

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS - CCJE**  
**FACULDADE NACIONAL DE DIREITO - FND**

**ACORRENTADOS: Similaridades entre o Trabalho de Ganho dos Carregadores de Cadeira e de Carruagem do Século XIX e o Trabalho de Ganho Realizado pelos Motoristas “Parceiros” da Uber no Século XXI**

**RAYANE FERREIRA DA SILVA**

**Rio de Janeiro**

**2022**

RAYANE FERREIRA DA SILVA

**ACORRENTADOS:** Similaridades entre o Trabalho de Ganho dos Carregadores de Cadeira e de Carruagem do Século XIX e o Trabalho de Ganho Realizado pelos Motoristas “Parceiros” da Uber no Século XXI

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Rodrigo de Lacerda Carelli.**

**Rio de Janeiro**

**2022**

### CIP - Catalogação na Publicação

S586a Silva, Rayane Ferreira da  
ACORRENTADOS: Similaridades entre o Trabalho de Ganho dos Carregadores de Cadeira e de Carruagem do Século XIX e o Trabalho de Ganho Realizado pelos Motoristas "Parceiros" da Uber no Século XXI / Rayane Ferreira da Silva. -- Rio de Janeiro, 2022.  
127 f.

Orientador: Rodrigo de Lacerda Carelli.  
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2022.

1. Escravos de Ganho. 2. Uberização do Trabalho. 3. Precarização do Trabalho. 4. Motoristas Parceiros. 5. Uber. I. Carelli, Rodrigo de Lacerda, orient. II. Título.

RAYANE FERREIRA DA SILVA

**ACORRENTADOS:** Similaridades entre o Trabalho de Ganho dos Carregadores de Cadeira e de Carruagem do Século XIX e o Trabalho de Ganho Realizado pelos Motoristas “Parceiros” da Uber no Século XXI

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Rodrigo de Lacerda Carelli**.

Data da aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Banca Examinadora:

---

Orientador

---

Membro da Banca

---

Membro da Banca

**Rio de Janeiro**

**2022**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus pelo apoio espiritual que me concedeu neste momento, por me ajudar a passar pelas adversidades, só Ele e eu sabemos o quanto foi difícil realizar essa pesquisa de TCC.

Também agradeço aos meus pais, Doraci e Antônio, pois devo a eles minha eterna gratidão, não só pela força nos momentos difíceis, mas por toda a ajuda na realização dos meus sonhos. Sem o apoio de meus pais eu não teria conseguido completar essa jornada, eles foram a minha força ao longo do caminho, e meu modelo a ser seguido.

Agradeço, também, aos meus amigos que estiveram ao meu lado ao longo do curso, que passaram por todas as situações e momentos difíceis comigo, vocês tornaram tudo mais leve, pois eu sabia que poderia sempre contar com vocês.

## RESUMO

“Negros de ganho”, expressão usada no Brasil, no Século XIX, para nomear os escravos urbanos que exerciam um ofício e eram obrigados a repassar parte de seus ganhos a seus donos. “Motoristas parceiros”, Expressão utilizada para intitular os motoristas que trabalham para a plataforma Uber, no Século XXI, e também são obrigados a transferir parte dos seus ganhos para a Empresa que os coordena. O objetivo deste trabalho é identificar e descrever as similaridades existentes entre essas formas de trabalho, visto que ambos casos passam o viés de autonomia e liberdade, mas que na realidade mascaram a subordinação existente. Adotou-se, para a realização do trabalho, a pesquisa explicativa, com abordagem do método da pesquisa bibliográfica, com técnicas de análise de dados qualitativas. Por meio do estudo realizado foi possível confirmar que o trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo da Empresa Uber pode ser compreendido como um novo escravismo, de modo que o Direito do Trabalho deve urgentemente se conectar à essa nova forma de trabalho, com a finalidade de garantir direitos trabalhistas para a população negra que é a mais atingida por essa forma mais sutil de exploração do trabalho.

**Palavras-chave:** Negros de ganho; Motoristas Parceiros; Novo Escravismo; Exploração do Trabalho

## ABSTRACT

"Money-earning slavers", expression used in Brazil, in the 19th century, to name urban slaves who exercised an office and were obliged to pass part of their earnings to their owners. "Partner drivers", expression used to name drivers who work for the Uber platform in the 21st century, and are also required to transfer part of their earnings to the Company that coordinates them. The objective of this study is to identify and describe the similarities between these forms of work, since both cases pass the bias of autonomy and freedom, but in reality mask the existing subordination. It was adopted, for the accomplishment of the work, the explanatory research, with approach of the method of the bibliographic research, with techniques of analysis of qualitative data. Through the study it was possible to confirm that the work done by the application drivers of the Uber Company can be understood as a new slavery, so that the Labor Law must urgently connect to this new form of work, in order to guarantee labor rights for the black population that is most affected by this subtler form of labor exploitation.

**Keywords:** Money-earning slavers; Partner drivers; New slavery; Labor exploitation

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Escravos de libré, carregadores de cadeirinhas .....	27
Imagem 2: Escravos de libré, carregadores de cadeirinhas de pessoas da nobreza.....	27
Imagem 3: Dama da alta sociedade sendo transportada por carregadores de cadeirinhas.....	29
Imagem 4: Escravos de Ganho Conduzindo Carruagem.....	31
Imagem 5: Ganhos do motorista considerando a variação de tempo x distância.....	58
Imagem 6: Chamada do site oficial da Uber para captação de novos entregadores e/ou motoristas.....	66



## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Tabela elaborada na pesquisa pelos alunos da UFPE.....	62
Tabela 2: Percentual do fundamento jurídico usado em decisões que não reconhecem a relação de trabalho.....	80

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	13
<b>CAPÍTULO I: PANORAMA DO BRASIL ESCRAVOCRATA DO SÉC. XIX - TRANSIÇÃO DA FORMA DE ESCRAVIDÃO COMO UMA MEDIDA DE REFORMULAR A IMAGEM COLONIAL DO RIO DE JANEIRO.....</b>	<b>17</b>
<b>1.1 A cultura de modernização da Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX - A inserção do trabalho escravo de ganho.....</b>	<b>17</b>
<b>1.2 Uma classe dos escravos de ganho surgida no Século XIX: Carregadores de Cadeiras.....</b>	<b>20</b>
1.2.1 <u>Peculiaridades do Trabalho de Ganho Realizado pelos Carregadores de Cadeiras e de Carruagem.....</u>	21
1.2.1.1 <i>Autorização prévia para trabalhar nas ruas.....</i>	23
1.2.1.2 <i>Aplicação de sanção na execução do serviço sem a devida autorização.....</i>	24
1.2.1.3 <i>Diferenciação do transporte como sinônimo de status e riqueza.....</i>	25
1.2.1.4 <i>Forma de Transporte de Pessoas: Carregadores de cadeirinhas.....</i>	26
1.2.1.5 <i>Forma de Transporte de Pessoas – Carruagem.....</i>	30
1.2.1.6 <i>As cadeirinhas e carruagens como parte integrante da sociedade imperial carioca.....</i>	31
<b>1.3 A Greve Negra ocorrida na Bahia em 1857.....</b>	<b>32</b>
1.3.1 <u>Panorama geral das motivações da greve.....</u>	33
1.3.2 <u>Falta sensação de autonomia dos escravos.....</u>	37
<b>1.4 Tornar-se liberto do sistema escravista brasileiro: A alforria.....</b>	<b>38</b>
1.4.1 <u>Alforrias Gratuitas.....</u>	38
1.4.2 <u>Alforrias Condicionais.....</u>	39
<b>1.5 “Tu és livre, podes agora ir para onde quiseres. (...) Oh! meu sinhô! fico”: A falsa liberdade adquirida pela carta de alforria - a mudança de uma forma de dominação por outra.....</b>	<b>40</b>
<b>CAPÍTULO II: UBERIZAÇÃO DO TRABALHO - A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS.....</b>	<b>45</b>
<b>2.1 Funcionamento da plataforma uber para os motoristas - Trâmites para dirigir no aplicativo.....</b>	<b>49</b>
2.1.1 <u>Requisitos necessários para que os motoristas parceiros comecem a dirigir na plataforma da Uber.....</u>	49
<b>2.2 Categorias da Uber ofertados pela empresa .....</b>	<b>50</b>
2.2.1 <u>UberX: ideal para sua locomoção cotidiana.....</u>	50
2.2.2 <u>Uber Juntos: compartilhando viagens e economizando.....</u>	50
2.2.3 <u>Uber Com ort: melhores carros e experiência premium.....</u>	51
2.2.4 <u>Uber Black: viagens exclusivas em veículos de alto nível.....</u>	51
2.2.5 <u>UberX VIP: vantagens para os usuários mais frequentes.....</u>	51
2.2.6 <u>Uber Bag: mais espaço para suas malas ou pertences.....</u>	52
2.2.7 <u>Uber Eats: levando seus pratos favoritos até você.....</u>	52
<b>2.3 Aquisição do carro para poder dirigir pela empresa - Requisitos dos veículos.....</b>	<b>52</b>
<b>2.4 Termos Gerais de Uso que estabelecem o relacionamento contratual entre o motorista parceiro e a empresa uber.....</b>	<b>53</b>
2.4.1 <u>Dos serviços - Uber pede que o motorista reconheça que o motorista parceiro não é seu empregado.....</u>	53

2.4.2	<u>Da licença (limitada) concedida - Licença personalíssima, não passível de sublicença</u>	54
2.4.3	<u>Das restrições - impedimentos ao trabalhador contratado pela Uber</u>	54
2.4.4	<u>Da titularidade pela prestação de serviços - Direitos permanecem em propriedade da Uber</u>	55
2.4.5	<u>Das condutas e obrigações do motorista parceiro</u>	55
2.4.6	<u>Do acesso à rede e equipamentos - Responsabilidade do motorista em arcar com taxas e encargos dos serviços da rede</u>	56
2.4.7	<u>Do pagamento - Responsabilidade pelo preço cobrado</u>	56
2.4.8	<u>Responsabilidade pelo custeio da manutenção do carro</u>	59
<b>2.5</b>	<b>Perfis das pessoas envolvidas no transporte de pessoas por meio da plataforma digital da Uber - Quantos trabalhadores estão trabalhando na Uber? Quem é o cliente? Quem é o motorista?...</b>	<b>59</b>
2.5.1	<u>Perfil quantitativo</u>	60
2.5.2	<u>Perfil Racial - Quem é o motorista?</u>	61
2.5.3	<u>Perfil Racial - Quem é o cliente?</u>	62
<b>2.6</b>	<b>Precarização do Trabalho: Uberização como um neo-escravismo</b>	<b>64</b>
2.6.1	<u>As plataformas digitais: descrição e análise</u>	66
<b>2.7</b>	<b>Uberização sob o prisma das leis brasileiras: o desamparo legal dos motoristas</b>	<b>69</b>
2.7.1	<u>Jurisprudência - Breve Resumo da Ação - Análise de decisão paradigma</u>	69
2.7.2	<u>Requisitos da relação de emprego presentes na relação entre motorista e a empresa Uber</u>	72
2.7.2.1	<u>Pessoa física e personalidade</u>	72
2.7.2.2	<u>Quanto ao requisito da onerosidade</u>	73
2.7.2.3	<u>Quanto à não eventualidade</u>	74
2.7.2.4	<u>Quanto à subordinação</u>	75
<b>2.8</b>	<b>Máquina de acordos - Forma da Uber barrar a fixação de uma jurisprudência que de reconheça o vínculo trabalhista dos motoristas e a empresa</b>	<b>78</b>
2.8.1	<u>Autonomia e Controle - A subordinação telemática</u>	80
2.8.2	<u>Racismo Algoritmo</u>	82
<b>2.9</b>	<b>Greve dos Motoristas de Aplicativo - Direito Fundamental e Reivindicações dos Motoristas</b>	<b>85</b>
<b>CÁPITULO III - SIMILARIDADES ENTRE O TRABALHO DE GANHO REALIZADO PELOS CARREGADORES DE GANHO QUE REALIZAVAM O TRANSPORTE DE PESSOAS NO SÉCULO XIX E O TRABALHO REALIZADO PELOS MOTORISTAS “PARCEIROS” DA UBER NO SÉCULO XXI</b>		
<b>3.1</b>	<b>Conceituação do trabalho de ganho e dos motoristas de aplicativo de plataformas digitais</b>	<b>90</b>
3.1.1	<u>Trabalho de Ganho - Escravos carregadores de cadeirinha e de carroça</u>	90
3.1.2	<u>Trabalho de transporte de pessoas na plataforma digital da Uber</u>	93
<b>3.2</b>	<b>Requisitos necessários para o início para prestação do serviço de transportes</b>	<b>96</b>
<b>3.3</b>	<b>Acorrentados: Falsa sensação de autonomia e liberdade no trabalho de transporte de pessoas no Século XIX e XXI</b>	<b>97</b>
<b>3.4</b>	<b>A obrigatoriedade no repasse dos ganhos obtidos</b>	<b>101</b>
<b>3.5</b>	<b>Precarização do trabalho - Jornadas de trabalho acima do limite legal</b>	<b>103</b>
<b>3.6</b>	<b>Sistemas de penalidades na hipótese de não observância das regras estabelecidas pelos senhores e empresa Uber</b>	<b>104</b>
<b>3.7</b>	<b>Categorias diferentes de veículo de acordo com o evento que se pretendia ir</b>	<b>106</b>

<b>3.8 Similaridade entre o perfil de quem é o cliente e o motorista/carregador no sistema de transporte de pessoas no Século XIX e na Uber do Século XXI.....</b>	<b>108</b>
<b>3.9 Trabalhadores transportadores de pessoas na escravidão de ganho e motoristas da Uber: ambos combatentes grevistas na busca por obtenção de direitos trabalhistas .....</b>	<b>111</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>114</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>121</b>

## INTRODUÇÃO

“Identificada com a história do trabalho livre (assalariado), a história social do trabalho no Brasil contém em si mesma, um processo de exclusão: nela não figura o trabalhador escravo. Milhares de trabalhadores que, durante séculos, tocaram a produção e geraram a riqueza no Brasil, ficam ocultos e desaparecem num piscar de olhos”.<sup>1</sup>

O trecho acima destacado foi retirado da Obra Literária intitulada de “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”, onde a historiadora Silvia Hunold Lara levanta a questão de que a historiografia brasileira, de uma forma geral, ao escrever os livros que tentam correlacionar temas como Escravidão e a História Social do Trabalho no Brasil, acabam por tratá-los como temas autônomos, de modo que a escravidão é vista como um momento que antecede à história do trabalho no Brasil.

Silvia, inclusive, pontuou que o período do final do Século XIX configura-se como um chamado período da *substituição* do escravo (negro) pelo trabalho livre (branco e imigrante), denominado como o “*período da transição*” no Brasil<sup>2</sup>. Como consequência, esse período é abordado em obras específicas sobre abolição ou então em capítulos introdutórios sobre a história dos trabalhadores em geral, mas nunca de uma forma interligada, como se o sistema escravista já fizesse parte da história do trabalho no Brasil.

Thomas Ewbank, escritor inglês, esteve no Brasil em 1846, durante seis meses e iniciou uma frenética produção literária sobre o Brasil<sup>3</sup>, onde em determinado momento expôs que: “*Toda a parte comercial do Rio de Janeiro é singularmente bem adaptada para ferrovias e, se o povo decidir não continuar a utilizar os negros como bestas de carga, seria de seu interesse possuí-la*”.<sup>4</sup> Em outro momento do texto, extrai-se a sua ideia de correlacionar negros escravizados com animais de carga: “*Aqui não temos carros puxados por quadrúpedes para o*

---

<sup>1</sup> SILVIA Hunold Lara. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. **Projeto História**, São Paulo: v. 16, fev. 1998. p.26.

<sup>2</sup> *Ibid.* p.27

<sup>3</sup> SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 126, p. 216-226, 5 nov. 2011.

<sup>4</sup> Thomas Ewbank. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. *In*:TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História), Universidade Federal Fluminense. Niterói. p.9. 2015.

*transporte de mercadorias. Os escravos são os animais de tração assim como de carga*”<sup>5</sup>. A visão do turista escritor é carregada de preconceitos e externaliza a **condição jurídica** dos escravizados naquela época aqui no Brasil, de que eles seriam **“coisas”**.

A Escravidão no Século XIX foi marcada por um novo modo de domínio senhorial. Anteriormente, o trabalho escravo era diretamente ligado à monocultura e à exportação, que estruturavam a economia na colônia, que expunha o que foi o Brasil-Colônia. Para exercer o controle dos escravizados, o senhor que era dono de Fazendas colocava ao seu serviço um capataz para vigiá-los e puni-los. Com a finalidade de se recriar a imagem rural brasileira e torná-la em um Brasil-Império originou-se uma nova forma de escravidão, que foi a época dos “escravos de ganho”. Essa forma de trabalho possui várias categorias, dentre as quais encontram-se as de carregadores de cadeirinhas e os de carruagem, que são as classes analisadas nesta pesquisa.

Além de ter sido uma forma de perpetuar o trabalho escravo de uma forma “mais branda”, conferiu a falsa sensação de autonomia aos escravos. Isso ocorreu devido ao fato de que com essa forma de trabalho, eles podiam andar pelas ruas com mais liberdade para comercializar, e tinham a possibilidade de poder auferir renda, o que, eventualmente, permitiria a compra da sua liberdade.

Essa forma de trabalho servil ainda é observada nos dias atuais. O trabalho dos motoristas da plataforma digital da Uber reproduz muitos aspectos existentes no trabalho de ganho ocorrido no Século XIX, no Rio de Janeiro. Nesse sentido, o objetivo geral da presente pesquisa é apontar as similaridades do trabalho de ganho realizado pelos carregadores de cadeirinha e de carruagem, do Século XIX, e o trabalho de transporte de pessoas realizado pelos motoristas “parceiros” na Empresa Uber, no Século XXI.

Dessa forma, o primeiro capítulo teve como objetivo analisar o contexto em que o trabalho escravo de ganho foi inserido no Rio de Janeiro, tendo como principais fontes de estudo: as descrições feitas pelos viajantes europeus que estiveram no Rio no momento da

---

<sup>5</sup> EWBank, Thomas. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. In: TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015. p.9.

Abertura dos Portos às Nações Amigas<sup>6</sup>. Além disso, apresentar os trâmites necessários para realizar o trabalho ganho de transporte de pessoas no Rio de Janeiro, tendo como base a documentação do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro do ano de 1872, levantadas por meio da obra “*Os Escravos de Ganho no Rio de Janeiro do Século XIX*”<sup>7</sup>.

Ademais, tendo aspectos gerais em comum com o trabalho de ganho realizado em Salvador, também foram usados registros da Greve Negra, ocorrida na Bahia, que trazem mais detalhes das formalidades envolvidas no trabalho de ganho<sup>8</sup>. Além disso, retrata trechos da obra literária de José de Alencar que também traz contribuições acerca dos carregadores de cadeirinhas no transporte de pessoas na sociedade da elite carioca do Século XIX<sup>9</sup>.

O segundo capítulo traz dados dos estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística que confirmam que a massa de desempregados no Rio de Janeiro é de pessoas da população negra. Que a alta taxa de desemprego corroborou para a migração deles para os trabalhos informais, que acabou por ser a sua principal fonte de renda. A forma de prestação do trabalho deles acaba por obrigá-los a se submeterem às regras impostas pela empresa, apesar de serem vistos pelo Direito do Trabalho como autônomos.

Assim, o segundo capítulo se dedica a demonstrar também que, na prática, as transformações tecnológicas trazidas com a economia digital, ao invés de trazer melhorias significativas na forma da prestação de serviços, acabou por causar a precarização do trabalho e emergir lógicas de exploração mais sutis. Quando analisado o perfil racial de quem é o cliente e quem é o motorista da Uber, identifica-se um forte traço de um trabalho de escravo ganho contemporâneo.

Deste modo, o segundo capítulo destina-se a trazer uma visão crítica acerca do trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo da Empresa Uber, abordando conceitos como uberização, trazendo a enumeração dos pré-requisitos impostos para o cadastro do motorista na plataforma, a partir do detalhamento encontrado no próprio site oficial da Empresa, bem como os termos de uso exigidos por ela.

---

<sup>6</sup> SOARES, Cecília Moreira. **As ganhadeiras**: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX. Afro-Asia, 1996. p. 58.

<sup>7</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988.

<sup>8</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>9</sup> ALENCAR, José de. **As minas de prata**. Rio de Janeiro: B.L.Garnier, 1865.

Para mais, a problemática da interpretação da relação entre Uber-Motorista sob a concepção clássica de subordinação, que obsta o reconhecimento do vínculo empregatício existente. Assim, trouxe uma decisão paradigma proferida na 3ª Turma do TST, que interpretou essa relação sob o prisma da chamada subordinação algorítmica. Por fim, o terceiro capítulo propõe-se a organizar os pontos trazidos nos capítulos anteriores com a finalidade de revelar as semelhanças detectadas entre os dois trabalhos de ganho, o dos escravizados do século XIX e dos motoristas “parceiros” do Século XXI.



## CAPÍTULO I: PANORAMA DO BRASIL ESCRAVOCRATA DO SÉC. XIX - TRANSIÇÃO DA FORMA DE ESCRAVIDÃO COMO UMA MEDIDA DE REFORMULAR A IMAGEM COLONIAL DO RIO DE JANEIRO

### 1.1 A cultura de modernização da Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX - A inserção do trabalho escravo de ganho

A Escravidão no Século XIX foi bastante marcada por um novo modo de domínio senhorial. Anteriormente, o trabalho escravo era diretamente ligado à monocultura e à exportação, que estruturavam a economia na colônia. Para exercer o controle dos escravizados, o senhor que era dono de Fazendas colocava ao seu serviço um capataz para vigiá-los e puni-los.

Além disso, a jornada de trabalho era muito extensa e a alimentação precária e que prejudicava a saúde dos escravizados. Qualquer ato que fosse considerado infração, causava severos castigos físicos como penalidade. Para castigá-los, eram utilizados o tronco e o pelourinho. No entanto, **no Século XIX, a escravidão tem uma nova roupagem, haja vista que a dominação senhorial, que era majoritariamente exercida pelos castigos físicos, passa a ser realizada envolvendo a pecúnia.**

A abertura dos portos às nações amigas impulsionou o desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro, devido ao incentivo à entrada de novos produtos europeus no mercado brasileiro, conseqüentemente, o turismo de mais estrangeiros em território brasileiro. Nessa toada, a vinda da Corte Portuguesa motivou a realização de obras de saneamento, infraestrutura, policiamento, todas com a finalidade de mudar o aspecto colonial da Cidade. Para a historiadora e escritora Kirsten Schultz, a medida de reestruturar a Cidade tinha como objetivo uniformizar esteticamente e culturalmente a Cidade aos padrões das autoridades reais:

Construir uma corte real significava construir uma cidade ideal; uma cidade na qual tanto a arquitetura mundana quanto a monumental, juntamente com as práticas sociais e culturais dos seus residentes, projetassem uma imagem inequivocamente poderosa e virtuosa da autoridade e do governo reais.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> SCHULTZ, K. **Versalhes Tropical: império, monarquia e a Corte real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821.** Tradução: Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

Assim, D. João instituiu mais postos de juiz do crime (Alvará de 27 de junho de 1808), principalmente para o Rio de Janeiro, prevendo um incremento da criminalidade em decorrência do brusco e significativo aumento populacional que a cidade sofrera com o desembarque da família real e da corte, pretendendo incrementar a “*segurança e a tranquilidade de seus vassalos*”. Cada juiz do crime respondia por um bairro ou freguesia, como a da Candelária, da Sé, de São José e de Santa Rita, por exemplo<sup>11</sup>.

Na época imperava as ideias dedicadas à salubridade pública e aformoseamento da cidade. Sob a justificativa do risco de se espalhar doenças e contaminação em massa, os cemitérios foram retirados dessas freguesias. Nessa toada, foi expedido um ofício de Paulo Fernandes Viana, Juiz do crime do Bairro da Sé, relatando as queixas de moradores do entorno com relação ao cheiro de carniça que exalava do local (um pântano) e a aplicação de penalidades aos negociantes que fossem donos dos escravos desovados nesse local<sup>12</sup>:

Nos fundos da **rua nova de São Joaquim** e fundos das casas novamente edificadas nos cajueiros há um pântano que além de nocivo a **saúde pública** ainda de mais a mais é **cemitério de cadáveres de negros novos**, pela ambição dos **homens de Valongo** que para ali os lançam a fim de se forrarem a despesa de pagar cemitério. Desses males vem da existência do dito lago, um a perda do terreno, outro a facilidade de ali se conservarem cadáveres, e imundícies com que se imputa o bairro, e dele toda a cidade.

Fica Vossa Mercê encarregado de fazer aterrar mandando no distrito de todo o seu bairro declarar ou por editais ou por notificações as obras que se fizerem de concertos que caliço e entulhos para ali se levem e de dias em dias os mande estender a enxada e assim mesmo vendo que terrenos vizinhos se podem tirar a terras para as pôr ali por meio de algumas carroças por ajustes cômodos de que me dará parte e logo ao mesmo tempo mande notificar a todos os negociantes que recolherem pretos no **Valongo** para que nunca mais se atrevam a lançar para ali cadáveres ilegível de logo que se conheça que lhes os pertencem por **marcas** e outras informações pagarem da cadeia trinta mil réis para se gastar no enxugamento, e melhoramento do mesmo charco.

Ordene ao seu escrivão que nos autos que fizer dos corpos ali achados se examinem todas as marcas que tiverem ilegível individualmente e por elas, nessas ocasiões, mandará proceder a exame nos livros das cargas dos **escravos** para descobrir de quem sejam e a que armazéns vieram, de forma que por este meio se possa impor as penas, e que todos conheçam que devem a **Polícia** este miúdo exame a fim de extinguir este mal de que Vossa Mercê irá dando contas, pois que esta providência é perene, e tem um trato sucessivo para não se dar por acabada sem que todo se enxugue o pântano, e desapareçam os fatos de contravenção: para o que lhe fica esta notada. Deus Guarde a Vossa Mercê. Rio 9 de dezembro de 1815<sup>13</sup>.

<sup>11</sup>Disponível em: [http://historiacolonial.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3593:limpeza-do-pantano-do-valongo&catid=144&Itemid=275#\\_ftnref1](http://historiacolonial.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3593:limpeza-do-pantano-do-valongo&catid=144&Itemid=275#_ftnref1). Acessado em 14/10/2022.

<sup>12</sup>*Ibid.*

<sup>13</sup> *Ibid.*

O trecho acima destacado aponta os informes do Intendente da época que registra que o local era caracterizado pelos vestígios de ossadas de corpos semi-sepultos expostas ao céu aberto, já que muitos dos escravos mortos eram simplesmente ‘desovados’ no local por seus donos ou responsáveis, sem nenhum traço de humanidade, como se fossem meros dejetos lançados num lixão<sup>14</sup>. Apesar de extremamente preconceituoso e desumanizador de corpos negros, expressa o ideal higienista das ações de modernização da Cidade e que evidenciou uma grande questão: *Qual a forma de construir uma cidade civilizada quando a população majoritária é composta por escravos?*

O trabalho escravo tal como era anteriormente era um marco do Brasil-Colônia, ao passo que recriar essa imagem e torná-la em um Brasil-Império foi o que originou uma nova forma de escravidão, que foi a época dos “escravos de ganho”. Os escravos ou negros de ganho foi o nome dado, no Brasil, aos escravos que trabalhavam na zona urbana e tinham que repassar parte dos seus ganhos aos seus donos. Nesse tipo de trabalho, era estipulada uma cota mínima em dinheiro que deveria ser entregue pelo escravo diariamente. O remanescente da cota estipulada podia ficar com o próprio escravo. Mas caso a meta não fosse atingida, o escravo era penalizado de alguma forma<sup>15</sup>.

A partir desse momento a relação entre senhor-escravo tornou-se um pouco diferenciada, visto a aparente liberdade que lhes foi conferida, tendo em vista a possibilidade de poderem circular pela Cidade para realizar seus ofícios e/ou vender mercadorias. A forma de dominação que anteriormente era majoritariamente imposta por castigos físicos, a partir desse momento passa a ser pecuniária, pois era acordado que os escravos durante o dia iriam realizar os ofícios que lhes eram devidos, mas precisavam ao final do dia cumprir com a cota de repasse ao senhor.

A circulação dos escravos na rua realizando o ganho somente era permitida diante de uma autorização de seu senhor perante à Câmara Municipal. Caso o escravo fosse pego comercializando nas ruas sem a autorização, ele era detido e liberado apenas depois do seu dono

---

<sup>14</sup> Disponível em: <https://spiritosanto.wordpress.com/2011/02/08/o-velho-cemiterio-dos-pretos-novos/>. Acessado em 16/10/2022.

<sup>15</sup> Disponível em: <https://studhistoria.com.br/qq-isso/escravo-de-ganho-negros-de-ganho/#:~:text=Às%20escravas%20de%20banho%20eram,autonomia%20e%20liberdade%20de%20locomo%C3%A7%C3%A3o.> Acessado em 16/10/2022.

pagar a sua multa. Enquanto alguns escravos de ganho iam às ruas para vender mercadorias, outros eram alugados para terceiros para desempenhar diversas atividades<sup>16</sup>.

O ganho - seja pela venda de mercadorias ou pela execução de atividades - permitiu que muitos escravos pudessem, com a sua alforria, adquirir um pouco mais de independência. Consequentemente, alforriados, muitos desses escravos acabaram por continuar trabalhando em pequenos comércios, para garantir a sua própria subsistência e de sua família<sup>17</sup>.

## 1.2 Uma classe dos escravos de ganho surgida no Século XIX: Carregadores de Cadeirinhas

A relação escravista do trabalho de ganho foi um marco no Século XIX, pois se originou de um contrato informal estabelecido entre senhor e escravo, onde era previamente pactuado a quantia que os mesmos eram obrigados a dar para os seus senhores. O excedente do valor combinado ficava em posse do próprio escravo, que escolhia se acumulava o montante para a compra da sua liberdade ou para gastar no dia a dia<sup>18</sup>.

De acordo com Cecília Conceição Moreira Soares<sup>19</sup>, para pagar a diária ou a semana do senhor e poupar o dinheiro ao mesmo tempo era uma tarefa muito difícil. O retorno recebido variava de acordo com fatores como: ocupação, idade, saúde, habilidades pessoais. Além disso, o mercado impunha valores diferentes de acordo com a produtividade da ocupação<sup>20</sup>. Segundo Johan Spix e Karl Von Martius<sup>21</sup>, os escravos usados no ganho eram vistos pelos seus senhores

---

<sup>16</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 111- 112

<sup>17</sup>Disponível em: <http://www.letras.ufmg.br/literafro/teatro/11-textos-dos-autores/799-machado-de-assis-bons-dias>. Acessado em 10/12/2022

<sup>18</sup>SOARES, Cecília Moreira. **As ganhadeiras**: mulher e resistência negra em salvador no século XIX. Afro-Asia, 1996. p. 57.

<sup>19</sup>Docente Titular na Universidade do Estado da Bahia - UNEB, Campus I - Departamento de Educação. Doutorado em Antropologia pela Universidade Federal de Pernambuco (2009). Disponível em: <https://www.escavador.com/sobre/7062154/cecilia-conceicao-moreira-soares>. Acessado em 05/11/2022

<sup>20</sup> ANDRADE, Maria José. A mão de obra escrava em Salvador. *In*: SOARES, Cecília Moreira. **As ganhadeiras**: mulher e resistência negra em salvador no século XIX. Afro-Asia, 1996. p. 58.

<sup>21</sup> Johann Baptist von Spix chegou ao Brasil em junho de 1817, em companhia de Karl von Martius, na missão científica enviada pelo Grão-Duque da Toscana. Os dois homens de ciência percorreram as Províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Maranhão, Pernambuco, Piauí, Pará e Amazonas, realizando trabalhos e observações que interessam à Geografia, Etnografia, à Botânica e à Zoologia.

como “*capital vivo em ação*”<sup>22</sup>, visto que o dinheiro que lhes era investido era recuperado pouco tempo depois, em virtude da quantia pactuada para ser devolvida diariamente ou semanalmente:

Na cidade, é tristíssima a condição dos que são obrigados a ganhar diariamente certa quantia (uns 240 réis) para os seus senhores; são considerados como capital vivo em ação, e, como os seus senhores querem recuperar dentro de certo prazo o capital e juros empregados, não os poupam. Sinto dizer que tais escravos, chegando à velhice, quando já se tornaram imprestáveis para o serviço, são alforriados, e, assim, entregues ao desamparo<sup>23</sup>.

