicou que o recurso mais valioso do mundo não era mais o petróleo, mas, sim, os dados. (BIONI, 2019, p.31)

Desde 1970 que este discurso vem se tornando cada vez mais real, pois no início da década, Gordon Moore, fundador da Intel, desenvolveu um microprocessador, que inseriu a tecnologia no centro dos negócios.

O microprocessador possibilitou o aumento da capacidade de processamento de informações a um patamar jamais imaginado na história da humanidade e a um preço acessível, permitindo que as empresas tivessem um nível de conhecimento muito abrangente. Tais mudanças deram ensejo a novas organizações como a *Microsoft*, a *Oracle* e a *SAP*, que impactaram toda a sociedade e contribuíram para a popularização do acesso à tecnologia. (MAGALDI e SALIBI NETO, p. 34, 2018)

Maurício Ruiz, presidente da Intel no Brasil, contou em entrevista dada à revista Isto É, que:

¹⁶ As empresas que trabalham com dados Google, Amazon, Apple, Facebook e Microsoft, atualmente são as cinco empresas mais valiosas do mundo. Juntas tiveram mais de US\$ 25 bilhões de lucro líquido no primeiro trimestre de 2017; a Amazon fica com metade de todos os dólares gastos online nos Estados Unidos; Google e Facebook representaram quase todo o crescimento da receita em publicidade digital na América em 2016. (THE ECONOMIST, 2017)

A Intel já formou, ao lado da *Microsoft*, uma dupla quase imbatível. Tanto que, nos anos 1990, a parceria foi apelidada de *Wintel* por dominar a computação pessoal. A Intel fabricava os chips. A *Microsoft* desenvolvia o sistema operacional *Windows*. Os dois produtos eram o coração e a alma dos PCs. Mas a computação móvel e em nuvem, bem como de serviços de internet, fizeram com que novos competidores ganhassem os holofotes, como *Amazon*, *Google* e *Facebook*. (ISTO É, 2018)

De acordo com Magaldi e Salibi Neto (2018) essa transformação teve sua influência expandida ao mundo da gestão ao passo que com a maior capacidade de conhecimento de seus clientes, as organizações começaram a desenvolver estratégias individualizadas, concebendo cada consumidor como indivíduo único. Deu ensejo à migração do mercado de massa para o mercado de nichos, em que segmentos de consumidores passaram a ser valorizados e receber atenção personalizada. Dessa forma, esse movimento contribuiu para que os consumidores se tornassem mais exigentes e poderosos, pois também se apropriaram de uma maior quantidade de informações e opções para consumo.

Posto isso, cumpre elucidar que essa transformação, originou a sociedade da informação, termo criado na década de 1990 pelo sociólogo Manuel Castells.¹⁷

A sociedade da informação é definida como uma era caracterizada pela revolução tecnológica e motivada pelas tecnologias digitais de informação e comunicação, que quebra dois grandes paradigmas da atualidade, o espaço e o tempo, vez que hodiernamente as pessoas produzem, consomem, compram e se relacionam em tempos e espaços diferentes e isso é possível através da tecnologia e informação. (WERTHEIN, p. 71-72, 2000)

Nesse sentido, explica Schwab (p. 18, 2018), que a velocidade da informação, no que diz respeito a desenvolvimento e ruptura, nunca esteve tão intensa. A *Airbnb*, a *Uber*, a *Alibaba* dentre outras empresas, tornaram-se conhecidas globalmente em pouco tempo de atuação no mercado. Esse fenômeno de grande ascensão de empresas que possuem todo processo de digitalização e automação, pode ser explicada por uma análise comparativa trazida pelo autor e realizada por Manyika e Chui, 2014:

Compare Detroit em 1990 (Então um grande centro de indústrias tradicionais) com o vale do silício em 2014. Em 1990, as três maiores empresas de Detroit possuíam uma capitalização de mercado combinada de US\$ 36 bilhões, faturamento de US\$ 250 bilhões, e 1,2 milhão de empregados. Em 2014, as três maiores empresas do vale do silício tinham uma capitalização de mercado

¹⁷ Castells, é um professor espanhol e estudioso das transformações sociais provocadas naquela que ele denominou “Era da Internet”. Publicou mais de 20 livros sobre o assunto e é um dos cientistas sociais mais citados da área de comunicação. (ÉPOCA, 2013)

consideravelmente mais elevada (US\$ 1,09 trilhão), mas com cerca de 10 vezes menos empregados (137 mil).

Essa realidade, justifica estudar como empresas desse porte têm se adequado à LGPD, em especial as de mobilidade urbana que detêm um aplicativo para intermediar a relação entre motorista e passageiro, por serem empresas que possuem a digitalização dos processos e não têm contato direto (físico) com seus motoristas e clientes, ambos denominados usuários dos aplicativos.

Nessa acepção, cumpre salientar que para as empresas de transporte por aplicativos fornecerem uma locomoção de forma instantânea, elas precisam fornecer informações úteis e necessárias aos usuários. E essas informações são a respeito da identidade do condutor do veículo, do plano de rotas para chegar ao local do destino, contando com a opção de menor congestionamento e maior segurança, do preço a ser pago, que varia de acordo com a oferta de veículos no momento da solicitação pelo cliente, dos dados do veículo para que o passageiro possa identificá-lo no momento do embarque, e do nível de satisfação dos clientes com relação àquele serviço. (TELÉSFORO, 2016, p. 68).

Dessa forma, nota-se que estas empresas tiveram como grande aliada a informação, pois esta possibilitou o sucesso de logística das plataformas. De acordo com Schwab (p. 18, 2018) estas grandes corporações oferecem “bens de informação” com custos praticamente nulos de armazenamento, de transporte e de replicação. Outros exemplos de empresas disruptoras de tecnologias trazidas pelo autor, são o *Instagram* e o *WhatsApp*, as quais, assim como as que oferecem serviços de transporte por plataformas, dispõem de pouco capital para enriquecer transformando o crescimento do negócio, que passa da escala linear para a exponencial, com base no uso da informação.

Sendo assim, atualmente a informação é de muita valia, porque embora ela não seja palpável, ela é produção e bem de consumo e está introduzida no cotidiano da sociedade. O ser humano é protagonista na produção dessas informações, vez que cada pessoa é única, possui suas preferências, é identificada pelo número de seus documentos pessoais, telefone, conta bancária dentre outros, e além disso realiza pesquisas na internet, compartilha localizações, conversa com pessoas do meio social por aplicativos, realiza cadastros em sites, dentre tantas outras coisas que revelam sua personalidade em forma de dados.

Neste sentido, Bione (2019, p. 32) acrescenta o que se segue sobre as informações produzidas pelo ser humano: “Da concessão de crédito, passando pelo acesso a benefícios

sociais até a *timeline* da rede social, todas essas atividades são automaticamente personalizadas com base nos registros que geramos.”

Contudo, o grande problema ocorre quando esses dados são usados sem consentimento do ser humano, com a finalidade de manipular o pensamento. E isso vai muito além da replicação de pesquisas do que se deseja comprar, nas telas de *smartphones*, *tablets* e computadores.

Em 2016 por exemplo, a *Cambridge Analytica*, uma empresa inglesa de análise de dados trabalhou na campanha do atual presidente dos EUA, Donald Trump, através da coleta de milhares de dados dos usuários do *Facebook*, que possibilitou traçar o perfil psicológico dos cidadãos do país que tinham conta na rede social, cerca de 300 milhões de pessoas. O fato relatado pela ótica dos avanços tecnológicos foi um feito admirável, mas totalmente antiético, pois o sistema foi usado para influenciar as escolhas dos eleitores, ou seja, em um trabalho meticuloso e preciso os eleitores foram manipulados por postagens no *Facebook*. (RIBAS, p. 38, 2020).

De acordo com a BBC NEWS (2018) a Cambridge Analytica é propriedade do bilionário do mercado financeiro Robert Mercer e era presidida em 2016, por Steve Bannon, então principal assessor de Trump. Segundo os jornais *The Guardian* e *The New York Times* a empresa teria comprado acesso a informações pessoais de usuários do *Facebook* e usado esses dados para criar um sistema que possibilitou predizer e influenciar as escolhas dos eleitores nas urnas.

Outro escândalo ocorreu em 2018, tratou-se de vazamento de dados pessoais de milhares de clientes, funcionários e executivos do Banco Inter S/A, vez que a instituição sofreu tentativa de extorsão por um hacker, que obteve fotos de cheques, documentos, transações, e-mails e senhas, atestando a fragilidade do sistema. Como punição, a empresa foi condenada em R\$ 10 milhões para indenizar danos morais coletivos por não ter cautela o suficiente para resguardar a segurança dos dados pessoais atingidos. (FURLANETO NETO, PIVETO e RIZZO, 2020, p. 24-25)

Estes fatos, foram grandes alertas globais, e impulso para o Brasil discutir leis que regulamentem como as empresas podem gerir os dados de terceiros. Outra pressão foi a Europa que em 2018 criou a *General Data Protection Regulation (GDPR)* que regulamenta no âmbito da União Europeia a segurança de dados, a lei revogou a Diretiva de Proteção de Dados Pessoais de 1995, e contém determinações relacionadas a proteção das informações pessoais na União

Europeia e abrange todas as empresas que atuam no espaço econômico europeu, independentemente do seu país de origem. (RIBAS, p. 43, 2020)

Ademais, vários países na América Latina, possuem legislações de proteção de dados, como Chile, Argentina, Uruguai e Colômbia. A lei chilena, de 1999, em síntese restringe o uso dos dados ao desígnio informado no momento da coleta, com a exceção de registros tornados públicos e estabelece a responsabilização de empresas controladoras de dados em caso de prejuízos aos detentores, com multas estabelecidas pela Justiça. (VALENTE,2018)

Na Argentina, a Lei de Proteção de Dados Pessoais foi aprovada em 2000. E estabelece bases de dados públicas e privadas, definindo como princípio geral, o uso limitado à intenção para a qual foram adquiridos. O tratamento está atrelado ao aceite do titular, que deve ser livre, expreso e informado, exceto nos casos de bases públicas, no cumprimento de uma obrigação legal, no exercício de atribuições próprias do Estado e quando as informações se atêm dados básicos, como nome, identidade, profissão, data de nascimento e endereço. (VALENTE,2018)

Contudo, o Brasil como líder da América do Sul, na época que essas legislações foram criadas, contava com o respaldo de normas jurídicas e regulamentações setoriais de caráter limitado, como por exemplo a Constituição Federal, o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor, a Lei do Cadastro Positivo e o Marco Civil da internet. (FURLANETO NETO, PIVETO e RIZZO, 2020, p. 17). Por isso o Brasil acabou perdendo muitas oportunidades de negócios, tendo em vista que os países protegidos legalmente passaram a dar preferência para aqueles que garantiam o mínimo de proteção de dados.

Contudo, depois de cerca de dez anos de discussões entre o Congresso Nacional e a sociedade, sendo dois anos de vacância¹⁸ em 2020, um ano com tantas incertezas devido a pandemia (Covid -19) que assola o país, entrou em vigor, no mês de setembro, a tão esperada Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) nº 13.709/2018.

A lei estabelece regras claras sobre coleta, armazenamento, tratamento e compartilhamento de dados pessoais, bem como multas para os que descumprirem seus termos, multas estas que chegam a até 50 milhões de reais, de acordo com o artigo 52º ¹⁹da lei, que dispõe sobre sanções administrativas.

¹⁸ Prazo estabelecido para a sociedade se adequar à lei.

¹⁹ Art. 52. Os agentes de tratamento de dados, em razão das infrações cometidas às normas previstas nesta Lei, ficam sujeitos às seguintes sanções administrativas aplicáveis pela autoridade nacional: I - advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas; II - multa simples, de até 2% (dois por cento) do faturamento da pessoa jurídica de direito privado, grupo ou conglomerado no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, limitada, no total, a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por infração; III - multa diária, observado o limite total a que se refere o inciso II; IV - publicização da infração após devidamente apurada e

Estes valores a serem arbitrados a título de multa variam de acordo com cada caso concreto, levando em consideração a gravidade da infração e os direitos pessoais atingidos, bem como a vantagem auferida pelo infrator, a sua condição econômica e reincidência. (FURLANETO NETO, PIVETO e RIZZO, 2020, p. 25)

Assim, a lei recai sobre qualquer pessoa, física ou jurídica (pública ou privada) que faça o tratamento de dados pessoais, a exemplo ONGS, órgãos públicos, igrejas, empresas e principalmente as grandes corporações movidas por plataformas digitais e até quem obtém dados de maneira *offline*, como por exemplo integrantes de uma empresa que anotam informações importantes e sigilosas em cadernos e não tomam o devido cuidado de mantê-lo em um local seguro e fora do acesso de pessoas que não podem ter contato com essas informações.

Diante do impacto que a LGPD traz, as grandes companhias que lidam diariamente com uma imensidão de dados, seja de trabalhadores, parceiros ou clientes são as primeiras a se alertarem acerca da adequação. A exemplo as empresas de mobilidade urbana detentoras de plataformas digitais, como a empresa 99, que para realizar o cadastro dos motoristas que pretendem se conectar, exige informações como: nome, imagem, endereço completo, CEP, número de telefone, e-mail, número do CPF, CNH, RENAVAL, placa e modelo do carro, sexo, data de nascimento, RG, estado civil, origem racial ou étnica, dados de pagamento e da conta bancária, comprovante de residência. (Política de Privacidade-99, 2020)

Ademais a empresa 99 possui ainda, um questionário para o motorista responder a fim de traçar o perfil do trabalhador com a finalidade de aprimorar os serviços oferecidos, como por exemplo, personalizar a chamada possibilitando a combinação do motorista com o passageiro. (Termos de Privacidade de Pesquisa de Perfil do Motorista-99, 2020). Isso gera, mais uma carga de informações pessoais dos motoristas para a empresa, e a fim de respaldar as informações coletadas, a corporação apresenta em seu *site* Termos de Uso e Políticas de Privacidade, tudo de fácil acesso, com a proposta de segurança para os envolvidos.

Isto porque, além de oferecer proteção, as empresas que estão em conformidade com a LGPD, se encontram em vantagem competitiva em relação as demais, tendo em vista que atrairão mais investidores e clientes e em contrapartida apresentarão aumento de faturamento e redução de riscos. E é de suma importância, principalmente sob o aspecto da competitividade

confirmada a sua ocorrência; V - bloqueio dos dados pessoais a que se refere a infração até a sua regularização; VI - eliminação dos dados pessoais a que se refere a infração; [...].

duradoura, levar em conta que as boas práticas de governança que são critérios atenuantes das sanções administrativas.

Ademais, de acordo com Bioni (2019, p. 32) “A nova regulamentação terá possivelmente um impacto muito maior do que foi a edição do Código de Defesa do Consumidor nos anos 1990, tendo em vista que abraça relações de trabalho e, também, do cidadão com o setor público. ”

Mendes e Doneda (2018, p. 566) também tecem comentários acerca da LGPD:

A lei aprovada proporciona ao cidadão garantias em relação ao uso de seus dados, a partir de princípios, de direitos do titular de dados e de mecanismos de tutela idealizados tanto para a proteção do cidadão quanto para que o mercado e setor público possam utilizar esses dados pessoais, dentro dos parâmetros e limites de sua utilização (MENDES; DONEDA, 2018, p. 566).

Nesta toada, seguem alguns pontos da lei, a fim de demonstrar ao leitor um panorama acerca da proteção de dados estabelecida.

Preliminarmente, cumpre expor os dez princípios da lei nº 13.709 /2018, dispostos no artigo 6º, sendo: **I - Finalidade:** que traz o respaldo de obter os dados apenas para o fim que se destina; **II - Adequação:** O tratamento de dados deve ser compatível com as finalidades informadas ao titular; **III- Necessidade:** Deve colher apenas os dados necessários para o fim desejado, e nada mais; **IV- Livre acesso:** Os titulares tem o direito de saber a forma e duração do tratamento de dados, e não deve haver nenhuma dificuldade no acesso a esta informação; **V- Qualidade dos dados:** Os dados solicitados aos titulares devem ser relevantes para o fim que a se destina e isto deve ser do conhecimento dos mesmos; **VI - Transparência:** as informações devem ser claras e precisas; **VII-Segurança:** Os dados devem ser protegidos de acessos não autorizados; **VII-Prevenção:** Devem ser adotadas medidas preventivas que visem evitar a ocorrência de danos em virtude do tratamento de dados pessoais; **IX-Não discriminação:** O tratamento de dados deve assegurar a não utilização destes para fins discriminatórios ilícitos ou abusivos; e por fim; **X – Responsabilização e prestação de contas:** demonstração, pelo agente, da adoção de medidas eficazes e capazes de comprovar a observância e o cumprimento das normas. (BRASIL, 2018)

Vistos os princípios, observa-se alguns conceitos relevantes dispostos no artigo 5º da lei.

I – Dado pessoal: Informação relacionada a pessoa física, como por exemplo: dados cadastrais, data de nascimento, profissão, hábitos de consumo, dentre outros; **II – Dado pessoal**

sensível²⁰: São aqueles dados relacionados a pessoa natural por meio dos quais uma pessoa pode ser discriminada (v.g. *dado genético*); **III- Dados anonimizados**: é relativo ao titular que não possa ser identificado; **X – Tratamento**: operação realizada com dados pessoais, como as que se referem a coleta, produção, recepção, classificação, utilização, acesso, reprodução, transmissão, distribuição, processamento, arquivamento, armazenamento, eliminação, avaliação ou controle da informação, modificação, comunicação, transferência, difusão ou extração. (BRASIL, 2018)

Outros conceitos importantes são: **V-Titular**: pessoa física a quem se referem os dados pessoais que são objeto de tratamento. **VI- Controlador**: pessoa natural ou jurídica, de direito público ou privado, a quem competem as decisões referentes ao tratamento de dados pessoais; **VI- Operador**: pessoa natural ou jurídica, de direito público ou privado, que realiza o tratamento de dados pessoais em nome do controlador. **IX – Agentes de tratamento**: controlador e o operador; **XIV-Eliminação**: Exclusão de dados. (BRASIL, 2018)

Visto essas breves explicações sobre a lei, tem-se que a adequação é um trabalho complexo, por isto a lei lançou um novo profissional no mercado de trabalho para orientar as empresas, qual seja o *Data Protection Officer (DPO)* ou encarregado de proteção de dados. No entanto, a legislação exige a presença deste profissional dependendo do porte da empresa, vez que não é fácil entender como os dados devem e são manipulados.