Como demonstrado no trecho destacado acima, a condição dos negros obrigados a repassar quantias pré estabelecidas aos senhores era triste, pois eram explorados sem dó pelos seus patrões que queriam, tão cedo, o retorno pelo “investimento” de ter comprado (ou mantido) um escravo para executar determinados serviços ou comercialização de produtos. Para realizar seus trabalhos, eles detinham um pouco de autonomia e liberdade de locomoção, visto que era a forma de comercialização pelas Cidades. Assim, podiam morar em alguma casa alugada pela Cidade e voltar à casa de seu senhor para pagar a diária ou o valor semanal.

As atividades econômicas a serem realizadas pelos escravos eram variadas, a depender da habilidade do escravo, quais sejam: vendedor ambulante, transportador de carga, carregador de cadeirinhas, marinho, barbeiro, pescador, ferreiro, artesão, pedreiro, entregador de cartas, entre outros. Ao passo que, as escravas, em geral, eram: quitadeiras (vendedoras de doces e alimentos) e lavadeiras<sup>24</sup>.

### 1.2.1 Peculiaridades do Trabalho de Ganho Realizado pelos Carregadores de Cadeirinhas e de Carruagem

Em 1872 houve um recenseamento organizado no Município do Rio de Janeiro, onde foi possível coletar dados acerca de algumas destas categorias profissionais onde trabalhavam os escravos de ganho<sup>25</sup>. Inicialmente, importante mencionar que o objetivo deste trabalho é

<sup>22</sup> GALVÃO, Benjamin Franklin Ramiz; LAHMEYER, Lucia Furquim e et al. **Viagem pelo Brasil (1817 - 1820)**. v.2. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/573991>. Acessado em 05/11/2022.

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> Disponível em: <https://studhistoria.com.br/qq-isso/escravo-de-ganho-negros-de-ganho/>. Acessado em 05/11/2022

<sup>25</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 110.

analisar de forma mais pormenorizada os trâmites e peculiaridades do trabalho de ganho exercido por dois tipos específicos, os carregadores de cadeirinhas e de carruagem.

A fim de apurar os trâmites que envolvia a circulação de um escravo de ganho na rua foi utilizado como fonte de informação a documentação do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, onde estão os pedidos de licença encaminhados pelos senhores à Câmara Municipal entre os anos de 1830 a 1888<sup>26</sup>. Antes de adentrar em cada categoria menciona-se que, conforme exposto pelo historiador, a documentação utilizada, além de referir-se unicamente com relação aos escravos de ganho na rua, apresenta uma série de lacunas<sup>27</sup>.

A primeira delas começa no fato de que os pedidos de licença anteriores ao ano de 1850 e posteriores ao de 1870, em sua maioria, foram perdidos e consumidos pelo tempo. Assim, com relação ao período de 1830-1850 foram encontrados apenas o pedido de licença de 210 senhores, ao passo que no período relativo à 1871-1888 foram encontrados apenas 79 pedidos. Por fim, o período que possui maior e mais importante documentação é dos anos de 1851-1870 que reuniram o total de 1.627 pedidos de licença<sup>28</sup>.

No entanto, também foi utilizada como fonte de informações acerca do trabalho dos escravos ganho os relatos da greve negra ocorrida em Salvador, em 1857<sup>29</sup>. Assim, serão analisados aspectos específicos, fazendo o recorte para as peculiaridades do trabalho realizado no Rio de Janeiro, pelos carregadores de cadeirinha e de carruagem.

E com relação aos aspectos gerais, que são comuns ao trabalho de ganho realizado no Rio de Janeiro e em Salvador, serão utilizados os registros do livro que trouxe contribuições acerca da greve negra realizada na Bahia. Da greve ocorrida na Bahia, cumpre mencionar a fala do reverendo norte-americano Daniel Kidder que, ao observar as ruas estreitas, irregulares e mal pavimentadas da Cidade Baixa disse que elas eram “*cheias de ambulantes e carregadores*”, e sobre estes últimos detalhou: “*Grandes números de negros altos, atléticos, são vistos se movimentando em pares ou gangues de quatro, seis ou oito, com suas cargas suspensas entre eles por pesadas varas*”<sup>30</sup>.

---

<sup>26</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 111.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p.21.

Em 1847, o barão de Forth--Rouen teve impressão semelhante: os negros formavam “*a maior parte da população da Bahia, e a única que se percebe nas ruas, espécie de bestas que se empregam em todos os transportes, e que circulam carregados de pesados fardos*”. Não se viam mestiços, muito menos brancos, a desempenhar esse papel. “***Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro***”, observou dez anos depois o alemão Robert Avé-Lallemant. Para os habitantes de Salvador, essa paisagem humana já se havia naturalizado<sup>31</sup>.

### 1.2.1.1 Autorização prévia para trabalhar nas ruas

Ultrapassada essas questões, serão trazidos alguns pontos acerca do trabalho escravo realizado pelos negros de ganho. Dentre as obrigatoriedades para realizar o trabalho de ganho na rua encontra-se a **necessidade de autorização prévia da Câmara Municipal**<sup>32</sup>. Como dito anteriormente, apesar das peculiaridades que envolviam a execução de cada ofício, existiam exigências em comum para o trabalho de ganho em gênero.

De acordo com os registros obtidos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro era terminantemente proibido que os escravos de ganho trabalhassem na rua sem portarem a sua autorização, que consistia na licença que eles obtiam perante à Câmara Municipal. Por sua vez, os senhores encaminhavam seu pedido de licença à Câmara Municipal e efetuavam o pagamento de 1000 réis referentes à cada cativo que eles desejassem pôr a seus serviços na rua, além de 280 réis pela chapa da primeira vez que se matriculassem<sup>33</sup>.

Em Salvador, a matrícula a ser paga pelo escravizado gerava o custo de 2 mil réis. Além disso, também era necessário o pagamento da chapa de metal para identificação, no valor de 3 mil réis. Ou seja, o custo total para se colocar um escravo para trabalhar nas ruas era de cerca de 5 mil réis. Em acordo com o ano de 1857, o valor de 5 mil réis permitia a compra de cerca de uma arroba (quinze quilos) de carne, segundo o *Jornal da Época*<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.p.21.

<sup>32</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 111.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 111-112.

<sup>34</sup> GOVERNO DA PROVÍNCIA. Correspondência recebida da Câmara de Salvador,1856-1857. In: REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 23

### 1.2.1.2 Aplicação de sanção na execução do serviço sem a devida autorização

Uma vez concedida, a licença durava por um ano e caso o senhor resolvesse permanecer com ela, deveria realizar o mesmo procedimento ao final deste período<sup>35</sup>. Com a licença concedida, a Câmara Municipal entregava aos senhores chapas numeradas e com as datas de concessão das mesmas, que deveriam sempre portar. Menciona-se que, conforme relatado por Soares, a postura municipal era bem firme, que ao se deparar com um escravo andando na rua sem a licença, ele era recolhido pelas autoridades no Depósito Público e impunha o pagamento de multa pelo senhor desses cativos<sup>36</sup>:

“Art. 5o Ninguém poderá ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal, recebendo com a licença uma chapa de metal numerada, a qual deverá andar sempre com ganhador em lugar visível. O que for encontrado a ganhar sem a chapa, sofrerá oito dias de Calabouço, sendo escravo, e sendo livre oito dias de cadeia. Quando o ganhador for pessoa livre, deverá apresentar fiador que se responsabilize por ele, afim de poder conseguir a licença e a chapa, a qual será restituída quando por qualquer motivo cesse o exercício de ganhador. O ganhador que for encontrado com chapa falsa ou sem licença, será condenado com oito dias de prisão e 30\$000 de multa, além das penas em que incorrer pelo Código ”.<sup>37</sup>

Nesse aspecto, menciona-se o caso do escravo chamado Domingos, que veio a ser preso e recolhido em 1842 ao Depósito Público, visto que foi encontrado por um fiscal vendendo peixes pelas ruas, mas sem nunca ter tido licença para exercer este ofício. Domingos era um escravo tamanqueiro<sup>38</sup>, pertencente a família de herdeiros de Domingos Marinho. Conforme documentado, o advogado dos herdeiros de Domingos Marinho pediu a soltura do escravo e a isenção da multa estipulada, sob alegação de que o escravo estava andando pelas ruas comercializando sem o consentimento dos herdeiros. No entanto, sua alegação não obteve sucesso, de modo que teve que pagar a multa<sup>39</sup>.

Na província baiana, os ganhadores que eram encontrados sem a chapa de identificação ou aqueles que a falsificavam, recebia como sanção a punição de oito dias no Aljube, que era uma cadeia especializada em recolher escravos, ou na Casa de Correção, que consistia num

<sup>35</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 111

<sup>36</sup> CÓDIGO de Posturas de ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *In*: SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 112.

<sup>37</sup> CÓDIGO de Posturas – leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal – Compilação do ano de 1894 – Abrange o período de 1838;1893. *In*: TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História). Universidade Federal Fluminense. Niterói. p.34. 2015.

<sup>38</sup> Tamanqueiro é o artesão especializado em fabricar ou consertar tamancos.

<sup>39</sup> SOARES, Luiz Carlos. *Op. cit.*, p. 112.



cárcere destinado a homens livres e libertos. Ademais, eram aplicadas multa de 30 mil réis e as penalidades previstas no Código Criminal vigente<sup>40</sup>.

Lá, dois meses após a aprovação da lei, anunciou-se o detalhamento da operação de registro dos ganhadores. A partir de 15 de maio, as licenças e as chapas começaram a ser expedidas pela secretaria da Câmara Municipal. A solicitação de matrícula deveria ser enviada com os nomes do ganhador e do senhor — caso fosse aquele escravizado — e seu endereço, ou pelo menos o nome da rua onde morava, para melhor localização do escravo<sup>41</sup>.

O intuito dos poderes públicos de Salvador foi controlar, constranger, disciplinar e, no limite, expulsar da cidade os ganhadores africanos. Mas a Câmara visava mais imediatamente responder às queixas dos usuários dos serviços prestados por esses trabalhadores. Na sua justificativa perante o presidente da província, os vereadores argumentaram que a nova legislação “*não só regulariza o serviço dos ganhadores, mas também dá segurança ao público contra os abusos, e furtos, que eles continuamente cometem.*”<sup>42</sup>

A escravidão na cidade era algo benéfico para a elite política, sendo um negócio para uns, e fonte de serviços e comodidade para todos. Assim, enquanto não se pudesse dispensar essa mão de obra, cabia melhor controlá-la. Se queriam ou precisavam se mover pela cidade ou além dela, os africanos escravizados deveriam então levar os passes assinados pelos senhores. Ocorre que os tais papéis designaram quando e por onde pretendiam ou podiam circular. Sobretudo, eles não deveriam frequentar as sombras da noite, evitando que encobriam fugas, conspirações e o abuso individual e coletivo do sossego público<sup>43</sup>.

### *1.2.1.3 Diferenciação do transporte como sinônimo de status e riqueza*

Conforme relatado em algumas páginas acima, com a abertura dos portos às nações amigas muitos viajantes passaram a desbravar o Rio de Janeiro, como o caso de Thomas Ewbank. Em sua descrição da Cidade, o mesmo, ao referir-se com relação ao meio de transporte urbano, falou sobre os cocheiros de libré que eram aqueles criados ou escravos que usavam um

---

<sup>40</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 23

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 26.

tipo de uniforme ou fardamento imposto pelos senhores ligados à nobreza e suas casas senhoriais<sup>44</sup>.

Em sua descrição, os escravos de libré eram enfeitados de galões, distintivos e um tipo de cartola combinados com cores fortes ou escuras para que escravos pudessem ser percebidos quanto ao poder econômico de seus proprietários. Assim sendo, o modelo de veículo a ser utilizado e a ornamentação do mesmo variava de acordo com a ocasião a ser frequentada, que podia ser desde a saída de um senhor para visitar a sua namorada ou até mesmo para ir a um grande evento, como um casamento<sup>45</sup>.

#### *1.2.1.4 Forma de Transporte de Pessoas: Carregadores de cadeirinhas*

Conforme destacado anteriormente, o modelo de veículo a ser utilizado, bem como a ornamentação do mesmo, expressava o status daquele proprietário. De acordo com Ewbank, os modelos dos proprietários mais ricos possuíam janelas acortinadas e paredes ornamentadas com desenhos com fios de ouro e prata<sup>46</sup>. Thomas afirmou que havia diferenciação do tipo de ornamentação, acomodação do veículo e vestimenta dos escravizados a depender da condição financeira daquele proprietário:

As cocheiras de libré são aqui o que seu nome indica. Os proprietários fornecem equipagens de viagem, simples ou pomposas, com criados em vários estilos de libré. Precisando entregar cartas, chamaram um carro e alguns minutos depois parti em uma carruagem aberta, grande, bem construída e confortável<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 126, p. 218-219, 5 nov. 2011.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 219.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 220.

**Imagem 1: Escravos de libré, carregadores de cadeirinhas**



Fonte: Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. p. 219

**Imagem 2: Escravos de libré, carregadores de cadeirinhas de pessoas da nobreza**



Fonte: <https://martaiansen.blogspot.com/2014/08/quao-pesada-era-uma-cadeira-de-arruar.html>. Acessado em: 14/11/2022

De acordo com Dimas Batista<sup>48</sup>, o transporte realizado por carregadores de cadeirinhas era o mais quisto pelas damas da elite carioca. Seu uso limitado a quem tivesse condições financeiras de usufruir, tendo em vista os preços cobrados por viagem. Também contava com características como comodidade e privacidade, pois permitia que a pessoa ficasse protegida de fatores climáticos, como Sol, Chuva e Poeira. Ademais, conferia privacidade, porque a cadeirinha era encoberta por um tecido que podia ser de seda, camurça ou cetim, que acabava por proteger o viajante de incômodos de terceiros ou até mesmo de ser reconhecido nas ruas por outras pessoas<sup>49</sup>.

Não obstante, os uniformes dos carregadores escravizados os discernia dos demais trabalhadores escravos<sup>50</sup>. Na obra literária de José de Alencar<sup>51</sup>, em *As minas de Prata*, foi mencionado o uso dos carregadores de cadeirinhas como um signo de status quando o escritor menciona que: "...a igreja enchia-se de fiéis, e no adro viam-se já as cadeirinhas e palanquins que traziam à missa as donas e filhas dos ricos senhores da Bahia."<sup>52</sup>. Em outro momento, na mesma obra: "O moço ia replicar, quando uma cadeirinha de cúpula dourada, que vinha das bandas do Terreiro do Collegio, carregada por dois negros vestidos à mourisca, com aljubas de lã escarlata, excitou vivamente sua atenção."<sup>53</sup>

Com a finalidade de evidenciar as características descritas pelo autor, vale trazer mais um registro fotográfico:

---

<sup>48</sup> Doutor em História. Prof. Adjunto III do Colegiado do Curso de Licenciatura em História da UFT. E-mail: [dimas@uft.edu.br](mailto:dimas@uft.edu.br).

<sup>49</sup> BATISTA. José Dimas. Cenas da escravidão: aspectos da vida cotidiana dos escravos de grandes cidades no Brasil oitocentista. *Revista Entreletras* (Araguaiana), v.11, n.1, jan./abr.2020. p. 429-430.

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 430.

<sup>51</sup> José de Alencar (1829-1877) foi um romancista, dramaturgo, jornalista, advogado e político brasileiro. Foi um dos maiores representantes da corrente literária indianista e o principal romancista brasileiro da fase romântica. Entre seus romances destacam-se "Iracema" e "Senhora". Disponível em: [https://www.ebiografia.com/jose\\_alencar/](https://www.ebiografia.com/jose_alencar/). Acessado em 14/11/2022.

<sup>52</sup> ALENCAR. José de. *As minas de prata*. Rio de Janeiro: B.L.Garnier, 1865. p. 12.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 09.

**Imagem 3: Dama da alta sociedade sendo transportada por carregadores de cadeirinhas**



Fonte: <https://martaiansen.blogspot.com/2015/12/com-que-frequecia-os-escravos-mudavam-de-roupa.html?spref=pi&m=1>. Acessado em: 14/11/2022

Vale trazer, nesse ponto, o caso do Sr<sup>o</sup> Rafael Ariani, um empresário italiano, que à época da greve negra baiana (1857), possuía o monopólio de alguns serviços de transportes de pessoas. Nos serviços mais comuns, realizados para viagens cotidianas, o empresário cobrava cerca de 1 mil réis por passageiro e 1500 réis por dois, acrescentando mais quinhentos réis caso a viagem ultrapassasse os limites da freguesia<sup>54</sup>.

O empresário prometia aos usuários que seus carros trabalhariam durante todo o ano, com exceção do primeiro dia do ano e nas festas do ciclo do Bonfim (Senhor do Bonfim, São Gonçalo e Nossa Senhora da Guia). Nos demais dias, prometia que o usuário os encontraria em funcionamento das sete horas da manhã às sete da noite, com intervalo para almoço entre onze horas da manhã e uma da tarde, no verão, de sete horas da manhã até às seis da tarde, com o mesmo intervalo, durante os meses de inverno<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 174.

<sup>55</sup> *Ibid.*

### 1.2.1.5 Forma de Transporte de Pessoas - Carruagem

Dentre os transportes administrados por Ariani, mas prestado pelos escravos, mencionase a categoria de luxo, onde o mesmo era limitado para serviços e usuários especiais. Nesta categoria luxuosa eram cobrados preços altos, de 40 mil-réis a 50 mil-réis pelo carro comum, e até 70 mil-réis por carruagem, puxada por quatro cavalos, para casamentos<sup>56</sup>. O transporte realizado com a força de trabalho dos escravos e a dos Cavalos, por meio da carruagem, era um veículo mais robusto, logo, restrito às pessoas da alta sociedade, por ser mais sofisticado do que as próprias cadeirinhas.

De acordo com ele, a maioria das pessoas que ocupavam elevados cargos eclesiásticos (benedictinos, capuchinhos, jesuítas, dentre outros), possuíam escravos. Um importante fato trazido foi de que, neste tipo de transporte, os escravos se apresentavam mais bem vestidos, e, aparentemente, possuíam um treinamento, visto que conviviam com os clérigos das ordens religiosas. Em linhas gerais, eram selecionados os escravizados mais “civilizados”, na visão dos senhores<sup>57</sup>.

Importante trazer à tona, que os veículos da mídia daquela época faziam requisições para que fosse estabelecida uma lei com a finalidade de tabelar os serviços de carros de aluguel em Salvador. Não obstante, eram responsáveis por demonstrar a opinião pública com relação ao uso das carruagens, ao invés das cadeirinhas. Nesse ponto, menciona-se uma manchete proferida pelo *Jornal da Bahia* que, em tom jocoso, pedia o retorno das cadeirinhas (melhor, a volta deste transporte como principal meio de locomoção): “*Voltai-vos para as cadeirinhas*”, carregadas pelos escravos africanos<sup>58</sup>.

Como justificativa, veiculavam que a onda trazida com a nova forma de transporte utilizando a tração animal veio junto com a taxa de acidentes ocorridos com a adoção dessa forma de locomoção<sup>59</sup>. Importante destacar o seguinte trecho que descreve alguns dos acidentes ocorridos com pessoas, em virtude do uso de carruagens de uma forma errada:

E brincava: “*Voltai-vos para as cadeirinhas*”, sempre carregadas por africanos. Com a vantagem de que cadeirinhas não atropelavam pessoas, como fez um carro do sr.

---

<sup>56</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. pág. 174

<sup>57</sup> BATISTA, José Dimas. Cenas da escravidão: aspectos da vida cotidiana dos escravos de grandes cidades no Brasil oitocentista. **Revista Entreletras** (Araguaiana), v.11, n.1, jan./abr.2020. p. 431.

<sup>58</sup> REIS, João José. *Op cit.*, p. 175.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 173-174.

Ariani na elegante Vitória, onde colheu uma preta e mais adiante um octogenário, deixando-o entre a vida e a morte. Os boleiros do empresário até corridas apostavam pelas ruas da cidade. Em junho de 1858, João Ramos, português, e o africano Pario, escravo do poderoso Joaquim Pereira Marinho, foram acusados de “terem esmagado com o carro o africano Ccsario, escravo de d. Guilhermina de Mattos Villela”. Este acidente simboliza o choque, ainda sem vencedores, entre a modernidade dos carros com rodas e tração animal e a tradição dos ganhadores com seus músculos e habilidades no transporte de gente e carga<sup>60</sup>.

Segue imagem que retrata a categoria do transporte de pessoas realizada por escravos de ganho, com ajuda de animais:

**Imagem 4: Escravos de Ganho Conduzindo Carruagem**



Fonte: <https://martaiansen.blogspot.com/2015/12/com-que-frequencia-os-escravos-mudavam-de-roupa.html?spref=pi&m=1>

#### 1.2.1.6 As cadeirinhas e carruagens como parte integrante da sociedade imperial carioca

Thomas Ewbank, já mencionado em outro momento, fez um levantamento da infraestrutura local, onde constatou que o Centro do Rio era marcado por um aspecto único: as ladeiras eram íngremes, lamacentas e sem logradouros públicos próprios para o transporte: uma “pequena largura, o perigo das rodas dos carros e carruagens, a imperfeição dos passeios e

<sup>60</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 175.

*algumas vezes sua inexistência, para não dizer das indecências dos negros e das condições indecorosas dos logradouros públicos*<sup>61</sup>.

Tendo em vista as características da Cidade, o transporte por meio de cadeirinhas carregadas pelos escravizados e carruagem tornou-se algo muito difundido entre as famílias que detinham posses, porque passou a ser a forma que as mesmas encontraram para se deslocar pelas ruas. O autor acrescentou que as cadeirinhas passaram a ser parte integrante da sociedade imperial, pois passaram a ser incorporada no cotidiano de vida como um símbolo de status social e econômico, isso devido ao fato de quanto mais ornamentada e luxuosa, mais status ela passava aos demais cidadãos:

Às vezes a cadeirinha sai à rua sem seu proprietário. Vi uma delas, de cor azul, quase toda coberta de bordados dourados. Uma larga faixa de couro de Córdova envolvia o topo da cadeirinha em cuja frente e retaguarda salientavam-se duas elegantes pontas ou remates; sobre o teto convexo erguia-se uma águia prateada ou prateado-dourado. As cortinas estavam puxadas para um, lado, mostrando o interior da cadeirinha e sobre ela um enorme ramallete, presente enviado pelo seu proprietário e que tinha seu valor aumentado pelo aparato cavalheiresco da entrega<sup>62</sup>.

Todas as atividades cotidianas das famílias, desde casamentos até o próprio deslocamento realizado para cortejar alguém, era todo feito por meio das cadeirinhas e carruagens, de modo que passou a ser algo integrante das próprias famílias, sendo o caso de muitas delas mesmo terem em suas casas, cadeirinhas de posse da família que ficavam guardadas - suspensas pelas roldanas, em algum cômodo da casa - para ser utilizado por algum membro da família<sup>63</sup>.

### 1.3 A Greve Negra ocorrida na Bahia em 1857

Em 1857 ocorreu em Salvador uma greve negra realizada pelos ganhadores durante dez dias, tendo em vista a campanha governamental que visava o controle e até mesmo, no melhor dos mundos, à expulsão do trabalhador africano de Salvador, fosse escravo, liberto ou livre. O *Jornal da Bahia* na época noticiou o seguinte:

Ontem estive a cidade deserta de ganhadores e carregadores de cadeiras. Não se achava quem se prestasse para conduzir objeto algum. Da alfândega nenhum objeto saiu, a não ser objeto mui portátil, ou que fosse tirado por escravos da pessoa interessada. (...) Os pretos ocultaram-se; e se os senhores não intervierem nisso,

<sup>61</sup> SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. *Revista Espaço Acadêmico*, v. 11, n. 126, p. 210, 5 nov. 2011.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 220.

<sup>63</sup> *Ibid.*



ordenando-lhes que obedecam a Lei, o mal continuará, porque, segundo ouvimos, eles estão nessa disposição<sup>64</sup>.

Conforme veiculado pela mídia da época, a causa principal para a greve foi “*a execução da postura que obriga os ganhadores a trazerem chapa ao pescoço!*”. Assim sendo, as chapas foram o cerne da causa da suspensão do transporte de pessoas e mercadorias em Salvador. Ocorreu que, diferentemente do que se é levado a crer, os africanos receberam um aliado acidental mas importante.

### 1.3.1 Panorama geral das motivações da greve

Em Salvador, em 14 de Março de 1857, os carregadores de objetos e pessoas realizaram uma greve em resposta à postura municipal que estava para entrar em vigor naquele mesmo dia. Sucedeu que a medida foi submetida ao presidente da província, tendo sido enviada pelos vereadores de Salvador, para a aprovação do presidente. O presidente da província que aprovava a lei que expressamente trazia a seguinte previsão<sup>65</sup>:

A postura dizia que os ganhadores escravizados, libertos ou livres deveriam se matricular junto a Câmara Municipal para obter licença com vistas a ganhar o pão de cada dia nas ruas da cidade, e só poderiam circular usando uma chapa de metal, em lugar visível do corpo, com o número da matrícula ali estampado. Além disso, os africanos libertos seriam obrigados a apresentar fiadores “idôneos”, que assinassem um documento assumindo responsabilidade pelo bom comportamento de seus afiançados, o que caracterizada, mais do que um simples atestado de boa conduta pregressa, uma duvidosa garantia de boa conduta futura.<sup>66</sup>

A Associação Comercial, que representava os grandes negociantes da praça da Bahia, protestou contra a lei municipal junto ao presidente da província. A motivação da união destes com a causa foi a preocupação com os eventuais prejuízos que iriam ocorrer, caso não fizessem circular suas mercadorias. O protesto foi motivado também pela imposição do tributo no valor de 2 mil réis que deveria ser pago para a execução dos serviços. Somado a isso, a paralisação envolvia também a matrícula junto à Câmara Municipal, a fiança que os libertos deveriam apresentar e a chapa de identidade que todos os ganhadores seriam obrigados a usar penduradas ao pescoço<sup>67</sup>.

<sup>64</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 171.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 22

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 171.

De acordo com James Wetherell<sup>68</sup>, antes da greve ocorrida no ano de 1857, outras tentativas tinham ocorrido, mas o monopólio do transporte de carga e pessoas, realizada pelos escravos africanos, obstava a realização de uma greve que realmente impactasse a cidade. Em linhas gerais, isso se dava em virtude dois fatores: a mão de obra majoritária dos trabalhadores africanos, quando se tratava do transporte de pessoas e cargas, somado ao fato de que eles comercializavam seus serviços de forma mais barata<sup>69</sup>:

Tinha havido no passado vãs tentativas de fazer face, explicitamente, ao controle pelos ganhadores africanos do negócio de transporte, conforme anúncios publicados em 1841 no Correio Mercantil. Um deles garantia o transporte de barro, tijolo, areia e cal por 15% “mais barato do que ganhadores”, e ainda o fazia a crédito, com pagamento apenas “no final do mês, ou ainda mais demorado”. O outro anúncio prometia: “Quem quiser transportar materiais d’ um para outro lugar em animais, condução que fica por muito menos do que por pretos ganhadores, dirija-se à rua Direita de Santa Bárbara, casa 23, 1 fl andar, do lado direito<sup>70</sup>.”

O protesto desta vez foi abraçado por outras pessoas, visto os interesses particulares de cada um. Vale mencionar o caso do Sr<sup>o</sup> Rafael Ariani, o qual obteve, com aval do governo, o monopólio por dez anos de uma espécie de linha de ônibus (“gôndolas”), que fazia o transporte das pessoas nos trechos que ligava a Zona Portuária e a Baixa do Bonfim, cerca de 6 quilômetros. Seu interesse e apoio à greve teve como motivação principal a sua queixa com relação à ausência de preservação das ruas<sup>71</sup>.

Na sua relação com o presidente da província, ele informou que o estado em que se encontravam as ruas acabava por resultar na quebra das rodas e eixos de seus carros, de modo que provocava a capotagem e gerava “*incômodo e susto, para não dizer perigo para os passageiros que nelas transitam*”<sup>72</sup>. Cumpre mencionar que Ariani possuía também outra rede de transportes que era realizada por meio de seus carros de passeio, em 1851. Com relação à este serviço, ele também detinha o monopólio durante 12 anos e prometia que o seu serviço de transporte:

“carros de aluguel decentemente preparados, e montados, prontos para seguirem viagem, logo que se apresentem passageiros”. Os pontos seriam as praças do Palácio (freguesia da Sé), do Teatro (freguesia de São Pedro), do Comércio (freguesia da

---

<sup>68</sup> WETHERELL, James. Brasil: apontamentos sobre a Bahia : (1842-1857). In: REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019, p. 172

<sup>69</sup> REIS, João José. *Op. cit.*, p.172.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p.172.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> *Ibid.*, 173.

Conceição da Praia), “e precisando, ao Pilar e onde mais convier nas ditas freguesias”<sup>73</sup>.

O empresário também desejava expandir seus negócios indo para outras frentes ligadas ao transporte de pessoas. Ele possuía sociedade com uma fábrica francesa que fabricava e consertava carros de todo tipo. Quando obteve o monopólio dos veículos de passeio, ele passou a anunciar na imprensa que como forma benevolente e de retribuição à Salvador, iria abrir uma espécie de escola para ensinar aos alunos os ofícios de fazer e consertar veículos. Pelo que se observa, torna-se latente que o objetivo do senhor era na verdade, auferir lucro, expandindo o negócio<sup>74</sup>.

A pressão foi tamanha que a Câmara Municipal não encontrou outra medida a não ser a suspensão da cobrança da taxa de matrícula da distribuição gratuita das chapas<sup>75</sup>. A pressão realizada permeou no fato de que os comerciantes alegavam que o preço cobrado, tanto para aquisição da matrícula para realizar o ganho nas ruas, como para a compra das chapas de identificação, eram extremamente inflacionadas, quando comparadas com os preços cobrados no Rio de Janeiro<sup>76</sup>.

Por outro lado, os ganhadores reivindicavam que fossem respeitadas as suas liberdades em atuar no mercado de trabalho de ganho, se eximindo da fiscalização que lhes era imposta. A visão dos vereadores era de que a recusa destes em trabalhar era, na verdade, uma paralisação como resistência civil. No caso, uma questão política, não fiscal<sup>77</sup>.

Assim, como medida de tentar barrar essa paralisação e temendo o resultado que a concessão, por parte do Governo, das pautas dos ganhadores iria causar - no caso, “*um péssimo exemplo a quantos no futuro quisessem neutralizar ação do Governo*” - os vereadores fizeram pressão para que o Presidente da província fusesse a greve, por meio de atos de mobilização como fura-greves os operários do Arsenal de Guerra<sup>78</sup>.

Com o intuito de beneficiar única e exclusivamente os comerciantes e usuários em geral, o presidente ordenou que apenas com o objetivo de fiscalizá-los, aos ganhadores era necessário continuar andando com as chapas de metal em lugar visível, portando o número da matrícula.

---

<sup>73</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p.173.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 174-175.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 176.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 178.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 176.

<sup>78</sup> *Ibid.* p. 178.

Entendeu que o Município não tinha legitimidade para criar imposto, sem a aprovação da assembleia da província<sup>79</sup>.

Por fim, expõe que, na iminência da cobrança de um imposto, os ganhadores iriam repassar os valores aos usuários, com a majoração do seu serviço:

A Câmara sabe que a imposição resultante dessa licença recai sobre os consumidores e não sobre os contribuintes (ganhadores), e portanto deve ponderar -que o alívio que se pretende fazer com a isenção dela não é feita aos escravos, e nem aos africanos libertos, mas sim à população consumidora, cujos interesses é dever da autoridade atender, máximo quando trazidos ao seu conhecimento pelo modo legal e pacífico porque o fez a junta diretora da Associação Comercial<sup>80</sup>.

Nesse ponto, houve a derrubada da questão fiscal dos africanos escravizados. Essa breve exposição do que foram os dez dias de escravidão teve como intuito demonstrar que o momento da paralisação ocorrida na Bahia teve como origem as reivindicações dos africanos que trabalhavam com ganho, requerendo a possibilidade de poder ter mais liberdade e autonomia para trabalhar. Demonstrou-se que esse movimento teve apoio de empresários da época, mas motivados por outras razões que não eram as mesmas que a dos escravizados.

Os interesses comerciais versavam acerca da melhoria da pavimentação urbana, uma vez que o estado em que as ruas se encontravam geravam prejuízo financeiro aos donos dos veículos, tendo em vista que tinha que arcar com o conserto das rodas e eixos das carruagens. Ademais, suas preocupações abarcavam o fato de que essa falta de cuidado com as vias estavam ocasionando acidentes que estavam sendo motivo de reclamações da população em geral.

Por fim, dos resultados gerados da greve, com o fim da cobrança do imposto anteriormente imposto e outros direitos, vieram da força, organização e posicionamento dos ganhadores africanos da época que, desde aquele momento, demonstraram que a greve seria uma forma de pressão coletiva para eventual aquisição de direitos trabalhistas. Importante mencionar, inclusive, que o registro desse fato contribui para a retirada da imagem dos escravizados como pessoas meramente passivas às vontades e ordens dos seus senhores.

---

<sup>79</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 178-179.

<sup>80</sup> *Ibid.*, p. 179.

### 1.3.2 Falta sensação de autonomia dos escravos

Os escravizados durante muitos séculos foram submetidos a condições de trabalho insalubres e perigosas, com trabalho realizado de segunda a segunda, com pouquíssimas horas de repouso. Somado a isso, o assédio moral que ocorria, visto que eram humilhados publicamente, ao serem tratados pior que animais, sem contar pelos castigos físicos recebidos. O trabalho de ganho, além de ter sido uma forma de perpetuar o trabalho escravo de uma forma “mais branda”, conferiu a falsa sensação de autonomia aos escravos. Isso ocorreu devido ao fato de que com essa forma de trabalho, aos escravos houve a possibilidade de poder auferir renda, o que, eventualmente, permitiria a compra da sua liberdade.

A realidade evidencia que as relações obtidas entre senhores e escravos, com relação a esses últimos era muito difícil. Conseguir se desvencilhar da servidão era quase impossível, porque além de terem que arcar com os custos referentes à execução do seu ofício ou a prestação de seus serviços, eram obrigados a repassar um montante aos seus donos, que, em muitas vezes, ultrapassava o próprio montante que ele tinha conseguido obter naquele período. Nesse sentido, Ewbank trouxe uma breve explanação acerca da dificuldade que era se conseguir a quantia pactuada entre senhor e escravo, onde diz que os escravos de ganho:

trabalham para os seus senhores, e que entregam, todas as noites, de volta para casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras, se as houver; outras vezes, nos maus dias, repõem a diferença do ganho.<sup>81</sup>

Como consequência, o escravo se via na obrigação de trabalhar um pouco mais para se desvencilhar das dívidas acumuladas com o seu senhor ou até mesmo se via obrigado a perpetuar o seu tempo de serviço com este. Assim, evidencia-se a questão de que eles não tinham tanta autonomia, pois a relação senhorial impunha uma subordinação entre eles.

Nesse ponto, importante ressaltar que os escravos que saíam às ruas realizavam uma típica dupla jornada escravista, visto que muitas escravas e escravos dividiam sua jornada de trabalho entre a casa e a rua: compravam o alimento nos mercados e nas feiras para depois prepará-lo na cozinha senhorial e, em seguida, retornavam às ruas para vender comida pronta e outros produtos. Assim, após cumprirem as tarefas do serviço doméstico, saíam para o ganho na rua<sup>82</sup>.

---

<sup>81</sup> EWBANK, Thomas. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. In: TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História). Universidade Federal Fluminense, Niterói. p.33. 2015.

<sup>82</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 19.

#### 1.4 Tornar-se liberto do sistema escravista brasileiro: A alforria.

Conforme apontado, o trabalho realizado pelos escravos na forma de ganho sucedeu da necessidade da mudança do aspecto colonial no Rio de Janeiro, aos moldes das influências dos ideais ventilados pela Inglaterra. Na época da colonização brasileira a possibilidade de libertação dos escravos ocorria com a prática da alforria. A alforria também era conhecida como manumissão, que consistia no instrumento jurídico que permitia ao senhor do escravo libertar um escravo. Por meio dela, o escravo passava do status de coisa pertencente ao senhor, de modo que assumia, em tese, personalidade civil, adquirindo, assim, seu estado de liberdade<sup>83</sup>.

De acordo com Amaral, da historiografia se extrai que a alforria concedida pelos senhores brasileiros era motivada por um imperativo econômico, onde os eles desfrutavam dos escravos ao máximo e depois os vendiam pelo mesmo preço que pagaram. Além disso, no caso dos escravos velhos e doentes, muitos dos senhores optaram por alforria-los gratuitamente para se livrarem do encargo de terem que alimentá-los e tratá-los<sup>84</sup>. Quanto aos tipos de alforria, segundo o estudo realizado por Elisa Silva, tendo como base as cartas registradas entre os anos de 1820 a 1840, que estão do terceiro ao décimo - segundo Livro de Notas do 2º Ofício de São João delRei, depreende-se que elas eram divididas basicamente em dois grandes grupos, as condicionais e as gratuitas<sup>85</sup>.

##### 1.4.1 Alforrias Gratuitas

As alforrias gratuitas correspondem às cartas concedidas aos escravos sem nenhum encargo, isso quer dizer que foram aquelas dadas sem nenhuma necessidade de prestação de serviços pelo escravo num momento posterior, ou até mesmo sem a obrigatoriedade de ter que efetuar algum tipo de pagamento ou até mesmo fosse vinculada alguma outra condição<sup>86</sup>. No

---

<sup>83</sup> CEAO/UFBA. **Curso de Formação para o Ensino de História e Cultura Afro-Brasileiros**. Unidade 1: A escravidão no Brasil. Bahia, 2014. p. 17

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 17

<sup>85</sup> SILVA, Elisa Vignolo. As formas de obtenção da Alforria: São João Del-Rei 1820-1840. *In.*: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira**, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais: 2010. p. 1.

<sup>86</sup> SILVA, Elisa Vignolo. As formas de obtenção da alforria: São João Del-Rei 1820-1840. *In.*: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira**, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais: 2010. p.2.

entanto, conforme pontuou Peter Eisenberg, ex-historiador e filósofo da UNICAMP<sup>87</sup>, mesmo que intituladas como “gratuitas”, por não terem sido pagas ou condicionadas à realização da prestação de serviços, elas foram fruto de anos de trabalho e entregas de valores ao senhor dos escravizados:

“A alforria nunca foi gratuita. Mesmo sem ter de pagar dinheiro ou prestar serviços para receber a alforria, o indivíduo, durante a sua vida de escravo, já entregava valores para o senhor, sem que tivesse havido uma contrapartida de valores iguais entregues ao escravo.”<sup>88</sup>

Com a finalidade de retratar que a aquisição das alforrias gratuitas não foram tão gratuitas assim, cita-se o trecho de uma das cartas de alforrias analisadas:

Digo eu, padre José Domingos de Carvalho, que, entre os bens que possuo livres e desembargados, bem assim é uma escrava por nome Mariana crioula, filha de Josefa Mina, cuja escrava pelos bons serviços que me tem feito, e pelo amor que lhe tenho com atenção ao muito que me tem servido na minha enfermidade, e pelo amor de Deus, hei por forra e liberta, de hoje para todo o sempre, como se tal nascesse do ventre de sua mãe, para que possa livremente tratar de sua vida, sem embaraço algum, não me fazendo falta nas minhas enfermidades (...)”<sup>89</sup>.

No caso em questão, apesar da alforria ser gratuita, o padre relata os bons serviços realizados pela escrava. Inclusive, quando o mesmo esteve bastante enfermo, de modo que a escrava fazia jus ao recebimento da liberdade. Assim, sustenta-se o argumento trazido acima, onde até mesmo as alforrias gratuitas implicaram num pagamento antecedente, tendo em vista os anos de serviços prestados.

#### 1.4.2 Alforrias Condicionais

Ao todo, foram analisadas 376 cartas de alforrias, das quais 245 foram do tipo condicionada. Para Elisa, são consideradas como alforrias condicionais: “as que foram alcançadas através do pagamento à vista, da troca por outro cativo, do pagamento parcelado (coartação), as condicionadas à morte do proprietário, e as que são, ao mesmo tempo, pagas e

<sup>87</sup> Disponível em: [https://bora.unicamp.br/bora/peter\\_eisenberg/#:~:text=Peter%20Eisenberg%20\(1940%2D1988\)&text=Fez%20doutorado%20em%20Hist%C3%B3ria%20da,em%20Pernambuco%2C%201840%2D1910](https://bora.unicamp.br/bora/peter_eisenberg/#:~:text=Peter%20Eisenberg%20(1940%2D1988)&text=Fez%20doutorado%20em%20Hist%C3%B3ria%20da,em%20Pernambuco%2C%201840%2D1910). Acessado em: 31/10/2022.

<sup>88</sup> EISENBERG, Peter L. Ficando livre: as alforrias em Campinas no século XIX. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, IPE-USP, 1987.

<sup>89</sup> ARSJR. Livro de Notas no 3 (1818 a 1831), 2a Ofício, São João del-Rei. Título de Liberdade de Mariana Crioula, passado pelo padre José Domingos de Carvalho, 1821, folhas 122 v; 123. In: SILVA, Elisa Vignolo. Alforriados e "Fujões": a relação senhor - escravo na região de São João del-Rei (1820-1840). **Dissertação**, Mestrado em História. Universidade Federal de Ouro Preto, Minas Gerais, 2009.

condicionadas à morte do senhor”<sup>90</sup>. A título de exemplo, tem-se o registro a seguir, onde a liberdade da escrava está condicionada a morte de sua dona:

Digo eu, Rosa Moreira de Oliveira, que, entre os bens que possuo com livre e geral administração, é bem assim uma escrava crioula por nome Brazida, filha de Maria, de Nação Rebolla, minha escrava, que a compramos ao Capitão José Antônio de Castro Moreira, e a pagamos, e por ter criado na minha casa, nasceu ela como minha filha, e ter-lhe muito amor, e compadecer-me da dita minha escrava Brazida, e fazer-lhe benefício a forro gratuitamente, e a hei por forra como que do ventre de sua mãe nascesse liberta, ficando tal somente com a obrigação de me servir e acompanhar-me enquanto eu viva for, e depois do meu falecimento ficará gozando dessa liberdade (...).<sup>91</sup>

No caso sob comento, apesar da escrava Sra. Brazida ter sido expressamente liberta, essa liberdade está condicionada à morte de sua senhora.

### 1.5 “Tu és livre, podes agora ir para onde quiseres. (...) Oh! meu sinhô! fico”: A falsa liberdade adquirida pela carta de alforria - a mudança de uma forma de dominação por outra

Na crônica de Machado de Assis, intitulada de “Abolição e Liberdade”, o autor critica a burguesia da época, que se achava muito benevolente e progressista ao conceder a liberdade aos escravizados. Nesta crônica, o senhor do escravo, um candidato político, se coloca como um salvador, um libertador de escravos. Somado a isso, importa mencionar que o escravo nascido no Brasil, ao se alforriar, virava cidadão de segunda classe.<sup>92</sup>

O senhor de escravos da crônica em questão, utiliza-se de um discurso abolicionista, enquanto prepara a sua carta de alforria e sua bondade ao libertar o escravo em meio a um banquete. No entanto, do diálogo retratado no texto é possível notar que nesta conversa a forma de se expressar e tratar o escravo denota a perpetuação de um tratamento de subserviência, conforme se expõe:

“(...) No dia seguinte, chamei o Pancrácio e disse-lhe com rara franqueza:  
— Tu és livre, podes ir para onde quiseres. Aqui tens casa amiga, já conhecida e tens mais um ordenado, um ordenado que...  
— Oh! meu sinhô! fico

<sup>90</sup> SILVA, Elisa Vignolo. As Formas de Obtenção da Alforria: São João Del-Rei 1820-1840. *In.*: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira**, Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais: 2010. p. 4.

<sup>91</sup> ARSJ. Livro de Notas no 3 (1818 a 1821), 2a Ofício, São João del-Rei. Título de Liberdade de Brazida Crioula, passado por Rosa Maria de Oliveira, 1821, folha 113. *In.*: SILVA, Elisa Vignolo. Alforriados e "Fujões": a relação senhor - escravo na região de São João del-Rei (1820-1840). **Dissertação**, Mestrado em História. Universidade Federal de Ouro Preto, Minas Gerais, 2009.

<sup>92</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 26.



(...) — Justamente. Pois seis mil-réis. No fim de um ano, se andares bem, conta com oito. Oito ou sete. Pancrácio aceitou tudo: **aceitou até um peteleco** que lhe dei no dia seguinte, por me não escovar bem as botas; efeitos da liberdade. Mas eu **expliquei-lhe que o peteleco**, sendo um impulso natural, não podia anular o direito civil adquirido por um título que lhe dei. **Ele continuava livre, eu de mau humor; eram dois estados naturais, quase divinos.**

Tudo compreendeu o meu bom Pancrácio: **daí para cá, tenho-lhe despedido alguns pontapés, um ou outro puxão de orelhas. e chamo-lhe besta quando lhe não chamo filho do diabo; cousas todas que ele recebe humildemente**, e (Deus me perdoe!) creio que até alegre. (...)”<sup>93</sup> **grifos nossos.**

Diante do exposto, nota-se que o escravo Pancrácio se encontra numa posição de inferioridade, como no trecho *“Tudo compreendeu o meu bom Pancrácio: **daí para cá, tenho-lhe despedido alguns pontapés, um ou outro puxão de orelhas. e chamo-lhe besta quando lhe não chamo filho do diabo; cousas todas que ele recebe humildemente, e (Deus me perdoe!) creio que até alegre.**”*<sup>94</sup>.

Observa-se que, mesmo que o escravo tenha conseguido atingir o status de cidadão, ele permaneceu sem voz ativa, mesmo que com o status de empregado. Ora, apesar de expressamente (e juridicamente) liberto, essa liberdade ficou restrita apenas ao documento e a fala do senhor, pois na realidade, uma vez que foi liberto sem nenhuma condição financeira de se manter sozinho e garantir a sua subsistência, a única opção foi permanecer realizando os ofícios para o seu senhor.

Com relação à falsa liberdade concedida, importa mencionar o caso baiano do escravizado Antônio José dos Santos, um africano que foi preso, mesmo já tendo sido liberto, onde o mesmo foi preso por banhar-se numa fonte pública às sete horas da noite. Não adiantou alegar que ignorava a proibição, e chegou a ser preso pelo menos dois dias por esse mal: “tomado banho”<sup>95</sup>. Ora isso, evidencia a falsa liberdade adquirida pelos escravos.

Em comparação com as chamadas alforrias condicionadas, as mesmas concediam a falsa sensação de liberdade, visto que os escravos estavam nominalmente libertos, mas na prática tinham o encargo de prestar os serviços laborais até determinado momento futuro. Conseqüentemente, muitos deles sequer puderam gozar de sua liberdade, pois a morte acabou ocorrendo antes do término da condição previamente “acordada” ter sido cumprida. A título de exemplo, tem-se o caso a seguir:

<sup>93</sup> Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bv000167.pdf>. Acessado em 02/11/2022.

<sup>94</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 27

Declaro que apesar de o meu escravo Justino pardo ter sido contemplado na liberdade que conferi a todos estes com cartas lançadas em notas, contudo, como o mesmo passou a ser-me muito ingrato, praticando imensos atos de desobediências, chegando ao ponto de tentar contra minha existências com uma faca empunhada, que, de certo parecia nas mãos deste malvado se não resisto com toda força com a outra que trazia por tal motivo pois usando da faculdade que a lei me dá, desde já me retrato e reclamo a liberdade que lhe tinha conferido gratuitamente para ele Justino continuar na escravidão de meus herdeiros que sustentarão esta minha vontade por todos os mais que a lei lhes permitir.<sup>96</sup>

No artigo acerca das formas de obtenção da alforria, elaborado por Elisa Silva e já mencionado neste trabalho, a autora relata que o caso acima trata-se de uma das sete alforrias concedidas pelo Sargento-mor Antônio José de Barros, todas condicionadas à sua morte. Com relação ao escravo Justino, Silvia aponta que os documentos encontrados após a morte do senhor do escravo demonstram que, na verdade, o escravo faleceu antes de poder usufruir de sua liberdade:

Entretanto, os escravos alforriados dessa forma somente poderiam desfrutar de sua liberdade após o falecimento de seu proprietário, e, ao que parece, Justino pardo tentou antecipar o término da existência de seu senhor. Nesse conjunto documental, carta de alforria, testamento e inventário post-mortem, também nos foi possível acompanhar parte da trajetória de outros escravos alforriados naqueles termos. Antônio Joaquim e sua mulher Francisca foram contemplados em 1829 com a liberdade condicionada ao falecimento de seu senhor. Antônio de Barros veio a falecer no dia 11 de julho de 1841, quando Francisca já estava com 56 anos e viúva. Assim, embora Antônio Joaquim tenha servido com gratidão a seu senhor, não vivera o suficiente para desfrutar de sua liberdade.<sup>97</sup>

Dos fatos se depreende que a sensação de liberdade concedida pela aquisição carta de alforria, na verdade, foi nominal, visto que as condições impostas pelos senhores dos escravos corroborou para que os mesmos permanecem realizando os ofícios e trabalhos anteriormente realizados, mas agora tendo que realizar o repasse de parte da quantia previamente estipulada. Ademais, no caso das alforrias condicionais, a dominação permanecia, pois os escravizados possuíam um documento formal que lhes conferia a liberdade, mas na prática continuaram

---

<sup>96</sup> ARSJR/TEST – caixa 323. Testamento de Antônio José de Barros – São João del-Rei, 15 de setembro de 1837, fl. 05. (Grifo nosso). In: SILVA, Elisa Vignolo. Alforriados e "Fujões": a relação senhor - escravo na região de São João del-Rei (1820-1840). **Dissertação**, Mestrado em História. Universidade Federal de Ouro Preto, Minas Gerais, 2009.

<sup>97</sup> SILVA, Elisa Vignolo. As formas de obtenção da alforria: São João Del-Rei 1820-1840. In: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira** [Anais do 14º Seminário de Economia de Minas Gerais], Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010. p. 8.

tendo que prestar seus serviços para as mesmas pessoas. Em muitos casos, nunca puderam se libertar, pois a morte lhes sobreveio antes do término da condição que lhes foi imposta.

Em linhas gerais, isso implica dizer que a aparente liberdade destinada não trouxe mudanças sociais significativas, visto que até códigos de conduta como deferimento de “petelecos naturais”, “puxões de orelha”, e chamamentos de “besta” ou “filhos do diabo”, na perspectiva do senhor do (ex) escravo eram recebidas humildemente, dando ar de naturalidade, atitude esta que denota o ar de continuidade de condutas. Ocorreu que houve mudança apenas da visão de liberdade e dominação, porque o escravo a partir desse momento passou a ter um papel que nominalmente lhe tornava um cidadão e ele podia agora andar pela Cidade para realizar seus ofícios, no entanto, na prática, continuava tendo que se sujeitar as antigas relações e tratamentos ocorridos entre senhor-escravo.

Diante dos fatos trazidos, a conclusão é de que na historiografia brasileira, mais precisamente com relação à história laboral brasileira, os quase 400 anos de escravidão são retratados como se fosse um momento antecedente ao trabalho, que normalmente é retratado como tendo início apenas com a classe operária, já no início do Século XX. Isso se dá ao fato da visão “coisificada” que os escravizados tinham perante os seus senhores, visto que, juridicamente falando, estavam no mesmo patamar que objetos, como uma casa ou cabeças de gado, que podiam ser comercializados. A pressão pela modernização imposta com a vinda da Corte Portuguesa para o Brasil, com o intuito de se assemelhar às Cidades e ideais europeus, evidenciou uma grande questão que era tentar reformular o aspecto colonial da Cidade do Rio de Janeiro.

A população carioca era majoritariamente composta por escravizados, que naquela altura, ainda eram penalizados com castigos físicos. Assim, com a finalidade de modernizar a Cidade, mas sem abrir mão do trabalho escravo, a nova forma de perpetuar essa forma de trabalho foi a inclusão do trabalho escravo de ganho. Nesse aspecto, o trabalho escravo continuou, mas apenas numa nova roupagem para atender aos moldes da Corte. Com o trabalho por meio de ganhos, os escravizados puderam ter um pouco de autonomia e liberdade de locomoção, visto que podiam circular pela cidade para comercializar.

O montante que ficava com o escravo podia ser utilizado da forma que ele bem quisesse, seja para comprar itens para a sua subsistência ou para conquistar a tão sonhada alforria. Na realidade alguns escravos conseguiram comprar a sua liberdade, se vendo livre de trabalhar para

o seu antigo senhor. Por outro lado, muitos destes se viram obrigados a permanecerem durante anos trabalhando para os seus senhores, tendo em vista as dívidas obtidas por não conseguirem atingir a cota pré-estabelecida. Em alguns casos, escravos morreram sem conseguir se ver livres, por não conseguirem o montante necessário a tempo.

Este capítulo foi dedicado a abordar inicialmente a visão “coisificada” e de ausência de direitos que os escravizados eram submetidos, inclusive com o próprio respaldo jurídico que os concebiam como “coisas”, que tinha como efeito a desumanização deles e a ideologia de subalternidade. Foi retratado que no Século XIX, a abertura dos portos às nações amigas, motivada pela influência inglesa no Brasil, fez pressão para a retirada do aspecto colonial que o Rio de Janeiro tinha, tendo em vista a quantidade de pessoas escravizadas na população e a infraestrutura da Cidade, que na visão da Corte ainda era bem rural.

No caso, existiam vários tipos de ocupações a serem executadas pelos escravos de ganho, mas o enfoque trazido foi o trabalho dos escravos de ganho que laboravam com o transporte de pessoas, seja por cadeirinhas ou por carruagem. Para trabalhar com o ganho nas ruas transportando pessoas era necessário que fosse respeitado o trâmite estabelecido. Assim, era obrigatório que o senhor daquele escravo registrasse a sua licença perante à Câmara Municipal. Nesse caso, ele pagava 1000 réis para que o escravo circulasse pelas ruas transportando as pessoas e a Câmara possuía um comportamento bem rígido, pois aplicava penalidades de multa e reclusão do escravo, quando o capturava sem a sua licença comercializando nas ruas.

Conforme retirado dos relatos dos viajantes, muitos desses escravos não conseguiam cumprir com a meta estabelecida pelo seu senhor, de modo que ficavam endividados. De uma forma interpretativa, pode-se deduzir, inclusive, que as multas recebidas pelos escravos - por serem abordados sem as suas licenças - e pagas pelos senhores, eram somadas ao montante devido do repasse pré estabelecido que não fosse cumprido.

## CAPÍTULO II: UBERIZAÇÃO DO TRABALHO - A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS

Quando observado o perfil da população que compõe o número de desempregados no Brasil, os resultados obtidos revelam que a parcela majoritária deles é composta por pessoas pardas e negras. Nos estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o desemprego afeta a população do Rio de Janeiro de uma forma muito desigual, se for analisado pelo critério racial. Em níveis percentuais concluiu-se que, no último trimestre do ano de 2021, a população de pessoas pretas ou pardas representava 67,5% do total de desocupados no Estado do Rio de Janeiro.<sup>98</sup>

Em nível nacional, de acordo com os dados divulgados pelo IBGE, a quantidade de desempregados no primeiro semestre de 2022 já representava cerca de 12 milhões de pessoas<sup>99</sup>. Como consequência, a alta taxa de desemprego corroborou para a migração das pessoas para os empregos informais, que acabou por ser a principal fonte de renda desses trabalhadores<sup>100</sup>. A demanda alta de pessoas buscando e oferecendo serviços, como o de transporte de pessoas, faz com que essas pessoas se submetam às regras impostas pela empresa.

Como um dos expoentes de Empresas que tiveram um grande crescimento, estimulada pela combinação de informalidade e desemprego, pode-se mencionar a Uber, cuja ideia inicial ventilada por seus fundadores é de ser uma Empresa que, por meio do aplicativo, ofereça um serviço de transporte acima da qualidade do mesmo serviço oferecido pelos táxis convencionais<sup>101</sup>. Ela veio como um dos expoentes da chamada economia digital que nada mais é que a utilização dos recursos da tecnologia e do ambiente cibernético, no caso, o uso de estruturas digitais como internet de alta velocidade, inteligência artificial, computação na

---

<sup>98</sup>Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/11/22/pretos-e-pardos-representam-quase-70percent-dos-desempregados-no-rj-diz-ibge-veja-iniciativas-para-capacitacao.ghtml>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>99</sup>Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/trabalho-e-previdencia/2022/08/desemprego-cai-de-11-1-para-9-3-no-2o-trimestre-de-2022#:~:text=A%20taxa%20de%20desemprego%20reduziu,9%2C3%25%20no%20per%20C%20ADodo>. Acessado em 19/11/2022

<sup>100</sup>Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/18/brasil-perde-28-milhoes-de-trabalhadores-com-carteira-em-8-anos-informalidade-e-conta-propria-crescem.ghtml>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>101</sup>Disponível em: <https://www.inglesnapontadalingua.com.br/2015/07/o-que-e-uber-o-que-significa-uber.html#:~:text=Para%20in%20C%20ADcio%20de%20conversa%2C%20uber,as%20estrelas%20acima%20de%20mim.> acessado em 17/11/2022.

nuvem, o uso do *big data*<sup>102</sup> e algoritmos, para trazer comodidades aos serviços essenciais do dia a dia<sup>103</sup>.

A alta taxa de desemprego, somada às inovações tecnológicas implementadas ao direito do trabalho, revolucionou as relações de trabalho, como o advento da *gig economy*, que nada mais é que o mix das formas de emprego alternativo, que podem ir desde a prestação de serviços por aplicativos ou o trabalho de freelancers, por exemplo<sup>104</sup>. Nesse sentido, as plataformas digitais<sup>105</sup>, pela possibilidade de conectar milhões de pessoas, trouxeram transformações para o trabalho, com o implemento de novas formas de conduzi-lo, na sua organização e regulação jurídica. Acontece que, na prática, as transformações tecnológicas trazidas com a economia digital, ao invés de trazer melhorias significativas na forma da prestação de serviços, acabou por causar a precarização do trabalho e emergir lógicas de exploração mais sutis<sup>106</sup>.

De acordo com Karl Polanyi<sup>107</sup>, o impulso do modelo das plataformas digitais é baseado em dois pilares, quais sejam: **as políticas neoliberais de desregulação do trabalho assalariado e protegido, promovidas pelo trabalho autônomo, somado ao fortalecimento do trabalho sob demanda**<sup>108</sup>. Com relação ao fortalecimento do trabalho sob demanda, frisa-se que a grande quantidade de pessoas procurando determinados serviços, e, por outro lado, grande quantidade de pessoas o ofertando, como no caso do transporte de pessoas, por meio do link por aplicativos, ocasiona numa forma de precificação do trabalho, pelo qual o profissional fica a mercê da plataforma que é extremamente volátil.

<sup>102</sup> Big Data é o termo em Tecnologia da Informação (TI) que trata sobre grandes conjuntos de dados que precisam ser processados e armazenados, o conceito do Big Data se iniciou com 3 Vs: Velocidade, Volume e Variedade. Disponível em: <https://cetax.com.br/big-data/>. Acessado em 17/11/2022.

<sup>103</sup> Disponível em: <https://www.digitalhouse.com/br/blog/economia-digital/#:~:text=Neste%20contexto%2C%20a%20economia%20digital,%2C%20telemedicina%2C%20entre%20outros%20exemplos.> Acessado em 17/12/2022.

<sup>104</sup> Disponível em: <https://blog.runrun.it/gig-economy/>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>105</sup> Conceitualmente, **as plataformas digitais são modelos de negócios baseados em tecnologia**. A missão delas é conectar interesses e pessoas, promovendo interações de valor entre os envolvidos. Disponível em: <https://hotmart.com/pt-br/blog/plataformas-digitais>. Acessado em 17/12/2022.

<sup>106</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p. 23

<sup>107</sup> Karl Polanyi foi um filósofo social, historiador da economia, antropólogo econômico, sociólogo e economista político húngaro, conhecido por sua **oposição ao pensamento econômico tradicional**, inserindo-se na chamada **vertente heterodoxa**. Disponível em: <https://www.cursosapientia.com.br/conteudo/noticias/dicionario-de-sociologia-para-o-cacd-mercadorias-ficticias-para-karl-polanyi>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>108</sup> POLANYI, K. A grande transformação: as origens de nossa época. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p. 24

Na verdade, essa forma de ganhos dentro dos aplicativos faz com que os motoristas não tenham ingerência no preço que irão receber pela execução do seu próprio serviço. Assim, na realidade, para obter uma quantia considerável para lhes garantir a subsistência, esses trabalhadores precisam executar jornadas de trabalho que vão de encontro com aquelas permitidas nos empregados formais, que encontram garantia legislativa<sup>109</sup>. Nos estudos introdutórios do direito do trabalho, ao mencionar seus princípios norteadores, aprende-se que o direito do trabalho rege-se pela máxima do princípio da proteção do trabalhador, com o intuito de garantir o mínimo necessário ao trabalhador e diminuir as desigualdades existentes na relação entre empregado e empregador<sup>110</sup>.

Acerca disso, diz o ministro Maurício Godinho Delgado que:

Informa este princípio que o Direito do Trabalho estrutura em seu interior, com suas regras, institutos, princípios e presunções próprias, uma teia de proteção à parte hipossuficiente na relação empregatícia - o obreiro -, visando retificar (ou atenuar), no plano jurídico, o desequilíbrio inerente ao plano fático do contrato de trabalho.<sup>111</sup>

A uberização do trabalho é um novo modelo de trabalho, que, na teoria, se coloca como mais flexível, no qual o profissional presta serviços conforme a demanda e sem que haja vínculo empregatício<sup>112</sup>. Esse modelo de trabalho se baseia na flexibilidade para ambas as partes, com a finalidade de permitir a dinamicidade, celeridade e facilidade na realização das atividades cotidianas. Assim, a uberização pode ser conceituada como:

A uberização é uma noção em movimento, como um processo de tendência extensa de transformações do mundo do trabalho, e compartilha de um sentido comum de precariedade do trabalho e de triunfo de um modelo de negócio assimétrico, típico do capitalismo financeiro e com formas renovadas de exploração do trabalho (SRNICEK, 2017; FUCHS, 2014; SCHOLZ, 2016; HUWS, 2014; SLEE, 2017). Nele, os trabalhadores entram na chamada economia do compartilhamento e da terceirização, na qual transformam suas posses, tempo, conexões em fontes de capitalização<sup>113</sup>.

Na prática, conforme será demonstrado a seguir, os motoristas dispõem de seus próprios carros para poder fazer o deslocamento das pessoas, além de arcarem com custos com

<sup>109</sup> Disponível em: <https://www.extraclassa.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>110</sup> Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/316823/o-principio-protetivo-e-a-reforma-trabalhista>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>111</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 16. Ed. São Paulo: LTr, 2017. p.213

<sup>112</sup> Disponível em: <https://coonecta.me/uberizacao-do-trabalho-o-que-e-quais-suas-consequencias/#:~:text=O%20conceito%20de%20uberiza%C3%A7%C3%A3o%20do,sem%20que%20haja%20v%C3%ADnculo%20empregat%C3%ADcio>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>113</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p.24

combustíveis e manutenções a serem realizadas no veículo. No entanto, em cada viagem realizada, uma parte da quantia recebida fica retida pela empresa. A relação de trabalho existente é estruturada sem a observância das obrigações e direitos trabalhistas entre as partes. Como consequência, o motorista “parceiro” chega a trabalhar cerca de 14 horas por dia, sem direito a um salário fixo, por exemplo. Além disso, uma vez terminada a relação de “parceria”, o trabalhador não faz jus ao recebimento do direito às férias, 13º salário, descanso semanal remunerado, licença maternidade ou outro direito trabalhista.

Nesse sentido, a relação de trabalho existente entre os motoristas de aplicativo e a empresa não segue as condições previstas pelo regime da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), visto que não há legislação e regulamentação própria que lhes assegure direitos trabalhistas. Na realidade, a estrutura dessa relação é extremamente prejudicial para os motoristas, uma vez que a forma de prestação de serviços adotada pela empresa propõe uma relação mais informal e por demanda com os motoristas cadastrados na plataforma, que gera como consequência, um benefício para as empresas e representa a perda de direitos trabalhistas e condições mínimas de trabalho, como uma remuneração e jornada de trabalho mais justa<sup>114</sup>.