Assim como a empresa 99, a *Uber*, considerada a mais popular do ramo de mobilidade urbana do mundo, também adotou algumas estratégias a fim de adequar a gestão dos dados em seu poder, tão logo a lei nº 13.709, foi aprovada em agosto de 2018, esta alterada pela lei nº 13.853/19 (LGPD).

Em entrevista para a conceituada revista digital *Época Negócios*, em Novembro de 2018, a diretora de privacidade para a América Latina da empresa, Flavia Mitri, pontuou algumas das atitudes mais importantes que estavam sendo postas em prática pela organização a fim de cumprir os preceitos voltados à proteção de dados.

Segundo a executiva, a primeira atitude da *Uber* foi a de mapear os dados. Trata-se de um procedimento necessário para entender o tipo de dados captados pela empresa, os motivos que levaram a sua coleta, o local onde estão armazenados e qual o tempo de disposição para a empresa, e por fim, se devem ser mantidos ou deletados.

²⁰ Doneda alerta que deve-se ter uma maior preocupação com os dados sensíveis, pois a proteção destes dados, garante a não discriminação, pois resguarda aspectos da personalidade, que são a privacidade, a igualdade e a liberdade. (2009, p. 99)

O segundo ato da empresa, toca ao tema da transferência internacional de dados. A *Uber* teve de passar a observar atentamente as condições necessárias à transferência de dados para fora do país, segundo a entrevistada.

Pontua, a diretora, a necessidade da empresa fixar diretrizes no sentido de limitar a quantidade de pessoas que poderão ter acesso às informações dentro da organização. Segundo a mesma, isso evita intercorrências com as informações no futuro.

A *Uber* também fez auditorias com todos os seus fornecedores, que somam mais de 4,5 mil, dos mais diversos países do globo, e constatou que em média 700 não tinham o mesmo respaldo em relação e segurança de dados e por isso rescindiu o contrato com os mesmos. Vale lembrar que a LGPD prevê a responsabilidade solidária dos envolvidos no compartilhamento de dados, ou seja inclui os fornecedores, por isso deve-se ter toda a preocupação com os envolvidos com a empresa. (ÉPOCA NEGÓCIOS, 2018).

A própria entrevistada esclarece que a *Uber* não possuía uma política de controle de acesso aos dados armazenados em sua estrutura organizacional, o que se tornou realidade apenas ante a necessidade de atendimento aos preceitos da legislação europeia para proteção de dados (GDPR), principalmente, após o fatídico vazamento de dados no ano de 2016.

Nesta toada, cumpre demonstrar como se deu este vazamento de dados, qual foi a proporção do vazamento, quem foi atingido e quais os dados foram exauridos. Para tanto, de acordo com o site de notícias *Canaltech* (2018), os atingidos foram os usuários do aplicativo, estima-se que dos 57 milhões atingidos, 196 mil eram brasileiros, e os dados coletados foram nome, e-mail e telefone celular, os dados bancários não foram coletados, tais como números de cartões e de contas bancárias, e o histórico de viagem também não foi acessado, fato que evitou consequências mais graves acerca do ocorrido.

Segundo o *Canaltech*, somando as multas levadas pela empresa de todos os países envolvidos, resulta em um montante de R\$ 4,32 milhões. No Brasil, foi firmado um acordo entre a empresa *Uber* e a Comissão de Proteção dos Dados Pessoais do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), em que a empresa informou via mensagem enviada aos e-mails dos usuários atingidos, detalhes do acontecido, como os dados que foram coletados e os que se encontravam fora de perigo. E esclareceu também que havia adotado as medidas de proteção para impedir qualquer acesso futuro não autorizado e aumentar a segurança de informação, bem como avisar que não foi identificada nenhuma fraude ou uso indevido dos dados vazados.

Cumprindo esta determinação, a *Uber* ficou em conformidade com o Código de Defesa do Consumidor, na medida em que prestou informações do acontecido aos usuários atingidos. Isto porque, não foi comprovado que os dados obtidos pelos *hackers* ficaram disponíveis na internet, mas somente que os autores do ocorrido teriam acessado os dados e posteriormente apagado, por isso não foram aplicadas medidas adicionais em favor dos usuários atingidos.

Entretanto, foi notável na data do ocorrido a falta de respaldo legal e de parâmetros para punir à empresa no Brasil. Contudo, posteriormente, a LGPD trouxe além da garantia da preservação do equilíbrio no mercado, a proteção dos bens jurídicos da personalidade do ser humano, se pautando nos direitos previstos na Constituição Federal de 1988.

Assim, dentre os direitos personalíssimos e fundamentais, há o direito à privacidade estampado no artigo 5º, X, XI e XII da Carta Magna de nosso país. Isto significa que o sujeito tem a garantia de que, salvo permissão expressa do sujeito, ou licença legal (interesse público), a sua intimidade jamais pode ser acessível a outrem. Fato que inclui a utilização de informações e dados que digam respeito ao cidadão, seja de cunho social ou profissional.

A LGPD também teve o condão de intensificar o princípio da transparência, exposto no artigo 5º e incisos XXXIII, XXXIV e LXXII da CF/88, e assegurou em seu artigo 6º inciso VI, a “garantia, aos titulares, de informações claras, precisas e facilmente acessíveis sobre a realização do tratamento e os respectivos agentes de tratamento, observados os segredos comercial e industrial” (BRASIL, 2018).

Neste sentido, asseguram Gediel e Corrêa (2008, p. 147) que os possuidores dos dados devem ser cientificados sobre o seu tratamento: “Toda a pessoa tem direito à informação por parte do responsável pelo tratamento de dados que lhe digam respeito, inclusive no que tange ao modo, à finalidade, período de conservação etc”.

Alguns outros artigos da LGPD intensificam o princípio da transparência, o que deixa claro a sua relevância, um destes artigos é o 9º no qual dispõe que: “O titular tem direito ao acesso facilitado às informações sobre o tratamento de seus dados, que deverão ser disponibilizadas de forma clara, adequada e ostensiva acerca de, entre outras características previstas em regulamentação para o atendimento do princípio do livre acesso.” (BRASIL, 2018)

O artigo 10 §2º assegura que “O controlador deverá adotar medidas para garantir a transparência do tratamento de dados baseado em seu legítimo interesse.” E o artigo 20, § 1º ressalta o seguinte “O controlador deverá fornecer, sempre que solicitadas, informações claras e adequadas a respeito dos critérios e dos procedimentos utilizados para a decisão automatizada, observados os segredos comercial e industrial.” (BRASIL, 2018)

Dada a relevância do princípio da transparência, convém analisar se os documentos disponibilizados pelas empresas de transporte intermediadas por aplicativos, quais sejam “Termos de Uso”, “Políticas de Privacidade”, “Aviso de Privacidade”, “Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia” estão fazendo jus ao princípio da transparência, no sentido de zelar pelos dados pessoais de seus usuários.

Importante frisar, que apesar de ainda não serem conclusivas as enormes discussões no Brasil e mundo afora, sobre a natureza da relação entre a empresa de transporte e o motorista, vez que há decisões judiciais díspares como será demonstrado no terceiro capítulo deste trabalho, o cuidado com os dados do trabalhador deve ser o mesmo, seja ele empregado ou simples parceiro, como as empresas costumam rotular o motorista de aplicativo.

Assim, valem os ensinamentos de Célio Pereira de Oliveira Neto (2018, p. 151), que preceitua no sentido de que “a proteção de dados pessoais do empregado merece tutela, desde o momento em que se candidata ao emprego, quanto no desenvolvimento do trabalho, como também no desligamento e após o contrato de emprego”.

Ora, independente da natureza da relação entre o aplicativo e o motorista, a empresa deve zelar pela segurança das informações prestadas pelo trabalhador desde o momento em que este se cadastra no aplicativo, até o desligamento da plataforma, seja por qual motivo for a saída.

Para realizar está análise, serão observados os documentos das empresas *Uber*, *99* e *Cabify*, no intuito de identificar adequações às diretrizes da LGPD que dizem respeito ao cumprimento do princípio da transparência.

Preliminarmente, cumpre esclarecer que a empresa *Uber* exige que o motorista que pretende se cadastrar ao aplicativo, observe atentamente os “Termos de Uso” e a “Política de Privacidade.” Para tanto, antes do condutor optar pelo cadastro, o próprio site da empresa apresenta uma declaração (por adesão) expressa do motorista, em que este deve declarar que concorda com os “Termos de Uso” e confirma que leu a “Política de Privacidade”, conforme se vê na figura abaixo:

Ao continuar, eu concordo com os [Termos de Uso](#) da Uber e confirmo que li a [Política de Privacidade](#).

Eu também concordo que a Uber e seus representantes podem entrar em contato comigo por e-mail, telefone ou SMS (inclusive por meios automatizados) no endereço de e-mail ou número que eu forneci, inclusive para fins de marketing.

Cadastre-se para dirigir

Figura 2. Declaração de adesão do motorista.

Fonte: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>

Isto com a finalidade de fazer com que o motorista tenha ciência do tratamento de seus dados pessoais, pois não basta apenas disponibilizar os documentos sem que estes sejam realmente lidos e seus usuários sejam informados.

A empresa também possui um espaço em seu site e aplicativo intitulado “Jurídico da *Uber*”, que contém informações legais e recursos para usar a plataforma, como anexos de termos, avisos, políticas e diretrizes, dentre eles, têm-se os relativos à privacidade e ao tratamento de dados, tais documentos são de fácil acesso aos usuários e motoristas, com uma linguagem acessível ao público. (JURÍDICO DA UBER, 2020)

Os referidos documentos, são atualizados frequentemente e constam a data da última atualização, ou há anexos identificados como adendo. Alguns exemplos importantes encontrados na página da empresa que concretizam o princípio da transparência, são o “Aviso de privacidade do candidato da *Uber*” que informa para qual a finalidade os dados são usados, com quem são compartilhados, quais os direitos dos motoristas em relação aos seus dados, dentre outras informações relevantes:

USO DOS DADOS DE CANDIDATO

A Uber usa os seus Dados de Candidato no processo de recrutamento de Candidatos. Por exemplo, **usamos seus Dados de Candidato para:**

- avaliar e verificar sua formação educacional, suas habilidades, suas experiências e outras qualificações e interesses relacionados às vagas abertas na Uber;
- entrar em contato com você a respeito do processo de entrevistas e informar sobre possíveis oportunidades de carreira;
- preparar ofertas de trabalho, inclusive no que diz respeito à remuneração;
- melhorar nosso processo de recrutamento, inclusive por meio da geração de dados anonimizados e análises utilizando os Dados de Candidato; e
- fazer checagens de antecedentes antes da contratação onde for permitido por lei.

COMPARTILHAMENTO DOS DADOS DE CANDIDATO

Nós podemos compartilhar seus Dados de Candidato:

- **com** as subsidiárias e afiliadas da Uber;
- **com** um colaborador da Uber que indicou você para informá-lo do status e resultado da indicação;
- **com** fornecedores, consultores e outros prestadores de serviços que precisem acessar essas informações para executar tarefas relacionadas ao processo de recrutamento em nosso nome;
- quando relacionados a, ou durante as negociações de: fusões, vendas de ativos da Uber, consolidações/reestruturações, financiamentos ou aquisições (integrais ou parciais) do nosso negócio por outra empresa;
- **com** autoridades policiais/judiciais, autoridades governamentais ou outros terceiros; se acreditarmos ser necessário em cumprimento com leis e regulamentos vigentes, acordos de operação, processos judiciais (como intimações ou mandados) ou exigências governamentais; se acreditarmos que suas ações são incoerentes com as nossas políticas; ou se acreditarmos que esse compartilhamento é necessário para proteger os direitos, a propriedade ou a segurança da Uber ou outras partes; e

SEUS DIREITOS** **

Em relação ao tratamento dos seus Dados de Candidato por parte da Uber, **você tem o direito de:**

- **acessar** seus dados pessoais;
- **corrigir** eventuais erros relacionados aos seus dados pessoais;
- **apagar ou excluir** seus Dados de Candidato conforme os termos acima;
- **contestar ou restringir** determinados processamentos dos seus Dados de Candidato;
- **receber** seus Dados de Candidato em um formato eletrônico utilizável e transmiti-los (portabilidade de dados); e
- **revogar seu consentimento** ao processamento dos seus Dados de Candidato.

Figura 3. Aviso de privacidade do candidato da Uber.

Fonte: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=candidate-privacy-notice&country=brazil&lang=pt-br>

Outro exemplo é o documento “Aviso de privacidade da Uber”, que inclui informações sobre os dados dos usuários (passageiros, motoristas, destinatários de entrega, entregadores parceiros, locadores de veículos), nota-se que é um documento mais abrangente, que esclarece: quais os dados coletados, como estes dados são utilizados, retidos e como são excluídos dentre

outras informações. Vale frisar o item IV do documento que fala especificamente da transparência:

IV. Opções e transparência

A Uber permite que os usuários acessem e controlem os dados que a Uber coleta, inclusive por meio de:

- Configurações no app
- Permissões do aparelho
- Páginas de avaliações no app
- Não recebimento de comunicações de marketing

A Uber também permite que os usuários solicitem acesso ao seus dados ou cópias dos mesmos, alterações ou atualizações em suas contas, exclusão de suas contas ou que a Uber restrinja seu processamento de dados pessoais do usuário.

Figura 4. Aviso de privacidade da Uber.

Fonte: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=privacy-notice&country=brazil&lang=pt-br>

É indispensável mencionar o documento intitulado “termos e condições gerais dos serviços de tecnologia”, vez que este conta com um adendo voltado para atualizações a respeito da entrada em vigor da LGPD e disponibiliza o contato do encarregado. (JURÍDICO DA UBER, 2020)

Ademais, a empresa 99 também possui sua “Política de Privacidade” voltada para as diretrizes da LGPD, o documento entrou em vigor junto com a lei, conforme descrito no mesmo que se encontra disponível no site da empresa. (99, 2020)

A política é bem esclarecedora e suas regras são estabelecidas com base no uso dos serviços descritos nos termos e condições de uso do aplicativo, e está dividida em oito seções, sendo elas: 1. Identidade e detalhes do contato do Controlador; 2. Dados tratados; 3. Proteção e armazenamento; 4. Uso e compartilhamento; 5. *Cookies*; 6. Bases para o tratamento; 7. Seus direitos e nossa responsabilidade sobre dados pessoais; 8. Exclusão e Retenção dos dados pessoais. Todos os pontos contribuindo para o cumprimento do princípio da transparência, tanto a respeito dos dados dos motoristas, quanto dos usuários. (99, 2020)

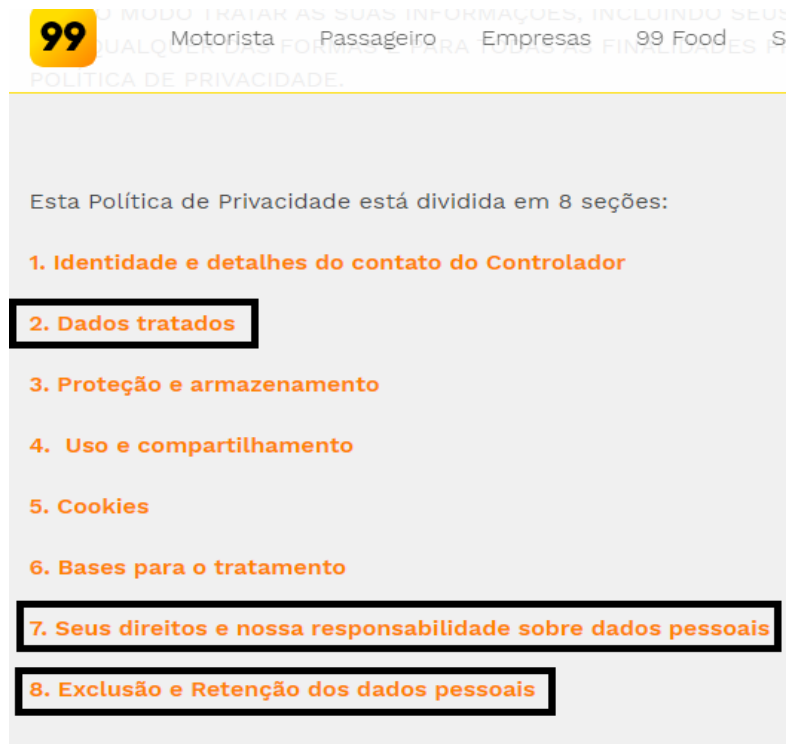


Figura 5. Política de Privacidade.

Fonte: <https://99app.com/legal/privacidade/>

E a empresa *Cabify*, também não deixa a desejar, esta companhia que é detentora de um dos aplicativos de transporte mais utilizados pelos brasileiros, fica estabelecida no Brasil na cidade de Pinheiros-SP, e é responsável pelo tratamento de dados pessoais em conjunto com a Matriz localizada em Madrid, na Espanha. No entanto, também possui Política de Privacidade em seu site, e para acesso basta clicar no ícone privacidade que a página virtual direciona ao documento que esclarece as seguintes indagações aos usuários (motoristas/passageiros):

De onde obtemos os seus Dados Pessoais?
 Para que utilizaremos os seus Dados Pessoais?
 Durante quanto tempo armazenaremos os seus Dados Pessoais?
 Por que é lícito que utilizemos os seus Dados Pessoais?
 Partilharemos os seus Dados Pessoais com terceiros?
 Quais são os seus direitos?
 Quem é o Responsável do tratamento dos seus Dados Pessoais?
 (CABIFY, 2020)

Como visto, as três empresas analisadas, quais sejam *Uber*, a *99* e a *Cabify*, se preocupam em cumprir os ditames do princípio da transparência, vez que transmitem aos titulares dos dados, informações rigorosamente esclarecidas e de fácil acesso à respeito de seu

tratamento, considerando o disposto nos mencionados artigos da LGPD (art. 6º VI; caput do art. 9º e art. 10 §2º).

Para tanto, explicam em suas Políticas de Privacidade que sem a coleta dos dados pessoais básicos não é possível acontecer a intermediação dos serviços entre motoristas e passageiros, que envolve gerenciar a criação de conta, monitorar viagens, entrar em contato, gerenciar pagamentos, permitir a consulta do histórico de viagens, oferecer assistência ao usuário e realizar ações de *marketing* como por exemplo enviar promoções, contudo, o usuário pode solicitar a exclusão dos dados se desejar não utilizar mais os aplicativos.

As políticas de privacidade, apontam ainda os direitos dos usuários, dentre eles, o de solicitar acesso aos dados, retificação, supressão ou a portabilidade, pedir a limitação do uso dos dados e registrar uma reclamação junto à autoridade de controle competente em relação à proteção de dados.