Feitos tais apontamentos, o objetivo deste capítulo destina-se a demonstrar que do Século XIX para o Século XXI, no tocante a forma de prestação do trabalho de transporte privado, não houve desenvolvimento. Pelo contrário, apenas uma camuflagem do aspecto servil que as atuais relações de “parceria” existente entre a Uber e o motorista, ainda carregam. Assim, será abordado o conceito de uberização, suas características na relação laboral. Demonstrar os trâmites que devem ser seguidos para que um motorista possa começar a trabalhar na empresa Uber. Ademais, pontuar as consequências práticas que precarizam a situação dos motoristas, frente ao seu desamparo legal. Além disso, mostrar que a relação de “parceria” possui todos os requisitos para o reconhecimento do vínculo empregatício.

---

<sup>114</sup>Disponível em: <https://coonecta.me/uberizacao-do-trabalho-o-que-e-quais-suas-consequencias/#:~:text=O%20conceito%20de%20uberiza%C3%A7%C3%A3o%20do,sem%20que%20haja%20v%C3%ADnculo%20empregat%C3%ADcio>. Acessado em 19/11/2022.



## 2.1 Funcionamento da plataforma uber para os motoristas - Trâmites para dirigir no aplicativo

Para ingressar na Empresa Uber como motorista, são informados requerimentos que devem ser seguidos pelos motoristas. Apesar de serem vistos como autônomos, precisam cumprir com os requisitos anteriormente formulados e impostos pela Uber:

### 2.1.1 Requisitos necessários para que os motoristas parceiros comecem a dirigir na plataforma da Uber

Para se tornar um motorista parceiro, a empresa Uber enumera uma série de pré requisitos necessários para o motorista tenha para ingressar na plataforma da Uber, quais sejam<sup>115</sup>:

**I. Cadastro prévio, com envio dos dados pessoais:** nome, email, número do celular, endereço, número do seguro social ou CPF, dados bancários e cartão de crédito<sup>116</sup>;

**II. Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a observação “*Exerce atividade remunerada - EAR*”.** Importante mencionar que a observação de que o motorista exerce atividade remunerada implica na realização de exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica, que geram o custo de taxa de serviço<sup>117</sup>;

**III. Verificação de Segurança.** São utilizadas as informações da CNH do motorista para verificar a sua elegibilidade na plataforma, com a busca por antecedentes criminais em todos os estados do país e no Distrito Federal<sup>118</sup>;

---

<sup>115</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acessado em 21/11/2022.

<sup>116</sup> Disponível em: <https://help.uber.com/pt-BR/riders/article/quais-informa%C3%A7%C3%B5es-cont%C3%AAm-os-arquivos-de-dados?nodeId=3d476006-87a4-4404-ac1e-216825414e05>. Acessado em 21/11/2022.

<sup>117</sup> Disponível em: [https://www.detran.rj.gov.br/\\_documento.asp?cod=3984#:~:text=Para%20isso%2C%20basta%20pagar%20a,v isita%20ao%20posto%20de%20habilita%C3%A7%C3%A3o](https://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=3984#:~:text=Para%20isso%2C%20basta%20pagar%20a,v isita%20ao%20posto%20de%20habilita%C3%A7%C3%A3o). Acessado em 21/11/2022:

<sup>118</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-a-verificacao-de-seguranca-na-uber/>. Acessado em 21/11/2022:

#### **IV. Envio de Certificado de Registro Licenciamento de Veículos (CRLV)<sup>119</sup>.**

Para a emissão deste documento é necessário também o pagamento prévio de uma taxa de serviço.

#### **V. Baixar o aplicativo da Uber para trabalhar;**

**VI. Aquisição do carro.** Nesse ponto, a empresa veicula no seu site oficial o seguinte: "*Caso não tenha um veículo você pode alugar com desconto em uma de nossas locadoras parceiras.*".<sup>120</sup>

## **2.2 Categorias da Uber ofertados pela empresa**

Inicialmente, a Uber coloca como um dos requisitos que o motorista adquira um carro para rodar. Ademais, no seu site oficial ela informa que dispõe de alternativas de mobilidade prática a preço acessíveis. Nesse sentido, elenca categorias diferentes de Uber, com propostas diferentes, quais sejam:<sup>121</sup>

### **2.2.1 UberX: ideal para sua locomoção cotidiana**

No UberX é a opção mais utilizada pela Uber, onde ela informa que esta categoria se dispõe a oferecer viagens com preços acessíveis em carros compactos de quatro portas e ar-condicionado. Informa ser o tipo de veículo ideal para quem precisa se deslocar pela cidade durante os compromissos do dia a dia com rapidez e praticidade<sup>122</sup>.

### **2.2.2 Uber Juntos: compartilhando viagens e economizando**

Nesse tipo, a empresa informa que é uma alternativa para unir usuários que estejam viajando para uma direção similar, o Uber Juntos (antigo Uber Poo). Informa que a ideia dele é promover uma viagem com custo mais acessível e ajudar a contribuir com o trânsito e com o

---

<sup>119</sup>Disponível em: [https://www.detran.rj.gov.br/\\_documento.asp?cod=7621](https://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=7621). Acessado em 21/11/2022.

<sup>120</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acessado em 21/11/2022.

<sup>121</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>. Acessado em 22/11/2022.

<sup>122</sup> *Ibid.*

meio ambiente, ajudando a diminuir o número de veículos nas ruas. Comunica que é indicado para quem está viajando sozinho ou com no máximo mais uma pessoa, sendo um custo-benefício para todos<sup>123</sup>.

### 2.2.3 Uber Comfort: melhores carros e experiência premium

Nessa classe, a empresa alega que possibilita uma experiência ainda mais confortável para os usuários, no Uber Comfort ela promete conectar o cliente a motoristas com veículos selecionados, bem avaliados e a possibilidade de seleção de preferências de conversa e temperatura antes do início da viagem<sup>124</sup>.

### 2.2.4 Uber Black: viagens exclusivas em veículos de alto nível

Nessa categoria, a empresa informa que possui carros tipo sedan, tais como Toyota Corolla. Informa que todos os veículos desta categoria possuem bancos de couro, que são ideais para quem deseja um conforto maior para realizar uma viagem exclusiva para uma reunião de negócios, um compromisso importante ou um jantar especial. Os carros dessa categoria têm a obrigatoriedade de terem a cor preta<sup>125</sup>.

### 2.2.5 UberX VIP: vantagens para os usuários mais frequentes

Essa modalidade é restrita às pessoas que utilizam o Uber com frequência. A empresa informa que o usuário VIP tem à sua disposição o UberX VIP, que consiste na modalidade que conecta os usuários que mais viajam com os motoristas parceiros mais bem avaliados na plataforma. Ela informa que o funcionamento acontece da seguinte forma: ao atingir um número mínimo de viagens durante um determinado mês, o usuário tem acesso ao UberX VIP no mês seguinte.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>. Acessado em 22/11/2022

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> *Ibid.*

<sup>126</sup> *Ibid.*

### 2.2.6 Uber Bag: mais espaço para suas malas ou pertences

Está disponível apenas nas cidades de São Paulo e Brasília. Declara ser a opção ideal para quem está indo ou voltando de uma longa viagem com algumas malas a mais, ou se precisa de mais espaço no porta-malas. Os veículos usados no Uber BAG possuem porta-malas maior, com a finalidade de transportar bagagens até seu destino final<sup>127</sup>.

### 2.2.7 Uber Eats: levando seus pratos favoritos até você

Essa classe acontece num outro aplicativo, o Uber Eats, onde, ao invés do transporte de pessoas, a ideia é realizar a entrega de refeições dos restaurantes aos usuários do APP. No Uber Eats, o cliente escolhe o prato do restaurante desejado, completa o pedido e o recebe no lugar desejado<sup>128</sup>.

## 2.3 **Aquisição do carro para poder dirigir pela empresa - Requisitos dos veículos**

Como relatado acima, para ingressar na empresa Uber o motorista deve realizar a sua inscrição de forma individualizada. A empresa elenca uma série de pré-requisitos, os quais dentre eles encontra-se a necessidade de se ter o veículo para o transporte dos passageiros ou bagagens, a depender da categoria pretendida. No próprio site oficial ela elenca os diferentes requisitos e modelos de carros aceitos em cada categoria.

No **UberX**, os devem ter os seguintes requerimentos: (i) Veículos com no máximo 10 anos de fabricação ou conforme regulamentação do município, (ii) 4 portas e 5 lugares, (iii) Ar Condicionado. A empresa pontua que não são aceitos, em nenhuma categoria, carros com placa vermelha, pick-ups, vans e caminhonetes. Além disso, informa que não são aceitos veículos adesivados, plotados, sinistrados e com alteração no sistema de suspensão ou freios<sup>129</sup>.

Ademais, pontua que exceções não são abertas. Para o **Uber Confort**, são exigidos os mesmos requerimentos do UberX, mas com a diferença de que esse motorista deve ter realizado

---

<sup>127</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>. Acessado em 22/11/2022.

<sup>128</sup> *Ibid.*

<sup>129</sup> *Ibid.*

mínimo de 100 viagens completas. Já no **Uber Black**, em comparação com a classe descrita anteriormente, tem a exigência de que o carro tenha a cor preta e os bancos de couro<sup>130</sup>. O instrumento de trabalho no transporte de pessoas é o carro. A empresa impõe como um dos requisitos a necessidade de se ter um veículo, seja proprietário ou não. No seu site oficial ela traz uma listagem com os veículos elegíveis para cada Cidade, com as especificidades acerca do modelo e carro a ser usado na categoria desejada<sup>131</sup>.

Por exemplo, dentre os carros elegíveis para circular pela Uber no Rio de Janeiro encontra-se o Toyota Corolla (2011), cujo o valor atualizado no mês de novembro de 2022 pela Tabela da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Tabela FIPE), está totalizando em R\$ 56.072,00<sup>132</sup>. Ocorre que, no caso dos motoristas que não possuem veículo, a Uber chega a indicar parceiros para aluguel e aquisição de veículos<sup>133</sup>. Nesse ponto, inclusive, traz artigos informativos sobre as vantagens de comprar um carro novo ou usado, pontuando aspectos a serem levados na aquisição de um carro, como rodas, bancos e outros<sup>134</sup>.

#### **2.4 Termos Gerais de Uso que estabelecem o relacionamento contratual entre o motorista parceiro e a empresa uber**

A empresa Uber dispõe de um contrato onde dispõe de termos que devem ser pactuados pelo motorista, caso este deseje trabalhar pela empresa<sup>135</sup>.

##### 2.4.1 Dos serviços - Uber pede que o motorista reconheça que o motorista parceiro não é seu empregado

Quando comunica seus serviços, a empresa alega ser apenas uma plataforma de tecnologia que permite aos usuários(as) de aplicativos móveis ou sites de Internet da Uber, solicitar e programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com

<sup>130</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>131</sup> *Ibid.*

<sup>132</sup> Disponível em: <https://www.tabelafipebrasil.com/carros/TOYOTA/COROLLA-XEI-20-FLEX-16V-AUT/2011-Gasolina>. Acessado em 24/11/2022.

<sup>133</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/carro-novo-ou-usado-para-uber/>. Acessado em 24/11/2022.

<sup>134</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/carro-novo-ou-usado-para-uber/#:~:text=Ao%20comprar%20um%20carro%20novo,tipo%20de%20ajuste%20ou%20reparo>. Acessado em 05/12/2022.

<sup>135</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 24/11/2022.

terceiros independentes provedores desses serviços (“Parceiros Independentes”)<sup>136</sup>. Em determinado momento, pontua em letras em caixa alta que o motorista deve reconhecer que a relação existente entre o motorista e a empresa é de parceria, não de empregado-empregador, onde os mesmo não são considerados como representantes da Uber, mas apenas parceiros, nesses termos:

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<sup>137</sup>.

#### 2.4.2 Da licença (limitada) concedida - Licença personalíssima, não passível de sublicença

Da sujeição aos termos pré estabelecidos pela empresa, ela outorga ao motorista uma licença limitada, não exclusiva, não passível de sub licença, revogável e não transferível para: (i) acesso e uso dos Aplicativos em seu dispositivo pessoal, exclusivamente para o seu uso dos Serviços; e (ii) acesso e uso de qualquer conteúdo, informação e material correlato que possa ser disponibilizado por meio dos Serviços, em cada caso, para seu uso pessoal, nunca comercial. Essa licença denota o aspecto personalíssimo, visto que é proibido que o motorista cadastrado empreste o seu cadastro para que outra pessoa venha realizar o serviço de transporte de pessoas<sup>138</sup>.

#### 2.4.3 Das restrições - impedimentos ao trabalhador contratado pela Uber

Para dirigir pela empresa, o motorista deve seguir uma série de restrições, dentre as quais se destaca que ele **não pode**: modificar, vender, revender, transferir, exibir, **transmitir ou, de qualquer outro modo, explorar os Serviços, exceto da forma expressamente permitida pela Uber**<sup>139</sup>. Além disso, não pode: conectar, espelhar ou recortar qualquer parte dos Serviços;

<sup>136</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>137</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 24/11/2022.

<sup>138</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>139</sup> Disponível: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

fazer ou lançar quaisquer programas ou scripts com a finalidade de sobrecarregar ou prejudicar indevidamente a operação e/ou funcionalidade de qualquer aspecto dos Serviços; ou (vi) tentar obter acesso não autorizado aos Serviços ou prejudicar qualquer aspecto dos Serviços ou seus sistemas ou redes correlatas<sup>140</sup>.

#### 2.4.4 Da titularidade pela prestação de serviços - Direitos permanecem em propriedade da Uber

A organização comunica que todos os serviços e todos os direitos sobre eles são e permanecerão de propriedade da Uber, conforme o caso. Assim, **os termos de uso dos Serviços não outorgam nem conferem qualquer direito aos motoristas:** (i) sobre os Serviços, exceto pela licença limitada concedida acima; ou (ii) de usar ou, de qualquer modo, fazer referência a nomes societários, logotipos, nomes de produtos ou de Serviços, marcas comerciais ou marcas de serviço da Uber ou de qualquer licenciadora da Uber<sup>141</sup>.

#### 2.4.5 Das condutas e obrigações do motorista parceiro

No ponto referente às condutas e obrigações dos motoristas parceiros é anunciado que o motorista, quando usar os Serviços, não se pode causar transtorno, aborrecimento, inconveniente ou danos à propriedade dos parceiros independentes ou de qualquer outro terceiro<sup>142</sup>. Em determinadas situações, pode ser solicitado(a) a fornecer comprovante de identidade para acessar ou usar os serviços, e que o motorista deve concordar também que poderá ter seu acesso ou uso dos serviços negado caso ele se recuse a fornecer um comprovante de identidade.

Quanto aos códigos promocionais, ela informa que o motorista deve concordar que os mesmos e que poderão ser desabilitados pela Uber a qualquer momento por motivos legalmente legítimos, sem que disto resulte qualquer responsabilidade para a Uber<sup>143</sup>. Informa que somente poderão ser usados de acordo com as condições específicas que a Uber estabelecer para esses Código Promocional. Ademais, aduz que ela se reserva o direito de reter ou deduzir créditos ou

---

<sup>140</sup> Disponível: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> *Ibid.*

outras funcionalidades ou vantagens obtidas por meio do uso dos Códigos Promocionais pelo próprio motorista ou por outro usuário, caso apure ou acredite que o uso ou resgate do Código Promocional foi feito com erro, fraude, ilegalidade ou violação às condições do respectivo Código Promocional<sup>144</sup>.

#### 2.4.6 Do acesso à rede e equipamentos - Responsabilidade do motorista em arcar com taxas e encargos dos serviços da rede

A empresa expressa ser o motorista o responsável por obter o acesso a rede de dados necessário para usar os serviços. Avisa que as taxas e encargos de sua rede de dados e mensagens poderão se aplicar caso o condutor acesse ou use os serviços de um dispositivo sem fio, caso em que ele será responsável por essas taxas e encargos. Bem pontua que o motorista parceiro é o responsável por adquirir e atualizar os equipamentos e dispositivos necessários para acessar e usar os serviços, aplicativos e quaisquer de suas atualizações<sup>145</sup>.

#### 2.4.7 Do pagamento - Responsabilidade pelo preço cobrado

No site oficial, a Uber informa que com relação aos pagamentos, os serviços ou bens, contratados por meio dos Serviços, serão cobrados (“Preço”). Além disso, dispõe que na máxima extensão permitida pela lei aplicável, ela se reserva o direito de limitar os preços cobrados em espécie. A empresa se autointitula como sendo um agente limitado de cobrança do parceiro independente, como um facilitador de pagamento responsável pelo repasse devido ao motorista após a prestação do serviço ou entrega do bem<sup>146</sup>.

Ademais, **informa que se reserva no direito de estabelecer, remover e/ou revisar o preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos serviços a qualquer momento, a seu próprio critério.** Assevera que o preço aplicável nas viagens, seja de transporte de pessoas ou de bens, a depender da região geográfica pode(ii) aumentar

---

<sup>144</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> *Ibid.*



substancialmente quando a oferta de serviços por parte dos Parceiros Independentes for menor do que a demanda por referidos serviços<sup>147</sup>.

Informa que o pagamento de taxas, impostos e/ou contribuições governamentais, serão de responsabilidade única do motorista parceiro, de modo que, no caso da Uber ter que reembolsada por todas tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais pagas em seu nome, o motorista terá que realizar o pagamento correspondente para a empresa<sup>148</sup>.

**Comunica que ela é a responsável por dizer os preços que devem ser aplicados nas corridas**, sendo certo que o próprio motorista será o responsável pelo pagamento dos preços lançados em sua própria conta, independentemente de estar ciente do preço ou seus valores. Que a qualquer momento, ela pode fornecer a certos(as) usuários(as) ofertas e descontos promocionais que poderão resultar em valores diferentes cobrados por serviços iguais ou similares a outros obtidos por meio do uso dos serviços<sup>149</sup>.

O valor dos ganhos a ser recebido pelo motorista varia de acordo com o tempo e a distância da viagem (tempo x distância). A taxa da Uber também é volátil, tanto pra mais como para menos. A empresa pontua que os passageiros permanecem pagando o mesmo preço que é indicado no aplicativo antes da viagem. Assim, os preços dos passageiros podem variar para baixo ou para cima de acordo com promoções, taxas, ajustes, cobranças pendentes e outros.

No entanto, os ganhos dos motoristas estão atrelados ao tempo e distância da viagem e não ao valor pago pelo passageiro. Para a empresa, os ganhos recebidos pelo motorista são realizados em parte pelo pagamento realizado pelo usuário com base no tempo e esforço efetivamente gasto em cada viagem. Vale mencionar que os repasses de ganho são realizados semanalmente<sup>150</sup>.

---

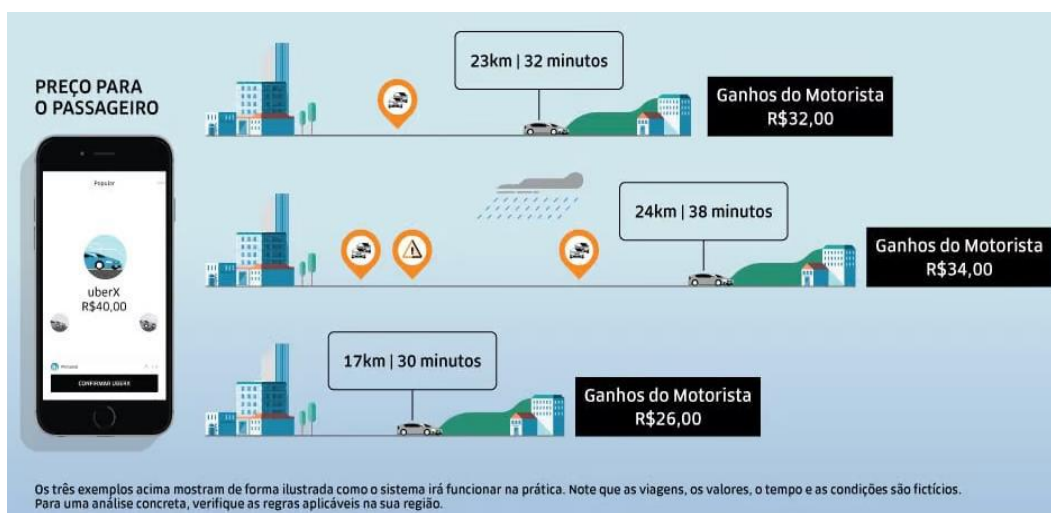
<sup>147</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 11/12/2022.

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> *Ibid.*

<sup>150</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funcionam-precos-para-motoristas-parceiros-uber/>. Acessado em 26/11/2022.

**Imagem 5: Ganhos do motorista considerando a variação de tempo x distância**



Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funcionam-precos-para-motoristas-parceiros-uber/>

Enquanto os usuários pagam uma quantia fixa e pré estabelecida antes de sua viagem, a taxa cobrada pela “parceria” entre os motoristas e a empresa poderá variar para baixo ou para cima do percentual cobrado normalmente sobre as viagens, com a observância dos fatores como o tempo e distância percorrida. O aplicativo utilizado pelos motoristas para controlar seus ganhos lhe fornece dois tipos de saldos diferentes que são: o saldo estimado e o saldo total. O saldo estimado é aquele que resume todos os ganhos semanais líquidos, pois indica o valor total de toda a quantia que foi transferida diretamente para a conta bancária<sup>151</sup>.

Por sua vez, o saldo total é aquele que considera a soma dos seguintes valores: (i) total de ganhos líquidos de suas viagens da semana, (ii) taxas de cancelamento, (iii) promoções (quando aplicável), (iv) promoção de indicação (quando aplicável), (v) pedágios, (vi) subtração das taxas da Uber. Anteriormente, a Uber descontava 25% na viagem com o UberX e 20% no UberBlack. No entanto, **atualmente a Uber não cobra taxa fixa do motorista, mas fica com o percentual sobre as corridas realizadas**. A empresa informa que cobra entre 1% e 40% sobre as viagens, conforme o tempo e a distância da corrida<sup>152</sup>.

<sup>151</sup> Disponível em: <https://zarp.localiza.com/blog/post/confira-quanto-a-uber-paga-por-km-em-2022>. Acessado em 26/11/2022.

<sup>152</sup> *Ibid.*

#### 2.4.8 Responsabilidade pelo custeio da manutenção do carro

No código de condutas e obrigações, a Uber passa para os motoristas parceiros dicas de manutenção de seus carros, com os cuidados necessários a serem adotados. Assim, ela dá orientações acerca da manutenção preventiva, a saber, sobre: óleo e outros fluidos, combustível, suspensão, pneus, filtros de ar, iluminação<sup>153</sup>. Importante destacar que no caso do combustível, o IBGE, em pesquisa realizada no início do ano de 2022, registrou que a gasolina, aquela época, tinha acumulado alta de 50,78% nos últimos doze meses<sup>154</sup>. O gasto com combustível é o que mais consome a receita dos motoristas, eles relatam desespero, visto que se veem obrigados a trabalhar mais horas para poder arcar com as despesas advindas do aumento dos preços.

Para Paulo Xavier, presidente da Frente de Apoio Nacional ao Motorista Autônomo (FANMA): *“Os motoristas têm selecionado melhor as corridas. É necessário critério que considere o valor do quilômetro rodado. Hoje, o condutor trabalha mais, alguns chegam a 15 horas por dia, não porque esteja ganhando mais, mas para diluir os custos.”*<sup>155</sup>. Além disso, pontua que há cerca de 5 anos atrás os gastos com gasolina eram cerca de 25% das despesas, ao passo que hoje em dia encontra-se por volta de 50%.

Outro apontamento feito é de que as taxas cobradas pela empresa podem chegar a 40%, a depender da corrida. Assim, diz que fatores como gastos diários com alimentação, manutenção do carro, combustível e lucro tendem a fazer com que o motorista avalie se determinada corrida vale a pena de ser pedida, ou não, se no final ela será benéfica ou se ela acaba por não trazer um retorno considerável.

### **2.5 Perfis das pessoas envolvidas no transporte de pessoas por meio da plataforma digital da Uber - Quantos trabalhadores estão trabalhando na Uber? Quem é o cliente? Quem é o motorista?**

Para Silvio Almeida<sup>156</sup>, o racismo é sempre estrutural, o que quer dizer que ele é um elemento que integra a organização econômica e política da sociedade. Nesse sentido, as

<sup>153</sup>Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/dicas-de-manutencao-para-quem-aluga-veiculos-para-motorista-parceiros-uber/>. Acessado em 26/11/2022:

<sup>154</sup>Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/32528-inflacao-foi-de-0-95-em-novembro-maior-para-o-mes-desde-2015>. Acessado em 27/11/2022.

<sup>155</sup>Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/03/11/internas\\_economia,1351934/combustivel-consome-ate-50-da-renda-nos-motoristas-de-aplicativos.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/03/11/internas_economia,1351934/combustivel-consome-ate-50-da-renda-nos-motoristas-de-aplicativos.shtml). Acessado em 27/11/2022

<sup>156</sup> ALMEIDA, Silva. **Racismo estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019.p.15.

instituições seriam apenas a materialização de uma estrutura social ou de um modo de socialização que tem o racismo como um de seus componentes orgânicos<sup>157</sup>. Nesse sentido, a primeira implicação seria de que existem instituições que em determinado padrão de funcionamento expressam em regras o privilégio de determinados grupos raciais, visto que o racismo se concebe como parte da ordem social. Por essa linha de pensamento, observa-se que as instituições não são as que criam o racismo, mas sim, as que o reproduzem.

Como bem pontuado pelo autor, a estrutura da sociedade é permeada por uma série de conflitos, de modo que essas mesmas instituições podem assim atuar, posicionando-se dentro dele. Assim sendo, aquelas instituições que não se posicionam frente às práticas racistas, acabam por normalizá-las, por ser algo já cotidiano da estrutura social. Feitos tais apontamentos, é importante mencionar que o mercado de trabalho é o meio que externaliza a estrutura de desigualdades presente na dinâmica social.

### 2.5.1 Perfil quantitativo

De acordo com a nota de conjuntura que objetiva o detalhamento de pessoas trabalhando na *Gig Economy*<sup>158</sup> no setor de transportes, baseado nos dados da Pesquisa Nacional por amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua do final de 2021, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas trabalham no setor de transportes do país<sup>159</sup>. Foi registrado que a maioria (61,2%) são motoristas de aplicativo ou taxistas, 20,9% fazem entrega de mercadorias em motocicletas e 14,4% são mototaxistas.

Com relação ao transporte realizado na plataforma digital da Uber, em agosto de 2022, a empresa registrou o marco do total de mais de 5 milhões de motoristas no mundo<sup>160</sup>. Com relação ao Brasil, viu-se que o mesmo é responsável por concentrar cerca de 20% da mão de obra dos trabalhadores que laboram no aplicativo da Uber - possui aproximadamente 1 milhão de trabalhadores - que se encontram operando em 71 países<sup>161</sup>.

---

<sup>157</sup> ALMEIDA, Silva. **Racismo estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019.p 31.

<sup>158</sup> *Gig Economy* é o termo que caracteriza relações laborais entre funcionários e empresas que contratam mão de obra para realizar serviços esporádicos e sem vínculo empregatício, principalmente por meio de aplicativos. Os trabalhadores atuam como autônomos.

<sup>159</sup> Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/tag/transporte/>. Acessado em 27/11/2022.

<sup>160</sup> Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2022/08/acoes-da-uber-disparam-apos-empresa-anunciar-faturamento-de-us-81-bi.ghtml>. Acessado em 27/11/2022.

<sup>161</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> Acessado em 27/11/2022.

### 2.5.2 Perfil Racial - Quem é o motorista?

Os dados do PNAD Covid-19 registraram que, em junho de 2020, 54,9% da força de trabalho era composta por pessoas negras e pardas. Desse quantitativo, 60,3% eram de pessoas desocupadas. De uma forma resumida, o desemprego significa aquelas pessoas que possuem idade para trabalhar (acima de 14 anos), mas que não estão trabalhando, apesar de estarem disponíveis para tal. Assim, a metodologia utilizada na Pesquisa Nacional de Domicílios Contínua - PNAD Contínua, intitula os desempregados como “desocupados”<sup>162</sup>.

O Estatuto da Igualdade Racial, no inciso IV, do Art. 4º, preceitua que *população negra é o conjunto de pessoas que se autodeclaram pretas e pardas, conforme o quesito cor ou raça usado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ou que adotam autodefinição análoga*<sup>163</sup>. Referente ao atributo pessoal da raça, utilizando os estudos e metodologias de Petrucelli e Saboia<sup>164</sup>, o IBGE optou por concentrar como “negros” a totalidade dos dados obtidos de pessoas negras e pardas. Por esse critério, chegou ao resultado de que **o maior grupo racial entre os motoristas se apresenta em uma proporção na qual se tem 60,0% negros e 38,5% brancos**<sup>165</sup>.

Além disso, ao observar a ocupação informal, constatou-se que **a informalidade nas relações de trabalho incide majoritariamente sobre a população negra**. Consequentemente, corrobora que os trabalhadores sejam expostos, de uma forma mais acentuada, aos riscos da atividade laboral que possui ínfima regulamentação e quase nenhum acesso aos mecanismos de seguridade social, tais como seguro-desemprego, abono salarial e aposentadoria.

Em pesquisa realizada pelos pesquisadores do Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI<sup>166</sup>, foram realizadas entrevistas com 55 trabalhadores junto à plataforma de transporte de

<sup>162</sup> IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php#:~:text=O%20desemprego%2C%20de%20forma%20simplificada,basta%20n%C3%A3o%20possuir%20um%20emprego>. Acessado em: 27/11/2022.

<sup>163</sup> BRASIL, **Lei 12.288/10**. Estatuto da Igualdade Racial. Brasília, DF: Presidência da República, 2010. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm). Acessado em 28/11/2022

<sup>164</sup> PETRUCCELLI, J. L.; SABOIA, A. L. **Características étnico-raciais da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

<sup>165</sup> Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt\\_71\\_trabalho.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf). Acessado em 27/11/2022. p. 7.

<sup>166</sup> Trab21 é o grupo de pesquisa vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro. A pesquisa realizada por eles foi feita mediante a apresentação de questionário semi-estruturado com 28 perguntas durante os anos de 2018-2020, na Cidade do Rio de Janeiro.

pessoas. Onde, quanto ao critério racial, da análise realizada, usando como base a autodeclaração dos entrevistados, registrou-se que 36% se autodeclararam pardos e 16%, negros<sup>167</sup>. Consequentemente, alinhados com os supramencionados dados obtidos na pesquisa do IBGE, somado ao disposto no Estatuto da Igualdade Racial (Art. 4º, IV, 12.288/2010), é possível afirmar que **a população negra é maioria no que se refere ao quantitativo dos trabalhadores que transportam pessoas nas plataformas digitais.**

### 2.5.3 Perfil Racial - Quem é o cliente?

Na Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, foi feita uma análise do perfil econômico dos usuários da Uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no Brasil. Assim, a pesquisa foi feita por meio de questionário online no *Google Forms* e totalizou 500 respostas<sup>168</sup>. Os resultados foram de que pouco mais da metade era do sexo masculino (53,4%). Relativo à renda familiar, viu-se que 68,2% dos usuários possuem renda familiar superior a cinco salários mínimos e apenas 11,2% pertencem a famílias com renda familiar inferior a dois salários mínimos.

A pesquisa destacou que 89,7% deles afirmaram que em seus domicílios havia algum tipo de veículo particular, o que evidencia esse de perfil socioeconômico<sup>169</sup>:

---

*In.*: SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, v. 5, p. 1-37, 2022.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 11

<sup>168</sup> COELHO, Luiz; SILVA, Laize; ANDRADE, Mauricio; MAIA, Maria. Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no brasil. *In*: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, Recife, 2017. *Anais* [...]. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2017. p.4

<sup>169</sup> *Ibid.*

Tabela 1: Tabela elaborada na pesquisa pelos alunos da UFPE

**Tabela 3: Características pessoais e socioeconômicas dos usuários**

Variável	Categoria	N	%	Variável	Categoria	n	%
Sexo	Masculino	205	53.4%	Idade	16 a 26	153	39.8%
	Feminino	178	46.4%		27 a 36	140	36.5%
	Não informado	1	0.3%		37 a 46	48	12.5%
Renda	Sem renda	5	1.3%		47 a 56	25	6.5%
	Até 2 SM	38	9.9%		57 a 69	18	4.7%
	> 2 a 5 SM*	79	20.6%		Atividade	Aposentado	9
	> 5 a 10 SM	124	32.3%	Desempregado		23	6.0%
	> 10 a 20 SM	81	21.1%	Empresário		9	2.3%
> 20 SM	57	14.8%	Estudante	142		37.0%	
Nenhum	78	20.3%	Autônomo	46		12.0%	
Veículo no domicílio	Carro	267	69.5%	Trabalho formal	155	40,40%	
	Motocicleta	8	2.1%				
	Ambos	31	8.1%				

\* SM: salário mínimo

Fonte: Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no brasil.

Com relação à distribuição etária, apontou-se que 76,3% dos usuários são jovens (têm menos de 36 anos), e quase 40% têm até 26 anos. Relativamente às atividades exercidas pelos respondentes, vê-se que as mais recorrentes são o trabalho formal (40,4%) e o estudo (37%). A partir dos dados, observa-se que **esse tipo de transporte individual remunerado atende no Brasil a um público majoritariamente jovem, da classe média e com relativo equilíbrio entre os sexos**<sup>170</sup>.

Quanto às motivações para as viagens, os resultados obtidos foram no sentido de que o principal motivo de viagem informado na pesquisa foi lazer, com 45,6% das respostas, e retorno para casa, com 22,1%. Esses números se alinham perfeitamente ao perfil etário e ocupacional da maior parte dos usuários (jovens estudantes e provavelmente profissionais em início de carreira)<sup>171</sup>.

Em julho de 2021, o IBGE realizou uma pesquisa sobre as tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil, baseando-se no uso do transporte coletivo e individual. Quanto às

<sup>170</sup> COELHO, Luiz; SILVA, Laize; ANDRADE, Mauricio; MAIA, Maria. Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no brasil. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, Recife, 2017. *Anais* [...]. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2017. p.6

<sup>171</sup> *Ibid.* p.7.

desigualdades raciais e de gênero, identificou-se que o nível de comprometimento da renda com gastos em transporte é, em geral, maior entre pessoas negras e homens do que entre pessoas brancas e mulheres<sup>172</sup>. Este gasto mais elevado justifica-se no fato de que a população negra tende a apresentar renda menor do que a população branca e a morar em zonas periféricas com menor acesso a oportunidades. Percebeu-se que o transporte representa um importante componente nas despesas dos orçamentos familiares brasileiros<sup>173</sup>.

Disso, viu-se que, com o aumento generalizado no consumo do transporte individual nos últimos anos, a renda continuou a ser um determinante fundamental no uso dos diferentes tipos de transporte. Dessa forma, os níveis de preços – e a influência da política nacional em sua condução – constituem um fator relevante na escolha dos usuários dos meios de transporte adotados, por interferirem nos custos e benefícios percebidos pelos indivíduos em sua utilização<sup>174</sup>.

**Por fim, do levantamento publicado pelo IBGE percebe-se que famílias chefiadas por negros ou pardos gastam mais com transportes coletivos, enquanto as de cor branca gastam mais com transportes particular, táxi e aplicativos<sup>175</sup>. Ou seja, considerando os dados obtidos, a conclusão é de que os clientes da Uber são majoritariamente pessoas brancas.**

## 2.6 Precarização do Trabalho: Uberização como um neo-escravismo

De acordo com Ricardo Antunes, o panorama do século XXI é de que se tem bilhões de homens e mulheres que dependem de forma exclusiva do trabalho para sobreviver, ao passo que a cada vez mais encontram situações precárias, instáveis ou até mesmo o desemprego. Preceitua que, ao mesmo tempo que se amplia o contingente de trabalhadoras e trabalhadores, há uma redução imensa no número de empregos<sup>176</sup>.

---

<sup>172</sup> PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; WARWAR, Lucas; PARGA, João *et al.* Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual. **Texto para Discussão 2871**. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro, Ipea, 2021. p.16

<sup>173</sup> *Ibid.* p. 17

<sup>174</sup> *Ibid.* p. 19

<sup>175</sup> Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Banco-de-ideias/Mobilidade/noticia/2021/08/brancos-gastam-mais-com-taxi-e-apps-e-negros-com-transporte-publico.html>. Acessado em 28/11/2022

<sup>176</sup> ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 30.



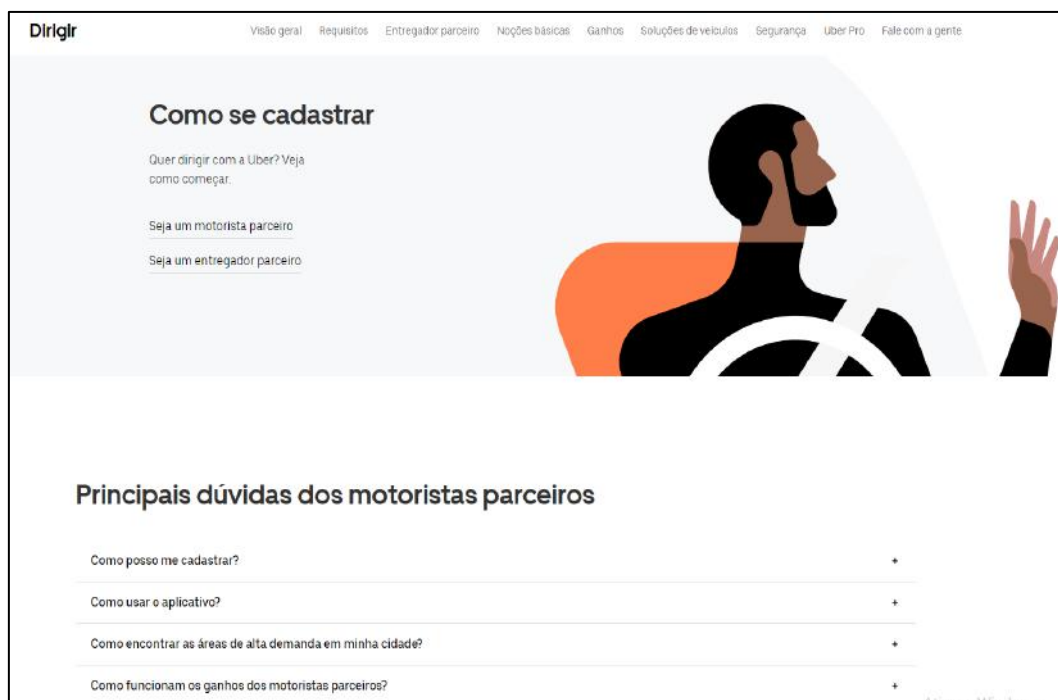
A diminuição dos empregos desemboca numa sensação de instabilidade por aqueles que ainda estão empregados, visto que o efeito dessa diminuição tem sido de restrição dos direitos sociais anteriormente concedidos por meio de suas conquistas históricas. O alto índice de desemprego, somado com a veiculação das novas tecnologias se tornam um campo fértil para novas modalidades de trabalho informal, precarizado, “flexível”. Em linhas gerais, essa aparente abertura das formas de trabalho, tendo como base o uso das tecnologias, gera inseguranças na seara trabalhista, uma vez que a ideia liberal de trabalho, na verdade, acaba camuflando uma subordinação.

Na prática, nota-se que o avanço tecnológico não tem sido acompanhado pelo Direito, visto que a legislação não tem sido capaz de regular as novas formas de trabalho vindas com a nova era tecnológica. Ademais, a lentidão em regulamentar essas novas relações trabalhistas se soma ao fato dessas transformações não serem acompanhadas pelo judiciário que, apesar de algumas decisões compreenderem que há vínculo empregatício, a grande maioria ainda é resistente em entender essas novas configurações e enxergá-las como um emprego. Relativo ao mundo do trabalho, fortemente perpetuador dos ideias empresariais, como forma de atenuar a real precariedade do trabalho e a subordinação existente, a empresa se utiliza de expressões *amenizadoras e humanizadoras*, com a inserção da noção de parceria com o dialeto empresarial: “colaboradores”, “parceiros”, “metas”<sup>177</sup>:

---

<sup>177</sup> ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 44.

**Imagem 6: Chamada do site oficial da Uber para captação de novos entregadores e/ou motoristas**



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

Em linhas gerais, a amenização deste trabalho precarizado é camuflado pela ideia de “empreendedorismo”.

### 2.6.1 As plataformas digitais: descrição e análise

Acerca dos diferentes tipos de plataformas digitais, Schmidt<sup>178</sup> descreveu que elas consistem em mercados *online* que envolvem pelo menos três componentes, quais sejam: (i) quem realiza o trabalho; (ii) quem o solicita e (iii) a plataforma que intermedeia a oferta e a demanda. Assevera que, devido ao papel assumido de “intermediária”, a plataforma consegue passar a maioria dos custos riscos e responsabilidades para alguma das outras duas partes<sup>179</sup>.

Nesse caso, categorizou as plataformas em seis tipos básicos, os quais o trabalho de transporte de pessoas se encaixa no *gig work*, que nada mais é que a modalidade de trabalho

<sup>178</sup> SCHMIDT, F. A. Digital labour markets in the platform economy. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p.32

<sup>179</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p.32.

realizado por meio de plataformas onde a tarefa é baseada em um local específico, onde há obrigatoriedade de ser realizada num momento específico e por uma pessoa específica que é responsável por ela<sup>180</sup>.

Stefano, trouxe a contribuição de abarcar os conceitos de *crowd work*<sup>181</sup> e *work-on-demand via apps*<sup>182</sup> para correlacionar com o conceito de *gig economy*. Crowd work, de acordo com o autor, se refere geralmente aos trabalhos que passam por completar uma série de tarefas por meio de plataformas on-line, plataformas essas que potencialmente permitem a conexão entre clientes e trabalhadores ao redor do mundo.

Enquanto o *work-on-demand via apps* se caracteriza pela execução de trabalhos tradicionais, como transporte e limpeza, e também formas de trabalho administrativo, mediados e gerenciados por aplicativos<sup>183</sup>. As plataformas digitais podem ser compreendidas em um sentido mais amplo e complexo, que é como infraestrutura digital que envolve arquiteturas computacionais, políticas e culturalmente determinadas<sup>184</sup>. Assim, elas seriam mais do que meios técnicos, mas meios que incidem, inclusive, na própria estrutura da mobilidade urbana, seja ela na sua esfera pública, como na privada.

Assim sendo, esta definição de plataforma digital é responsável por englobar meios técnicos, mas, que para além disso, se estabelece como novas formas de se configurarem as empresas, bem como novos tipos de controle e subordinação do trabalho<sup>185</sup>. Como bem sinalizado, essa definição das plataformas digitais acaba por fomentar novos modos de subjetivação associados ao empreendedorismo, entre elementos. Não obstante, o olhar para as plataformas digitais envolve desafios da categorização de transformações e permanências do mundo do trabalho que as ultrapassam, mas que são alimentados por elas – ou seja, trata-se da compreensão das plataformas como solo fértil para as tendências contemporâneas do mundo do trabalho<sup>186</sup>.

Como bem pontuado por Ludmila Abílio, a uberização ganhou visibilidade com a atuação da empresa Uber, entre outras empresas que atuam por meio de plataformas digitais. Nesse

---

<sup>180</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p. 33.

<sup>181</sup> Tradução nossa: Trabalho de multidão. *Ibid.* p.35.

<sup>182</sup> Tradução nossa: demanda via aplicativos. *Ibid.* p.35.

<sup>183</sup> *Ibid.*

<sup>184</sup> *Ibid.*, p.127.

<sup>185</sup> *Ibid.*

<sup>186</sup> *Ibid.*, p.128.

sentido, o fenômeno da uberização não começou na empresa Uber, tampouco está atrelado exclusivamente às plataformas<sup>187</sup>. Pelo contrário, refere-se, da consolidação da condição de trabalhadores que não contam com direitos e garantias mínimas sobre seu trabalho, além de sofrerem a transferência crescente de riscos e custos do trabalho. A uberização tem em seu cerne a consolidação de trabalhadores sob demanda, que estão disponíveis para o trabalho, mas só são utilizados e remunerados de acordo com as determinações das empresas<sup>188</sup>.

Os trabalhadores “uberizados” são envolvidos pelo processo de retirada de garantias e direitos para os trabalhadores, que possui reflexos na dificuldade de definição de limites e sobre a jornada de trabalho, garantias e regulações sobre a remuneração, bem como aspectos acerca da legalização ou informalização da transferência de custos e riscos do trabalho<sup>189</sup>. Nessa toada, a instabilidade e insegurança são marcos das novas modalidades de trabalho. Antunes traz a referência do modelo britânico denominado de *zero hour contract*<sup>190</sup>, onde se tem um trabalho sem um contrato, no qual não há previsibilidade das horas a cumprir nem direitos assegurados. Por essa forma de trabalho, numa eventual demanda, basta uma chamada e os trabalhadores devem estar on-line para atender ao trabalho intermitente<sup>191</sup>.

Os trabalhadores ficam disponíveis esperando as chamadas, quando a recebem, ganham apenas pelo o que eles fizeram, nada recebem pelo tempo que ficaram à disposição da solicitação. Esse é o tipo de trabalho realizado pelos motoristas “parceiros” da Uber. Essa forma de trabalho expressa uma complexa forma de **escravidão digital**. A disponibilidade perpétua, nesses casos, é permitida pela propagação do trabalho online e por meio de aplicativos, que camuflam as grandes organizações existentes por trás. A diferenciação entre o *zero hour contract* e o sistema Uber ocorre no fato de que os motoristas não podem recusar as solicitações, tendo em vista as represálias que a empresa impõe, que podem ocasionar no seu desligamento ou bloqueio durante algum tempo<sup>192</sup>.

---

<sup>187</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p. 128

<sup>188</sup> *Ibid.*

<sup>189</sup> *Ibid.*

<sup>190</sup> Tradução nossa: contrato de zero hora. *Ibid.*

<sup>191</sup> ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 29.

<sup>192</sup> *Ibid.* p. 40.

## 2.7 Uberização sob o prisma das leis brasileiras: o desamparo legal dos motoristas

A nova forma de se organizar o trabalho corroborou para a expansão dos chamados “empreendedores”, que nada mais são que um mix entre *burguês de si próprio e proletário de si mesmo*<sup>193</sup>. Destaca-se que as novas formas de trabalho, como no caso da Uber, tentam ocultar seu assalariamento, por meio do mito do trabalho autônomo<sup>194</sup>. Um ponto bem emblemático quando se fala da relação existente entre o motorista e a empresa Uber, que administra aplicativo, paira sobre a existência ou não do vínculo empregatício. No artigo 2º, *caput*, da CLT, o empregado é conceituado como: *toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário*<sup>195</sup>.

Sucedem os requisitos da relação de emprego são: (i) pessoa física - o serviço deve ser prestado por uma pessoa física, visto que as leis trabalhistas não são extensíveis às pessoas jurídicas, (ii) pessoalidade - somente o funcionário contratado que pode exercer aquele ofício, não pode haver a substituição, (iii) habitualidade - o serviço deve ser executado frequentemente, o trabalho deve ser rotineiro. Não obstante, os outros requisitos são: (iv) onerosidade - o serviço prestado pelo empregado faz jus à uma contraprestação, isso quer dizer que o trabalho deve ser remunerado, (v) subordinação - esta se refere ao cumprimento, por parte do empregado, daquelas normas que são ditadas pela empresa (empregador), sob pena de ser penalizado.

Com a finalidade de se desvincular do possível vínculo, a empresa alega fazer um contrato de parceria com o motorista, onde ela seria apenas a plataforma digital intermediadora, responsável por conectar o usuário ao motorista, sob demanda, para prestar serviços de transporte privado. Ademais, se vale da falta de regulamentação atual para se valer dos serviços dos motoristas, ignorando completamente direitos trabalhistas anteriormente conquistados. As instituições impõem regras que devem ser seguidas e metas que devem ser atingidas.

### 2.7.1 Jurisprudência - Breve Resumo da Ação - Análise de decisão paradigma

O panorama atual, no que se refere a existência ou não de vínculo empregatício entre a empresa Uber e os motoristas, é de que o judiciário tem aos poucos compreendido que existe

---

<sup>193</sup> ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 39.

<sup>194</sup> *Ibid.* p. 40.

<sup>195</sup> Disponível: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acessado em 29/11/2022.

uma relação de emprego, mas ainda camuflada sob o status de contrato de parceria entre um motorista autônomo e uma empresa que intermedia a prestação de serviços de transporte. Hoje em dia existem novas e complexas fórmulas de contratação da prestação laborativa, distintas do tradicional sistema de pactuação e controle empregatícios, e que se valem da utilização de plataformas e aplicativos digitais, softwares e produtos semelhantes, todos cuidadosamente instituídos, preservados e geridos por sofisticadas.

Os impactos dessa nova modalidade empresarial e de organização do trabalho têm sido diversos: de um lado, potenciam, fortemente, a um custo mais baixo do que o precedente, a oferta do trabalho de transporte de pessoas e coisas no âmbito da sociedade; de outro lado, propiciam a possibilidade de trabalho a pessoas desempregadas, no contexto de um desemprego agudo criado pelas políticas públicas e outros fatores inerentes à dinâmica da economia<sup>196</sup>.

Pela desregulamentação amplamente praticada por este sistema, geram uma inegável deterioração do trabalho humano, uma desigualdade no poder de negociação entre as partes, uma ausência de regras de higiene e saúde do trabalho, a falta de proteção contra acidentes ou doenças profissionais, a inexistência de quaisquer direitos individuais e sociais trabalhistas, a ausência de proteções sindicais e, se não bastasse, a recorrente exclusão previdenciária<sup>197</sup>.

O argumento empresarial, em tal quadro, segue no sentido de ser o novo sistema organizacional e tecnológico tão disruptivo perante a sistemática de contratação anterior que não se fazem presentes, em sua estrutura e dinâmica, os elementos da relação empregatícia. Para analisar cada requisito da relação de emprego, será trazida uma decisão paradigma para que seja demonstrada que a relação existente possui as características essenciais para o reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoristas e a empresa<sup>198</sup>.

A ação sob comento é a que chegou até a 3ª Turma do TST, que julgou o recurso de revista interposto pelo autor, pretendendo a reforma da decisão que denegou o pedido de reconhecimento do vínculo empregatício. Trata-se do processo de nº 0100353-02.2017.5.01.0066, ajuizado por Elias Santos, que tramitou na 66ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro, em face da Uber do Brasil LTDA.

---

<sup>196</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p. 33

<sup>197</sup> *Ibid.*

<sup>198</sup> *Ibid*

O autor relatou que despendeu de seus recursos para adquirir um veículo enquadrado nos padrões de qualidade determinados pela Uber, sendo admitido em 21/07/2016. Trabalhava de segunda a sábado, das 06:00h às 19:00h, totalizando 13 horas/dia e 78 horas semanais, sendo que a UBER sempre teve acesso e monitoramento online da jornada do Reclamante via aplicativo. Como motivação da ação trouxe a alegação de que, no dia 17/08/2016, foi desligado imotivadamente da empresa, sem ter seu vínculo estabelecido e, tampouco, suas verbas pagas.

Em sua defesa, a empresa afirmou ser apenas a responsável por explorar a plataforma tecnológica que permite aos usuários solicitar, junto aos motoristas independentes, transporte individual privado. Aduziu que detém o direito de uso da plataforma digital Uber e não possui veículos em seus ativos destinados a prestar serviços de transporte e/ou logística. Alegou ser apenas uma empresa de tecnologia utilizada pelos motoristas parceiros para a localização e captação de usuários visando o seu deslocamento. O usuário, sabendo da eficiência da tecnologia, usa o mesmo aplicativo para encontrar motoristas.

Aduziu que nunca existiu relação de emprego entre as partes; que por conta disso a justiça do trabalho é absolutamente incompetente; que o reclamante atuou somente como motorista parceiro, não recebendo salário da empresa, e sim pagando a empresa pelo uso do aplicativo. Com relação aos custos do negócio, admitiu que o motorista assumiu integralmente os riscos do seu negócio, cabendo exclusivamente a ele o custeio dos gastos com aquisição e manutenção de seu veículo, aí incluídas as despesas com IPVA, seguro, combustível, licenciamento, manutenção periódica, entre outras.

A decisão do juízo de piso acabou por não reconhecer o vínculo empregatício entre o motorista e a empresa, sob o argumento de que a Uber era, de fato, uma plataforma que facilitava o contato do autor com os passageiros, e que o mesmo laborava com autonomia. Entendeu que, o fato da Uber passar sugestões aos parceiros quanto ao atendimento e orientar quanto ao uso do aplicativo não caracteriza a subordinação jurídica. Que a empresa não tinha poder de direção no modo de realização de serviços do trabalhador, inclusive podendo escolher o horário e os dias de trabalho. Que poderia ficar off line e que não precisava avisar; que era avaliado por passageiros e que também avaliava passageiros.

O autor recorreu e a decisão do juízo de piso foi confirmada pelo acórdão proferido pela Décima Turma do Tribunal Regional do Trabalho da primeira região, que negou provimento ao pedido do autor, sob os mesmos argumentos da sentença, não reconhecendo o vínculo

empregatício entre a empresa e o motorista. O autor recorreu mais uma vez para o Tribunal Superior do Trabalho (TST), que por meio da decisão proferida pelos Ministros da Terceira Turma do TST, que acertadamente conheceu do recurso de revista interposto pelo autor, reconhecendo o vínculo empregatício entre as partes.

Entendeu que a mera delimitação formal do objeto social da Empresa, com explicitação da finalidade e gênero de suas atividades, não é hábil a delinear, no âmbito prático, a natureza das relações trabalhistas desenvolvidas em favor do ente empresarial. O enquadramento jurídico do trabalho prestado em favor da organização empresarial deve se dar em observância ao princípio juslaboral da primazia da realidade sobre a forma, independentemente da roupagem formal adotada pela instituição que se beneficia da força de trabalho do ser humano.

Assim, viu que embora não se desconheça que a empresa desenvolve tecnologias como meio de operacionalizar seu negócio, ela, efetivamente, administra um empreendimento relacionado à prestação de serviços de transporte de pessoas – e não mera interligação entre usuários do serviço e os motoristas cadastrados no aplicativo. Ademais, a experiência comum subministrada pelo que ordinariamente acontece no plano dos fatos demonstra que a empresa se projeta e se expande no mercado como provedora de serviços de mobilidade urbana (transporte de pessoas) e, para explorar esse segmento econômico, utiliza-se da força de trabalho da pessoa humana. Como exemplo, trouxe a reflexão de que o usuário do transporte não é cliente do motorista, mas da própria Empresa.

Por fim, viu que demonstra-se que a Uber administra um empreendimento relacionado ao transporte de pessoas – e não mera interligação entre usuários do serviço e os motoristas cadastrados no aplicativo – e que o trabalhador lhe prestou serviços como motorista do aplicativo digital.

## 2.7.2 Requisitos da relação de emprego presentes na relação entre motorista e a empresa Uber

### *2.7.2.1 Pessoa física e personalidade*

Com relação a esse aspecto, teve como incontroverso que a relação possui o requisito de ser prestado por uma pessoa física e a personalidade. Entendeu que estão presentes, visto que a



prestação do trabalho, pela pessoa natural, tenha efetivo caráter de infungibilidade, no que tange ao trabalhador - pessoalidade<sup>199</sup>.

Constatou que a pessoalidade mostrou-se evidente quando o reclamante precisou realizar um cadastro individual na reclamada, fornecendo dados pessoais e bancários, bem como, no decorrer da execução do trabalho, foi submetido a um sistema de avaliação individualizada, a partir de notas atribuídas pelos clientes e pelo qual a Reclamada controlava a qualidade dos serviços prestados<sup>200</sup>.

Assim, restou clara a obrigação personalíssima do reclamante de prestar serviços à empresa reclamada. É importante destacar, neste aspecto, que o fato de a empresa administrar um negócio com milhares de motoristas cadastrados em seu aplicativo e ter o potencial de recrutar e contratar ainda muito mais pessoas para prestar esse serviço não desnatura o caráter de pessoalidade do labor despendido pelos trabalhadores individualmente considerados, principalmente se ficar demonstrada a natureza infungível da prestação do trabalho e das obrigações de cada sujeito do contrato<sup>201</sup>.

#### 2.7.2.2 *Quanto ao requisito da onerosidade*

Quanto à onerosidade, este é o elemento fático-jurídico da relação de emprego que diz respeito à ideia de contrapartida econômica em benefício do obreiro pela força de seu trabalho colocada à disposição do empregador/tomador de serviço. No caso dos autos, o caráter oneroso do trabalho executado decorre da constatação de uma sistemática de pagamento pela prestação de serviços, adotada pela reclamada, cujo critério era o repasse de cerca de 70/80% do valor pago pelos passageiros/clientes à empresa, por meio da plataforma digital (aplicativo). Como exemplo, trouxe a questão de que o motorista era pago pela empresa e a porcentagem elevada a ele atribuída explica-se pelo fato de arcar com todos os custos do transporte (manutenção do veículo, gasolina, provedor de internet, celular)<sup>202</sup>.

---

<sup>199</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p. 44.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>202</sup> *Ibid.*

### 2.7.2.3 Quanto à não eventualidade

Nesse aspecto, trouxe a aplicação da teoria da fixação jurídica ao tomador dos serviços, que traz a ideia de que ser eventual o trabalhador “*que não se fixa a uma fonte de trabalho, enquanto empregado é o trabalhador que se fixa numa fonte de trabalho. Eventual não é fixo. Empregado é fixo. A fixação é jurídica*”<sup>203</sup> A caracterização do trabalho de natureza eventual decorre da combinação dos seguintes elementos: a) descontinuidade da prestação do trabalho, entendida como a não permanência em uma organização com ânimo definitivo<sup>204</sup>.

Além disso, b) não fixação jurídica a uma única fonte de trabalho, com pluralidade variável de tomadores de serviços; c) curta duração do trabalho prestado; d) a natureza do trabalho tende a ser concernente a evento certo, determinado e episódico no tocante à regular dinâmica do empreendimento tomador dos serviços; e) em consequência, a natureza do trabalho prestado tenderá a não corresponder, também, ao padrão dos fins normais do empreendimento<sup>205</sup>.

Vale dizer que a inexistência de cláusula contratual a prever jornada de trabalho mínima ou a exclusividade na prestação de serviços não tem relevância para enquadrar o labor como habitual ou eventual, na medida em que tal compreensão se extrai da prática concreta efetivada ao longo da prestação de serviços – a qual, no caso concreto, converge para a constatação de inegável labor habitual e contínuo do reclamante durante os quase dois meses da relação jurídica existente. Além disso, nesta hipótese concreta, não houve prova de que o obreiro estivesse conectado a outros aplicativos ou empregados<sup>206</sup>.

Ademais, vale salientar que o número de horas laboradas não interfere no reconhecimento do vínculo de emprego, mas na delimitação de o trabalhador se inserir ou não no capítulo celetista concernente à duração do trabalho. Há de se ressaltar, a propósito, que a própria CLT indica, no artigo 62, os empregados não abrangidos pelo regime estabelecido em seu Capítulo II. A fixação da jornada e eventual labor extraordinário que gera a percepção de remuneração

---

<sup>203</sup> NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao Direito do Trabalho**. 14. ed. São Paulo: LTr, 1989. p. 105.

<sup>204</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p.46.

<sup>205</sup> *Ibid.* p. 47

<sup>206</sup> *Ibid.*

destacada (artigo 7º, XVI, da CF) é matéria a ser debatida em cada caso concreto em que se discutem os horários praticados, não influenciando na definição da relação de emprego<sup>207</sup>.

#### 2.7.2.4 Quanto à subordinação

Nesse aspecto, entendeu que o fenômeno da subordinação tem sofrido ajustes e adequações ao longo dos dois últimos séculos, quer em decorrência de alterações na realidade do mundo do trabalho, quer em virtude de novas percepções aferidas pela Ciência do Direito acerca desse crucial elemento fático jurídico da relação empregatícia. Três dimensões principais, nesse contexto, destacam-se com relação ao fenômeno: a clássica, a objetiva e a estrutural<sup>208</sup>. Sendo:

- a) Clássica (ou tradicional) é a subordinação consistente na situação jurídica derivada do contrato de trabalho, pela qual o trabalhador se compromete a acolher o poder de direção empresarial no tocante ao modo de realização de sua prestação laborativa. Manifesta-se pela intensidade de ordens do tomador de serviços sobre o respectivo trabalhador<sup>209</sup>.
- b) Objetiva é a subordinação que se manifesta pela integração do trabalhador nos fins e objetivos do empreendimento do tomador de serviços, que detém o poder jurídico sobre a direção daquela atividade. Essa dimensão do fenômeno sociojurídico subordinativo caracteriza-se pela integração do obreiro e seu labor aos objetivos empresariais, havendo plena harmonização entre a atividade do trabalhador e os fins do empreendimento a que se vincula<sup>210</sup>.
- c) Estrutural é, finalmente, a subordinação que se expressa pela inserção do obreiro na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber (ou não) suas ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento. Nessa dimensão da subordinação, não importa que o trabalhador se harmonize (ou não) aos objetivos do empreendimento, nem que receba ordens diretas das específicas chefias deste: o fundamental é que esteja estruturalmente vinculado à dinâmica operativa da atividade do tomador de serviços<sup>211</sup>.

---

<sup>207</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p.47

<sup>208</sup> *Ibid.*

<sup>209</sup> *Ibid.*, p.48.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p.49.

<sup>211</sup> *Ibid.*, p.49.

Nessa linha, menciona-se a Lei n. 12.551, de 15.12.2011<sup>212</sup>, conferindo nova redação ao caput do art. 6º da CLT e lhe agregando novo parágrafo único, de modo a incorporar, implicitamente, os conceitos de subordinação objetiva e de subordinação estrutural, equiparando-os, para os fins de reconhecimento da relação de emprego, à subordinação tradicional (clássica), que se realiza por meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio<sup>213</sup>.

Desse modo, o novo preceito da CLT permite considerar subordinados profissionais que realizem trabalho à distância, submetidos a meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão. Esclarece a regra que 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”<sup>214</sup>.

Pontua-se que a dimensão clássica usualmente não comparece nessas relações de trabalho à distância, bem como nas relações de trabalho concretizadas sob os novos mecanismos de gestão da força de trabalho utilizados adjacentes às plataformas digitais, aplicativos e produtos semelhantes. Assim, agora há uma quarta dimensão da **subordinação**, dita **algorítmica** – própria do novo contexto empresarial, em que o empresário passa a usar uma pletera de mecanismos telemáticos, computadorizados, internáuticos, hiper-minuciosos e sensíveis a quaisquer movimentos dos seres humanos e máquinas envolvidos na dinâmica ou órbita de interesse do empreendimento estruturado.

Com base nessa concepção, concluiu-se que os fatos retratados no acórdão regional demonstram que o trabalho do Reclamante era efetivamente controlado pela Empresa, que assumia integralmente a direção sobre a atividade econômica e sobre o modo de realização da prestação de serviço, inclusive com a manifestação disciplinar do poder empregatício. Como fatos para atestar a ausência de autonomia e liberdade do trabalhador na execução do trabalho, trouxe os seguintes fatos: (1) a Reclamada organizava unilateralmente as chamadas dos seus clientes/passageiros e indicava os motoristas para prestar os serviços; (2) exigia a permanência

---

<sup>212</sup> BRASIL. **Lei Nº 12.551**, de 15 de dezembro de 2011. Altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2012.551%2C%20DE%2015,por%20meios%20pessoais%20e%20diretos](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2012.551%2C%20DE%2015,por%20meios%20pessoais%20e%20diretos). Acessado em 05/12/2022

<sup>213</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p.49

<sup>214</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acessado em 03/12/2022.

do Reclamante conectado à plataforma digital para prestar os serviços, sob risco de descredenciamento da plataforma digital (perda do trabalho)<sup>215</sup>.

Ademais, (3) avaliava continuamente a performance dos motoristas, por meio de um controle telemático e pulverizado da qualidade dos serviços a partir da tecnologia da plataforma digital e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros ao trabalhador. Tal sistemática servia, inclusive, de parâmetro para o descredenciamento da plataforma digital - perda do trabalho -, caso o obreiro não alcançasse uma média mínima. Não obstante, (4) a prestação de serviços se desenvolveu diariamente, durante o período da relação de trabalho, com intenso controle da Reclamada sobre o trabalho prestado e a observância de suas diretrizes organizacionais, por meio da plataforma digital (meio telemático) e da participação difusa dos seus clientes/passageiros<sup>216</sup>.