Ademais, esclarecem quem tem acesso aos dados pessoais coletados pelos aplicativos, que são os próprios motoristas e passageiros, que tem acesso aos dados uns dos outros, os fornecedores de serviços, que são as empresas que dão suporte a questões relacionadas aos serviços prestados e autoridades ou órgãos públicos eventualmente, vez que em algumas ocasiões, normativas legais ou órgãos judiciais determinam. E para isto, devem seguir as normas da LGPD.

Explicam ainda, o que são *cookies*, que se tratam de arquivos de textos salvos na memória do navegador do aparelho eletrônico acessado, estes guardam detalhes de *login* e preferências dos usuários. Sendo assim são utilizados nos aplicativos de transporte, com a finalidade de autenticação da conta, monitoramento para detectar possíveis fraudes e falhas de segurança e melhorar as funcionalidades do aplicativo e do site.

Visto o teor das Políticas de Privacidade analisadas, é nítida a importância do acesso público a estes documentos de formas facilitada, como as empresas fazem, disponibilizando nos sites ou aplicativos, bem como deixando o contato das empresas para que em casos de dúvidas ou problemas com os dados, os usuários possam entrar em contato para maiores esclarecimento, isso demonstra a transparência no tratamento.

Como visto, neste tópico hodiernamente vive-se na sociedade da informação, onde os dados são considerados um dos bens mais preciosos do mundo, para tanto merecem a devida atenção e respaldo. Acontecimentos como o vazamento de dados dos usuários da empresa *Uber*, os escândalos envolvendo a *Cambridge Analytica* e o *Banco Inter S/A*, alertaram os países que

ainda não tinham legislações a respeito da proteção de dados, um deles foi o Brasil, que criou a LGPD em 2018, cuja entrada em vigor foi em setembro de 2020.

Com isso, as empresas brasileiras estão se adequando a esta necessária proteção, em especial, as grandes organizações detentoras de aplicativos digitais, por representarem uma disrupção da Quarta Revolução Industrial, que possuem imensa quantidade de dados que aumentam em grandes proporções diariamente ante a aderência incessante da sociedade a estes serviços.

A LGPD foi imprescindível para colocar estas organizações em conformidade, a fim de garantir a segurança dos usuários dos aplicativos e sobretudo a qualidade na prestação de serviços. Portanto, o cumprimento da lei, fortifica essas companhias e incentiva o crescimento baseado na transparência e na credibilidade, por isso os usuários dos aplicativos de transportes devem verificar antes de se cadastrarem, se o aplicativo desejado está em conformidade com as práticas da LGPD.

Contudo, até o presente momento não houve mais escândalos envolvendo o vazamento dados pessoais por aplicativos de transporte, isso mostra que as empresas estão se adequando e que a lei está surtindo efeito.

Portanto, não pode deixar de ser feita a análise de que o motorista de plataforma digital, além de fornecer os meios de produção para poder trabalhar, ainda fornece seus dados pessoais, dados estes que como visto são muito valiosos e essenciais para o funcionamento da plataforma, sendo assim, constata-se mais um motivo pelo qual o motorista deveria receber uma contraprestação melhor da empresa, levando-se em consideração ainda, os riscos de vazamentos.

Deste modo, a economia de compartilhamento mais uma vez demonstra-se como inconsistente nas garantias dos direitos dos trabalhadores, uma vez que, se os parâmetros de segurança dispostos pelas leis de proteção de dados não forem aplicados, poderá acarretar novos vazamentos, que foi o que aconteceu com a empresa *Uber* em 2016, pois esta ainda carecia de muitas ações de prevenção da privacidade dos dados de seus usuários.

4. CAPÍTULO III: JURISDIÇÃO CIVIL E TRABALHISTA: MOTORISTAS VERSUS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS.

Esse terceiro e último capítulo ceta as discussões do primeiro e do segundo capítulos, ao passo que analisa como o tema vem sendo tratado perante o judiciário, para isso, em primeiro momento buscou-se identificar se as empresas detentoras de aplicativos de transporte foram responsabilizadas civilmente em ações de indenização por danos morais e materiais.

Tais ações versam sobre pedidos de indenização por empresas e pessoas físicas usuárias dos serviços de aplicativos, que se sentiram lesadas diretamente pelos motoristas e indiretamente pelas empresas, seja por furto ou acidente de trânsito. Bem como, de motoristas parceiros que pleitearam indenização para a empresa *Uber* porque foram vítimas de roubo.

A finalidade foi analisar se as empresas possuidoras dos aplicativos são responsabilizadas pelos atos dos motoristas, seja por furto ou acidente de trânsito. E se os condutores recebem indenização das empresas por terem sido roubados durante a prestação de serviços.

Este estudo embora trate de matéria civil, permite entender como os julgadores veem as empresas possuidoras dos aplicativos, se é como empresas de tecnologia que disponibilizam suas plataformas digitais para unir os motoristas aos passageiros ou se é como empresas que disponibilizam serviço de transporte, o que influi no tipo de vínculo que essas corporações devem ter com os motoristas e conseqüentemente se torna um forte argumento para responsabilizar civilmente ou não as corporações.

Contudo, se essas empresas são afastadas do polo passivo a responsabilidade se torna unicamente dos motoristas a depender de caso concreto e, se assim o julgador entender, tal situação fragiliza ainda mais a relação, uma vez que além dos motoristas repassarem para as empresas uma porcentagem da corrida realizada e arcarem com os custos de produção, ainda assumem inteiramente os riscos do negócio, e é onde a precarização é instaurada.

Outro viés analisado neste capítulo através de decisões judiciais, foi a natureza jurídica entre a empresa detentora do aplicativo digital e o motorista, a nível nacional e internacional, pois uma vez que o vínculo empregatício é reconhecido conseqüentemente os condutores passam a ter seus direitos resguardados e não ficam à mercê da economia compartilhada e da precarização.

Contudo antes do exame jurisprudencial, este estudo esmiúça o conteúdo disposto nos artigos 2º e 3º da CLT que tratam do vínculo empregatício e dispõem sobre os requisitos

necessários para a configuração, quais sejam: pessoa física, personalidade, subordinação, habitualidade e onerosidade.

Ademais a pesquisa traz uma nova roupagem da subordinação, a chamada subordinação estrutural e a subordinação por meios telemáticos e informatizados de controle, comando e supervisão, que se encontra disposta no artigo 6º § único da CLT, tal subordinação foi incorporada ao artigo 6º pela Lei nº. 12.551/11.

Com isso, foi feito um paralelo com a doutrina contemporânea e com os documentos que as empresas detentoras de aplicativos de transporte dispõem para os motoristas e passageiros, a exemplo dos “Termos e condições de uso” e “Códigos de Conduta.” que contém regras a serem seguidas e esclarecem como se dá a prestação de serviços.

Por fim, cumpre elucidar que as decisões a serem trabalhadas, foram cuidadosamente selecionadas com a finalidade de mostrar um panorama de como o judiciário nacional e internacional enfrenta a lide entre empresas detentoras de aplicativos e motoristas acerca do vínculo trabalhista. Sendo assim, insta salientar que essa pesquisa não foi quantitativa, mas sim qualitativa, para demonstrar a tendência dos entendimentos dos Magistrados.

4.1. Legitimidade passiva das empresas detentoras de aplicativo de transporte nas ações de indenização por danos morais e materiais e a vulnerabilidade do motorista parceiro.

As ações de indenização por danos morais e materiais movidas em face das empresas detentoras de aplicativos de transporte ajudam a refletir sobre a vulnerabilidade do motorista, sua hipossuficiência e precarização sofrida na relação de trabalho.

Sendo assim, os processos judiciais trazidos a esta pesquisa versam sobre pedidos de indenização por empresas e pessoas físicas usuárias dos serviços de aplicativos, que se sentiram lesadas diretamente pelos motoristas e indiretamente pelas empresas, seja por furto ou acidente de trânsito. Bem como de motoristas parceiros que pleitearam indenização para a empresa *Uber* porque foram vítimas de roubo.

O intuito foi analisar se as empresas possuidoras dos aplicativos são responsabilizadas pelos atos dos motoristas, seja por furto ou acidente de trânsito. E se os condutores recebem indenização das empresas por terem sido roubados durante a prestação de serviços.

Preliminarmente, cumpre frisar que o Poder Judiciário é o reflexo da sociedade, pois acompanha as mudanças e avanços do cotidiano, devendo interpretar a lei conforme as mudanças culturais, econômicas e sociais, a fim de entregar a tutela jurisdicional adequada.

Para isso, o judiciário não pode deixar de observar as questões constitucionais, à respeito da cidadania, da dignidade da pessoa humana, do valor social do trabalho e da prevalência dos direitos humanos, respectivamente positivados nos incisos II, III, IV do artigo 1^a da Carta Magna; além do direito de resposta e de indenização proporcional ao agravo, constantes nos incisos V e X do artigo 5^o do mesmo diploma constitucional.

E é com base nisso que uma sentença exarada na comarca de São Paulo, condenou uma empresa de aplicativo de entrega (*Ifood*), em conjunto com um restaurante da cidade de São Paulo, a indenizar um condomínio empresarial pelo furto de um capacete por um entregador parceiro do aplicativo.

Este caso não se trata do condutor que transporta passageiros, mas sim que entrega alimentos. Contudo, a questão analisada não é prejudicada, e sim pertinente ao caso, tendo em vista que o entregador também é intermediado por plataforma digital disponibilizada pelo *Ifood*, nos moldes da economia compartilhada.

Sendo assim, o *Ifood* foi responsabilizada, por um ato infrator do motorista, cujo entendimento do Magistrado foi no sentido de que a empresa já lucra excessivamente às custas do trabalhador, que labora em condições precárias e não é considerado como empregado, tendo suas garantias constitucionais, trabalhistas e previdenciárias ceifadas, por isso deve se responsabilizar, pelo menos, pelos atos de eventuais entregadores.

No caso em questão, ao dirigir-se ao condomínio para a entrega do produto, o entregador furtou um capacete de alto valor, pelo qual o condomínio teve de restituir um equivalente à vítima, e que, por regresso cobrava na justiça uma indenização equivalente ao valor do objeto furtado.

Na decisão, o juízo da 42^a Vara Cível da Comarca de São Paulo, apontou a relação desigual existente entre o *Ifood* e o trabalhador, onde esse, à mercê do desemprego, como na maioria dos casos, se submete as regras de subordinação por parte do aplicativo, e a rodar pela cidade de São Paulo às pressas, sujeito à infortúnios a fim de cumprir com as exigências da empresa, sob pena de perda de pontos e até exclusão do aplicativo, que por sua vez, quase sempre é a única fonte de renda para o sustento de sua família.

Segue trecho da r. decisão:

Difícil não perceber nos grandes centros urbanos do país ciclistas e motociclistas carregando almoços e jantares em nome da IFood. Na São Paulo de altos e baixos, particularmente, é difícil não se atentar para os entregadores descendo e subindo ladeiras íngremes, preocupados com o tempo de entrega, no qual eventual atraso gera, via avaliação de utentes, perdas de pontos perante a empresa que se diz mera intermediadora. Mas não há apenas perdas de pontos. Tais entregadores podem sofrer lesões pelo descomunal esforço físico depreendido (afinal, é tal espécie de esforço que a subida das ladeiras paulistanas exige para os ciclistas), podem cair nos asfaltos escorregadios nos dias de chuva da “terra da garoa”, podem ser atropelados na São Paulo que testemunhou a morte de mais de 30 ciclistas e mais de 300 motociclistas somente por ano. E apesar de considerável parcela desses entregadores trabalharem de modo constante, remunerado e sob orientações hierárquicas da gestora do aplicativo requerida (sob pena dela serem desligados), são tidos como simples parceiros autônomos, desprovidos, pois, de qualquer seguro empregatício por parte desta última. (Sentença de primeiro grau, Juiz: André Augusto Salvador Bezerra, 31 jan. 2020, Processo nº 1067867-23.2019.8.26.0100) (BRASIL, p. 142, 2020)

Com base nisso, o juízo em questão salientou não ser de bom tom que o Poder Judiciário proporcione à empresa de aplicativo o “melhor dos mundos” onde ela, além de não se responsabilizar como empregadora pelo trabalhador e por consequência não lhe garantir os direitos sociais descritos na Constituição Federal e na Consolidação das Leis Trabalhistas, não responde pelos atos de seus trabalhadores.

[...] não pode o Estado Juiz acolher uma tese jurídica que coloca uma empresa em situação que poderia ser definida como a melhor dos mundos: não se responsabilizar perante seus entregadores que cumprem corretamente suas funções em condições urbanas adversas, sob jornadas de trabalho ilimitadas e desprovidos de qualquer seguro empregatício contra infortúnios e, da mesma maneira, não se responsabilizar pelos atos de eventuais entregadores que não cumprem suas funções, causando danos a terceiros, como sucedido com a autora” (Sentença de primeiro grau, Juiz: André Augusto Salvador Bezerra, 31 jan. 2020, Processo nº 1067867-23.2019.8.26.0100) (BRASIL, p. 144, 2020)

Embora o *Ifood* tenha apelado no sentido de não possuir vínculo empregatício com o entregador, em acórdão proferido pelo relator Sá Moreira de Oliveira em 17 de novembro de 2020, a decisão foi mantida por condenar a empresa no valor desembolsado para ressarcimento do capacete furtado, uma vez que houve falha na prestação do serviço. (BRASIL, p. 333-334, 2020)

Há também, decisão condenando a empresa *Uber* a indenizar motorista parceiro por roubo cometido por passageiro contra esse, em ação movida no estado de São Paulo. O condutor teve seus pertences roubados, além de ter sofrido lesões corporais decorrentes do ato.

No acórdão, ao manter a sentença de primeiro grau procedente, a julgadora expôs que a *Uber*, conhece e se responsabiliza pelos atos dos usuários, uma vez que exige informações como nome, e-mail e número de telefone, tanto do motorista quanto do usuário; a fim de rechaçar a tese defensiva que militava no sentido de que a empresa não poderia ser responsabilizada pelo ocorrido, por ser apenas uma empresa que aproxima motorista e consumidor.

Nesse sentido, a ré propagandeia (fl. 39) que "ao se cadastrarem, todos os usuários precisam informar nome, e-mail e número de telefone antes de poderem solicitar uma viagem. Dessa forma, você sabe quem está viajando com você (E NÓS TAMBÉM)" (grifei). Ora: se promete que o "motorista parceiro" utiliza a UBER porque ele, e a UBER, saberão com quem se está viajando, não pode depois se desculpar pela falta de critério no cadastramento do usuário. Se a ré cadastra bandidos como usuários, deixa de executar seus serviços com a prudência necessária para amenizar riscos a que estão expostos os motoristas que utilizam sua plataforma, descumprindo a obrigação que assumiu na oferta de seus serviços (fls. 39). (Acórdão, Relatora: Renata Manzini, 16 mar. 2018, Processo nº 1034896-11.2017.8.26.0114) (BRASIL, p. 167)

Inclusive, tal decisão desconstrói argumentos defensivos de que a *Uber* realiza um trabalho semelhante ao do corretor de imóveis, que por sua vez, apenas faz a intermediação entre comprador e vendedor de imóvel. O julgador pontuou que até mesmo o corretor não está livre de responsabilização caso não diligencie com o máximo de cuidado na captação do potencial comprador, caso algum potencial adquirente venha a cometer crime contra o vendedor do imóvel. (BRASIL, p. 167)

E mais um forte argumento do magistrado que condenou a empresa *Uber* a indenizar o motorista que sofreu assalto por passageiro em R\$ 17.000,00 (dezesete mil reais) por danos morais e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por danos materiais, foi:

Se (a uber) escolhe estrutura que leva a atendimento precário, que não zela pela segurança do usuário (tanto motorista quanto passageiro), o faz por livre opção e, de fato, porque estruturas melhores viriam a custar mais e, por isso, reduziriam sua margem de lucro. Auferindo melhores resultados financeiros, arca, porém, com os ônus dos erros provocados pelo sistema eleito. (Acórdão, Relatora: Renata Manzini, 16 mar. 2018, Processo nº 1034896-11.2017.8.26.0114) (BRASIL, p. 168)

Em outro processo movido pelo motorista de aplicativo em face da empresa *Uber*, que também se trata de ressarcimento por danos materiais e morais por roubo de veículo, o

magistrado afastou a condenação da empresa em primeira instância, cuja fundamentação foi no sentido de que a *Uber* é mera intermediadora, que apenas aproxima a oferta de serviços da demanda.

Contudo, a decisão de primeiro grau foi reformada pela 3ª Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, que condenou a empresa em danos morais, por não dar suporte, ao menos técnico, para o motorista roubado, cujo valor arbitrado da indenização foi R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). Os danos materiais não foram configurados.

O acórdão condenou a *Uber* em danos morais, pois reconheceu que a empresa falhou com um “motorista parceiro” que teve seu veículo e pertences roubados, uma vez que a companhia não auxiliou na localização do carro e que o passageiro, autor do roubo, estava cadastrado no sistema com os dados de outra pessoa. Ademais, entende que a empresa funciona como prestadora de serviços e o motorista como tomador, o que gera a aplicação das normas do Código de Defesa do Consumidor (CDC). Segue trecho:

“Em se tratando de plataforma de serviço online, o esperado é que a empresa tenha o registro de todas as suas comunicações, o que lhe permitiria, se o caso, ilidir as alegações do autor no sentido de sua inércia quanto às providências de localização do veículo. Contudo, não se desincumbiu deste ônus, atraindo para si a responsabilidade pela falha na prestação do serviço” (Acórdão, Relator: Aisiel Henrique de Sousa, 18 fev. 2020, Processo nº 0704583-42.2019.8.07.0004) (BRASIL, 2021)

E para melhor análise e conclusão sobre os trâmites processuais das ações apresentadas segue quadro com as informações compiladas:

Quadro I – Compilado de informações das ações de ressarcimento por Furto e Roubo.

Processo nº	1067867-23.2019.8.26.0100	1034896-11.2017.8.26.0114	0704583-42.2019.8.07.0004
Partes	Autor: Cond. Edifício Palladio. Réu: Ifood.com Agência de Restaurantes On Line S/A e outro	Autor: Carlos Roberto Marquez (Motorista de <i>app</i>) Réu: <i>Uber</i> do Brasil Tecnologia Ltda.	Autor: Pedro da Silva Ferreira. (Motorista de <i>app</i>) Réu: <i>Uber</i> do Brasil Tecnologia Ltda.

Assunto	Ação de reparação de danos materiais – Furto.	Ação de ressarcimento por danos materiais c/c danos morais – Roubo.	Ação de ressarcimento por danos materiais c/c danos morais – Roubo.
Trabalhador conectado a plataforma?	SIM	SIM	SIM
Sentença 1º grau	Condenou os réus – Responsabilidade objetiva – Pagamento do valor do capacete furtado.	Condenou o réu – Responsabilidade objetiva – Dano Material e Moral.	Condenou o réu – Responsabilidade objetiva.
Principal Fundamentação	O <i>ifood</i> lucra as custas do trabalhador, que labora em condições precárias por isso deve se responsabilizar pelo menos pelos atos de eventuais entregadores.	A <i>Uber</i> a obrigação que assumiu na oferta de seus serviços – De concluir o cadastro somente de pessoas idôneas. Não zela pela segurança do usuário.	Julgou improcedentes os pedidos – A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora.
Acórdão	Manteve a decisão de 1º grau.	Manteve a decisão de 1º grau.	Danos materiais-não configurados. Danos materiais-configurados.
Principal Fundamentação	Nos mesmos termos da sentença de 1º grau.	Nos mesmos termos da sentença de 1º grau.	A <i>Uber</i> não auxiliou na localização do carro do motorista vítima do roubo e o passageiro, autor do roubo estava cadastrado no sistema com os dados de outra pessoa. Aplicação do CDC- <i>Uber</i> prestadora de serviços.
Principal tese de defesa do réu na contestação e no recurso.	A <i>Ifood</i> atua como mera intermediadora entre entregador e cliente. (Ilegitimidade passiva)	A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora entre motorista e passageiro. (Ilegitimidade passiva)	A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora entre motorista e passageiro. (Ilegitimidade passiva)

Fonte: Elaborado pela autora.

Após a análise das ações de reparação de danos materiais e morais por furto e roubo movidas em face das empresas detentoras de aplicativos digitais, serão exploradas ações indenizatórias por acidente de trânsito movidas por vítimas que tiveram prejuízos com seus veículos, e até mesmo lesões corporais, em acidentes de trânsito provocados por motoristas de aplicativos digitais.

Há também, caso em que a *Cabify* foi responsabilizada de forma solidária com seu motorista parceiro em primeira instância em processo movido por passageiro do aplicativo de transporte, devido a lesões corporais sofridas em acidentes de trânsito durante uma viagem contratada.

O juízo entendeu pela responsabilidade da empresa, apesar dos argumentos defensivos pleitearem a ausência de condenação, uma vez que segundo ela, é mera intermediadora entre motorista e usuário.

Seguem trechos da decisão:

A relação contratual entre o autor e a CABIFY se qualifica como relação de consumo, pois o autor é destinatário final do serviço por ela prestado, consistente no agenciamento de motoristas e veículos por meio de aplicativos de informática que disponibiliza aos seus usuários, visando à prestação de serviço de transporte privado de passageiro, tanto que sua própria denominação indica tratar-se de "agência de serviços de transporte de passageiros". (Sentença de primeiro grau, Juiz: Ademir Modesto de Souza, 23 jul. 2020, Processo nº 1012213-91.2018.8.26.0001) (BRASIL, p. 314)

Apesar de o contrato de prestação de serviço padrão da corré CABIFY prever a exclusão de sua responsabilidade em caso de acidentes com o veículo utilizado no serviço de transporte, essa cláusula não tem nenhum valor, porque inquinada de nulidade, pois afora excluir a sua responsabilidade por vício de seu serviço (art. 51. I do CDC), está em desacordo com o sistema de proteção ao consumidor (art. 51. VI. CDC) – que preconiza a responsabilidade solidária de todos os que participam da cadeia de fornecimento de serviço (art. 14. c.c. c.c. o art. 7º, parágrafo único CDC) e coloca o consumidor em desvantagem exagerada (art. 51. VI CDC), na medida em que restringe obrigação inerente à natureza do contrato de transporte (art. 51, §1º. II CDC).” (Sentença de primeiro grau, Juiz: Ademir Modesto de Souza, 23 jul. 2020, Processo nº 1012213-91.2018.8.26.0001) (BRASIL, p. 316).

Ambos os réus (motorista e empresa) foram condenados em sentença de primeiro grau a pagar ao autor, a título de indenização por dano moral, a quantia de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), e até a presente data não há acórdão nos autos.

Outro acórdão afastou a responsabilidade da empresa *Uber*, por considerá-la apenas uma intermediadora e não empresa de transporte. Quem moveu o processo foi a proprietária de uma motocicleta no estado do Rio de Janeiro, que foi atingida por um veículo conduzido por um motorista cadastrado e ativo no aplicativo da *Uber*, e que havia acabado de deixar uma passageira em sua residência.

A decisão de origem julgou parcialmente procedente a ação, para condenar a *Uber* em danos materiais de acordo com o prejuízo da vítima, por compreender que a responsabilidade é objetiva. E a reforma foi fundamentada na ilegitimidade passiva da empresa, registrando que a responsabilidade solidária decorre da lei ou da vontade das partes, e que não era o caso. O acórdão ainda observa que a empresa não passa de intermediadora entre motoristas e usuários do aplicativo. Veja-se, um trecho do acórdão:

Verifica-se que a empresa Uber por ser nova no mercado, não possui regulamentação própria, gerando assim dúvidas sobre de quem seria a responsabilidade da reparação dos danos causados. Ocorre que, analisando a situação descrita nos autos é forçoso reconhecer a ilegitimidade passiva da parte ré. Isto porque a responsabilidade solidária ocorre por força de lei ou contrato entre as partes.

A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela recorrente é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte. Não se trata de serviço de transporte, mas tão somente de intermediação. Portanto, entendo que a sentença merece ser reformada. (Acórdão, Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas, 11 set. 2018, Processo nº 0037899-10.2017.8.19.0203) (BRASIL, p. 118-119)

Em sede de recurso a empresa *Uber* alegou: “ilegitimidade passiva, pois não funciona como transportadora e os serviços são prestados por terceiros” (BRASIL, p. 118). Neste caso o motorista não figurou no polo passivo.

Mais uma decisão reconheceu que a *Uber* não deve responder por danos sofridos por vítima de acidente de trânsito causado por motorista cadastrado no aplicativo, sendo este condenado. Insta salientar que no momento o condutor não permanecia ativo na plataforma, mas já tinha realizado corridas naquele dia.

Os elementos existentes nos autos revelam que o condutor Adriano, no momento da colisão, atuava nas ruas para a requerida Uber. Ainda que naquele exato o momento não estivesse trafegando com passageiro, estava – naquele dia, pouco tempo antes – em exercício de atividade de transporte pela Uber, consoante documento de fl. 61. (Sentença de primeiro grau, Juiz Henrique Vergueiro Loureiro, 04 de abr. 2018, processo nº 1012376-75.2017.8.26.0011/50000) BRASIL, p. 106)

A autora da ação contou que o acidente aconteceu quando o semáforo estava fechado e o motorista teria dormido no volante, confrontando com a traseira de seu veículo. Em sua contestação a *Uber* alegou ser mera intermediadora do serviço e que no momento do acidente o condutor não estava logado no aplicativo. A *Uber* completou ainda, que os motoristas são autônomos e livres para fazerem seus próprios horários.

O Magistrado julgou parcialmente procedente na sentença de primeiro grau, condenando a *Uber* ao pagamento de indenização por danos materiais, reconheceu a responsabilidade solidária e afastou o pedido de danos morais.

Insatisfeita a empresa recorreu da decisão, com o fundamento de que no momento do acidente o motorista não estava conectado ao aplicativo. E a 2ª turma Cível do Colégio Recursal acolheu o argumento e reformou a decisão, afastando a legitimidade passiva da empresa *Uber*. Segue trecho da decisão:

Acontece que inexistente relação contratual direta entre o Autor e a Recorrente, ou mesmo responsabilidade civil desta última, de modo a justificar o apontamento da mesma no vértice negativo da contenda. (...)É forçoso concluir, portanto, que em momento algum se estabeleceu relação de consumo entre Recorrido e Recorrente, e tampouco se configurou, na espécie, culpa direta ou indireta, pessoal ou por fato de terceiro, desta última. Portanto, sob qualquer prisma sob o qual se pretenda focar a questão, chegaremos à inarredável conclusão de que a Recorrente não tem legitimidade para figurar no pólo negativo desta demanda, não podendo ser instada a prestar ao Recorrido a indenização desejada. (Acórdão, Relator: Júlio César Silva de Mendonça Franco, 25 mai. 2018, Processo nº 1012376-75.2017.8.26.0011) (BRASIL, p. 157)

Do mesmo modo, finda as análises processuais das ações de reparação de danos por acidente de trânsito, segue quadro com as informações compiladas:

Quadro II – Compilado de informações das ações de indenização por acidente de trânsito.

Processo nº	1012213-91.2018.8.26.0001	0037899-10.2017.8.19.0203	101237675.2017.8.26.0011...
Partes	Autor: Alan Dias Fernandes (vítima), Réu: Cabify e Claudinei Pedro da Silva (motorista)	Autor: Julia Ferreira da Silva Quintanilha (vítima) Réu: Uber Brasil Tecnologia Ltda.	Autor: Liliam de Jesus Souza (vítima) Réu: Adriano Ramos (motorista) e Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Assunto	Ação indenizatória por acidente de trânsito.	Ação indenizatória por acidente de trânsito.	Ação de reparação de danos por acidente de trânsito.
Trabalhador conectado a plataforma?	SIM	SIM	NÃO
Sentença 1º grau	Condenou os réus ao pagamento de danos morais.	Julgou parcialmente procedente – Condenou a <i>Uber</i> em danos materiais.	Julgou parcialmente procedente – Responsabilidade Solidária-condenou em danos materiais e afastou os danos morais.
Principal Fundamentação	Responsabilidade solidária de todos os que participam da cadeia de fornecimento de serviço - art. 7º, parágrafo único CDC.	Responsabilidade Objetiva.	O motorista Adriano agiu com culpa provocando a colisão. O <i>Uber</i> foi considerado consumidor por equiparação (Art. 17 da lei. Nº 8.078/90.
Acórdão	Não foi proferido até a presente data.	Reverteu a sentença de 1º grau, afastando a responsabilidade da <i>Uber</i> .	Reverteu a sentença de 1º grau, afastando a responsabilidade da <i>Uber</i> .
Principal Fundamentação	*****	A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela recorrente é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte. Não se trata de serviço de transporte, mas tão somente de intermediação.	Não existe relação contratual entre o motorista e a empresa <i>Uber</i> . E também inexistente relação consumerista com a vítima.
Principal tese de defesa do réu na contestação e no recurso.	A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora entre motorista e passageiro. (Ilegitimidade passiva)	A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora entre motorista e passageiro. (Ilegitimidade passiva)	O motorista não estava conectado ao aplicativo no momento da colisão. A <i>Uber</i> atua como mera intermediadora entre motorista e passageiro. (Ilegitimidade passiva)

Fonte: Elaborado pela autora.

Diante da análise das ações movidas em face das empresas detentoras dos aplicativos e seus motoristas, cujos autores pleitearam danos materiais e morais, foram tecidos os seguintes comentários acerca da análise dos resultados.

Ao observar a decisão de primeiro grau do magistrado, no caso em que o entregador do *Ifood* furtou um capacete de alto custo em um condomínio, o nobre julgador, mesmo reconhecendo o ato errôneo do entregador, não o atribuiu tal ônus, uma vez que reconheceu o quão precária é a condição de trabalho, desde o *modus operandi* a contraprestação recebida, atrelada à falta de enquadramento como empregado, que acarreta na perda de todas as garantias que um vínculo proporciona, portanto condenou a empresa ao ressarcimento à vítima.

E sobre os dois acórdãos que condenaram a empresa *Uber* indenizar motoristas por roubos cometidos por passageiros, são fundamentados no fato de que a empresa é insuficiente na contraprestação com os motoristas, pois seu aplicativo apresenta falhas na prestação de serviço. Ainda citou a falha no processo de cadastro, fato permitiu que bandidos fossem usuários e falha na localização do veículo roubado.

Os magistrados expõem que a empresa *Uber* propaga uma segurança que não existe, e que deixam de investir em melhorias na plataforma para sanar as falhas apresentadas ou evitar problemas futuros a seus usuários, pois isso reduziria sua margem de lucro.

Outro fator relevante a ser apontado nesta análise, é que a principal tese de defesa das empresas nos três processos ora comentados é a ilegitimidade passiva, pelo fato de serem meras intermediadoras do serviço. O mesmo acontece com as outras três ações que se trata de pedidos de indenização por acidentes de trânsito em face de empresas detentoras de aplicativos de transporte.

Em todas as decisões prolatadas os julgadores reconheceram as empresas como meras intermediadoras, mas como visto, somente este fator não foi o suficiente para deixar de condenar as empresas nos casos dos processos que versaram sobre indenização por furto e roubo e também no caso de uma das ações de acidente de trânsito, pelo fundamento de que além de mera intermediadora, está envolvida em relação de consumo, pois participa do fornecimento do serviço com base no artigo 7º parágrafo único do CDC.

Contudo reconhecer que as empresas são meras intermediadoras, foi o fator considerado de maior relevância para os julgadores de dois processos de acidente de trânsito, o que culminou em não condenar as empresas detentoras de aplicativos.

Outra condição que foi considerada pelos magistrados, foi se no instante que ocorreu o acidente ou roubo, os motoristas estavam conectados aos aplicativos ou não, não importando

se trabalharam pelo aplicativo naquele dia, ou se encerraram corridas momentos antes. Sendo assim em um dos casos que o motorista estava inativo, a empresa não foi condenada.

Assim, nota-se que dos 6 (seis) processos analisados em face das empresas possuidoras dos aplicativos, em 4 (quatro), essas foram condenadas a pagar indenização às vítimas, contudo, tais fatos não amenizam a relação de trabalho vulnerável, hipossuficiente e precarizada dos condutores de aplicativos, vez que essas 4 (quatro) decisões se fundamentam em pontos que as empresas falham com os “motoristas parceiros.”

Frisa-se que dessas 4 (quatro) condenações, uma foi em responsabilidade solidária com um motorista, a qual versou sobre acidente de trânsito que causou danos a um passageiro, e em um outro processo que se referiu ao mesmo assunto, o motorista precisou arcar sozinho com os infortúnios.

Observa-se que o motorista está sujeito a arcar sozinho com os riscos do negócio, contrário a isto foram os casos em que os Magistrados reconheceram que os aplicativos apresentam falhas em sua prestação de serviço e, que além das empresas serem meras intermediadoras, essas se encontram inseridas na relação de consumo ou que o motorista é parte hipossuficiente na relação.

E por fim, dentre os argumentos que justificam a precarização sofrida pelos motoristas de aplicativos, o mais relevante foi as grandes corporações serem reconhecidas em todas as decisões judiciais como meras intermediadoras dos serviços, com a justificativa de que apenas ofertam acesso a um “espaço virtual” que aproxima os motoristas dos consumidores, por isso, no tópico a seguir será examinado, a nível nacional e internacional, o teor das reclamações trabalhistas que os motoristas ingressam contra as empresas movidas por plataformas de transporte pleiteando vínculos empregatícios.

4.2. Natureza Jurídica da relação entre a empresa possuidora da plataforma digital de transporte e o motorista.

As empresas de aplicativo de transporte rotulam os motoristas como “parceiros”, e a impressão que se passa é que estes estão bem amparados, mas ocorre que na verdade, os condutores trabalham sob demanda e sem garantias mínimas de direitos, além da contraprestação irrisória por cada viagem.

Diante deste cenário, muitos motoristas no Brasil e no mundo, ingressaram com ações trabalhistas pleiteando o vínculo empregatício, com a finalidade de serem reconhecidos e

buscarem melhores condições de trabalho, uma vez que notam a presença dos requisitos do vínculo no cotidiano de trabalho.

A parceria existente não impõe grandes responsabilidades as empresas, isto é nítido pela forma como elas se apresentam, ao se venderem como empresas de tecnologia que apenas realizam a conexão entre o passageiro e o motorista, retendo uma taxa desse condutor, e assim, se considera livre de responsabilidades trabalhistas e cíveis perante o trabalhador e terceiros, tanto é que como demonstrado através das análises das ações de indenização em face dessas empresas, a principal tese de defesa, é a ilegitimidade passiva, ponto que será observado também nas reclamações trabalhistas.

A título de análise, no documento “Termos e Condições - Termos de uso motorista” (2021) da empresa 99, há a fixação na cláusula 4.8 de que não há relação de emprego entre a empresa e o motorista parceiro, mas apenas existe a mera intermediação, possibilitando que o motorista tenha flexibilidade de jornada.²¹ Muito por isso, e de forma intencional, classifica-se o trabalhador como “parceiro”.

Informação com o mesmo sentido é encontrada nos “Termos de Uso da *Uber*” (2021), mais especificamente no item 2 - Os Serviços²², onde além de expressar que os motoristas são “Parceiros Independentes”, o documento deixa claro no final da cláusula, que tais trabalhadores não são empregados.

De forma igual, o “Termo de Uso e Condições Gerais para Condutores” (2021) da *Cabify*, prevê na cláusula décima primeira²³ a total ausência de vínculo empregatício entre a empresa e o motorista, ainda faz o motorista comprometer-se a não ingressar com reclamação trabalhista pleiteando o vínculo e encargos trabalhistas.

²¹ **CLÁUSULA 4.8. INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO DE TRABALHO, VÍNCULO DE EMPREGO E OUTROS.** Não se estabelece entre o motorista parceiro e a 99 qualquer vínculo de natureza societária, empregatícia e/ou econômica, sendo certo que o motorista parceiro é livre para realizar corridas quando quiser, bem como para cessar a utilização do aplicativo a qualquer momento, ao seu livre e exclusivo critério. a 99 não possui uma frota de veículos, prestando exclusivamente os serviços de licenciamento e intermediação voltados à facilitação da contratação de serviço de transporte perante um motorista parceiro cadastrado no aplicativo.

²² **Item 2-OS SERVIÇOS.** Você reconhece que a *uber* não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por parceiros independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da *uber*, nem de qualquer de suas afiliadas.