Salientou que a suposta liberdade para definir seus horários de trabalho e de folgas, para manter-se ligado, ou não, à plataforma digital, bem como o fato de o Reclamante ser detentor e mantenedor de um instrumento de trabalho – no caso, o automóvel utilizado para o transporte de pessoas –, a par de um telefone celular, são circunstâncias que, considerado todo o contexto probatório, não têm o condão de definir o trabalho como autônomo e afastar a configuração do vínculo de emprego.

Em resumo, concluiu que o trabalho foi prestado pessoalmente pela pessoa física do Reclamante à empresa Reclamada e seu amplo e sofisticado sistema empresarial, mediante remuneração, com subordinação, e de forma não eventual. Assim, determinou a reforma do acórdão proferido no TRT-1, para reconhecimento do vínculo empregatício das partes, por violação ao art. 3º da CLT.

---

<sup>215</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022. p.50.

<sup>216</sup> *Ibid.*

## 2.8 Máquina de acordos - Forma da Uber barrar a fixação de uma jurisprudência que reconheça o vínculo trabalhista dos motoristas e a empresa

Ultimamente, pesquisas têm notado que a empresa Uber, para impedir a formação de uma jurisprudência trabalhista que venha reconhecer os direitos laborais dos motoristas, opta por fazer acordos com os motoristas quando constata que está prestes a ser condenada em segunda instância. Exemplificando, menciona-se o caso de um motorista de Belo Horizonte que entrou com uma ação contra a Uber, em abril de 2020. Sucedeu que o motorista foi desligado da plataforma após dois anos de serviço prestado, de modo que pediu o reconhecimento do vínculo empregatício e o pagamento de despesas previstas na lei trabalhista brasileira, como hora extra e adicional noturno. Por fim, a causa teve valor fixado em R\$ 100 mil<sup>217</sup>.

No juízo de piso da 46ª Vara do Trabalho de BH, o pleito do motorista foi negado, sob o fundamento de que o mesmo não precisava entrar em contato com a empresa comunicando os dias em que não iria trabalhar, o que evidenciava a falta de subordinação - uma dos requisitos para o reconhecimento do vínculo empregatício. Não obstante, o Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais (TRT-3) confirmou a decisão. O motorista recorreu da decisão, que iria ser julgada pelo Tribunal Superior do Trabalho, mas na véspera da data designada para o julgamento, um pedido foi apresentado em conjunto pela Uber e pelo trabalhador solicitando a retirada do caso da pauta. No lugar, as partes apresentaram um acordo para homologação<sup>218</sup>.

Mesmo estando numa posição vantajosa, visto que ganhou anteriormente nos dois graus jurisdicionais, a Uber optou por realizar o acordo como forma de não permitir a fixação de uma jurisprudência que desse precedente ao reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoristas de transporte na plataforma da Uber e a empresa. Apurou-se que a Uber utiliza-se da jurimetria - análise de dados de tribunais do trabalho brasileiro - para criar uma estratégia com a finalidade de obstar a perda em processos que envolvam seus motoristas. Viu-se que, em virtude de ainda não existir uma decisão consolidada sobre o vínculo de trabalho entre os motoristas e aplicativos de transporte, há um campo fértil para as mais variadas interpretações acerca do tema<sup>219</sup>.

---

<sup>217</sup> Disponível em: <https://theintercept.com/2022/04/28/como-a-uber-se-blinda-para-impedir-que-a-justica-reconheca-vinculo-trabalhista-de-motoristas/>. Acessado em 03/12/2022.

<sup>218</sup> *Ibid.*

<sup>219</sup> *Ibid.*

Assim, devido ao fato de não possuir um precedente ainda com relação a esse tema, os juízes tendem a decidir conforme outros casos semelhantes que possuem ciência. Por essa razão, na iminência de possuir uma decisão que seja favorável ao motorista de aplicativo, a Uber já o procura para oferecer um acordo, evitando uma decisão desfavorável para Empresa<sup>220</sup>. Isso explica o quantitativo baixo de decisões que são favoráveis ao motorista, pois a grande parte das sentenças registradas são aquelas onde não houve o reconhecimento do vínculo empregatício, uma vez que não houve uma manobra da empresa em barrar aquele julgado.

Na tese de mestrado da analista do TRT-3, Ana Carolina Leme, ela demonstrou que os acordos propostos pela Uber ocorrem sempre depois dela vencer em primeira instância e o trabalhador recorrer. Pontuou que a proposta de acordo é realizada sempre em proximidade com a data do julgamento, muitas vezes na própria véspera, quando é o momento em que se sabe qual a turma ou magistrado que será o responsável por julgar o processo<sup>221</sup>.

A sua pesquisa foi realizada com dados levantados até julho de 2018, onde naquele momento, o TRT-3 havia analisado, em segunda instância, pouco mais de 30 processos individuais contra a Uber pedindo reconhecimento de vínculo de trabalho. Destes, 14 foram considerados improcedentes e 12 tiveram acordo. Em nenhum o vínculo de trabalho foi reconhecido.

Nessa mesma linha de pensamento, Machado e Zanoni<sup>222</sup>, elaboraram uma pesquisa onde analisaram os fundamentos usados no sistema jurídico legal e doutrinal quando o assunto é a negativa do reconhecimento do vínculo empregatício entre o motorista e a empresa. O objeto da pesquisa foi o conteúdo das decisões judiciais proferidas por TRT'S de 2017 em diante, em casos com resoluções sobre temáticas relacionadas à qualificação da natureza do trabalho entre plataformas digitais de transporte, com grande concentração para os casos de condutores de veículos da Uber<sup>223</sup>.

---

<sup>220</sup>Disponível em: <https://theintercept.com/2022/04/28/como-a-uber-se-blinda-para-impedir-que-a-justica-reconheca-vinculo-trabalhista-de-motoristas/>. Acessado em 03/12/2022.

<sup>221</sup> Disponível em: [https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/40138/1/AnaCRPLeme\\_dissertacao.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/40138/1/AnaCRPLeme_dissertacao.pdf). Acessado em 03/12/2022

<sup>222</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022.

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 206

### 2.8.1 Autonomia e Controle - A subordinação telemática

Com relação a esse ponto, foram levantadas o total de 209 decisões judiciais sobre o tema das plataformas digitais, observando os argumentos das decisões referentes à problemática da classificação jurídica do trabalho em plataformas digitais. Da análise feita, concluiu-se que a fonte normativa prevalente na prática jurisprudencial brasileira é a fundamentação com base no Art. 3º da Consolidação das Leis Trabalhistas, que contém os elementos definidores de empregado<sup>224</sup>. A tabela a seguir demonstra o percentual obtido da pesquisa realizada, onde demonstra as fontes do direito identificadas e mais validadas nas decisões que não reconhecem o status de empregado:

Tabela 2: Percentual do fundamento jurídico usado em decisões que não reconhecem a relação de trabalho

Fonte normativa	(%)*
CLT, artigo 3º	60,10
Jurisprudência nacional	26,76
Termos e condições de uso da plataforma	4,33
Doutrina do Direito do Trabalho	3,53
Vontade das partes (contrato)	1,92
Constituição Federal de 1988	0,96
Primazia da realidade	0,80
Jurisprudência internacional	0,48
Outros	1,12
<b>Total</b>	<b>100,00</b>

Ocorre que dos dados obtidos nota-se que à lei nacional é dada centralidade no momento de se realizar determinado julgamento. O art.3º da CLT, expressa que empregado é toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário<sup>225</sup>. Amparado neste artigo, a tendência das decisões é se utilizar da interpretação lógica dedutiva para embasar a sua decisão. No entanto, como bem pontuado pelos autores supramencionados, se utilizando desse tipo de interpretação, a consequência é que o princípio constitucional da proteção do trabalho acaba por ser deixado de lado.

<sup>224</sup> MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p. 206.

<sup>225</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acessado em 03/12/2022. 2



Nas suas concepções acerca das plataformas digitais, Oliveira, Carelli e Grillo<sup>226</sup>, bem pontuaram, criticamente, que há necessidade de uma regulação trabalhista para as plataformas. Nesse sentido, expuseram que com relação à expressão “*sob dependência*”, extraída do art. 3º da CLT, deve ser compreendida de uma forma atual, que compreende que a subordinação no caso das plataformas digitais é a telemática, nos moldes do parágrafo único do art. 6º, da CLT, que diz:

Art. 6º, parágrafo único, 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.<sup>227</sup>

Declararam que a assumir essa forma de subordinação telemática dependem do reconhecimento de que o Direito do Trabalho incide sobre outros modelos de trabalho, que diferem daquele modelo tradicional de subordinação, que é realizado por meio da “*subordinação por hierarquia*”. Frisam que as plataformas digitais tratam-se de um sistema totalmente novo, que demanda de uma legislação nova, visto que a legislação atual feita para empresas fabris não se amolda às empresas digitais, como no caso da Uber, onde a remuneração não ocorre de acordo com o tempo hierarquicamente controlado ou considerado como à disposição.<sup>228</sup>

Por fim, pontuam que a compreensão de que os trabalhadores nas plataformas digitais podem ser observados como subordinados “telematicamente” traz a noção de que a pequena liberdade de ativação ou desativação do aplicativo não altera um sistema de trabalho dirigido econômica e tecnologicamente pela plataforma. Asseveram, inclusive, que a escolha do dia e tempo de trabalho se assemelha bastante ao próprio conceito do trabalho intermitente (art. 452-A, da CLT), onde a sua ativação ou desativação não afasta a ideia de subordinação jurídica (art. 452-A, p.3º, da CLT). Assim sendo, a hierarquia pessoal não obsta a caracterização da dependência, seja pela subordinação algorítmica ou por dependência econômica.<sup>229</sup>

Importante dizer que a Uber dispõe de um sistema de proporção entre número de viagens aceitas e canceladas pelo motorista, que gera uma **taxa de cancelamento**. A empresa informa que esse tributo é calculado dividindo-se o número de viagens canceladas pelo parceiro pelo

---

<sup>226</sup> OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Praxis**, Rio de Janeiro, V. 11, N. 4, 2020, p. 2609-2634. pag 19

<sup>227</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acessado em 03/12/2022.

<sup>228</sup> OLIVEIRA, Murilo C. S.; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. *Op cit.*

<sup>229</sup> *Ibid.* p. 21

número de viagens aceitas. O cálculo considera os últimos 30 dias em que o parceiro utilizou o aplicativo. Ela declara que a manutenção da taxa de cancelamento baixa, o tempo de espera dos usuários e o tempo de partida dos motoristas parceiros são reduzidos, contribuindo para o melhor funcionamento da plataforma para todos<sup>230</sup>.

Assim, diz que o abuso no cancelamento de viagens já aceitas prejudica negativamente toda a comunidade. Assim, o abuso do recurso de cancelamentos de viagens configura mau uso da plataforma e, por representar uma violação ao Código da Comunidade Uber, conseqüentemente pode levar à desativação da conta e a não elegibilidade de participar de promoções exclusivas. A taxa de cancelamento e o seu sistema de sanções quando apurado que o motorista rejeitou mais viagens que o normal acentua que o “parceiro” não possui ingerência sobre a forma de trabalho, visto que não pode sequer optar pela viagem a ser aceita, sob pena de ser penalizado com a desativação da conta e/ou o bloqueio definitivo para um possível retorno à plataforma.

### 2.8.2 Racismo Algoritmo

No artigo elaborado por Bezerra e Costa<sup>231</sup>, é demonstrado que o capitalismo de dados pode ser entendido como:

O capitalismo de dados é entendido como um modelo econômico construído a partir da extração e commodificação da informação digital, proveniente de grandes bancos de dados e metadados (big data), e do uso de algoritmos para classificar esses dados, processos que, ao fim e ao cabo, atuam como ferramentas para promover concentração e consolidação de poder de modo a reforçar as desigualdades já existentes, como as de raça, classe e gênero, entre outras.<sup>232</sup>

Pontuam que na sociedade capitalista, tem-se uma contínua transformação dos mecanismos de classificação, punição e violência de certos grupos por parte dos poderes hegemônicos. Assim, trouxeram a ideia de que as relações de poder que moldam as tecnologias algorítmicas, sendo o racismo uma dessas relações de poder. Observa-se que uma das bases fundamentais do racismo é a invisibilidade, é o princípio da ausência que mascara as relações sociais. Por um lado, há o fato do racismo ser um elemento estruturante das sociedades

---

<sup>230</sup>Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-taxa-aceitacao-cancelamento/#:~:text=A%20taxa%20de%20cancelamento%20%C3%A9%20calculada%20dividindo%20de%20o%20n%C3%BAmero,o%20parceiro%20utilizou%20o%20aplicativo.> Acessado em 11/12/2022.

<sup>231</sup> BEZERRA, Arthur Coelho; COSTA, Camila Mattos. Pele negra, algoritmos brancos: informação e racismo nas redes sociotécnica. **Liinc em Revista**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, nov. 2022.

<sup>232</sup> *Ibid.*, p.3.

capitalistas, de outro, acentua-se que os algoritmos não existem numa realidade paralela, de modo que eles ocorrem no mundo social, das relações sociais<sup>233</sup>.

Assim, os autores desenvolvem a questão de que os algoritmos resultam de cada organização social, expressando, de forma explícita ou não, as suas estruturas sociais historicamente construídas. Logo, se o racismo é um elemento estruturante da atual organização social, o algoritmo, sendo uma máquina da organização atual, acaba por expressar na prática atitudes racistas. Ocorre que, atualmente, a forma de se extrair informações em massa ocorre por meio de ferramentas utilizadas e formuladas por corporações privadas. Pontuam que hoje em dia o controle das pessoas pode ser realizado de diversas formas, inclusive pelo monitoramento do trabalho online<sup>234</sup>.

Nesse sentido, eles trouxeram a questão de que os algoritmos e as tomadas de decisão automatizadas, características do capitalismo de dados, são baseadas em dados que refletem o desigual status quo. Fazem ainda previsões e atuam de modo a reproduzir os padrões de desigualdade já existentes<sup>235</sup>. Como bem pontuado pelos autores, em linhas gerais, o racismo algorítmico ocorre quando as práticas contemporâneas de organização e classificação da informação em big data geram resultados que reproduzem e disseminam desigualdades racistas, reforçando a opressão sobre pessoas negras e suas comunidades<sup>236</sup>.

Nesse ponto, a Uber já sofre com inúmeras denúncias de aplicação de notas baixas sem explicação à motoristas e clientes negros. Em entrevista realizada pelo site The Intercept, o motorista Marcondes Junior, de Recife, informou que trabalhava na Uber a cerca de mais de um ano, quando foi surpreendido com um email sinalizando sobre “o fim da parceria”<sup>237</sup>.

Informou que, apesar de seguir as regras impostas pelo Código de Comunidade da Uber, o mesmo foi penalizado com o impedimento de continuar dirigindo pelo aplicativo, em virtude da sua baixa avaliação. Cumpre ressaltar que o ranqueamento dos motoristas é feito com base nas notas dadas pelos passageiros, sendo que o mesmo também ocorre com relação aos passageiros, que também possuem pontuações.

---

<sup>233</sup> BEZERRA, Arthur Coelho; COSTA, Camila Mattos. Pele negra, algoritmos brancos: informação e racismo nas redes sociotécnica. **Liinc em Revista**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, nov. 2022. p. 3

<sup>234</sup> *Ibid.*, p.3.

<sup>235</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>236</sup> *Ibid.* p. 7.

<sup>237</sup> Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/uber-o-racismo-por-tras-do-sistema-de-avaliacao/>. Acessado em 03/12/2022.

Nesse aspecto, os motoristas bem avaliados podem receber bônus financeiro pela empresa, ao passo que aqueles mal avaliados recebem sanções que vão desde advertências até ao banimento da plataforma. Da pesquisa realizada foi constatado que entre motoristas negros e passageiros as notas baixas são mais comuns, mas não possuem explicação plausível.

Assim, acentua-se que o sistema pode ser capaz de reproduzir a dinâmica do racismo estrutural, materializada por uma lógica de punição ocorrida dentro da plataforma. Com relação a esse ponto, foi entrevistado o motorista Pedro que afirmou que a empresa se vale de critérios de gênero e raça para avaliar motoristas e passageiros, visto que em comparação aos amigos (brancos) próximos dele ele é o que possui menor nota, apesar de as determinações e orientações que a empresa determina no seu código de conduta<sup>238</sup>.

Como retirado da pesquisa supramencionada, trouxe a fala de Bianca Kremer, professora, pesquisadora e ativista de direitos digitais da população negra no Brasil, que pontua que o sistema de avaliação da empresa para a população negra é uma forma de reforçar o ideário social racista, e ele apresenta vieses discriminatórios. Na sua perspectiva, a população negra é mais marginalizada na Uber por conta dos estereótipos, já que a pontuação é abstrata e subjetiva de quem está avaliando.

Diante disso, nota-se que o quantitativo de trabalhadores da população negra trabalhando no aplicativo de transportes de pessoas é bem maior que o de pessoas brancas. Nesse ponto, vale mencionar a resistência da empresa em trazer políticas de reconhecimento do vínculo empregatício com os motoristas ou até mesmo formas de desenterrá-los dos riscos do negócio.

Somado a isso, internamente falando, fica latente que o algoritmo utilizado na plataforma se vale das formas de estruturação da sociedade, onde possui o racismo como um dos seus elementos estruturantes. Assim, na prática, se vale de métodos de ranqueamento dos motoristas e usuários que acabam por perpetuar as desigualdades sociais existentes e suas discriminações, praticado por meio de sanções aos seus usuários e motoristas.

---

<sup>238</sup>Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/uber-o-racismo-por-tras-do-sistema-de-avaliacao/>. Acessado em 03/12/2022.

## 2.9 Greve dos Motoristas de Aplicativo - Direito Fundamental e Reivindicações dos Motoristas

De acordo com Magalhães e Miranda<sup>239</sup>, o direito fundamental à greve tem seu surgimento intimamente ligado à abolição da escravatura em 1888, pois tanto a greve quanto o próprio nascimento do Direito do Trabalho têm como pressupostos fáticos a existência de trabalho livre e da relação empregatícia subordinada.

Quando se fala sobre o momento de criação da norma, a ciência do direito classifica as formas em dois grandes blocos, quais sejam: as fontes formais e as materiais. No caso das fontes materiais, elas são os fatores que conduzem à emergência e construção da regra de Direito. Por outro lado, as fontes formais são o momento tipicamente jurídico, que é aquele onde a norma já está plenamente construída<sup>240</sup>.

Assim de acordo com Maurício Godinho Delgado, as fontes materiais e formais podem ser entendidas como:

“A) Fontes Materiais — As fontes materiais dividem-se, por sua vez, em distintos blocos, segundo o tipo de fatores que se enfoca no estudo da construção e mudanças do fenômeno jurídico. Pode-se falar, desse modo, em fontes materiais econômicas, sociológicas, políticas e, ainda, filosóficas (ou político-filosóficas), no concerto dos fatores que influenciam a formação e transformação das normas jurídicas.<sup>241</sup>

(...) B) Fontes Formais — Na pesquisa e conceituação das fontes formais, procura-se o fenômeno de exteriorização final das normas jurídicas, os mecanismos e modalidades mediante os quais o Direito transparece e se manifesta. Portanto, são fontes formais os meios de revelação e transparência da norma jurídica — os mecanismos exteriores e estilizados pelos quais as normas ingressam, instauram-se e cristalizam-se na ordem jurídica<sup>242</sup>.”

Inicialmente, quanto ao instituto da greve, segundo o texto da Lei n. 7.783 é a “suspensão coletiva, temporária e pacífica, total ou parcial, de prestação pessoal de serviços a empregador”

---

<sup>239</sup> MAGALHÃES, Aline Carneiro; MIRANDA, Iúlian. A greve como direito fundamental: características e perspectivas trabalhista-administrativas. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Reg.**, Belo Horizonte, v.56, n.86, p.53-76, jul./dez. 2012. p. 2.

<sup>240</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 18 ed. São Paulo: LTr, 2019. p. 162.

<sup>241</sup> *Ibid.* p. 163.

<sup>242</sup> *Ibid.* p. 165.

(art. 2º)<sup>243</sup>. Além disso, a Constituição Federal Brasileira traz a previsão da greve como um direito fundamental dos trabalhadores<sup>244</sup>.

A greve se constitui como a paralisação coletiva provisória, parcial ou total, das atividades dos trabalhadores em face de seus empregadores ou tomadores de serviços, com o objetivo de exercer-lhes pressão, visando à defesa ou conquista de interesses coletivos, ou com objetivos sociais mais amplos<sup>245</sup>. A greve é um meio da autotutela, com o objetivo de gerar uma pressão coletiva, com a intenção de se obter a conquista de direitos por parte dos empregados.

Tendo em vista essas explicações gerais acerca do tema greve, vale trazer a compreensão desse instituto conectado com os motoristas de aplicativos. Como relatado no decorrer deste capítulo, a uberização do trabalho tem como antecedentes o alto desemprego que permeia a sociedade brasileira atualmente.

A alta do desemprego fez com que a massa de pessoas migrassem para trabalhos como o transporte de aplicativos. Ocorre que a inclusão de tecnologia como forma de automatizar ações cotidianas, como o transporte de pessoas, acabou por trazer a informalidade que somado à tecnologia acabou por trazer o panorama que, ao invés de trazer melhorias significativas na forma da prestação de serviços, acabou por causar a precarização do trabalho e emergir lógicas de exploração mais sutis.

A realidade mostra que o trabalho realizado pelos motoristas nas plataformas digitais de transporte de pessoas é majoritariamente realizado pela população negra. Além disso, o algoritmo utilizado para determinar o usuário e o motorista de cada corrida tende a ser racista, visto que os algoritmos são elaborados de acordo com a estrutura social. Assim, uma vez que o racismo compõe a organização atual social, pode se afirmar que, certamente, alguns critérios utilizados no aplicativo tendem a reproduzir esse viés racista, que acaba por refletir o racismo estrutural.

Relativo ao trabalho realizado, nota-se que o ingresso do motorista no aplicativo pressupõe a concordância deste com as regras impostas pela empresa, devendo ser seguidas as

---

<sup>243</sup> BRASIL. **Lei nº 7.783**, de 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17783.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.783%2C%20DE%2028%20DE%20JUNHO%20DE%201989.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20do, comunidade%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17783.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.783%2C%20DE%2028%20DE%20JUNHO%20DE%201989.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20do, comunidade%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs). Acessado em 04/12/2022.

<sup>244</sup> Art. 9º, *caput*, da CRFB: Art. 9º É assegurado o direito de greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acessado em 04/12/2022

<sup>245</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 18 ed. São Paulo: LTr, 2019. p. 1703

regras do código de conduta da mesma. A Uber dá todas as diretrizes de como deve ser realizado o trabalho, bem como elenca o tipo de carro que o motorista deve ter de acordo com a categoria escolhida.

O encargo de arcar com as despesas com aquisição do veículo, manutenção do carro, gastos com limpeza e combustível, vestuário, alimentação e outros ficam todos com o motorista. A empresa se auto intitula como uma intermediadora do contato entre o motorista e o cliente, se eximindo de qualquer responsabilidade e riscos do negócio. Além disso, utilizando critérios de distância e tempo despendidos fixa um percentual que deve ser retido por ela, tendo em vista a “parceria” realizada.

Na prática, o motorista não tem nenhuma ingerência acerca do cliente a ser escolhido, tampouco da rota a ser escolhida. Somado a isso, o ranqueamento realizado pela atribuição de notas pelos usuários faz com que o motorista seja penalizado desde advertências até a expulsão deste do aplicativo. Por fim, o desligamento do motorista, seja por vontade própria ou por sanção da empresa, não lhe garante qualquer direito de um empregado comum, visto que a empresa o coloca como um trabalhador autônomo.

Em linhas gerais, a concepção do motorista “parceiro” como autônomo é prejudicial e errônea, tendo em vista que a realidade da prestação do trabalho deixa bem claro que todos os requisitos do vínculo empregatício estão presentes. No entanto, como isso ainda não foi reconhecido, o panorama atual é de ausência de legislação que tutele os motoristas de aplicativo, de modo que não possuem direitos trabalhistas ainda.

Como forma de tentar conquistar direitos trabalhistas, os motoristas têm se valido do direito fundamental e constitucional à greve para conseguir a aquisição desses direitos e trazer dignidade ao trabalho por eles realizados. A título de exemplo, vale mencionar a greve realizada pelos motoristas em 29/03/2022, na Avenida Presidente Vargas, onde os motoristas pleiteavam os reajustes nos pagamentos e a fixação de um ganho mínimo<sup>246</sup>.

No momento atual, ainda não há uma legislação que regulamente a situação dos motoristas. Contudo, a pressão realizada já tem estimulado a elaboração de alguns projetos de lei como a PL nº 23/2021<sup>247</sup> que dispõe sobre as empresas de transporte remunerado privado de

---

<sup>246</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/tj/rio-de-janeiro/noticia/2022/03/29/motoristas-de-uber-fazem-protesto-no-centro-do-rio.ghtml>. Acessado em 04/12/2022.

<sup>247</sup> Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/146256>. Acessado em 11/12/2022.

passageiros que operam por intermédio de aplicativos existentes em aparelhos de telefonia celular e seus condutores no território do Município do Rio de Janeiro. O projeto de lei traz previsões acerca da vedação da Uber de cobrar se apropriar de percentual superior a dez por cento do valor das viagens realizadas pelos condutores.



### **CAPÍTULO III - SIMILARIDADES ENTRE O TRABALHO DE GANHO REALIZADO PELOS CARREGADORES DE GANHO QUE REALIZAVAM O TRANSPORTE DE PESSOAS NO SÉCULO XIX E O TRABALHO REALIZADO PELOS MOTORISTAS “PARCEIROS” DA UBER NO SÉCULO XXI**

O primeiro capítulo desta monografia teve a destinação de trazer considerações acerca do trabalho de ganho realizado pelos escravos que trabalhavam com o transporte de pessoas, tanto por cadeirinhas como por meio de carroças, no século XIX. Nele, foi utilizado como base os relatos de viajantes, bem como a análise da postura da Câmara Municipal da época. Conforme exposto, a postura da Câmara Municipal impunha a observância do pagamento de uma matrícula para que o escravo realizasse o ganho nas ruas, além da cobrança de uma quantia para a feitura de uma chapa metálica que servia de meio de identificação e controle dos escravizados nas ruas da cidade.

O objetivo foi trazer as peculiaridades desta categoria de trabalho escravo de ganho, o de transporte de pessoas, mas o realizado no Rio de Janeiro. No entanto, também foi utilizado como base os relatos, bem como a forma de execução deste mesmo ofício na província de Salvador, que veio desencadear uma greve realizada pelos africanos ganhadores (e carregadores) pleiteando algumas reivindicações. Apesar do recorte ser feito para falar sobre o trabalho realizado no Rio de Janeiro, o trabalho realizado pelos ganhadores de transporte da Bahia possuem muitos aspectos que se comunicam com o trabalho realizado no Rio, de modo que com base nos seus registros foi possível trazer mais especificidades gerais do trabalho de ganho de carregamento de pessoas.

Nessa linha de pensamento, o capítulo dois foi redigido de modo a trazer o fenômeno da uberização, que é um marco do trabalho do século XXI. Assim, demonstrou-se que o nível de desemprego acentuado neste século marcado pela informalidade fez com que milhares de pessoas migrassem para as plataformas digitais como forma de obter condições de garantir a subsistência. Viu-se que a proposta de incluir a tecnologia nas relações de trabalho veio como uma forma de automatizar as atividades cotidianas, como o transporte de pessoas. Porém, a inclusão da tecnologia, somado à alta informalidade que tem como uma das bases, o desemprego, acabou por incentivar a precarização do trabalho, com as formas sutis de exploração de pessoas, como a praticada pela empresa Uber.

Na prática, foi abordado que os motoristas que desejam trabalhar para a empresa precisam assumir os riscos do negócio. Assim, a empresa determina que o mesmo deve adquirir um carro que se amolde às características necessárias para trabalhar na categoria pretendida. Além dos custos com a aquisição do automóvel, o motorista torna-se responsável por, sozinho, ter que arcar com as despesas oriundas de um veículo, como: manutenção do carro, limpeza, troca de pneus, gastos com documentação necessária para dirigir, entre outros.

Não obstante, imputa um repasse que é realizado por cada viagem feita, onde, utiliza critérios de distância e tempo gastos para fixar o percentual a ser retido por ela, visto que na sua visão ela somente faz a intermediação, conectando usuário e motorista, mas deve ser remunerada por isso.

A falta de regulamentação da atividade dos motoristas de aplicativo, somado a outros fatores, acentuam o viés de relação servil que essa forma de prestar serviço possui. Assim, é possível afirmar que, na prática, o trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo tem muitas similaridades com o trabalho de ganho realizado no século XIX, pelos carregadores de cadeirinhas e de carruagens. Deste modo, serão apontados os pontos de contato a seguir:

### **3.1 Conceituação do trabalho de ganho e dos motoristas de aplicativo de plataformas digitais**

#### **3.1.1 Trabalho de Ganho - Escravos carregadores de cadeirinha e de carroça**

Como sabido, a Escravidão no século XIX foi bastante marcada por um novo modo de domínio senhorial. Anteriormente, o trabalho escravo era diretamente ligado à monocultura e à exportação, que estruturavam a economia na colônia. Para exercer o controle dos escravizados, o senhor que era dono de Fazendas colocava ao seu serviço um capataz para vigiá-los e puni-los.

Além disso, a jornada de trabalho era muito extensa e a alimentação precária e que prejudicava a saúde dos escravizados. Qualquer ato que fosse considerado infração, causaria severos castigos físicos. Para castigá-los, eram utilizados o tronco e o pelourinho. No entanto, no Século XIX, a escravidão tem uma nova roupagem, haja vista que a dominação senhorial, que era majoritariamente exercida pelos castigos físicos, passa a ser realizada envolvendo a pecúnia.

A abertura dos portos às nações amigas impulsionou o desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro. Nesse sentido, houve modificação nos rumos da economia colonial, pois o rompimento do Pacto Colonial incentivou a entrada de novos produtos europeus no mercado brasileiro, conseqüentemente, o turismo de mais estrangeiros em território brasileiro.

A mudança da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro representou um marco, pois promoveu a mudança estrutural no desenvolvimento da Cidade. Dom João VI preocupou-se e fez pressão para o desenvolvimento da infraestrutura local, tendo em vista a obtenção da independência do Brasil de Portugal e também mudar o status que a Cidade do Rio possuía, quando comparada com as Cidades Europeias, que era o ideal do imaginário da Corte Portuguesa.

As transformações realizadas pela família real tinham o objetivo de mudar a fisionomia do Rio de Janeiro, que para os estrangeiros era suja, feia e mal cheirosa. Assim, foram feitas obras de embelezamento da Cidade, de acordo com os moldes europeus, de modo que foram construídos chafarizes para o abastecimento de água; construção de pontes e calçadas. Também foram abertas ruas e estradas; instalada iluminação pública; aumentou-se a fiscalização dos mercados e matadouros; promovida organização das festas públicas<sup>248</sup>.

Segundo relatos, a população local dobrou, visto que as mudanças promovidas, somadas à política de abertura dos portos, fez com que um contingente de estrangeiros viesse para o Rio de Janeiro comercializar e se instalar. Além disso, as transformações ocorridas foram além da infraestrutura da Cidade, de modo que reformulou os próprios costumes das famílias.

A partir desse momento, às mulheres passou a ser concedida um pouco mais de liberdade, visto que puderam passar a frequentar mais os espaços públicos, como ruas e teatros, estudar outros idiomas e até mesmo sair para ler livros. Menciona-se que elas também passaram a circular mais livremente pela Cidade para poder ir às missas e ao cabeleireiro também para mudar a aparência.

A mão de obra do Rio de Janeiro era realizada por escravos que eram responsáveis por realizar as atividades braçais nas casas. Eles eram vistos juridicamente como “não humanos”, os escravos eram coisas de titularidade dos seus senhores. Assim sendo, o aumento

---

<sup>248</sup> Disponível em: <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/brasil-monarquico/8854-a-vida-na-corte-e-as-transforma%C3%A7%C3%B5es-na-cidade-do-rio-de-janeiro#:~:text=Nessa%20C3%A9poca%20foram%20constru%C3%ADdos%20chafarizes,organizadas%20as%20festas%20p%C3%ABlicas%2C%20etc>. Acessado em 05/12/2022.

populacional da Cidade, somado à vontade de mudar o aspecto colonial da mesma acentuou uma questão: *Como mudar o estigma rural da Cidade, mas sem abandonar o trabalho servil dos escravos?*

O antigo trabalho era uma extensão do Brasil Colônia, marcada por jornadas diárias de até 20 horas; alimentação precária; trabalho perigoso e insalubre. Como forma de recriar a imagem de escravo e auferir lucro com essa mão de obra, os senhores passaram a incentivar e acordar o trabalho de ganho dos escravos.