²³ **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DA AUSÊNCIA DE VÍNCULO.** As Partes declaram, para todos os efeitos, que são entidades independentes e autônomas, de forma que o presente instrumento não cria qualquer modalidade de vínculo entre ambas, inclusive, sem limitação, representação, associação, formação de grupo econômico, joint venture, vínculo empregatício ou similar, comprometendo-se o Condutor a isentar a Cabify de quaisquer responsabilidades relativas a eventuais pleitos de reconhecimento de vínculos ou a encargos trabalhistas do Condutor com a Cabify, obrigando-se, ainda, a defender e indenizar a Cabify em caso de qualquer ação que lhe seja interposta a tal título.

Diante disto, nota-se que as empresas de transporte por aplicativos, apoiadas na revolucionária economia de compartilhamento, passam a explorar trabalhadores em massa, desrespeitando as normas trabalhistas, como observa Alves (2018, p. 64):

“Todavia, o que se observa na prática é um desvirtuamento dos verdadeiros objetivos da economia compartilhada, pois algumas empresas vêm aproveitando desse discurso para exploração de mão de obra às margens da legislação trabalhista.

Longe dos objetivos solidários e da obtenção de vantagens recíprocas, o que se constata na realidade é a obtenção de lucros vultosos por empresas desenvolvedoras de tais plataformas (exemplos: *Uber e Airbnb*).

Visto isto, antes de adentrar na análise das decisões judiciais acerca do vínculo empregatício dos motoristas intermediados por aplicativos, é imprescindível observar o que a CLT determina para que o trabalhador seja considerado empregado. Para isso, cumpre observar os artigos 2º caput: “Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.” (BRASIL, 2017)

O artigo segundo, caput da CLT, como se observa, caracteriza como empregador o ente que assume o risco do negócio, bem como, que fornece contraprestação pelo trabalho e o subordina.

Já o artigo 3º do mesmo diploma normativo, define como empregado, aquele que, sendo pessoa física, presta serviço habitual e pessoalmente ao empregador, sob orientação e dependência deste, em troca de uma contraprestação, senão vejamos:

Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Parágrafo único - Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual. (BRASIL, 2017)

Como se observa, há cinco requisitos necessários para a caracterização de um trabalhador como empregado do tomador de serviços, são eles: pessoa física, personalidade, habitualidade, contraprestação e subordinação. Conjugado a isso, como bem observa Vólia Bonfim Cassar, citada por Alves (2018, p. 10), não pode o empregado “correr o risco do negócio”.

Quanto ao primeiro requisito (pessoa física), o termo é autoexplicativo, pois expressa a necessidade de que, para que haja vínculo de emprego, a prestação de serviço deve partir do ser humano, excluindo qualquer possibilidade de o trabalho ser desenvolvido por um ente ficto.

No que toca ao segundo pressuposto (pessoalidade), tal não se confunde com o primeiro, haja vista que este está relacionado à necessidade de o trabalhador ser contratado devido as suas qualidades, experiências e perfeição técnica, não podendo ser substituído.

Neste ponto, inclusive, vale trazer a previsão de vedação do compartilhamento da conta no aplicativo da *Uber*, exposta no “Código de Conduta” (2021) da empresa, disponibilizado em seu sítio eletrônico, em que o motorista é proibido de deixar outra pessoa prestar serviço pela sua conta:

COMPARTILHAMENTO DE CONTA:

É proibido compartilhar contas da Uber. Para usar qualquer app da Uber, você precisa se registrar e manter a conta ativa. Por motivos de segurança, **não deixe que outra pessoa use sua conta e nunca compartilhe informações pessoais**, como nome de usuário, senha e dados biométricos. *(Grifo meu)*

No mesmo sentido, há previsão nos “Termos e Condições de uso do motorista” (2021) voltados ao Motorista da 99, que se encontra no site da empresa:

O perfil do Motorista Parceiro é exclusivo e intransferível. O Motorista Parceiro compromete-se, mediante aceitação dos Termos, a não compartilhar sua Conta com terceiros, sendo vedada a transferência de sua Conta, sob pena de cancelamento imediato da Conta do Motorista Parceiro, além de encaminhamento do caso às autoridades públicas para análise de eventuais penalidades criminais e civis aplicáveis.

Os “Termos de Uso e Condições Gerais para Condutores” da *Cabify* (2021), também veda a utilização do perfil de um motorista, por outra pessoa, observa-se:

CLÁUSULA DÉCIMA – DO PERFIL DE CONDUTOR

10.1. Ao aceitar o cadastro realizado pelo Condutor, **a Cabify criará um perfil de acesso intransferível e exclusivo à Plataforma** [...] Em caso de acesso ao Perfil por terceiros, o Condutor se compromete a informar a Cabify imediatamente, para que seja realizado bloqueio da senha e/ou do Perfil, e devida apuração do ocorrido. *(Grifo meu)*

Já o requisito da habitualidade/continuidade, por sua vez, se reveste da existência de frequência minimamente caracterizada, interligada à necessidade da prestação do serviço para o tomador, seja ela diária, semanal, quinzenal, mensal, anual ou sazonal.

Barros (2016, p. 172), citada por Alves (2018, p.11), assevera que o legislador deixou de fora do artigo terceiro da CLT, o termo continuidade de forma proposital, a fim de que seja caracterizado o emprego mesmo nos casos de descontinuidade, bastando que o trabalho seja necessário à atividade do empregador.

Logo, a habitualidade não se perfaz apenas, nos vínculos onde o trabalhador presta serviços diariamente em horário pré-determinado, mas também, naqueles em que a prestação se dá de forma a atender a finalidade da atividade do empregador com regularidade. Quanto à onerosidade, está se constitui no trabalho não gratuito, na contraprestação mediante remuneração.

Já a subordinação se perfaz na submissão do empregado às diretrizes definidas pelo tomador de serviços, ou no mínimo, à dinâmica de funcionamento do empregador. Frisa-se que a subordinação não se limita àquela realizada ao vivo, com um supervisor junto do empregado.

E isso tem impacto significativo no mundo atual e interconectado, e que desafia as noções de tempo e espaço, pois vive-se em tempos onde impera a direção remota, onde o empregador pode acompanhar a todo instante o trabalho desenvolvido, ou um aplicativo digital pode fazer as vezes do empregador ou supervisor ao passo que este dita as regras que devem ser seguidas, detecta os descumprimentos e aplica punições, sendo elas mais amenas, como bloquear o aplicativo por alguns minutos ou mais graves como excluir o trabalhador das atividades.

Observa-se que no caso das empresas de aplicativo de transporte, há no mínimo, a subordinação estrutural que, segundo Zipperer (2019, p. 110) *apud* Delgado (2017, p. 329), o termo se expressa pela “inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber (ou não) suas ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento.”

No mesmo sentido, ao falar sobre os novos modos de subordinação emergidos em razão da descentralização da produção a que os trabalhadores estão sendo submetidos, Porto (2009, p. 91) observa que “O controle do empregado não desaparece, mas o seu objeto se modifica. Não se exerce mais sobre o modo de executar uma determinada tarefa, mas sim, sobre o seu resultado.

Inclusive, esta situação se encontra regulamentada no parágrafo único do artigo 6º da CLT: “Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.” (BRASIL, 2017)

E isso é facilmente identificado no modelo de controle utilizado pelas empresas detentoras de plataformas digitais, uma vez que se verifica constantemente o cumprimento das diretrizes definidas por ela, por parte do trabalhador, mediante a constante avaliação a qual este é exposto, por intermédio das impressões do consumidor.

Nesta lógica, Prass (2017) apud Zipperer (2019, p.60) lecionam que as plataformas dependem de mecanismos de “reputação digital” para orientar a seleção de profissionais e garantir um controle de desempenho eficiente. Os modelos variam, mas uma determinada abordagem é fundamental: os profissionais de multidão recebem pontos, estrelas ou outros símbolos de status pelo cliente/requerente após completar uma tarefa.

E para demonstrar esta realidade, vale trazer a menção no “Código de Conduta da Uber” (2021) que preceitua justamente, o modo de avaliação da prestação de serviços realizada pelo trabalhador, o qual identifica-se com a subordinação estrutural:

Em todos os nossos apps, usuários, motoristas e entregadores parceiros, restaurantes e outros estabelecimentos podem fazer e receber avaliações, além de escrever comentários sobre a viagem ou entrega. Esse sistema de avaliações ajuda a aumentar a responsabilidade e criar um ambiente respeitoso, seguro e transparente para todos. Motoristas e entregadores parceiros podem ver sua avaliação atual na seção “Comentários” do app. [...] Usuários, motoristas e entregadores parceiros, restaurantes e outros estabelecimentos que não atingirem a avaliação média mínima da cidade poderão perder o acesso ao app da Uber.

No mesmo sentido, há previsão nos “Termos de Uso do Motorista parceiro da 99” (2021) no item “6 - Manutenção do padrão de qualidade”²⁴. E também nos “Termos de Uso e Condições Gerais para Condutores da *Cabify*” (2017) na Cláusula quinta – das avaliações pelos passageiros²⁵.

²⁴ **6.MANUTENÇÃO DO PADRÃO DE QUALIDADE 99.** 6.1.O Motorista Parceiro aceita que será avaliado pelos Passageiros e pela 99 com base em critérios como a qualidade do serviço, a limpeza do veículo e as taxas de aceite e de cancelamento de corridas. O Motorista Parceiro que for reiteradamente mal avaliado poderá ter a sua licença de uso do Aplicativo cancelada. O Motorista Parceiro também poderá ter sua Conta cancelada em casos como pendências cadastrais, relatos de condutas inapropriadas, a exclusivo critério da 99.

²⁵ **CLÁUSULA QUINTA – DAS AVALIAÇÕES PELOS PASSAGEIROS.** 5.1. O Conductor poderá ser avaliado pelos Passageiros após a prestação dos Serviços de Motorista relativamente à qualidade dos serviços

Observa-se que o trabalhador pode ser banido de ambos os aplicativos, caso o índice de avaliação figure abaixo do limite mínimo definido pelas empresas, ou seja, a empresa não exerce a pressão clássica em que o superior hierárquico controla e vigia presencialmente a produção, mas fiscaliza de forma indireta e por meio do aplicativo, a exemplo das referidas avaliações.

Ainda sobre o requisito da subordinação, vale chamar a atenção ao que o autor espanhol Caracuel chama de “alienação de mercado”, para identificar a característica da subordinação. Para ele, o empregador se coloca entre o trabalhador e o consumidor, alienando o mercado: “entre el trabajador directo y el consumidor se interponga jurídicamente un extraño, que cobrará el precio de ese bien o de ese servicio, que habrá pagado al trabajador un salario y que procura realizar un beneficio.” (CARACUEL, 1986, p. 500)

É o que acontece com a economia compartilhada, uma vez que este modelo de negócio impede que o trabalhador, o verdadeiro produtor de riqueza, se contacte ao consumidor por conta própria.

Neste seguimento, vale observar as palavras de Azevedo, assegurando que, apesar de no mundo atual ser uma tendência a autonomia dos trabalhadores, aliada a flexibilização da produção, isso não significa abolir a subordinação, vez que essa está sendo reinventada:

Os processos produtivos modernos encontram-se bastante descentralizados e flexíveis, mas o comando sobre a flexibilidade não se encontra com o trabalhador, e sim com o empresário. Por isso, paradoxalmente, os processos produtivos são cada vez mais controlados. (AZEVEDO, 2016. p. 77)

É o que se vê nas relações entre os trabalhadores e as empresas de aplicativos, pois os meios telemáticos que interligam a empresa, o motorista e o cliente, servem para, além da contratação, fiscalizar o cumprimento das diretrizes definidas pela empresa.

prestados, após cada uma das corridas realizadas. 5.1.1. Referida avaliação será facultada aos Passageiros após o término da corrida solicitada e será realizada de acordo com critérios subjetivos dos mesmos, classificando a qualidade do serviço prestado em escala de 1 (um) a 5 (cinco), sendo 1 (um) a pior qualidade e 5 (cinco) a melhor qualidade, podendo, ainda, segmentar por parâmetros pré-estabelecidos pela Cabify relativamente a quesitos de conduta, técnica, cordialidade entre outros, além de um campo para livre preenchimento. 5.1.2. A Cabify, a seu exclusivo critério, visando a melhora constante da qualidade dos serviços agenciados, poderá, com base nas avaliações dos Passageiros, excluir o Conductor de sua base de cadastro, rescindindo o presente Termo. (Cabify, 2020)

Sendo assim, esta pesquisa se debruça na análise jurisprudencial acerca do vínculo do motorista de aplicativo com a empresa, verificando quais dos requisitos apresentados configuram a relação de emprego foram reconhecidos e quais não foram caracterizados.

Preliminarmente, serão demonstradas decisões em que não houve o reconhecimento de vínculo, bem como as fundamentações utilizadas pelos magistrados para tanto. A começar pelas decisões que tiveram seu trânsito em julgado em segunda instância.

Nos autos de nº 0010947-93.2017.5.15.0093, o juiz exarou a sentença de primeiro grau negando a presença do requisito subordinação e habitualidade: “O reclamante tem autonomia para decidir em quais dias e horários vai trabalhar. Não precisa cumprir carga horária mínima de trabalho, podendo, inclusive, suspender as atividades sem ter de comunicar à reclamada.” (BRASIL, p. 553)

E em acórdão proferido no TRT, que manteve a sentença de primeiro grau, a principal fundamentação também foi a falta de subordinação:

UBER - MOTORISTA - INEXISTE VÍNCULO EMPREGATÍCIO - Não é empregado motorista que presta serviços de transporte de passageiros por intermédio do aplicativo UBER, porquanto **não há subordinação na relação de trabalho, a principal característica do vínculo de emprego. Na medida em que a pessoa tem plena liberdade de definir o seu horário de trabalho, os dias de trabalho, podendo prestar serviços a outrem, inclusive aplicativo concorrente, com autonomia, sem nenhuma ingerência da reclamada.** Recurso do reclamante desprovido. (TRT15-Acórdão, Processo nº 0010947-93.2017.5.15.0093 - RO, Relator: Edison dos Santos Pelegri, 27 nov. 2018, 4ª Turma) (BRASIL, p. 619) (*Grifo meu*)

Ademais, o motorista não recorreu do acórdão e o processo transitou em julgado em 29 de janeiro de 2019.

Em outro processo ingressado por motorista de aplicativo em Minas Gerais, a sentença de primeiro grau afasta o vínculo de emprego, argumentando pela ausência de pessoalidade, pois, segundo depoimentos de testemunhas, o motorista permitia que outros condutores trabalhassem com sua conta, e também pela falta de subordinação, inclusive estrutural, como fundamenta expressamente: “Saliento que não há como se acolher a tese de subordinação estrutural, pois a partir de tal conceito praticamente todos os casos submetidos à Justiça do Trabalho estariam sujeitos ao reconhecimento do vínculo empregatício.” (BRASIL, 2017).

O acórdão manteve a sentença de primeiro grau, negando o vínculo empregatício e a ausência de subordinação nos seguintes termos:

"MOTORISTA CADASTRADO EM PLATAFORMA DIGITAL - UBER - RELAÇÃO DE EMPREGO - INEXISTÊNCIA. [...] Não podem ser ignorados os pressupostos consubstanciados nos artigos 2º e 3º da CLT para fins de eventual reconhecimento do vínculo empregatício perante esta Especializada. Seguindo essa premissa, não há como declarar a relação de emprego entre o motorista cadastrado em plataforma digital [...] **quando evidenciado pelo contexto probatório a ampla autonomia pelo reclamante no desempenho de sua atividade profissional como motorista, assumindo os riscos da atividade por ele desenvolvida e gerindo o seu cotidiano laboral conforme sua conveniência, pois a ausência do pressuposto legal concernente à subordinação jurídica se apresenta como óbice para a configuração do vínculo empregatício.** (TRT3-MG-Acórdão, Processo nº 0010774-87.2017.5.03.0001 - RO, Relator: Sabrina de Faria F. Leão, 27 nov. 2018, 4ª Turma) (BRASIL, p. 619) *(grifo meu)*

Sendo assim, o reclamante interpôs Recurso de Revista, mas teve seu segmento denegado, para tanto interpôs Agravo de instrumento em Recurso de Revista (AIRR), mas por ausência de requisitos de transcendência não obteve provimento, portanto o processo transitou em julgado.

Em seguida serão apresentadas decisões do TST, que também negaram o vínculo de emprego aos motoristas de aplicativos. A primeira decisão foi proferida pela 5ª turma do TST, o motorista interpôs AIRR pretendendo a reforma do Acórdão do TRT, uma vez que foi julgado improcedente o reconhecimento do vínculo empregatício por ausência de subordinação, modificando a sentença de primeiro grau que havia dado procedência.

No julgamento do AIRR a 5ª turma do TST fundamentou que existe ampla flexibilidade e autonomia do motorista, pois esse pode definir sua jornada de trabalho, sem precisar da anuência da empresa. Entendeu também que o repasse realizado pelo motorista à plataforma digital, se configura como um rateio dos lucros, e o fato do motorista ficar com um percentual maior, também desconfigura o liame empregatício. Segue ementa:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. **Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line", sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal autodeterminação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação.** [...] Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se

superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. (TST-RR: 1000123-89.2017.5.02.0038, Relator: Breno Medeiros, 05 fev. 2020, 5ª Turma) (*grifo meu*)

Destaca-se que apesar do referido processo já ter sido julgado no TST, ainda não teve o seu trânsito em julgado.

Meses depois foi exarada uma decisão pela 4ª turma do TST, que julgou um AIRR interposto por um motorista de aplicativo que tentava obter a reforma do acórdão proferido no tribunal regional, que manteve a decisão da sentença de primeiro grau que por sua vez considerou o condutor como trabalhador autônomo, vez que não restou identificado a presença do requisito subordinação, devido à falta de fiscalização ou punição.

Segue ementa do julgamento do AIRR:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. RECONHECIMENTO DE VÍNCULO. NÃO PROVIMENTO. [...]VI. O trabalho prestado com a utilização de plataforma tecnológica de gestão de oferta de motoristas-usuários e demanda de clientes-usuários, **não se dá para a plataforma e não atende aos elementos configuradores da relação de emprego previstos nos artigos 2º e 3º da CLT, inexistindo, por isso, relação de emprego entre o motorista profissional e a desenvolvedora do aplicativo**, o que não acarreta violação do disposto no art. 1º, III e IV, da Constituição Federal. VII. Agravo de instrumento de que se conhece e a que se nega provimento. (TST-AIRR, Processo nº 1057588.2019.502.0003, Relator: Alexandre Luiz Ramos, 09 set. 2020, 4ª Turma) (*grifo meu*).