Assim, o trabalho de ganho foi aquele onde os escravos trabalhavam na zona urbana e tinham que repassar parte de seus ganhos aos seus donos. Nessa forma de trabalho os escravos não usavam apenas o serviço doméstico. A realização desse tipo de serviço se dava de várias formas, onde uns vendiam de porta em porta todo tipo de mercadoria: aves, verduras, legumes, doces, licores, etc.; outros armavam seus tabuleiros em esquinas movimentadas, nas escadarias das igrejas e nas praças, oferecendo aos gritos os artigos à venda<sup>249</sup>.

Uma das formas do trabalho de ganho era com o transporte de pessoas. O transporte de pessoas podia ser feito por cadeirinhas, que eram carregadas por dois a quatro escravos. No caso, era uma cabine unitária com um banco e era adornada de tecidos e também outros elementos que conferiam privacidade aos viajantes e passavam determinado tipo de status a depender da ornamentação e acabamento utilizado.

De acordo com Dimas Batista<sup>250</sup>, o transporte realizado por carregadores de cadeirinhas era o mais quisto pelas damas da elite carioca, visto que era privativo, uma vez que o seu acesso e uso era limitado a quem tivesse condições financeiras de usufruir. Além disso, contava com características como comodidade e privacidade, pois permitia que a pessoa ficasse protegida de fatores climáticos, como Sol, Chuva e Poeira.

Ademais, conferia privacidade, porque a cadeirinha era encoberta por um tecido que podia ser de seda, camurça ou cetim, que acabava por proteger o viajante de incômodos de

---

<sup>249</sup> Disponível em: <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/brasil-monarquico/8854-a-vida-na-corte-e-as-transformacoes-na-cidade-do-rio-de-janeiro#:~:text=Nessa%20%C3%A9poca%20foram%20constru%C3%ADdos%20chafarizes,organizadas%20as%20festas%20p%C3%BAblicas%20etc.> Acessado em 05/12/2022.

<sup>250</sup> Doutor em História. Prof. Adjunto III do Colegiado do Curso de Licenciatura em História da UFT. E-mail: [dimas@uft.edu.br](mailto:dimas@uft.edu.br).

terceiros ou até mesmo de ser reconhecido nas ruas por outras pessoas. Não obstante, os uniformes dos carregadores escravizados os discernia dos demais trabalhadores escravos<sup>251</sup>.

Outra forma de carregamento de pessoas era a realizada por carruagem. O deslocamento por meio de carruagem era uma categoria mais luxuosa e utilizada para eventos mais importantes, como um casamento. Conforme exposto em outro momento, essa categoria mais luxuosa era limitada para serviços e usuários especiais. Nela os preços cobrados eram mais altos, em torno de 40 mil-réis a 50 mil-réis pelo carro comum, e até 70 mil-réis por carruagem, puxada por quatro garbosos cavalos, para casamentos.

### 3.1.2 Trabalho de transporte de pessoas na plataforma digital da Uber

O Século XXI é extremamente marcado pela alta propagação de informações no meio digital. A alta taxa de desemprego, somada às inovações tecnológicas implementadas ao direito do trabalho, revolucionou as relações de trabalho, como o advento da *gig economy*. A *gig economy* nada mais é que o mix das formas de emprego alternativo, que podem ir desde a prestação de serviços por aplicativos ou o trabalho de freelancers, por exemplo.

De acordo com os dados divulgados pelo IBGE, a quantidade de desempregados no primeiro semestre de 2022 já representava cerca de 12 milhões de pessoas<sup>252</sup>. A alta taxa de desemprego corroborou para a migração das pessoas para os empregos informais, que acabou por ser a principal fonte de renda desses trabalhadores. A demanda alta de pessoas buscando e oferecendo serviços, como o de transporte de pessoas, faz com que essas pessoas se submetam às regras impostas pela empresa.

Nesse sentido, a empresa Uber veio como um dos expoentes da chamada economia digital que nada mais é que a utilização dos recursos da tecnologia e do ambiente cibernético, no caso, o uso de estruturas digitais como internet de alta velocidade, inteligência artificial, computação

---

<sup>251</sup> BATISTA. José Dimas. Cenas da escravidão: aspectos da vida cotidiana dos escravos de grandes cidades no Brasil oitocentista. **Revista Entreletras** (Araguaiana), v.11, n.1, jan./abr.2020. p. 5-6

<sup>252</sup> Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/trabalho-e-previdencia/2022/08/desemprego-cai-de-11-1-para-9-3-no-2o-trimestre-de-2022#:~:text=A%20taxa%20de%20desemprego%20reduziu,9%2C3%25%20no%20per%C3%ADodo>. Acessado em 19/11/2022.

na nuvem, o uso do *big data*<sup>253</sup> e algoritmos, para trazer comodidades aos serviços essenciais do dia a dia<sup>254</sup>.

As plataformas digitais<sup>255</sup>, pela possibilidade de conectar milhões de pessoas, trouxeram transformações para o trabalho, com o implemento de novas formas de conduzi-lo, na sua organização e regulação jurídica. Acontece que, na prática, as transformações tecnológicas trazidas com a economia digital, ao invés de trazer melhorias significativas na forma da prestação de serviços, acabou por causar a precarização do trabalho e emergir lógicas de exploração mais sutis.

De acordo com Karl Polanyi<sup>256</sup>, o impulso do modelo das plataformas digitais é baseado em dois pilares, quais sejam: **as políticas neoliberais de desregulação do trabalho assalariado e protegido, promovidas pelo trabalho autônomo, somado ao fortalecimento do trabalho sob demanda**<sup>257</sup>.

Na verdade, a demanda e oferta alta de pessoas oferecendo e querendo o serviços de transporte nos meios digitais ocasiona uma forma de precificação do trabalho, pelo qual o profissional fica a mercê da plataforma que é extremamente volátil. Acontece que, na prática, a entrada do motorista para dirigir pela plataforma é baseada na concordância prévia do trabalhador as cláusulas colocadas pela empresa, dentre as quais há a necessidade de que, a cada corrida realizada, seja retido um percentual em posse da empresa, por ter sido a responsável por conectar cliente e motorista.

Essa forma de ganhos dentro dos aplicativos faz com que os motoristas não tenham ingerência no preço que irão receber pela execução do seu próprio serviço. Assim, na realidade,

---

<sup>253</sup> Big Data é o termo em Tecnologia da Informação (TI) que trata sobre grandes conjuntos de dados que precisam ser processados e armazenados, o conceito do Big Data se iniciou com 3 Vs: Velocidade, Volume e Variedade. Disponível em: <https://cetax.com.br/big-data/>. Acessado em 17/11/2022.

<sup>254</sup> Disponível em: <https://www.digitalhouse.com.br/blog/economia-digital/#:~:text=Neste%20contexto%2C%20a%20economia%20digital,%2C%20telemedicina%2C%20entre%20outros%20exemplos.> acessado em 17/12/2022.

<sup>255</sup> Conceitualmente, **as plataformas digitais são modelos de negócios baseados em tecnologia**. A missão delas é conectar interesses e pessoas, promovendo interações de valor entre os envolvidos. Disponível em: <https://hotmart.com/pt-br/blog/plataformas-digitais>. Acessado em 17/12/2022

<sup>256</sup> Karl Polanyi foi um filósofo social, historiador da economia, antropólogo econômico, sociólogo e economista político húngaro, conhecido por sua **oposição ao pensamento econômico tradicional**, inserindo-se na chamada vertente heterodoxa. Disponível em: <https://www.cursosapientia.com.br/conteudo/noticias/dicionario-de-sociologia-para-o-cacd-mercadorias-ficticias-para-karl-polanyi>. Acessado em 19/11/2022.

<sup>257</sup> POLANYI, K. A grande transformação: as origens de nossa época. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. p.128.

para obter uma quantia considerável para lhes garantir a subsistência, esses trabalhadores precisam executar jornadas de trabalho que vão de encontro com aquelas permitidas nos empregados formais, que encontram garantia legislativa.

Na plataforma digital da empresa, o motorista “autônomo”, que é intitulado como parceiro, se conecta com o usuário do aplicativo, que é o cliente, para prestar o serviço de locomoção. Sob o argumento de ser uma relação entre um trabalhador autônomo e a empresa, ela alega ser apenas uma economia de compartilhamento responsável por conectar o motorista que deseja realizar seu serviço e o cliente, que deseja se locomover pela cidade. Ou seja, se intitulam apenas uma plataforma tecnológica que conecta profissionais autônomos que querem ganhar dinheiro e pessoas que querem se deslocar pela cidade.

Na prática, os motoristas dispõem de seus próprios carros para poder fazer o deslocamento das pessoas, além de arcarem com custos com combustíveis e manutenções a serem realizadas no veículo. No entanto, em cada viagem realizada, uma parte da quantia recebida fica retida pela empresa. Nesse sentido, a relação de trabalho existente entre os motoristas de aplicativo e a empresa não segue as condições previstas pelo regime da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), somado a isso, não há legislação e regulamentação própria que lhes assegure direitos trabalhistas.

Na realidade, a estrutura dessa relação é extremamente prejudicial para os motoristas, uma vez que a forma de prestação de serviços adotada pela empresa propõe uma relação mais informal e por demanda com os motoristas cadastrados na plataforma, que gera como consequência, um benefício para as empresas e representa a perda de direitos trabalhistas e condições mínimas de trabalho, como uma remuneração e jornada de trabalho mais justa<sup>258</sup>.

Em conclusão, **em ambos casos o trabalho de transporte de pessoas por meio dos veículos foi mais prejudicial ao trabalhador que lhe ofertava, no caso dos escravos de ganho, era o escravizado, no caso contemporâneo, o motorista parceiro.** O sistema de repasse acabou por onerar esses sujeitos, tanto no século XIX, como nos tempos atuais, tendo em vista que os antigos senhores e as atuais plataformas acabaram por tentar camuflar as

---

<sup>258</sup> Disponível em: <https://coonecta.me/uberizacao-do-trabalho-o-que-e-quais-suas-consequencias/#:~:text=O%20conceito%20de%20uberiza%C3%A7%C3%A3o%20do,sem%20que%20haja%20v%C3%ADnculo%20empregat%C3%ADcio>. Acessado em 19/11/2022.

situações de precarização do trabalho, justamente pelo fato do trabalhador ter a possibilidade de ganhar (mesmo que pouco) uma quantia pelo serviço prestado.

### 3.2 Requisitos necessários para o início para prestação do serviço de transportes

Com relação ao trabalho de ganho, foi retratado que os escravos que desejassem trabalhar nas ruas tinham que cumprir com alguns pré-requisitos, no caso, a realização de uma matrícula junto à Câmara Municipal e o pagamento de uma quantia pré fixada para a elaboração de uma chapa metálica que os identificasse nas ruas, com a finalidade de realizar uma forma de controle sobre eles.

Como dito anteriormente, apesar das peculiaridades que envolviam a execução de cada ofício, existiam exigências em comum para o trabalho de ganho em gênero. De acordo com os registros obtidos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro era terminantemente proibido que os escravos de ganho trabalhassem na rua sem portarem a sua autorização, que consistia na licença que eles obtiam perante à Câmara Municipal.

No Rio de Janeiro, os senhores encaminhavam seu pedido de licença à Câmara Municipal e efetuavam o pagamento de 1000 réis referentes à cada cativo que eles desejassem pôr a seus serviços na rua, além de 280 réis pela chapa da primeira vez que se matriculassem

Em Salvador, a matrícula a ser paga pelo escravizado gerava o custo de 2 mil réis. Além disso, também era necessário o pagamento da chapa de metal para identificação, no valor de 3 mil réis. Ou seja, o custo total para se colocar um escravo para trabalhar nas ruas era de cerca de 5 mil réis. Em acordo com o ano de 1857, o valor de 5 mil réis permitia a compra de cerca de uma arroba (quinze quilos) de carne, segundo o *Jornal da Época*<sup>259</sup>.

De uma forma interpretativa, até mesmo em virtude da dupla jornada que envolvia o trabalho doméstico dos escravizados e o trabalho realizado nas ruas, aos próprios escravizados ficava o encargo de ter que elaborar os instrumentos necessários para a realização de seus ofícios. No caso das cadeirinhas e carrocerias, os próprios escravos eram os responsáveis por fazer as cabines e as ornamentações do veículo.

---

<sup>259</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 23.



De igual modo, quando se fala dos motoristas de aplicativos, a Uber impõe pré-requisitos para que estes possam fechar a “parceria” com ela. No caso, ela elenca que os trabalhadores devem: (i) realizar seu cadastro, com o envio dos dados pessoais; (ii) emitir a sua CNH com a observação “*Exerce Atividade Remunerada - EAR*”, que necessita a realização de exames de aptidão física e mental, avaliação psicológica, que demandam de um custo adicional que são arcados única e exclusivamente pelo motorista.

Ademais, como requisitos prévios consta a (iii) verificação de segurança - onde é apurada a elegibilidade do motorista na plataforma, com a análise dos antecedentes criminais da pessoa no território brasileiro; (iv) envio do certificado de registro de licenciamento de veículos, cuja emissão necessita também do pagamento de um tributo, que é custeado unicamente pelo motorista. Não obstante, (v) há necessidade que a pessoa baixe o aplicativo para trabalhar, nesse caso, é necessário que a mesma detenha um celular que é um instrumento fundamental para a execução do serviço, sendo meio pelo qual as chamadas dos clientes serão realizadas.

O principal meio de instrumento do transporte de pessoas é o veículo. Com relação a esse instrumento, a empresa impõe que o trabalhador (iv) possua um carro, seja próprio ou alugado. De todo modo, a aquisição do carro fica a cargo do próprio trabalhador, onde, na possibilidade de não possuir veículo próprio, a Uber conta com algumas locadoras que realizam o aluguel. Porém, do mesmo modo que ocorre com os outros requisitos que envolvem custo, a Uber se exime de ajudar o motorista a adquirir o automóvel.

Do levantamento feito acerca dos carros que a elegíveis para circular pela Uber no Rio de Janeiro encontra-se o Toyota Corolla (2011), cujo o valor atualizado no mês de novembro de 2022 pela Tabela da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Tabela FIPE), está totalizando em R\$ 56.072,00<sup>260</sup>.

### **3.3 Acorrentados: Falsa sensação de autonomia e liberdade no trabalho de transporte de pessoas no Século XIX e XXI**

O trabalho de transporte de pessoas nos dois momentos retratados nesta monografia, tanto o realizado no Século XIX, como no Século XXI, era realizado com base no cumprimento de

---

<sup>260</sup> Disponível em: <https://www.tabelafipebrasil.com/carros/TOYOTA/COROLLA-XEI-20-FLEX-16V-AUT/2011-Gasolina>. Acessado em 24/11/2022.

pré-requisitos que geravam custos aos trabalhadores do Século XIX, como geram custos aos trabalhadores do Século XXI. O trabalho de ganho, apesar de ter sido uma forma de perpetuar o trabalho escravo de uma forma “mais branda”, conferiu a falsa sensação de autonomia aos escravos. Isso ocorreu devido ao fato de que com essa forma de trabalho, aos escravos houve a possibilidade de poder auferir renda, o que, eventualmente, permitiria a compra da sua liberdade.

Na relação entre o escravo e senhor havia uma falsa sensação de autonomia, visto que, apesar de naquele momento ter lhe sido concedida a autorização para circular pelas Cidades e até mesmo possuir uma moradia independente, o escravo devia seguir os ritos que eram determinados pelo senhor, o que lhe deixava subordinado às ordens. Conforme exposto, os empresários da época, inclusive, veiculavam nos jornais da época os dias e horários em que aqueles trabalhadores estariam executando seus serviços. Ademais, o próprio esquema de repasses de partes dos ganhos diários e semanais do escravo para o senhor jogam por terra essa concepção de trabalho autônomo.

Os relatos dos viajantes demonstram que essa lógica de repasse de ganhos, além de não conceder nenhuma autonomia aos escravizados, dificultava bastante a independência destes trabalhadores. Ocorre que na realidade era bem difícil de se conseguir juntar um montante, visto o pactuado entre o senhor e o escravo, onde tinha que ocorrer o repasse semanal ou diário, como no relato de Ewbank, que afirmou que os escravos de ganho:

trabalham para os seus senhores, e que entregam, todas as noites, de volta para casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras, se as houver; outras vezes, nos maus dias, repõem a diferença do ganho.<sup>261</sup>

Diante das circunstâncias e as relações obtidas entre senhores e escravos, com relação a esses últimos era muito difícil conseguir se desvencilhar daquela vida de servidão, porque além de terem que arcar com os custos referentes à execução do seu ofício ou a prestação de seus serviços, tinham a obrigação de fazer repasses aos seus donos, que, em muitas vezes, ultrapassava o próprio montante que ele tinha conseguido obter naquele período.

Como consequência, o escravo se via na obrigação de trabalhar um pouco mais para se desvencilhar das dívidas acumuladas com o seu senhor ou até mesmo perpetuar o seu tempo de serviço com este. Assim, evidencia-se a questão de que eles não tinham tanta autonomia, pois

---

<sup>261</sup> Thomas Ewbank. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. In: TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia ( Faculdade de História) Universidade Federal Fluminense. Niterói. p.9. 2015.

a relação senhorial impunha uma subordinação entre eles. A alforria consistia no instrumento jurídico que permitia ao senhor do escravo libertar um escravo. Por meio dela, o escravo passava do status de coisa pertencente ao senhor, de modo que assumia, em tese, personalidade civil, adquirindo, assim, seu estado de liberdade<sup>262</sup>.

No entanto, na prática, o escravizado, mesmo que liberto, se via preso ao seu “antigo” senhor, uma vez que continuavam por muitas vezes realizando o mesmo tipo de ofício aquele senhor, por não ter a oportunidade de poder laborar em outra ocupação de forma autônoma. Ou então, até mesmo nos casos das que foram denominadas “alforrias condicionais”, que eram aquelas onde que os escravos estavam nominalmente libertos, mas na prática tinham o encargo de prestar os serviços laborais até determinado momento futuro.

Há registros de escravos que, apesar de terem sido libertos com o encargo de permanecerem realizando seus ofícios até a morte do seu senhor, não puderam dela usufruir visto que o seu falecimento ocorreu antes do encargo que tinha sido posto. A título de exemplo, tem o caso do Escravo Justino, onde os os documentos encontrados após a morte do senhor do escravo demonstram que, na verdade, o mesmo faleceu antes de poder usufruir de sua liberdade:

Entretanto, os escravos alforriados dessa forma somente poderiam desfrutar de sua liberdade após o falecimento de seu proprietário, e, ao que parece, Justino pardo tentou antecipar o termino da existência de seu senhor. Nesse conjunto documental, carta de alforria, testamento e inventário post-mortem, também nos foi possível acompanhar parte da trajetória de outros escravos alforriados naqueles termos. Antônio Joaquim e sua mulher Francisca foram contemplados em 1829 com a liberdade condicionada ao falecimento de seu senhor. Antônio de Barros veio a falecer no dia 11 de julho de 1841, quando Francisca já estava com 56 anos e viúva. Assim, embora Antônio Joaquim tenha servido com gratidão a seu senhor, não vivera o suficiente para desfrutar de sua liberdade.<sup>263</sup>

Dos fatos se depreende que a sensação de liberdade concedida pela aquisição carta de alforria, na verdade, foi nominal, visto que as condições impostas pelos senhores dos escravos corroborou para que os mesmos permanecem realizando os ofícios e trabalhos anteriormente realizados, mas agora tendo que realizar o repasse de parte da quantia previamente estipulada.

De igual modo ocorre no caso dos serviços prestados pelos motoristas das plataformas digitais, visto que a empresa alega que o trabalhador detém liberdade para gerir a sua forma de trabalho, posto que tem a possibilidade de escolher os momentos em que deseja ativar ou

---

<sup>262</sup> CEAO/UFBA. **Curso de Formação para o Ensino de História e Cultura Afro-Brasileiros**. Unidade 1: A escravidão no Brasil. Bahia, 2014. p. 9.

<sup>263</sup> SILVA, Elisa Vignolo. As formas de obtenção da alforria: São João Del-Rei 1820-1840. In: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira** [Anais do 14º Seminário de Economia de Minas Gerais], Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010. p. 8.

desativar o aplicativo. A empresa declara que o “*empreendedor de si mesmo*” - ideia veiculada pela empresa como forma de captar motoristas - também é livre para executar seu serviço devido ao fato de que, além de poder definir seus horários de trabalho e folga, são os detentores e mantenedores do instrumento de trabalho.

A Uber se coloca apenas como uma economia de compartilhamento responsável por conectar o motorista que deseja realizar seu serviço e o cliente, que deseja se locomover pela cidade. Ou seja, se intitulam apenas uma plataforma tecnológica que conecta profissionais autônomos que querem ganhar dinheiro e pessoas que querem se deslocar pela cidade. No entanto, a lógica de inculcar a ideia de empreendedorismo e autonomia aos trabalhadores de aplicativos acaba por ser uma tentativa de ocultar seu assalariamento.

Os fatos mostram que a Uber organizava unilateralmente as chamadas dos seus clientes/passageiros e indica os motoristas para prestar os serviços. Além disso, exige que o motorista permaneça conectado à plataforma digital para prestar os serviços, sob risco de descredenciamento da plataforma digital (perda do trabalho).

O sistema de ranqueamento das viagens avalia continuamente a performance dos motoristas, por meio de um controle telemático e pulverizado da qualidade dos serviços a partir da tecnologia da plataforma digital e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros ao trabalhador. Tal sistemática serve de parâmetro para o descredenciamento da plataforma digital - perda do trabalho -, caso o obreiro não alcance uma média mínima.

A empresa possui um código de condutas e obrigações onde passa para os motoristas parceiros dicas de manutenção do carro dos motoristas, com os cuidados necessários a serem adotados. Assim, ela dá orientações acerca da manutenção preventiva, a saber, sobre: óleo e outros fluidos, combustível, suspensão, pneus, filtros de ar, iluminação<sup>264</sup>.

A inobservância dessas regras acarreta em sanções imputadas pela empresa que vão desde a aplicação de advertência aos motoristas, até a expulsão destes dos aplicativos. Em linhas gerais, observa-se que nas dos dois casos de transporte de pessoas, seja no caso pretérito, como no atual, o trabalho realizado, apesar de ser informado como sendo autônomo e com liberdade, a realidade dos fatos indica que a relação de trabalho não operou e não opera dessa forma.

---

<sup>264</sup>Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/dicas-de-manutencao-para-quem-aluga-veiculos-para-motorista-parceiros-uber/>. Acessado em 26/11/2022.

### 3.4 A obrigatoriedade no repasse dos ganhos obtidos

Os dois trabalhos têm como ponto de similaridade a obrigatoriedade do repasse de valores pré estabelecidos aos senhores, no caso dos escravizados, e a empresa Uber, no caso dos motoristas de aplicativo. No trabalho escravo de ganho era estipulada uma cota mínima em dinheiro que deveria ser entregue pelo escravo diariamente. O remanescente da cota estipulada podia ficar com o próprio escravo. Mas caso a meta não fosse atingida, o escravo era penalizado de alguma forma<sup>265</sup>.

Foi retratado pelos viajantes que a verba que ficava em posse dos escravizados era ínfima, visto a quantia diária e semanal que tinha que ser remetida ao senhor do escravo:

trabalham para os seus senhores, e que entregam, todas as noites, de volta para casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras, se as houver; outras vezes, nos maus dias, repõem a diferença do ganho.<sup>266</sup>

Na vida cotidiana, quando se lida com a prestação de serviços, seja ele público ou privado, existem acontecimentos que influenciam diretamente no retorno monetário que será recebido. No caso, uma forte chuva ou até mesmo uma semana sem muitos eventos na Cidade eram fatores que impactaram fortemente os ganhos recebidos.

Os empresários da época não se importavam com os valores recebidos pelo escravos, sua única preocupação era de que no prazo determinado - seja ao final do dia ou da semana - a sua cota parte fosse entregue. Como consequência, o escravo se via na obrigação de trabalhar um pouco mais para se desvencilhar das dívidas acumuladas com o seu senhor ou até mesmo se via obrigado a perpetuar o seu tempo de serviço com este.

Assim, em muitos casos os escravos "autônomos e libertos" morreram sem poder gozar efetivamente da sua autonomia e liberdade, porque o sistema de repasses os deixaram presos aos seus senhores. Importante mencionar que por uma interpretação, se deduz que à dívida eram

<sup>265</sup>Disponível em: <https://studhistoria.com.br/qq-isso/escravo-de-ganho-negros-de-ganho/#:~:text=Às%20escravas%20de%20banho%20eram,autonomia%20e%20liberdade%20de%20locomo%C3%A7%C3%A3o.> Acessado em 16/10/2022.

<sup>266</sup>EWBANK, Thomas. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. In: TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História), Universidade Federal Fluminense. Niterói. p.9. 2015.

incorporadas as eventuais multas que os escravos obtinham quando pegos sem a chapa que os identificava.

Ademais, não é estranho supor que os valores que os senhores utilizavam para pagar a matrícula dos escravos e a emissão de suas chapas também deveria ser depois indenizada por esses trabalhadores. No caso dos trabalhadores da plataforma Uber, a empresa se auto intitula como sendo um agente limitado de cobrança do parceiro independente, como um facilitador de pagamento responsável pelo repasse devido ao motorista após a prestação do serviço ou entrega do bem. Ademais, informa que se reserva no direito de estabelecer, remover e/ou revisar o preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber.

O pagamento de taxas, impostos e/ou contribuições governamentais, são de responsabilidade única do motorista parceiro, de modo que, no caso da Uber ter que ser reembolsada por todas tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais pagas em seu nome, o motorista terá que realizar o pagamento correspondente para a empresa. Quanto aos critérios de fixação dos valores a serem recebidos pelo trabalhador e a empresa, ela demonstra que a taxa cobrada pela “parceria” entre os motoristas e a empresa poderá variar para baixo ou para cima do percentual cobrado normalmente sobre as viagens, sem necessidade de calcular o tempo e distância percorrida.

O aplicativo utilizado pelos motoristas para controlar seus ganhos fornece dois tipos de saldos diferentes que são: o saldo estimado e o saldo total. O saldo estimado é aquele que resume todos os ganhos semanais líquidos, pois indica o valor total de toda a quantia que foi transferida diretamente para a conta bancária.

Por sua vez, o saldo total é aquele que considera a soma dos seguintes valores: (i) total de ganhos líquidos de suas viagens da semana, (ii) taxas de cancelamento, (iii) promoções (quando aplicável), (iv) promoção de indicação (quando aplicável), (v) pedágios, (vi) subtração das taxas da Uber. Anteriormente, a Uber descontava 25% na viagem com o UberX e 20% no UberBlack. No entanto, atualmente a Uber não cobra taxa fixa do motorista, mas fica com o percentual sobre as corridas realizadas. A empresa informa que cobra entre 1% e 40% sobre as viagens, conforme o tempo e a distância da corrida<sup>267</sup>.

---

<sup>267</sup>Disponível em: <https://zarp.localiza.com/blog/post/confira-quanto-a-uber-paga-por-km-em-2022>. Acessado em 26/11/2022.

Das reflexões acima expostas, depreende que mais um dos pontos de contato entre o trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo do Uber e o serviço realizado pelo trabalhadores de ganho é a lógica de repasses de valores para o senhor e a empresa, o que onerava os escravizados, da mesma forma que hoje em dia onera os trabalhadores do aplicativo.

### 3.5 Precarização do trabalho - Jornadas de trabalho acima do limite legal

Outro ponto de contato entre ambas as formas de prestar o serviço de carregamento de pessoas encontra-se no fato de que ambas se propuseram a camuflar a precarização envolvida. No caso dos escravos que saíam às ruas realizavam uma típica dupla jornada escravista, visto que muitas escravas e escravos dividiam sua jornada de trabalho entre a casa e a rua: compravam o alimento nos mercados e nas feiras para depois prepará-lo na cozinha senhorial e, em seguida, retornavam às ruas para vender comida pronta e outros produtos.

Assim, após cumprirem as tarefas do serviço doméstico, saíam para o ganho na rua<sup>268</sup>. Eles tinham que trabalhar primeiramente nos seus serviços domésticos para só depois se dedicarem à atividade de ganho. Além disso, os empresários da época veiculavam nos jornais os seus serviços, realizado por meio dos trabalhadores de ganho, e, conforme exposto no capítulo pertinente, a exemplificação da precarização do trabalho desses carregadores também é observada na jornada de horas que hoje em dia as leis vigentes entendem como de acordo com a preocupação do bem estar e saúde dos trabalhadores.

De acordo com o jornal da época, na província de Salvador, o empresário Sr<sup>o</sup> Rafael Ariani chegou a anunciar aos usuários que seus carros trabalhariam durante todo o ano, com exceção do primeiro dia do ano e nas festas do ciclo do Bonfim (Senhor do Bonfim, São Gonçalo e Nossa Senhora da Guia). Nos demais dias, prometeu que o usuário os encontraria em funcionamento das sete horas da manhã às sete da noite, com intervalo para almoço entre onze horas da manhã e uma da tarde, no verão, de sete horas da manhã até às seis da tarde, com o mesmo intervalo, durante os meses de inverno<sup>269</sup>. O exemplo retratado sinaliza uma das precariedades do trabalho realizado.

---

<sup>268</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.p.19.

<sup>269</sup> *Ibid.*, p. 174.

No caso contemporâneo, que envolve os motoristas que dirigem por meio de aplicativos de plataformas digitais, os registros são que a relação de trabalho existente é estruturada sem a observância das obrigações e direitos trabalhistas entre as partes. Como consequência, o motorista “parceiro” chega a trabalhar cerca de 14 horas por dia. De acordo com o relato dos próprios motoristas da empresa Uber, o elevado custo que envolve a manutenção e conservação dos carros, gastos com gasolina e o baixo valor retido ao final de cada corrida os impulsionam a trabalhar por jornadas de 10, 12 e até 15 horas ininterruptas de trabalho<sup>270</sup>.

Não obstante, outros fatores que corroboram para a precarização são: o trabalho sem direito a um salário fixo, por exemplo. Além disso, uma vez terminada a relação de “parceria”, o trabalhador não faz jus ao recebimento do direito às férias, 13º salário, descanso semanal remunerado, licença maternidade ou outro direito trabalhista.

### **3.6 Sistemas de penalidades na hipótese de não observância das regras estabelecidas pelos senhores e empresa Uber**

A comercialização e prestação de serviços nas ruas do Rio de Janeiro demandava de uma autorização prévia da prefeitura da Cidade, por meio da Câmara Municipal. Na iminência de ser pego comercializando nas ruas sem a autorização, o escravo era detido e liberado apenas depois do seu dono pagar a sua multa. Menciona-se que, conforme relatado por Soares, a postura municipal era bem firme, que ao se deparar com um escravo andando na rua sem a licença, as autoridades acabava por recolhê-lo no Depósito Público e impunha o pagamento de multa pelo senhor desses cativos<sup>271</sup>.

Na província baiana, os ganhadores que eram encontrados sem a chapa de identificação ou aqueles que a falsificavam, recebia como sanção a punição de oito dias no Aljube, que era uma cadeia especializada em recolher escravos, ou na Casa de Correção, que consistia num cárcere destinado a homens livres e libertos. Ademais, eram aplicadas multa de 30 mil réis e as penalidades previstas no Código Criminal vigente.

---

<sup>270</sup> Disponível em:- <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acessado em 05/12/2022.

<sup>271</sup> CÓDIGO de posturas de illustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Typographia Dous de Dezembro, 1854. p. 67



Nesse aspecto menciona-se o caso trazido por Soares, ocorrido no Rio de Janeiro, onde informa que dentre os casos de escravos de ganho pegos realizando seus ofícios sem licença tem o de um escravo chamado Domingos. Domingos era um escravo tamanqueiro<sup>272</sup>, pertencente a família de herdeiros de Domingos Marinho, que veio a ser preso e recolhido em 1842 ao Depósito Público, visto que foi encontrado por um fiscal vendendo peixes pelas ruas, mas sem nunca ter tido licença para exercer este ofício.