Ademais, a falta de legislação própria para os trabalhadores intermediados pelas plataformas, é impedimento para o reconhecimento de vínculo empregatício:

IV. A relação de emprego definida pela CLT (1943) tem como padrão a relação clássica de trabalho industrial, comercial e de serviços. **As novas formas de trabalho devem ser reguladas por lei própria e, enquanto o legislador não a edita, não pode o julgador aplicar indiscriminadamente o padrão da relação de emprego.** (TST-AIRR, Processo nº 10575-88.2019.5.03.0003, Relator: Alexandre Luiz Ramos, 09 set. 2020, 4ª Turma) (*Grifo meu*)

Observa-se também que a 4ª turma reforçou o entendimento de ausência de subordinação, com a fundamentação de que o motorista possui autonomia, guardando para si o risco do negócio e alheio ao poder diretivo, punitivo e fiscalizador da empresa, uma vez que o condutor pode usar livremente a plataforma digital fornecida pela *Uber* para prestar serviços, sem que haja exigência mínima de corridas realizadas por determinado período, muito menos de faturamento.

E tal decisão, sequer considerou a subordinação estrutural observada há pouco, mas focou no sentido de que o vínculo definido na CLT é voltado à forma clássica de emprego, aquela industrial como bem observado na ementa. Frisa-se que tal processo já se encontra transitado em julgado.

Após a análise das decisões que não reconhecem o vínculo de emprego dos motoristas de aplicativos, conclui-se que os julgadores não desvendam as particularidades do impacto dos avanços tecnológicos nas relações dos trabalhadores intermediados por plataformas digitais e as empresas detentoras dessas plataformas, a exemplo da última decisão discutida, em que o Magistrado alegou que não poderia aplicar indiscriminadamente o padrão da relação de emprego às novas formas de trabalho que emergem da economia compartilhada, enquanto o legislador não aditar normas específicas a esses casos.

Contudo o que os julgadores fazem é se pautar na inexistência de subordinação e fundamentar que as corporações detentoras dos aplicativos são meras intermediadoras que aproximam o consumidor do prestador de serviço.

Todavia, em oposição às decisões anteriores, têm as decisões que reconheceram o vínculo empregatício, uma delas foi prolatada recentemente, em 14 de janeiro de 2021, pela magistrada Patrícia Almeida Ramos, trata-se de sentença de primeiro grau sob identificação nº 32ffc5 no processo nº 1000825-34.2020.5.02.0069 que reconhece todos os requisitos do vínculo empregatício na relação da empresa *Uber* com o motorista, cujos argumentos se assentam a seguir.

Preliminarmente a juíza considera o princípio da primazia da realidade, vez que entende que a verdade dos fatos prevalece sobre os documentos que regem a empresa, como o “código de conduta” e os “termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital”, dentre outros. Reconhece também que o principal objetivo da empresa é a prestação de serviços de transporte e não apenas desenvolver a plataforma virtual para conectar motoristas e passageiros, como alega a empresa em sua defesa, portanto segundo o magistrado: “os

consumidores dos serviços da ré não são os motoristas, mas os passageiros; sua mercadoria é o transporte e não o aplicativo.”

O primeiro requisito do vínculo empregatício reconhecido na sentença é a habitualidade, tendo em vista que de acordo com documentos juntados aos autos, há todos os registros de trabalho do motorista. Logo em seguida a magistrada configura a onerosidade, uma vez que embora o motorista auferia porcentagem maior que a empresa por corrida, deste valor ele arcava com as despesas, como combustível e manutenção do veículo, e tais ganhos eram decorrentes da prestação do serviço de transporte.

Já a pessoalidade e subordinação restaram configuradas porquê de acordo com os fundamentos da sentença no momento do cadastro há coleta de dados pessoais do motorista, além disso sua conta não pode ser compartilhada com outros condutores. Quanto à subordinação, o poder diretivo é exercido ao passo que a empresa estabelece o cálculo do preço da corrida, bem como a forma de pagamento. A *Uber* também utiliza o critério de avaliações, sendo assim, através do *feedback* dos passageiros, a empresa sabe como está sendo a atuação dos motoristas e, outro fator que configura a subordinação são as mensagens e *e-mails* enviados aos condutores a qualquer hora.

Por fim, a julgadora se respalda no parágrafo único do artigo 6º da CLT o qual dispõe que: “Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão pode se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalhado alheio.”

Outra sentença de primeiro grau, identificada pelo nº e852624 e exarada em 2017, ou seja, anos antes da decisão demonstrada acima, já seguia os mesmos argumentos, expondo primeiramente que a “mercadoria” da ré é o serviço de prestação de transporte:

Note-se que a tese da ré (de que a mercadoria da empresa não é o transporte, mas sim o próprio aplicativo) implicaria a noção de que o seu excedente seria gerado a partir da operação de fornecimento da plataforma aos supostos clientes motoristas. Ou seja, deveria haver um, uma valor fixo mensalidade, por exemplo, paga pelos motoristas em razão do uso da plataforma. Mas isso não ocorre: **o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação da sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte.** (Sentença de 1º grau, Processo nº 1001492.33.2016.5.02.0013, Juiz: Eduardo Rockenbach Pires, 20 abr. 2017. (*Grifo meu*) (BRASIL, p. 7)

Em seguida, da mesma forma pontuou cada requisito do vínculo de emprego, praticamente nos mesmos termos, o requisito pessoa física por exemplo, se caracterizou na visão do Magistrado, pois a *Uber* não atua com carros inteligentes autônomos, precisa de motoristas para dirigir, a personalidade porque o cadastro e acesso a plataforma é exclusivo para cada condutor que compartilha seus dados pessoais e foto, a não eventualidade, para ser constatada basta auferir a frequência de trabalho do motorista, pela própria plataforma, neste caso o autor laborava mais de 40 (quarenta) horas por semana, configurando o requisito. (BRASIL, p. 8-9)

Segundo o julgador a onerosidade é indiscutível pois, leva em conta a projeção do faturamento do motorista por hora e, a subordinação também não se discute, uma vez que o preço final da corrida é estabelecido unilateralmente pela empresa e o motorista é monitorado tanto pelas avaliações recebidas dos passageiros como pelas taxas de cancelamentos. (BRASIL, p. 9-10)

Diante da procedência da sentença, a empresa *Uber* realizou acordo com o motorista, colocando fim no presente feito.

Ademais, merece ênfase a argumentação do voto divergente do Julgamento do RO interposto no processo nº 0011199-47.2017.5.03.0185 do TRT de Minas Gerais, que apresenta fundamentação em viés diferente das duas decisões anteriormente discutidas. Em que o Desembargador Milton Vasques Thibau de Almeida, foi contrário ao voto da relatora e do revisor, pois comparou o surgimento das relações de trabalhos pautadas na economia de compartilhamento com passagem histórica do feudalismo para a industrialização. (BRASIL, 2017)

Portanto na visão do Desembargador, atualmente vive-se mais uma transição, a da industrialização para a quarta revolução industrial, que faz com que desapareça uma forma estruturada da sociedade, mas abre espaço para outra, e isso não significa o abandono do Direito do trabalho. (BRASIL, 2017)

A comparação realizada foi que o Senhor Feudal mantinha seus exércitos sem custo algum, pois os servos deveriam ter suas próprias armas e cavalo, ademais o Senhor Feudal cedia as suas terras para os servos plantarem e recebia desses 50% da produção. Que é o que acontece atualmente, quando os motoristas das empresas detentoras de aplicativos de transporte exigem que os condutores trabalhem com seus próprios veículos e arquem com a manutenção desses e com os gastos que a atividade exige, repassando uma porcentagem do valor recebido pela corrida. (BRASIL, 2017)

E uma vez que essas grandes corporações fazem tais exigências e determinam toda uma forma de trabalho com cumprimento de regras pré-estabelecidas, elas praticam a subordinação, afastando a possibilidade de um trabalho autônomo. Por isso o Desembargador entende pelo vínculo, por considerar inadmissível que as novas tecnologias revoguem a legislação trabalhista. (BRASIL, 2017)

Contudo, diante da pesquisa realizada não foram encontradas decisões nacionais com trânsito em julgado de reconhecimento de vínculo empregatício do motorista de aplicativo, sendo assim, cumpre analisar como o tema está sendo tratado a nível internacional.

Preliminarmente serão observadas algumas decisões exaradas pelo sistema jurídico dos Estados Unidos, uma vez que a matriz da *Uber* foi fundada na cidade de São Francisco, e ainda funciona até a presente data e apresenta grande abrangência no país.

Em 2017 houve uma importante ação coletiva movida no Tribunal Federal da Carolina do Norte, resultado da reunião de inúmeros processos abertos por motoristas da *Uber* sob a lei de Práticas Justas do Trabalho americana, conforme noticiado na Folha naquele ano (FOLHA DE SÃO PAULO, 2017).

Ainda, segundo noticiou a revista, tal decisão foi ímpar e inovadora, eis que foi a primeira a permitir que as queixas dos motoristas pudessem ser reunidas para a formação de uma demanda judicial coletiva. Com isso, os trabalhadores não precisariam recorrer aos procedimentos de arbitragem e de forma individual.

Assim, permitiu-se que os motoristas contestassem em conjunto a “classificação trabalhista incorreta que lhes foi conferida pela *Uber*”, segundo o advogado dos motoristas, que prosseguiram: “Eles são empregados da companhia e deveriam estar protegidos pela lei do salário mínimo e pelas leis federais que governam o pagamento de horas extras”.

Além disso, cerca de quatro anos antes, em 2013, a *Uber* optou por forçar o encerramento de um processo movido por motoristas do estado norte americano da Califórnia, que alegavam que a empresa os considerava terceirizados para suprimir os direitos trabalhistas previstos nas leis daquele país, por meio de um acordo com valor volumoso. Na autocomposição, segundo noticiado pela revista *Veja* em 2019, a empresa pagou cerca de US\$ 20 milhões (VEJA, 2019).

E não apenas a empresa *Uber* que movimenta o judiciário no polo passivo nos EUA, mas também há julgados em face de outras plataformas, como por exemplo a *Dynamex*, que se trata de uma empresa de logística e serviços de transporte terceirizados. A decisão foi proferida no estado da Califórnia e afasta a fundamentação de defesa da empresa de que os motoristas

são trabalhadores autônomos porque possuem jornadas flexíveis, controladas por eles e sem intervenção da plataforma. (DEMARTINI, 2018)

A Corte Americana entende que a empresa classifica os trabalhadores como independentes para não pagar encargos trabalhistas, sendo assim a *Dynamex* age de má-fé ao desconfigurar o vínculo empregatício existente e também pratica vantagem competitiva ao passo que aumentam seus lucros e ficam à frente de seus concorrentes. (DEMARTINI, 2018)

Diante das decisões apresentadas, os tribunais norte-americanos têm dado procedência aos pedidos de reconhecimento de vínculo empregatício e afastando a ideia de que as empresas atuam como meras intermediadoras disponibilizando a plataforma para a conexão da oferta do serviço com a demanda.

Importante trazer decisão proferida na Inglaterra, país também considerado um dos maiores mercados da *Uber*, a decisão datada em outubro de 2016 pelo Tribunal do Trabalho londrino, nos autos do processo ajuizado por alguns motoristas e ex-motoristas da *Uber* – Case nº 2202551/2015, tal decisão reconheceu o clássico vínculo de emprego brasileiro, que na Inglaterra se chama “*Worker contract*” (Trabalhador economicamente dependente), com base no princípio da primazia da realidade e afastou a tese defensiva da *Uber* de que atua no mercado como empresa de tecnologia que disponibiliza sua plataforma digital para os condutores e passageiros, considerando-a como empresa prestadora de serviços de transporte que emprega motoristas. (ALVES, 2018, p. 93)

Ademais sobre a alegação da empresa de que o contrato de passageiros é celebrado entre os condutores e os usuários, o Tribunal rechaça argumentando que o motorista irá apenas executar o objeto do contrato em nome da empresa e sob às regras por ela estabelecidas. (ALVES, 2018, p. 94)

A decisão também reconhece que os motoristas são subordinados pela empresa, tendo em vista que esses somente são remunerados se prestarem o serviço, o que mostra a dependência econômica. Outrossim, a *Uber* dá instruções aos condutores e exige o implemento, em caso descumprimento, pode punir ou desvincular o motorista da plataforma, supervisiona através das avaliações dos passageiros e detém o poder unilateral de alteração de regras. (ALVES, 2018, p. 95)

Diante desta grande conquista de direitos dos motoristas londrinos, importante salientar que em novembro de 2019, a empresa havia sido impedida de atuar em Londres, após a administração da capital apontar graves preocupações com a segurança dos usuários do serviço, pois os motoristas estavam fazendo corridas em situação irregular e a empresa não

conseguiu banir os mesmos da plataforma. Contudo em 20 de setembro de 2020 a *Uber* conseguiu uma licença para restabelecer suas operações pelos próximos 18 meses, o Juiz britânico Tan Ikram, afirmou que apesar das falhas, considera a empresa como uma operadora adequada. (MACIEL, 2020)

Outrossim, no Tribunal de Justiça da União Europeia, foi proferida decisão no mesmo sentido, contudo antes de adentrar em seus termos, cumpre frisar que o referido tribunal zela para que o direito europeu seja interpretado e aplicado de maneira igualitária em todos os países da União Europeia e garantir que as instituições e os países do bloco sigam suas determinações, por isso o acórdão exposto a seguir é muito relevante dado a sua abrangência.

O Acórdão do processo C-434/15 sintetizado no Comunicado de Imprensa n.º 136/17 do Tribunal de Justiça da União Europeia, concluiu que o objeto do negócio da *Uber* é do ramo dos transportes e não da tecnologia intermediadora.

No Comunicado, inclusive, é possível observar que o Tribunal chegou à conclusão de que o serviço oferecido pela *Uber* não é o de intermediação, mas sim de transporte:

Antes de mais, o Tribunal de Justiça considera que **o serviço prestado pela Uber não se limita a um serviço de intermediação que consiste em estabelecer a ligação, através de uma aplicação para telefones inteligentes, entre um motorista não profissional que utiliza o seu próprio veículo e uma pessoa que pretende efetuar uma deslocação urbana. [...]** Por conseguinte, o Tribunal de Justiça entende **que este serviço de intermediação deve ser considerado parte integrante de um serviço global cujo elemento principal é um serviço de transporte e, portanto, que não corresponde à qualificação de «serviço da sociedade da informação» mas sim de «serviço no domínio dos transportes».** (LUXEMBURGO. Tribunal de Justiça da União Europeia. processo C-434/15, 2017). (*grifo meu*)

O referido acórdão foi um grande passo para garantia de direitos trabalhistas dos motoristas de aplicativos e, tal acórdão abre possibilidade de se aplicar o mesmo critério a outras plataformas digitais de transporte urbano.

No entanto, conforme disposto no acórdão caberá aos Estados-Membros regulamentar de acordo com às regras gerais dos Tratado de Funcionamento da União Europeia, as condições de prestação dos serviços por plataforma virtual.

Portanto, apesar dessa pesquisa não ter encontrado decisões transitadas em julgado no Brasil a respeito do reconhecimento do vínculo empregatício dos motoristas de aplicativos, outros países em que as empresas detentoras dos aplicativos de transporte atuam de forma

intensa, quais sejam os Estados Unidos, a Inglaterra e os países pertencentes à União Europeia, os motoristas obtiveram êxito em seus pedidos e as grandes corporações de transporte por plataforma passaram a ser reconhecidas como prestadoras de serviços de transporte de pessoas.

Como visto, assim como a legislação brasileira não estava preparada para o ingresso da economia compartilhada no país envolvendo os trabalhadores, outros países também enfrentam a mesma dificuldade, contudo o judiciário nos Estados Unidos, na Inglaterra e União Europeia, como visto paulatinamente, vem pacificando o entendimento em prol do vínculo empregatício e das garantias e direitos dos motoristas, o que representa grande avanço na resolução da problemática da precarização dos trabalhadores intermediados por plataformas.

5. CONCLUSÃO

O objetivo enfrentado nesta pesquisa foi investigar o fenômeno da economia compartilhada e suas nuances com enfoque nos aplicativos de mobilidade urbana, demonstrando qual é a verdadeira realidade do trabalhador em termos de condição de vida e labor digno.

A problemática combatida, foi constatar se a economia de compartilhamento no contexto da mão de obra, gera empreendedores que desfrutam de autonomia e flexibilidade ou gera trabalhadores digitais vulneráveis à procura de uma plataforma que satisfaça suas necessidades básicas de vida.

Para tanto, tem-se que o cenário global caminha para uma mudança nas relações de trabalho, em que as contratações com carteira assinada e regidas pelos artigos 2º e 3º da CLT, que trazem os elementos da relação de emprego, tais como pessoa física, personalidade, subordinação, onerosidade e habitualidade, estão cada vez mais escassas. Isto porque, os vínculos de trabalho atuais se apresentam superficiais, como as novas modalidades de trabalho proporcionadas pela economia compartilhada.

Essas novas possibilidades vem a princípio com a promessa de um futuro virtuoso, que proporciona autonomia e liberdade, ao passo que não há subordinação direta e há flexibilidade da jornada de trabalho. Sendo assim, cada ser humano passaria a atuar como empreendedor.

Contudo a hipótese desta pesquisa é que se analisada por outro ângulo, essa transformação digital, pode concretizar-se mais como uma distopia, uma vez que na realidade, aumenta a massa de trabalhadores digitais desprotegidos e desesperados atrás das plataformas para garantir o sustento, em meio a precarização do labor e a ausência de Direitos Sociais.

A hipótese apresentada se confirma pelos argumentos apresentados a seguir:

O trabalho desenvolvido na economia compartilhada carece de alguns dos pilares estratégicos que a OIT prevê para configurar o trabalho decente, quais sejam: respeito a liberdade sindical e reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; promoção do emprego de qualidade; extensão da proteção social e diálogo social.

Fere também os direitos trabalhistas previstos pela DUDH nos artigos XXIII, XXIV e XXV. Sendo assim, o artigo XXIII traz como premissas a livre escolha de emprego, condições justas e favoráveis de trabalho e a proteção contra o desemprego, bem como direito a igual remuneração por igual trabalho, sendo que esta remuneração deve ser justa e satisfatória e o direito a organizar sindicatos. Já o artigo XXIV assegura que todo ser humano tem direito a repouso e lazer e o artigo XXV expõe o direito a um padrão de vida que atenda o seu bem estar e de sua família.

A economia compartilhada ofende ainda dos fundamentos consagrados pela Constituição Federal de 1988 que são a Dignidade da Pessoa Humana, os Valores Sociais do Trabalho e a Livre Iniciativa, elencados no artigo 1º incisos III e IV, tais fundamentos são o primado do trabalho, e sem os mesmos não há como se falar em uma sociedade livre, justa e solidária, que garanta o bem estar e a justiça social conforme dispõe o artigo 3º I, e o artigo 193, ambos da CF/88.

As Leis Federais, Estaduais e Municipais que estabelecem as diretrizes de mobilidade urbana como forma de regulamentar o meio de transporte com uso de aplicativos também não tem conseguido assegurar, na prática, direitos aos trabalhadores intermediados por aplicativos digitais e a CLT/2017 apresenta lacunas para oferecer o devido respaldo.

Sendo assim, estas vertentes ratificam a hipótese de forma sólida pelo fato de que o trabalho oferecido pela economia compartilhada apresenta-se como um retorno aos pilares do Liberalismo e do Neoliberalismo, uma vez que as grandes organizações detentoras dos aplicativos se inseriram no Brasil de forma indiscriminada, sem qualquer autorização estatal, ainda que essas instalações não tenham ocorrido necessariamente de forma física, a população teve acesso as plataformas via *smartphones*, representando a liberdade da iniciativa privada.

Deste modo, tais empresas se mostram como um novo meio de apropriação dos lucros pelos investidores e corporações, pois os aplicativos de transporte de mobilidade urbana, são modelos de negócio tão inovadores que desafiam os tradicionais táxis e as empresas já estabelecidas, movimentando bilhões de dólares, as custas dos motoristas que não tem uma boa remuneração e trabalham com seu próprio automóvel, pelo qual devem zelar pela limpeza e manutenção, bem como ter um bom *smartphone*, plano de internet móvel e *GPS* para atender o

fluxo do serviço, além do investimento em adereços que agrade os passageiros, como ar condicionado, balas e cartão de visita, a fim de receber uma boa avaliação.

Portanto, não pode deixar de ser feita a análise de que os motoristas intermediados por aplicativos, além de fornecerem os meios de produção para poderem trabalhar, ainda fornecem seus dados pessoais, dados estes que como visto são muito valiosos e essenciais para o funcionamento da plataforma, sendo assim, constata-se mais um motivo pelo qual os condutores deveriam receber uma contraprestação melhor das empresas, uma vez que se os parâmetros de segurança dispostos pelas leis de proteção de dados não forem aplicados, poderá ocorrer novos vazamentos, que foi o que aconteceu com a empresa *Uber* em 2016, pois essa ainda carecia de muitas ações de prevenção da privacidade dos dados de seus usuários.

No entanto, ao passo que as empresas detentoras das plataformas digitais de transporte, não precisam possuir os meios de produção, tais como estruturas físicas, frotas de carros e manutenção, mas somente investir no desenvolvimento e tecnologia das plataformas, no custo de *marketing*, pesquisa de mercado, propaganda e comprar a força de trabalho, elas se classificam como apropriadoras de lucros às custas dos trabalhadores.

Assim, o argumento de que a economia de compartilhamento vai ampliar o acesso aos bens e serviços, não pode se tornar uma utopia, enquanto a economia de compartilhamento concentra a renda nas mãos de poucos, e inibir o desenvolvimento econômico de grande parte da população.

Ademais, nota-se que as plataformas de mobilidade urbana não são democráticas, vez que em sua maioria as regras são impostas, não há amparo por um sindicato e os motoristas não são ouvidos em assembleia, sendo assim são submetidos a preços instáveis e às políticas preestabelecidas unilateralmente pelas plataformas, além de não terem acesso às informações importantes, tais como o destino da corrida e quem é o passageiro até o momento do embarque, em evidente limitação à liberdade de escolha, segurança prejudicada e autonomia.

Por fim, através da análise de como o tema vem sendo tratado perante o judiciário identificou-se mais um argumento que confirma a hipótese apresentada, o fato de que as empresas de aplicativos de transporte nem sempre são responsabilizadas civilmente em ações de indenização por danos morais e materiais que figuram no polo passivo, a exemplo dos casos de acidente de trânsito, situações em que o motorista acaba tendo que arcar sozinho com os riscos do negócio, negócio este que as empresas também se beneficiam.

Outra observação é que os julgadores de matéria cível em todos os processos trazidos à análise veem as grandes corporações possuidoras dos aplicativos como empresas de

tecnologia que apenas disponibilizam suas plataformas para unir os motoristas aos passageiros e não como empresas que disponibilizam serviço de transporte, o que influi no tipo de vínculo trabalhista que essas corporações devem ter com os motoristas e conseqüentemente se torna um forte argumento para os responsabilizar civilmente e isentar a responsabilidade das corporações.

Diante disto, a pesquisa se voltou a analisar, a nível nacional e internacional, o teor das reclamações trabalhistas que os motoristas ingressam contra as empresas movidas por plataformas de transporte pleiteando vínculos empregatícios. E nessa pesquisa não foi encontrada nenhuma decisão com trânsito em julgado no Brasil reconhecendo a relação de emprego, mas apenas decisões de primeiro e segundo grau, fato que atesta mais uma vez a hipótese desta pesquisa, pois uma vez que o vínculo empregatício não é reconhecido conseqüentemente os condutores passam a ter seus direitos ceifados e ficam à mercê da economia compartilhada e da precarização.

No Brasil, observou-se que nas decisões judiciais que não reconheceram o vínculo de emprego e transitaram em julgado, os magistrados não se preocuparam em desvendar as particularidades do impacto dos avanços tecnológicos nas relações dos trabalhadores intermediados por plataformas digitais, a exemplo do acórdão proferido no processo nº Processo nº 10575-88.2019.5.03.0003 em que o Julgador alegou que não poderia aplicar, indiscriminadamente, o padrão da relação de emprego às novas formas de trabalho que emergem da economia compartilhada, enquanto o legislador não aditar normas específicas a esses casos.

O principal argumento de ausência de vínculo apresentado foi a a inexistência da subordinação, um dos requisitos que configura o vínculo empregatício, sob o fundamento de que as corporações detentoras dos aplicativos são meras intermediadoras que aproximam o consumidor do prestador de serviço, assim como nos processos de matéria cível.

Por outro lado, as decisões brasileiras que reconheceram o vínculo de emprego trazidas para esta pesquisa, são decisões de primeiro e segundo grau, cujos processos não transitaram em julgado. As de primeiro grau tiveram como fundamentos: o reconhecimento dos requisitos do vínculo empregatício com base no princípio da primazia da realidade e entenderam que o principal objetivo da empresa é a prestação de serviços de transporte e não apenas o desenvolvimento da plataforma virtual para conectar motoristas e passageiros, diferente das decisões contrárias.

A decisão de segundo grau, o Desembargador apresentou fundamentação em viés diferentes das duas decisões anteriormente discutidas, pois argumentou que atualmente vive-se

mais uma transição, a da industrialização para a quarta revolução industrial, que faz com que desapareça uma forma estruturada da sociedade, mas abre espaço para outra, e isso não significa o abandono do Direito do trabalho.

Comparou o surgimento das relações de trabalhos pautadas na economia de compartilhamento com passagem histórica do feudalismo para a industrialização, exemplificando que o Senhor Feudal cedia as suas terras para os servos plantarem e recebia desses 50% da produção e é o mesmo que acontece atualmente, quando os donos das empresas cedem o aplicativo de transporte e recebem dos motoristas uma porcentagem do valor da corrida e exigem que esses detenham os meios de produção.

Contudo, alguns países apresentaram decisões reconhecendo o vínculo de emprego entre motorista e empresa de transporte por aplicativo com trânsito em julgado, quais sejam os Estados Unidos, a Inglaterra e os países que compõe a União Europeia. Fato que reforça a hipótese apresentada de que o trabalhador intermediado por plataforma digital não pode ser considerado empreendedor ou capitalista, pois mesmo dispondo dos meios de produção e assumindo os riscos do negócio continua vendendo a sua mão de obra.

Frisa-se que nesses países a discussão é um pouco mais antiga do que no Brasil, pois a *Uber* empresa de mobilidade por aplicativo de maior influência no Brasil, chegou apenas em 2014 no país, enquanto já operava nos EUA, na Inglaterra e na UE, tal situação pode ser uma das justificativas de que ainda não há decisões nacionais reconhecendo vínculo com trânsito em julgado.

Essas decisões afastam a ideia de que as empresas atuam como meras intermediadoras disponibilizando a plataforma para a conexão da oferta do serviço com a demanda, vez que as consideram como empresas prestadoras de serviços de transporte que emprega motoristas com base no princípio da primazia da realidade.

Sendo assim, o que se vê é que essas decisões vem representando grande avanço na resolução da problemática da precarização dos trabalhadores intermediados por plataformas. Outro grande avanço foi a aprovação em 1º de janeiro de 2020, pela Assembleia Legislativa da Califórnia, da lei conhecida como *Assembly Bill 5* (“AB5) que regulamenta o trabalho praticado em serviços promovidos por aplicativos de transporte tais como a *Uber* e o *Lyft*, e permite que os motoristas de aplicativos formem sindicatos e negociem melhores condições de trabalho.

E no Brasil, também houve progresso, trata-se da fundação do STATTESP (Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transportes Terrestres intermunicipal do estado de São Paulo) em 05 de janeiro de 2018, que possui dentre suas pautas e reivindicações para motoristas

e associados, condições de aquisição de veículos com desconto, isenção de IPVA, cursos profissionalizantes, palestras, convênio médico e odontológico, seguro de acidente pessoal custeado pelas empresas de aplicativos, planos de aposentadoria para os motoristas, redução de taxas de repasse do valor das corridas para as empresas e medidas de segurança para os motoristas.

Contudo o reconhecimento de vínculos empregatícios nos EUA, na Inglaterra e na UE, bem como a aprovação da *Assembly Bill 5* e a criação do STATTESP em São Paulo, representam grandes conquistas em prol dos direitos dos trabalhadores e trazem a esperança que a realidade da economia compartilhada no Brasil, que precariza a mão de obra, pode tomar um rumo diferente a longo prazo.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE NETO, Genezio S. ; SILVA, J. P. S. ; PORTUGAL, L. S. **Uma análise do uso de aplicativos de transporte individual e remunerado: uma revisão de literatura.** In 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, 2019. Balneário Camburiú-SC, 10 nov. 2019. p. 896-907.
- ALVARENGA, Darlan; SILVEIRA, D. **Desemprego no Brasil atinge recorde de 14,4% no trimestre encerrado em agosto, diz IBGE.** G1. 30 out. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/10/30/desemprego-no-brasil-sobe-para-144percent-em-agosto-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 20 nov. 2020.
- ALVES, Eliete Tavelli. **Parassubordinação e uberização do trabalho: algumas reflexões.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.
- ALVES. Giovanni. **Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal – Precarização do trabalho e redundância salarial.** Revista. Katál. Florianópolis v. 12 n. 2 p. 188-197 jul./dez. 2009.p. 189.
- ALVES. Giovanni. **Trabalho flexível, vida reduzida e precarização do homem que trabalha: perspectivas do capitalismo global no século XXI.** In: ALVES. G. (Org.). et al. **Trabalho e saúde : a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no Século XXI.** São Paulo : LTr, 2011.
- ALVES, Paulo Vicente dos Santos Alves. **Guia de sobrevivência no mundo Vuca.** ResearchGate. Mai. 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/318378039>. Acesso em 15 fev. 2021.
- AMORIM, H. ; MODA, F. B. **Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber.** Revista Fronteiras Estudos Midiáticos, n. 22, p. 57-71, 2020.
- ANTUNES, Ricardo. **Negação de cidadania: Políticas de exclusão na educação e no trabalho.** 2000. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20101010021549/3antunes.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2019.
- ANTUNES, Ricardo. **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. **Século XXI: Nova era da precarização estrutural do trabalho?** In: ANTUNES, Ricardo [et. Al]. **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. **O Trabalho, Sua Nova Morfologia E A Era Da Precarização Estrutural.** Revista Theomai, 2009, núm. 19, pp. 47-57.
- ARRUDA. Kátia Magalhães. **Ensaio sobre o Pleno Emprego no Brasil: entre a teoria constitucional e a prática precarizadora.** In: DELGADO. Gabriela Neves [et. Al]. **Direito Constitucional do Trabalho: princípios e jurisdição constitucional do TST.** São Paulo: LTr, 2015, cap. VI, p. 91-96. p. 93.

BALASSIANO, R. DA SILVA, M. D. Uber – **Uma análise do serviço oferecido ao usuário na cidade do Rio de Janeiro**. Revista dos Transportes Públicos. ANTP. Rio de Janeiro, ano 40, p. 39-59, set. 2018.

BARBOSA, Jaqueline. **Quiky, uma loja onde o lucro é dividido entre produtor, comunidade e inventor**. 2012. Disponível em: 2012/12/quirky-uma-loja-onde-o-lucro-e-dividido-entre-o-produtor-a-comunidade-e-o-inventor/. Acesso em: 03 de dez. 2020.

BESSANT, John. TIDD, Joe. **Inovação e Empreendedorismo**. Tradução: Francisco Araújo da Costa. Bookman. Porto Alegre, 2019.

BIONI, Bruno Ricardo. **A formação de uma cultura de proteção de dados a partir da nova legislação pode trazer valor agregado para as organizações**. Revista A era dos dados -Inovar pela Lei – Fundação Getúlio Vargas Executivo. São Paulo, ano 2019, v. 18, n. 4, p. 31-33, jul/ago 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 ago. 2020.

BRASIL. **Lei no 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 21 jun. 2020.

BRASIL. **Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 21 jun. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça do estado de São Paulo. Processo nº 1000100-78.2019.5.02.0037. **Decisão de primeiro grau**. Requerente: Condomínio Edifício Palladio. Requerido: Ifood.com Agência de Restaurantes On Line S/A e outro. Juiz: André Augusto Salvador Bezerra. São Paulo, 31 jan. 2020. Disponível em: encurtador.com.br/msNRV. Acesso em: 05 dez. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça do estado de São Paulo. **Acórdão**. Requerente: Condomínio Edifício Palladio. Requerido: Ifood.com Agência de Restaurantes On Line S/A e outro. Relator: Sá Moreira de Oliveira. São Paulo, 17 nov. 2020. Disponível em: encurtador.com.br/msNRV. Acesso em: 05 dez. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça do estado de São Paulo. Processo nº 1034896-11.2017.8.26.0114. **Acórdão**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Carlos Roberto Marquez. Relatora: Renata Manzini. Campinas, 16 mar. 2018. Disponível em: https://esaj.tjsp.jus.br/cpopg/show.do?processo.foro=114&processo.codigo=36000B49F0000&uuidCaptcha=sajcaptcha_ae6d55835a9644d7a79d837d68cb885c. Acesso em: 05 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de justiça do estado de São Paulo. Processo nº: ° 1012213-91.2018.8.26.0001. **Decisão de primeiro grau**. Requerente: Alan Dias Fernandes, Requerido e Denunciado à Lide (Passivo): Cabify Agência de Serviços de Transportes de Passageiros Ltda. e outros. Juiz: Ademir Modesto de Souza. São Paulo, 23 de julho de 2020. Disponível em: encurtador.com.br/tJKV9. Acesso em: 06 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de justiça do estado de São Paulo. Processo nº 1012376-75.2017.8.26.0011. **Acórdão**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrida: Liliam de Jesus Souza. Relator: Júlio César Silva de Mendonça Franco. São Paulo, 23 de jul. 2020. Disponível em: encurtador.com.br/crtx8. Acesso em: 06 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de justiça do estado do Rio de Janeiro. Processo nº 0037899-10.2017.8.19.0203. **Acórdão**. Recorrente: Uber Brasil Tecnologia Ltda, Recorrido: J.F.S.Q. Relator: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas. São Paulo, 11 de set. 2020. Disponível em:
<file:///C:/Users/Usuario/Documents/Google%20Drive%20Rafaela/Terceiro%20cap%C3%ADtulo/Jurisprud%C3%A2ncias%20-%20responsabilidade%20civil/6.%20ac%C3%B3rd%C3%A3o-RJ-acidente%20de%20tr%C3%A2nsito.pdf>. Acesso em: 06 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de Justiça do estado de São Paulo. Processo nº 1012376-75.2017.8.26.0011. **Acórdão**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrida : Liliam de Jesus Souza. São Paulo, 25 mai. 2018. Disponível em:
https://esaj.tjsp.jus.br/cpopg/show.do?processo.foro=11&processo.codigo=0B0014OO90000&uuiidCaptcha=sajcaptcha_5a655e764c64416c829eefee5b2445f9. Acesso em: 05 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de Justiça do estado de São Paulo. Processo nº 1012376-75.2017.8.26.0011. **Sentença de primeiro grau**. Requerente:Liliam de Jesus SouzaRequerido:Adriano Ramos e outros. São Paulo, 25 mai. 2018. Disponível em:
https://esaj.tjsp.jus.br/cpopg/show.do?processo.foro=11&processo.codigo=0B0014OO90000&uuiidCaptcha=sajcaptcha_5a655e764c64416c829eefee5b2445f9. Acesso em: 05 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. Processo nº 0704583-42.2019.8.07.0004. **Acórdão**. Recorrente: Pedro da Silva Ferreira. Recorrida: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Brasília-DF, 18 fev. 2020. Disponível em: <https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/817044321/7045834220198070004-df-0704583-4220198070004/inteiro-teor-817044462?ref=serp>. Acesso em: 10 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional do trabalho. Processo nº. 0010947-93.2017.5.15.0093. **Acórdão**. Recorrente: João Fernando da Silva. Recorrido: Uber do brasil tecnologia LTDA. São Paulo, 27 nov. 2018. Disponível em: <https://pje.trt15.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0010947-93.2017.5.15.0093/2>. Acesso em: 07 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional do trabalho. Processo nº. 0010774-87.2017.5.03.0001 -RO. Recorrente: Jonas Azevedo da Silva, Recorridos: Uber do brasil tecnologia LTDA, Uber international holding b.v, Uber international b.v. **Acórdão**. São Paulo, 27 nov. 2018. Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00107748720175030001>. Acesso em: 15 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional do trabalho. Processo nº. 0010774-87.2017.5.03.0001 -RO. **Sentença de primeiro grau**. Reclamante: Jonas Azevedo da Silva, Reclamados: Uber do brasil tecnologia LTDA, Uber international holding b.v, Uber international b.v. São Paulo, 27 nov. 2018. Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00107748720175030001>. Acesso em: 15 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Processo nº 1000123-89.2017.5.02.0038. **Acórdão**. Recorrente: Marcio vieira jacob. Recorrido: Uber do brasil tecnologia LTDA, Uber international b.v, Uber international holding b.v. São Paulo, 05 fev. 2020. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/1000123-89.2017.5.02.0038>. Acesso em: 07 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Processo nº. 10575-88.2019.5.03.0003. **Acórdão**. São Paulo, 09 set. 2020. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/925275204/agravo-de-instrumento-em-recurso-de-revista-airr-105758820195030003> .Acesso em: 07 dez. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional do trabalho. Processo nº. 1000825-34.2020.5.02.0069. **Sentença de primeiro grau**. Reclamante: Cristiano da Silva Viana. Recorrido: Uber do brasil tecnologia LTDA. São Paulo, 14 jan. 2021. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/1000825-34.2020.5.02.0069>. Acesso em: 20 jan. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional do trabalho. Processo nº. 0011199-47.2017.5.03.0185. **Acórdão**. Recorrente: Ronildo Alves dos Santos, Uber do brasil tecnologia LTDA. Recorrido: os mesmos. Acórdão. Belo Horizonte, 19 out. 2017. Disponível em: file:///C:/Users/Usuario/Documents/Google%20Drive%20Rafaela/Terceiro%20cap%C3%ADtulo/T%C3%B3pico%203.2/Jurisprud%C3%A2ncias%20v%C3%ADnculo/Presen%C3%A7a%20de%20v%C3%ADnculo/3.1-1%C2%BAgrau-ATOrd_0011199-47.2017.5.03.0185_1grau.pdf. Acesso em: 15 dez. 2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Redação final projeto de lei nº 5.587-c de 2016.

Disponível em:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1642597&filename=REDACAO+FINAL+-+PL+5587/2016 Acesso em: 15 fev. 2021.

CABIFY. **Termo de uso e condições gerais para condutores**. 2021. Disponível em: https://assets.cabify.com/app/driver/terms/br/T%26C_CabifyBrazil_2017.pdf. Acesso em: 05 jan. 2021.

CABIFY. **Política de Privacidade**. 2021. Disponível em: <https://cabify.com/br/privacy>. Acesso em: 05 jan. 2020.

CARACUEL, Manuel Ramón Alarcón. **la ajenidad en el mercado: un criterio definitorio del contrato de trabajo**. Revista española de derecho del trabajo, madrid, 1986.

CARRANÇA, Thais. **Reforma trabalhista aumentou a desigualdade, dizem pesquisadores**. Valor Econômico, São Paulo. 25 jun. 2018. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2018/06/25/reforma-trabalhista-aumentou-a-desigualdade-dizem-pesquisadores.ghtml>. Acesso em: 20 nov. 2020.

CAPOZOLI, Emiliano. **Avaliações feitas por usuários e motoristas ajudam uber a melhorar serviço**. Estúdio Folha. 14 mai. 2018. Disponível em: <https://estudio.folha.uol.com.br/uber/2018/05/1968464-avaliacoes-feitas-por-usuarios-e-motoristas-ajudam-uber-a-melhorar-servico.shtml>. Acesso em: 05 jan. 2021.

CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa, et al. **Direito Internacional do Trabalho e a Organização Internacional do Trabalho: Um Debate Atual**. São Paulo: Atlas, 2015.

COELHO, Pedro Miguel Nogueira. **Rumo à Indústria 4.0**. Dissertação (Mestrado em Engenharia e gestão Industrial). Universidade de Coimbra. Coimbra, 2016. 65 f. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt/bitstream/10316/36992/1/Tese%20Pedro%20Coelho%20Rumo%20%c3%a0%20Industria%204.0.pdf>. Acesso em: 28 nov. 2020.

CONTENT, Rock. **AB5, legislação californiana sobre a economia colaborativa, enfrenta ações de grandes companhias**. 27 fev. 2020. Disponível em: <https://inteligencia.rockcontent.com/ab5-economia-compartilhada/>. Acesso em: 17 nov. 2020.

CORRÊA, Hugo Figueira de Souza. **A nova cepal e o “mal-estar” social na América Latina: Uma alternativa de desenvolvimento?** 2007. 113 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de Uberlândia, 2007.

COSTA, Daiane. **Vá de táxi, mas leve seus direitos na bagagem. Serviço é relação de consumo protegido por leis e regras da prefeitura. No Rio, houve 926 queixas esse ano**. Jornal O Globo. 21 jun. 2015. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/va-de-taxi-mas-leve-seus-direitos-na-bagagem-16510037>. Acesso em: 10 nov. 2020.

DALLARI, Dalmo. **Direitos humanos e cidadania**. São Paulo: Moderna, 1998.

DANIA, Thiago Vilela. **Viver para Trabalhar ou Trabalhar para Viver? Uma análise do conceito de trabalho digno na canção “Construção”, de Chico Buarque de Holanda**. In: DELGADO, Gabriela Neves et. al. **Direito Constitucional do Trabalho: princípios e jurisdição constitucional do TST**. São Paulo: LTr, 2015, cap. IV.

DAUN, R. R. ; PAIÃO, O. S. ; FURLANETO NETO, M. **Uberização das relações de trabalho: a nova realidade laboral**. In: I Encontro Virtual do Conpedi. 1, 2020, Florianópolis. Anais. p. 100-117.

DAVIS, Gerald. F. **The vanishing american corporation: Navigating the hazards of a new economy**. San Francisco: McGraw-Hill Education, 2016.

DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. São Paulo: LTr, 2006.

DEMARTINI, Felipe. **Decisão judicial nos EUA pode transformar motoristas de apps em funcionários**. 02 mai. 2018. Canaltech. Disponível em: <https://canaltech.com.br/juridico/decisao-judicial-nos-eua-pode-transformar-motoristas-de-apps-em-funcionarios-112946/>. Acesso em: 15 jan. 2021.

DONEDA, Danilo. **Considerações sobre a tutela da privacidade e a proteção de dados pessoais no ordenamento brasileiro**. In: CONRADO, Marcelo; PINHEIRO, Rosalice Fidalgo (coord.) **Direito Privado e Constituição: ensaios para uma recomposição valorativa da pessoa e do patrimônio**. Curitiba: Juruá, 2009.

DRUKER, Peter Ferdinand. **Inovação e espírito empreendedor**. Editora Pioneira, 1987.

DUSI, Luiza d. A. ; TACO, P. W. G. ; LUIZA NETO, I. **Análise da usabilidade e do serviço dos aplicativos de transporte individual para smartphone 99taxi e uber.** Associação Nacional de

Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro. p.1-11, jan. 2016. Anais. Disponível em: http://www.anpet.org.br/xxxanpet/site/anais_busca_online/. Acesso em: 09 set. 2017.

FERRAZ, D. L. d. S. ; FRANCO, D. S. **Relações de trabalho virtualizadas e os Meios de Produção: o caso Uber.** 2017 Disponível em:

http://alas2017.easyplanners.info/opc/tl/6888_david_silva_franco.pdf. Acesso em: 05 abr. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Motoristas da Uber nos EUA lutam por vínculo empregatício.** 2017. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1900981-motoristas-da-uber-nos-eua-lutam-por-vinculo-empregaticio.shtml>. Acesso em: 19 jan. 2021.

FURLANETO NETO, Mário. ; PIVETO, L. C. V. ; RIZZO, M. V. S. **A lei geral de proteção de dados pessoais: avanços na tutela da privacidade e fortalecimento da autodeterminação informacional.** In: DOS SANTOS, José Eduardo Lourenço et al. **Direito, novas tecnologias e controle social.** Curitiba: CRV, 2020.

GEDIEL, J. A. P. ; CORRÊA, A. E. **Proteção jurídica de dados pessoais: a intimidade sitiada entre o Estado e o mercado.** Revista da Faculdade de Direito UFPR, Curitiba, n. 47, p. 141-153, 2008.

GERCIANA, Cristiana. **Acordos para cortar salário reduzem ganhos em 20% em 2018.** Folha de São Paulo, São Paulo, 22 dez. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/12/acordos-para-cortar-salario-reduzem-ganhos-em-20-em-2018.shtml>. Acesso em: 20 nov. 2020.

GIDDENS. Anthony. **As consequências da modernidade.** tradução de Raul Fiker. São Paulo: UNESP, 1991.

GÓES, M. C.; ENGELMANN, W. **Direito das nanotecnologias e o meio ambiente de trabalho.** Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

GOMES, Fábio Rodrigues. **O Direito Fundamental ao Trabalho, Perspectivas Históricas, Filosóficas e Dogmático-Analítica.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008

G1. **54 táxis são apreendidos durante carnaval de Salvador.** 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/carnaval/2014/noticia/2014/03/54-taxis-sao-apreendidos-durante-carnaval-de-salvador.html>. 04/03/2014. Acesso em: 10 nov. 2020.

HUNT, E. K. **História do pensamento econômico.** Trad. José Ricardo Brandão Azevedo. 7ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

IANNI, Octavio. **Globalização e Neoliberalismo.** 1998. Disponível em:

http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02_03.pdf. Acesso em: 19 ago. 2019.

INFRANCA, Antonino. **Trabalho, indivíduo, história. O conceito de trabalho em Lukács.** São Paulo: Boitempo; Marília, SP; Oficina Universitária Unesp, 2014.

INVESTIMENTOS E NOTÍCIAS. **Lucro das empresas de capital aberto cresce em 2018**. 5 abr. 2019. Disponível em: <http://www.investimentosenoticias.com.br/bolsa-de-valores/lucro-das-empresas-de-capital-aberto-cresce-em-2018>. Acesso em: 15 nov. 2020.

ISAACSON, Walter. **Os inovadores: Uma biografia da revolução digital**. Tradução de VARGAS, B.; MACHADO, L. V.; e SOARES, P. M. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

JURÍDICO DA UBER. **Confira aqui informações legais e recursos para usar a plataforma da Uber**. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/>. Acesso em: 10 out. 2020.

KRAMER, Josiane Caldas. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo**. 2017. 128 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, 2017.

LEGAL/UBER. Brasil - **Termos de Uso**. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 05 jan. 2021.

LEGAL/UBER. 2021. **Código de Conduta**. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-community-guidelines&country=brazil&lang=pt-br>. Acessado em: 05 jan. 2021.

LIMA, Firmino Alves. **Mecanismos Antidiscriminatórios nas relações de trabalho**. / Firmino Alves Lima. – São Paulo: LTr, 2006.

LIMA, A. R. ; MATTOS, M. E. C. L. **Uber e a Livre iniciativa**. Revista Brasileira de Filosofia do Direito, Goiânia, ano 2019, v. 5, p.54-69, jan/jun. 2019.

LOPES, Fábio Rodrigues. **O direito Fundamental ao Trabalho**. Perspectiva Histórica, Filosófica e Dogmático-Analítica. Rio de Janeiro. Lumen Juris Editora, 2008. p.315.

LUXEMBURGO. **Comunicado de Imprensa n.º 136/17. Tribunal de Justiça da União Europeia**. 2017. Disponível em: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136pt.pdf>. Acessado em: 15 jan. 2021.

MACIEL, Rui. **Uber ganha 18 meses de licença para atuar em Londres**. Canaltech, 28 set. 2020. Disponível em: <https://canaltech.com.br/mercado/uber-ganha-18-meses-de-licenca-para-atuar-em-londres-172183/>. Acesso em: 15 jan. 2021.

MACHINE. **A história da Uber da 99 e da Cabify**. 11 out. 2018. Disponível em: <https://machine.global/o-que-tem-em-comum-na-historia-dos-principais-aplicativos-de-transporte/#:~:text=Uma%20pesquisa%20de%202017%20realizada,%25%20e%204%25%2C%20respectivamente>. Acesso em: 05 jun. 2020.

MACHINE. **Quanto o Uber, 99 e Cabify cobram dos motoristas?** 15 ago. 2019. Disponível em: <https://machine.global/quanto-os-aplicativos-cobram-dos-motoristas/>. Acesso em: 17 nov. 2020.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **A “reforma” trabalhista gerou os efeitos pretendidos.** 12 mai 2019. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/a-reforma-trabalhista-gerou-os-efeitos-pretendidos>. Acesso em: 29 nov. 2020.

MAGALDI, S. ; SALIBI NETO, J. S. **Gestão do Amanhã: Tudo que você precisa saber sobre gestão, inovação e liderança para vencer na 4ª revolução industrial.** 4. ed. São Paulo: Editora Gente, 2018.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do Trabalho.** 35 ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital.** 2. ed. São Paulo: Nova Cultura. 1985.

MARANHÃO, Fabiana. **Prefeitura de São Paulo recebeu 4 reclamações por dia contra taxistas em 2015.** Uol notícias, 2015. <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/01/21/prefeitura-de-sp-recebeu-4-reclamacoes-por-diacontra-taxistas-em-2015.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

MARTINS, Samanta Cardoso. **Trabalho intermitente em outros países: Zero-hours contract.** 16 dez. 2019. Disponível em: <https://blog.tio.digital/trabalho-intermitente-em-outros-paises/>. Acesso em: 26 nov. 2020.

MENDES, Laura Schertel. ; DONEDA, D. **Comentário à nova Lei de Proteção de Dados (Lei 13.709/2018): o novo paradigma da proteção de dados no Brasil.** Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 120, p. 566, 2018.

MOBILIDADE SAMPA. **Táxis de São Paulo terão de aceitar cartões e poderão transportar bicicletas.** 20 nov. 2015. Disponível em: <https://mobilidadesampa.com.br/2015/11/taxis-de-sp-terao-de-aceitar-cartoes-e-poderao-transportar-bicicletas/#:~:text=T%C3%A1xis%20de%20S%C3%A3o%20Paulo%20ter%C3%A3o%20de%20aceitar%20cart%C3%B5es%20e%20poder%C3%A3o%20transportar%20bicicletas,-Reda%C3%A7%C3%A3o&text=Todos%20os%20t%C3%A1xis%20de%20S%C3%A3o,30%20dias%20para%20se%20adequar.&text=A%20medida%20tamb%C3%A9m%20determina%20que,carregador%20de%20celulares%20e%20tablets>. Acesso em: 05 jan. 2020.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de Direito do Trabalho.** São Paulo: Saraiva, 2010.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. **Trabalho em ambiente virtual: causas, efeitos e conformação.** São Paulo: LTr, 2018.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional.** São Paulo: Saraiva, 2008.

PORTO, Lorena Vasconcelos. **A subordinação no contrato de trabalho: uma releitura necessária.** São Paulo: LTr, 2009.

POZZI, Sandro. **Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares.** Jornal El País. 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,%20C2%20bilh%C3%B5es%20de%20reais. Acesso em: 10 nov. 2020.

POZZOLI, L. ; CRUZ, Á. A. F. da. **Princípio Constitucional da Dignidade Humana e o Direito Fraternal**. Revista Em Tempo, [S.l.], v. 9, aug. 2011. ISSN 1984-7858. Disponível em: <https://revista.univem.edu.br/emtempo/article/view/283>. Acesso em: 27 fev. 2020. doi: <https://doi.org/10.26729/et.v9i0.283>. p. 33.

POZZOLI, Lafayette. ; LITHOLDO, V. P. S. **Dignidade da pessoa humana e ética social: função promocional do direito**. In SIQUEIRA. Dirceu Pereira. JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa Leão Direitos Sociais, uma abordagem quanto á (in)efetividade desses direitos - a Constituição de 1988 e suas previsões sociais. Birigui- SP: Editora Boreal. 2011.

RESK, F. ; DIÓGENES, J. **Com reclamações, Uber perde motoristas**. Jornal Estadão, São Paulo, 2016. Disponível em <http://saopaulo.estadao.com.br/noticias/geral,com-reclamacoes-uber-perde-motoristas,10000075210>. 2016. Acesso em: 18 jun. 2020.

RIGOLDI, Viviane. **A justiça Aristotélica e os princípios da solidariedade e da subsidiariedade na efetivação dos Direitos Sociais**. In SIQUEIRA. Dirceu Pereira. JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa Leão. **Direitos Sociais, uma abordagem quanto á (in)efetividade desses direitos - a Constituição de 1988 e suas previsões sociais**. Birigui-SP: Editora Boreal. 2011.

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de economia**. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3ª ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004. p. 59-60.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais**. 2ª ed. rev. ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

SCHWAB, Klaus; **A quarta revolução industrial**. Tradução de Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SMAIL, S.; MALONE, M. S.; VAN GEEST, Y. **Organizações Exponenciais, por que elas são 10 vezes melhores, mais rápidas e mais baratas que a sua [e o que fazer a respeito]**. Tradução de Gerson Yamagami. Rio de Janeiro: Alta Books, 2019.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber: Inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

TERTULIANO, I; CÂMARA, M.; SZABO. V. **Indústria 4.0: a inovação aliada a sustentabilidade**. 2019. 38 f. Trabalho de Conclusão de Pós Graduação - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2019.

LOS ANGELES TIMES. **Uber is on growth fast track, leaked document shows**. 2016. Disponível em: <http://www.latimes.com/business/la-fi-0822-uberrevenue-20150822-story.html>. Acesso em: 29 nov. 2020.

UBER NEWSROOM. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 02 fev. 2021.

UNESCO. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000139423>. Acesso em: 22 de ago. 2020.

VEJA. **Uber pagará US\$ 20 milhões em ação trabalhista de motoristas nos EUA.** 2019. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/uber-pagara-us-20-milhoes-em-acao-trabalhista-de-motoristas-nos-eua/>. Acesso em 15 jan. 2021.

ZANATTA, Rafael A. F. et al. (Orgs.). **Organização de Economias do compartilhamento e o direito.** Curitiba: Juruá, 2017. Disponível em: http://ceplam.com.br/wp-content/uploads/2019/11/7.-LIVRO-Economias_do_compartilhamento_e.pdf#page=218. Acesso em: 11 jul. 2020.

ZIPPERER, André Gonçalves. **A intermediação de trabalho via plataformas digitais: repensando o direito do trabalho a partir das novas realidades do século XXI.** São Paulo: LTr, 2019.

99. **Termos e Condições - Termos de uso motorista.** 2021. Disponível em: <https://99app.com/legal/termos/motorista/>. Acesso em: 05 jan. 2021.

99. **Termos de Privacidade de Pesquisa de Perfil do Motorista.** 2020. Disponível em: <https://99app.com/legal/privacidade/pesquisa-motorista/>. Acesso em: 16 dez. 2020.

99. **Política de Privacidade.** 2020. Disponível em: <https://99app.com/legal/privacidade/>. 2020. Acesso em: 16 dez. 2020.