Conforme documentado, o advogado dos herdeiros de Domingos Marinho pediu a soltura do escravo e a isenção da multa estipulada, sob alegação de que o escravo estava andando pelas ruas comercializando sem o consentimento dos herdeiros. No entanto, sua alegação não obteve sucesso, de modo que teve que pagar a multa<sup>273</sup>.

No trabalho contemporâneo, realizado no trabalho por meio das plataformas digitais, o ranqueamento realizado pela atribuição de notas pelos usuários faz com que o motorista seja penalizado desde advertências até a expulsão deste do aplicativo. Importante dizer que a Uber dispõe de um sistema de proporção entre número de viagens aceitas e canceladas pelo motorista, que gera uma **taxa de cancelamento**. A empresa informa que esse tributo é calculado dividindo-se o número de viagens canceladas pelo parceiro pelo número de viagens aceitas. O cálculo considera os últimos 30 dias em que o parceiro utilizou o aplicativo.

Ela declara que a manutenção da taxa de cancelamento baixa, o tempo de espera dos usuários e o tempo de partida dos motoristas parceiros são reduzidos, contribuindo para o melhor funcionamento da plataforma para todos. Assim, diz que o abuso no cancelamento de viagens já aceitas prejudica negativamente toda a comunidade e configura mau uso da plataforma e, por representar uma violação ao Código da Comunidade Uber, conseqüentemente pode levar à desativação da conta e a não elegibilidade de participar de promoções exclusivas.

A taxa de cancelamento e o seu sistema de sanções quando apurado que o motorista rejeitou mais viagens que o normal acentua que o “parceiro” não possui ingerência sobre a forma de trabalho, visto que não pode sequer optar pela viagem a ser aceita, sob pena de ser penalizado com a desativação da conta e/ou o bloqueio definitivo para um possível retorno à plataforma. Observa-se que ambos casos se dispõe a adotar medidas de controle dos

---

<sup>272</sup> *Tamanqueiro* é o artesão especializado em fabricar ou consertar tamancos.

<sup>273</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988. p. 112.

trabalhadores que tem como efeito, os colocar para seguir as regras estabelecidas, sob pena de serem advertidos ou penalizados de alguma forma que lhe venha causar prejuízos.

### 3.7 Categorias diferentes de veículo de acordo com o evento que se pretendia ir

Com relação aos carregadores de cadeirinha, com a abertura dos portos às nações amigas muitos viajantes passaram a desbravar o Rio de Janeiro, como o caso de Thomas Ewbank. Em sua descrição da Cidade, o mesmo, ao referir-se com relação ao meio de transporte urbano, falou sobre os cocheiros de libré que eram aqueles criados ou escravos que usavam um tipo de uniforme ou fardamento imposto pelos senhores ligados à nobreza e suas casas senhoriais.

Em sua descrição, os escravos de libré eram enfeitados de galões, distintivos e um tipo de cartola combinados com cores fortes ou escuras para que escravos pudessem ser percebidos quanto ao poder econômico de seus proprietários. Assim sendo, o modelo de veículo a ser utilizado e a ornamentação do mesmo variava de acordo com a ocasião a ser frequentada, que podia ser desde a saída de um senhor para visitar a sua namorada ou até mesmo para ir a um grande evento, como um casamento. O modelo de veículo a ser utilizado, bem como a ornamentação do mesmo, expressava o status daquele proprietário. De acordo com Ewbank, os modelos dos proprietários mais ricos possuíam janelas acortinadas e paredes ornamentadas com desenhos com fios de ouro e prata<sup>274</sup>.

O transporte realizado por carregadores de cadeirinhas era o mais utilizado pelas damas da elite carioca, uma vez que o seu acesso e uso era limitado a quem tivesse condições financeiras de usufruir. Além disso, contava com características como comodidade e privacidade, pois permitia que a pessoa ficasse protegida de fatores climáticos, como Sol, Chuva e Poeira. Ademais, conferia privacidade, porque a cadeirinha era encoberta por um tecido que podia ser de seda, camurça ou cetim, que acabava por proteger o viajante de incômodos de terceiros ou até mesmo de ser reconhecido nas ruas por outras pessoas. Não obstante, os uniformes dos carregadores escravizados os discerniam dos demais trabalhadores escravos<sup>275</sup>.

---

<sup>274</sup> SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 126, p. 219, 5 nov. 2011.

<sup>275</sup> BATISTA, José Dimas. Cenas da escravidão: aspectos da vida cotidiana dos escravos de grandes cidades no Brasil oitocentista. **Revista Entreletras** (Araguaiana), v.11, n.1, jan./abr.2020. p. 5- 6.

Dentre os transportes administrados por Ariani, empresário que detinha o monopólio dos veículos utilizados para passeios e outros eventos, menciona-se a categoria de luxo, onde o mesmo era limitado para serviços e usuários especiais. Nesta categoria luxuosa eram cobrados preços altos, de 40 mil-réis a 50 mil-réis pelo carro comum, e até 70 mil-réis por carruagem, puxada por quatro garbosos cavalos, para casamentos<sup>276</sup>.

Segundo relatado anteriormente, o tipo de veículo a ser utilizado pelos viajantes indicava o status que aquela pessoa ocupava na sociedade. O transporte realizado com a força de trabalho dos escravos e a dos Cavalos, por meio da carruagem, era um veículo mais robusto, logo, restrito às pessoas da alta sociedade, por ser mais sofisticado do que as próprias cadeirinhas.

De acordo com ele, a maioria das pessoas que ocupavam elevados cargos eclesiásticos (benedictinos, capuchinhos, jesuítas, dentre outros), possuíam escravos. Um importante fato trazido foi de que, neste tipo de transporte, os escravos se apresentavam mais bem vestidos, e, aparentemente, possuíam um treinamento, visto que conviviam com os clérigos das ordens religiosas. Em linhas gerais, eram selecionados os escravizados mais “civilizados”, na visão dos senhores.

Tendo em vista as características da Cidade, o transporte por meio de cadeirinhas carregadas pelos escravizados e carruagem tornou-se algo muito difundido entre as famílias que detinham posses, porque passou a ser a forma que as mesmas encontraram para se deslocar pelas ruas.

Todas as atividades cotidianas das famílias, desde casamentos até o próprio deslocamento realizado para cortejar alguém, era todo feito por meio das cadeirinhas e carruagens, de modo que passou a ser algo integrante das próprias famílias, sendo o caso de muitas delas mesmo terem em suas casas, cadeirinhas de posse da família que ficavam guardadas - suspensas pelas roldanas, em algum cômodo da casa - para ser utilizado por algum membro da família<sup>277</sup>.

Nos dias atuais, a Uber informa que dispõe de alternativas de mobilidade prática a preço acessíveis. Nesse sentido, elenca categorias diferentes de Uber, com propostas diferentes. No UberX é a opção mais utilizada pela Uber, onde ela informa que esta categoria se dispõe a oferecer viagens com preços acessíveis em carros compactos de quatro portas e ar-

---

<sup>276</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 174.

<sup>277</sup> SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 126, p. 210, 5 nov. 2011.

condicionado. Informa ser o tipo de veículo ideal para quem precisa se deslocar pela cidade durante os compromissos do dia a dia com rapidez e praticidade.

Por outro lado, a categoria da Uber Black, a empresa informa que possui carros tipo sedan, tais como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros. Informa que todos os veículos desta categoria possuem bancos de couro, que são ideais para quem deseja um conforto maior para realizar uma viagem exclusiva para uma reunião de negócios, um compromisso importante ou um jantar especial. Os carros da Uber Black têm a obrigatoriedade de terem a cor preta.

Em linhas gerais, ambas formas de transportar pessoas, cada uma de acordo com sua época, possuem gradações de carros e categorias a serem utilizados de acordo com o perfil de pessoa a que será o cliente, bem como o evento que em que se pretendia e se pretender, que pode ser desde um simples passeio até a ida a um casamento, por exemplo.

### **3.8 Similaridade entre o perfil de quem é o cliente e o motorista/carregador no sistema de transporte de pessoas no Século XIX e na Uber do Século XXI**

No livro referente à greve ocorrida na Bahia, expressa-se que o relato dos viajantes era descrevendo que a rua constituída por negras e negros — escravizados, libertos ou livres — conforme viajantes que estiveram na Cidade da Bahia ao longo do século XIX<sup>278</sup>.

Nesse sentido, conforme relatado, no final da década de 1830, o reverendo norte-americano Daniel Kidder observou que as ruas estreitas, irregulares e mal pavimentadas da Cidade Baixa eram “*cheias de ambulantes e carregadores*”, e sobre estes últimos detalhou: “*Grandes números de negros altos, atléticos, são vistos se movimentando em pares ou gangues de quatro, seis ou oito, com suas cargas suspensas entre eles por pesadas varas*”.

Em 1847, o barão de Forth--Rouen teve impressão semelhante: os negros formavam “*a maior parte da população da Bahia, e a única que se percebe nas ruas, espécie de bestas que se empregam em todos os transportes, e que circulam carregados de pesados fardos*”. Não se viam mestiços, muito menos brancos, a desempenhar esse papel. “*Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro*”, observou dez anos depois o alemão Robert

---

<sup>278</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 21.

Avé-Lallemant. Para os habitantes de Salvador, essa paisagem humana já se havia naturalizado<sup>279</sup>.

O cliente do sistema de transporte do Século XIX eram pessoas brancas, oriundas da elite e viajantes europeus, visto que era privativo, uma vez que o seu acesso e uso era limitado a quem tivesse condições financeiras de usufruir. Além disso, contava com características como comodidade e privacidade, pois permitia que a pessoa ficasse protegida de fatores climáticos, como Sol, Chuva e Poeira.

No tocante ao perfil racial de quem é o motorista das plataformas digitais de transporte de pessoas, referente ao atributo pessoal da raça, utilizando os estudos e metodologias de Petrucelli e Saboia<sup>280</sup>, o IBGE optou por concentrar como “negros” os dados obtidos de pessoas negras e pardas. Por esse critério, chegou ao resultado de que o maior grupo racial entre os motoristas se apresenta em uma proporção na qual se tem 60,0% negros e 38,5% brancos<sup>281</sup>.

Em pesquisa realizada pelos pesquisadores do Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI<sup>282</sup>, foram realizadas entrevistas com 55 trabalhadores junto à plataforma de transporte de pessoas. Inicialmente, chegou-se à conclusão de que o **trabalho de transporte de pessoas é majoritariamente realizado por homens**. Alguns foram os fatores que levaram a essa conclusão, a saber: tradicionalmente, as mulheres são responsáveis por trabalhos domésticos e de cuidados, sem contar o fato de que o trabalho de carregar pessoas em veículos privados também a expõe mais aos riscos de cunho sexual.

Além disso, concluiu-se que, referente ao nível de formação educacional, os dados produzidos demonstraram que a maioria dos entrevistados possui apenas o segundo grau

---

<sup>279</sup> REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 21.

<sup>280</sup> PETRUCCELLI, J. L.; SABOIA, A. L. **Características étnico-raciais da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

<sup>281</sup> Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt\\_71\\_trabalho.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf). Acessado em 27/11/2022. p.7.

<sup>282</sup> Trab21 é o grupo de pesquisa vinculado à Pós-Graduação da Faculdade Nacional de Direito (FND) da Universidade Federal do Rio de Janeiro. A pesquisa realizada por eles foi feita mediante a apresentação de questionário semi-estruturado com 28 perguntas durante os anos de 2018-2020, na Cidade do Rio de Janeiro. *In*: SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 5, p. 1-37, 2022.

completo (41%), e após, o nível superior incompleto (17%) e o nível superior completo (17%)<sup>283</sup>.

Quanto ao critério racial, da análise realizada pelo Grupo de Pesquisa, usando como base a autodeclaração dos entrevistados, registrou-se que 36% se autodeclararam pardos e 16%, negros. Consequentemente, alinhados com os supramencionados dados obtidos na pesquisa do IBGE, somado ao disposto no Estatuto da Igualdade Racial (Art. 4º, IV, 12.288/2010), é possível afirmar que **a população negra é maioria no que se refere ao quantitativo dos trabalhadores que transportam pessoas nas plataformas digitais**<sup>284</sup>.

Relativo ao perfil de quem é o cliente da Uber. Em julho de 2021, o IBGE realizou uma pesquisa sobre as tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil, baseando-se no uso do transporte coletivo e individual. Quanto às desigualdades raciais e de gênero, identificou-se que o nível de comprometimento da renda com gastos em transporte é, em geral, maior entre pessoas negras e homens do que entre pessoas brancas e mulheres<sup>285</sup>. Este gasto mais elevado justifica-se no fato de que a população negra tende a apresentar renda menor do que a população branca e a morar em zonas periféricas com menor acesso a oportunidades. Percebeu-se que o transporte representa um importante componente nas despesas dos orçamentos familiares brasileiros<sup>286</sup>.

Disso, viu-se que, com o aumento generalizado no consumo do transporte individual nos últimos anos, a renda continuou a ser um determinante fundamental no uso dos diferentes tipos de transporte. Dessa forma, os níveis de preços – e a influência da política nacional em sua condução – constituem um fator relevante na escolha dos usuários dos meios de transporte adotados, por interferirem nos custos e benefícios percebidos pelos indivíduos em sua utilização<sup>287</sup>.

**Por fim, o levantamento publicado pelo IBGE percebeu que famílias chefiadas por negros ou pardos gastam mais com transportes coletivos, enquanto as de cor branca**

---

<sup>283</sup> SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, v. 5, p. 9, 2022.

<sup>284</sup> BRASIL, **Lei 12.288/10**. Estatuto da Igualdade Racial. Brasília, DF: Presidência da República, 2010. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm). Acessado em 28/11/2022

<sup>285</sup> PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; WARWAR, Lucas; PARGA, João *et al.* Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. **Texto para Discussão 2871**. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro, Ipea, 2021. p. 6.

<sup>286</sup> *Ibid.*, p.17.

<sup>287</sup> *Ibid.*, p.19.

gastam mais com transportes particular, táxi e aplicativos<sup>288</sup>. Ou seja, considerando os dados obtidos, a conclusão é de que os clientes da Uber são majoritariamente pessoas brancas.

### 3.9 Trabalhadores transportadores de pessoas na escravidão de ganho e motoristas da Uber: ambos combatentes grevistas na busca por obtenção de direitos trabalhistas

Diferentemente do que a história leva as pessoas a crer, os escravizados não foram apenas passivos diante das imposições da corte, no que se refere a forma e o meio em que os trabalhos deveriam ser realizados, tampouco foram passivos com relação às formas de trabalho precário realizado, de forma que muitas reivindicações marcam o histórico de luta dos escravizados.

Em 1857 ocorreu em Salvador uma greve negra realizada pelos ganhadores durante dez dias, tendo em vista a campanha governamental que visava o controle e até mesmo, no melhor dos mundos, à expulsão do trabalhador africano de Salvador, fosse escravo, liberto ou livre. O *Jornal da Bahia* na época noticiou o seguinte:

Ontem esteve a cidade deserta de ganhadores e carregadores de cadeiras. Não se achava quem se prestasse para conduzir objeto algum. Da alfândega nenhum objeto saiu, a não ser objeto mui portátil, ou que fosse tirado por escravos da pessoa interessada. (...) Os pretos ocultaram-se; e se os senhores não intervierem nisso, ordenando-lhes que obedeçam a Lei, o mal continuará, porque, segundo ouvimos, eles estão nessa disposição<sup>289</sup>.

Conforme veiculado pela mídia da época, a causa principal para a greve foi “*a execução da postura que obriga os ganhadores a trazerem chapa ao pescoço!*”. Assim sendo, as chapas foram o cerne da causa da causa da suspensão do transporte de pessoas e mercadorias em Salvador. Os ganhadores reivindicavam que fossem respeitadas as suas liberdades em atuar no mercado de trabalho de ganho, se eximindo da fiscalização que lhes era imposta. A visão dos vereadores era de que a recusa destes em trabalhar era, na verdade, uma paralisação como resistência civil. No caso, uma questão política, não fiscal.

Assim, como medida de tentar barrar essa paralisação e temendo o resultado que a concessão, por parte do Governo, das pautas dos ganhadores iria causar - no caso, “um péssimo

<sup>288</sup>Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Banco-de-ideias/Mobilidade/noticia/2021/08/brancos-gastam-mais-com-taxi-e-apps-e-negros-com-transporte-publico.html>. Acessado em 28/11/2022

<sup>289</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 171.

exemplo a quantos no futuro quisessem “neutralizar ação do Governo - os vereadores fizeram pressão para que o Presidente da província furasse a greve, por meio de atos de mobilização como fura-greves os operários do Arsenal de Guerra<sup>290</sup>.

Com o intuito de beneficiar única e exclusivamente os comerciantes e usuários em geral, o presidente ordenou que apenas com o objetivo de fiscalizá-los, aos ganhadores era necessário continuar andando com as chapas de metal em lugar visível, portando o número da matrícula. Entendeu que o Município não tinha legitimidade para criar imposto, sem a aprovação da assembleia da província.

Nesse ponto, houve a derrubada da questão fiscal dos africanos escravizados. Essa breve exposição do que foram os dez dias de escravidão teve como intuito demonstrar que o momento da paralisação ocorrida na Bahia teve como origem as reivindicações dos africanos que trabalhavam com ganho, requerendo a possibilidade de poder ter mais liberdade e autonomia para trabalhar.

Por fim, dos resultados gerados da greve, com o fim da cobrança do imposto anteriormente imposto e outros direitos, vieram da força, organização e posicionamento dos ganhadores africanos da época que, desde aquele momento, demonstraram que a greve seria uma forma de pressão coletiva para eventual aquisição de direitos trabalhistas. Importante mencionar, inclusive, que o registro desse fato contribui para a retirada da imagem dos escravizados como pessoas meramente passivas às vontades e ordens dos seus senhores.

Relativo ao trabalho dos motoristas de aplicativo, eles também se valem do direito fundamental à greve, que é o instituto que, segundo o texto da Lei n. 7.783 é a “suspensão coletiva, temporária e pacífica, total ou parcial, de prestação pessoal de serviços a empregador” (art. 2º)<sup>291</sup>. Além disso, a Constituição Federal Brasileira traz a previsão da greve como um direito fundamental dos trabalhadores<sup>292</sup>.

---

<sup>290</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 178.

<sup>291</sup> BRASIL. **Lei nº 7.783**, de 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve. Disponível em: [<sup>292</sup> Art. 9º, \*caput\*, da CRFB: Art. 9º É assegurado o direito de greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender. BRASIL. \[Constituição \(1988\)\]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, \[2016\]. Disponível em: \[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm\]\(https://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm\). Acessado em 04/12/2022.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17783.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.783%2C%20DE%2028%20DE%20JUNHO%20DE%201989.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20do, comunidade%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acessado em 04/12/2022.</a></p></div><div data-bbox=)



A alta do desemprego fez com que a massa de pessoas migrassem para trabalhos como o transporte de aplicativos. Ocorre que a inclusão de tecnologia como forma de automatizar ações cotidianas, como o transporte de pessoas, acabou por trazer a informalidade que somado à tecnologia acabou por trazer o panorama que, ao invés de trazer melhorias significativas na forma da prestação de serviços, acabou por causar a precarização do trabalho e emergir lógicas de exploração mais sutis.

Como forma de tentar conquistar direitos trabalhistas, os motoristas têm se valido do direito fundamental e constitucional à greve para conseguir a aquisição desses direitos e trazer dignidade ao trabalho por eles realizados. A título de exemplo, vale mencionar a greve realizada pelos motoristas em 29/03/2022, na Avenida Presidente Vargas, onde os motoristas pleiteavam o reajustes nos pagamentos e a fixação de um ganho mínimo<sup>293</sup>.

No momento atual, ainda não há uma legislação que regulamente a situação dos motoristas. Contudo, a pressão realizada já tem estimulado a feitura de alguns projetos de lei como a PL nº 23/2021 que dispõe sobre as empresas de transporte remunerado privado de passageiros que operam por intermédio de aplicativos existentes em aparelhos de telefonia celular e seus condutores no território do Município do Rio de Janeiro. O projeto de lei traz previsões acerca da vedação da Uber de cobrar se apropriar de percentual superior a dez por cento do valor das viagens realizadas pelos condutores.

---

<sup>293</sup>Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/03/29/motoristas-de-uber-fazem-protesto-no-centro-do-rio.ghtml>. Acessado em 04/12/2022.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral desta monografia **foi identificar os pontos de similaridade entre o trabalho escravo de ganho realizado pelos carregadores de cadeirinha e de carruagem do Século XIX e o trabalho de transporte de passageiros realizado pelos motoristas “parceiros” da Empresa Uber, no Século XXI.** O espaço geográfico utilizado foi a Cidade do Rio de Janeiro, mas levando em consideração os aspectos gerais que são comuns ao trabalho de ganho do Século XIX, também foi utilizado como fonte os registros obtidos da Escravidão de Ganho ocorrida em Salvador, no Século XIX.

Da análise feita foi possível chegar ao resultado de que a falta de regulamentação da atividade dos motoristas de aplicativo, somado a outros fatores, acentuam o viés de relação senhorial que essa forma de prestar serviço possui. Assim, é possível afirmar que, na prática, o trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo tem muitas similaridades com o trabalho de ganho realizado no século XIX, pelos carregadores de cadeirinhas e de carruagens, sendo o trabalho dos “parceiros” uma nova roupagem dos antigos escravos de ganho que trabalhavam transportando pessoas.

Da comparação realizada, nota-se que ambas formas de trabalho envolvem pré-requisitos necessários para realizar o ofício de transportar pessoas e receber financeiramente por isso. No caso da escravidão de ganho, era necessária a realização de uma matrícula junto à Câmara Municipal e o pagamento de uma quantia pré fixada para a elaboração de uma chapa metálica que os identificasse nas ruas, com a finalidade de realizar uma forma de controle sobre eles.

De igual modo, quando se fala dos motoristas de aplicativos, a Uber impõe pré-requisitos para que estes possam fechar a “parceria” com ela. No caso, dentre os requisitos previamente impostos por ela merecem destaque: a obrigatoriedade de que o motorista possua a Carteira Nacional de Habilitação, que é a forma de identificação do motorista nacionalmente.

Além disso, importante mencionar que também são analisados os antecedentes criminais do motorista, bem como a necessidade da emissão do certificado de registro de licenciamento de veículos, cuja emissão necessita também do pagamento de um tributo, que é custeado unicamente pelo motorista. A partir dessa constatação, foi possível observar que **ambas as formas de trabalho necessitam do cumprimento de determinadas burocracias perante a administração pública.**

Outro aspecto que eles têm em comum é a **falsa sensação de autonomia e liberdade para trabalhar**. Ao analisar a relação entre o escravo e senhor nota-se que, apesar de naquele momento ter lhe sido concedida a autorização para circular pelas Cidades e até mesmo possuir uma moradia independente, o escravo devia seguir os ritos que eram determinados pelo senhor, o que lhe deixava subordinado às suas ordens.

Dos relatos dos viajantes extrai-se essa lógica de repasse de ganhos, que além de não conceder nenhuma autonomia aos escravizados, obstou a independência destes trabalhadores. Sucedeu que na realidade era bem difícil de se conseguir juntar um montante, visto o pactuado entre o senhor e o escravo, onde tinha que ocorrer o repasse semanal ou diário, meta essa que era muito difícil (ou até impossível) de ser atingida, o que acorrentava por muito mais tempo os escravizados aos senhores.

Percebe-se que a sensação de liberdade concedida pela aquisição carta de alforria, na verdade, foi nominal, visto que as condições impostas pelos senhores dos escravos corroborou para que os mesmos permanecessem realizando os seus antigos ofícios, mas agora tendo que realizar o repasse de parte da quantia previamente estipulada.

Verifica-se que de igual modo ocorre no caso dos serviços prestados pelos motoristas das plataformas digitais, visto que a empresa alega que o trabalhador detém liberdade para gerir a sua forma de trabalho, posto que tem a possibilidade de escolher os momentos em que deseja ativar ou desativar o aplicativo. Observa-se que a Uber se intitula apenas uma plataforma tecnológica que conecta profissionais autônomos que querem ganhar dinheiro e pessoas que querem se deslocar pela cidade. No entanto, a lógica de incutir a ideia de empreendedorismo e autonomia aos trabalhadores de aplicativos acaba por ser uma tentativa de ocultar seu assalariamento.

Da análise de obras de juristas da linha crítica do Direito do Trabalho, somado à análise da decisão paradigma proferida pela 3ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, confirma-se que é necessário e urgente a compreensão de que os trabalhadores nas plataformas digitais devem ser observados como subordinados “telematicamente”. Ocorre que a pequena liberdade de ativação ou desativação do aplicativo não altera um sistema de trabalho dirigido econômica e tecnologicamente pela plataforma.

Com relação aos ganhos obtidos nos dois tipos de trabalho, constata-se que **em ambos há a obrigatoriedade de repasse dos ganhos obtidos** para o senhor ou a Empresa. Observa-se, dos escritos dos viajantes estrangeiros, que no trabalho escravo de ganho era estipulada uma cota mínima em dinheiro que deveria ser entregue pelo escravo diariamente ou semanalmente. O remanescente da cota estipulada podia ficar com o próprio escravo.

Do estudo do contrato do motorista e a Empresa Uber observa-se que a obrigatoriedade também é existente. A empresa se auto intitula como sendo um agente limitado de cobrança do parceiro independente, como um facilitador de pagamento responsável pelo repasse devido ao motorista após a prestação do serviço ou entrega do bem. Ademais, informa que se reserva no direito de estabelecer, remover e/ou revisar o preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber.

Quanto aos critérios de fixação dos valores a serem recebidos pelo trabalhador e a empresa, destaca-se que a taxa cobrada pela “parceria” entre os motoristas e a empresa poderá variar para baixo ou para cima do percentual cobrado normalmente sobre as viagens, sem necessidade de calcular o tempo e distância percorrida. Das reflexões acima expostas, depreende-se que mais um dos pontos de contato entre o trabalho realizado pelos motoristas de aplicativo do Uber e o serviço realizado pelo trabalhadores de ganho é a lógica de repasses de valores para o senhor e a empresa, o que onerava os escravizados, da mesma forma que hoje em dia onera os trabalhadores do aplicativo.

**Há também similaridade acerca da precarização do trabalho, no tocante às jornadas de trabalho acima do limite legal.** No caso dos escravos, salienta-se que eles saíam às ruas e realizavam uma típica dupla jornada escravista, visto que muitas escravas e escravos dividiam sua jornada de trabalho entre a casa e a rua: compravam o alimento nos mercados e nas feiras para depois prepará-lo na cozinha senhorial e, em seguida, retornavam às ruas para vender comida pronta e outros produtos.

Por meio da leitura de trecho de manchete publicada no jornal da época, observa-se que os empresários veiculavam nos jornais os serviços realizados pelos carregadores, publicando a jornada destes, o que exemplifica a precarização do trabalho desses carregadores, quando em comparação com a jornada de horas que hoje em dia as leis vigentes entendem como de acordo com a preocupação do bem estar e saúde dos trabalhadores.

No caso contemporâneo, que envolve os motoristas que dirigem por meio de aplicativos de plataformas digitais, de pesquisas realizadas com alguns motoristas há relatos de casos de trabalho sem a observância das obrigações e direitos trabalhistas entre as partes, onde há registros de motoristas “parceiros” trabalhando cerca de 14 horas por dia. Dentre alguns dos fatores elencados para a realização destas jornadas há o elevado custo que envolve a manutenção e conservação dos carros, gastos com gasolina e o baixo valor retido ao final de cada corrida.

Para mais, **nota-se que ambos trabalhos possuem sistemas de penalidades na hipótese de não observância das regras estabelecidas.** No caso do trabalho escravo de ganho, observa-se que a postura municipal era bem firme, que ao se deparar com um escravo andando na rua sem a licença, as autoridades acabavam por recolhê-lo no Depósito Público e impunha o pagamento de multa pelo senhor desses cativos, além da aplicação das penalidades previstas no Código Criminal vigente.

Percebe-se que no trabalho contemporâneo, realizado no trabalho por meio das plataformas digitais, o ranqueamento realizado pela atribuição de notas pelos usuários faz com que o motorista seja penalizado desde advertências até a expulsão deste do aplicativo. Nesse sentido, destaca-se que a Uber dispõe de um sistema de proporção entre número de viagens aceitas e canceladas pelo motorista, que gera uma taxa de cancelamento. Assim, o abuso do recurso de cancelamentos de viagens configura mau uso da plataforma e, por representar uma violação ao [Código da Comunidade Uber](#), conseqüentemente pode levar à desativação da conta e a não elegibilidade de participar de promoções exclusivas.

Outra semelhança encontrada foi na questão da **existência de categorias diferentes de acordo com o evento que se pretende ir.** Com base nos registros de viagem analisados e até mesmo de trechos da literatura brasileira nota-se que o transporte de pessoas no Século XIX possuía distinções de tamanhos e ornamentações a depender da ocasião que o passageiro estava indo, além de serem características que expressavam o status daquela pessoa perante a sociedade. Assim, foi demonstrado que os modelos dos proprietários mais ricos possuíam janelas acortinadas e paredes ornamentadas com desenhos com fios de ouro e prata.

Não obstante, destaca-se também que havia a categoria luxuosa cujo transporte era realizado com a força de trabalho dos escravos e a dos Cavalos, por meio da carruagem, era um veículo mais robusto, logo, restrito às pessoas da alta sociedade, por ser mais sofisticado do que

as próprias cadeirinhas. Acentua-se que essa classe era mais restrita às pessoas que ocupavam elevados cargos eclesiásticos (beneditinos, capuchinhos, jesuítas, dentre outros). Um importante fato trazido foi de que, neste tipo de transporte, os escravos se apresentavam mais bem vestidos, e, aparentemente, possuíam um treinamento, visto que conviviam com os clérigos das ordens religiosas. Em linhas gerais, eram selecionados os escravizados mais “civilizados”, na visão dos senhores.

Em comparação, com base nas informações retiradas do site oficial da Empresa, são enumeradas as categorias que ela disponibiliza, com propostas diferentes. À título de exemplo, a categoria intitulada de UberX, que é a opção mais utilizada pelos passageiros, onde a própria Empresa a informa que esta categoria se dispõe a oferecer viagens com preços acessíveis em carros compactos de quatro portas e ar-condicionado. Além disso, afirma ser o tipo de veículo ideal para quem precisa se deslocar pela cidade durante os compromissos do dia a dia com rapidez e praticidade.

Outro ponto de contato elencado foi a **similaridade entre o perfil racial de quem era/é o carregador/motorista do Século XIX e quem era/é o cliente do Século XXI**. Das falas dos viajantes da época evidencia-se a informação de que no trabalho dos carregadores não se observavam pessoas mestiças, nem brancas, mas apenas negras na realização deste ofício. Com relação ao passageiro do Século XIX, constata-se que a demanda era de pessoas brancas, visto que o acesso a esse tipo de transporte era restrito às pessoas oriundas da elite e viajantes europeus, uma vez que o uso era limitado a quem tivesse condições financeiras de usufruir.

Com base na análise das pesquisas realizadas pelo IBGE, combinados com os resultados obtidos em pesquisa realizada pelo pelos pesquisadores do Grupo de Pesquisa Trabalho no Século XXI, se nota que a população negra é maioria no que se refere ao quantitativo dos trabalhadores que transportam pessoas nas plataformas digitais. Ademais, com base no exame feito de outro levantamento do IBGE, averigua-se que os clientes da Empresa Uber são majoritariamente pessoas brancas.

Por fim, da observação das duas formas de trabalho de ganho, cada uma em seu Século, repara-se que **ambos trabalhadores são combatentes grevistas na busca por obtenção de direitos trabalhistas**. Com relação aos escravizados nota-se que, diferentemente do que a história leva a crer, eles não foram passivos diante das imposições da corte, no que se refere a forma e o meio em que os trabalhos deveriam ser realizados. Tampouco foram passíveis com

relação às formas de trabalho precário realizado, de forma que muitas reivindicações marcam o histórico de luta dos escravizados, como o caso da Greve Negra ocorrida em Salvador, em 1857.

Em comparação, ressalta-se que os trabalhadores “parceiros” do Século XXI também tem se valido do direito fundamental e constitucional à greve para conseguir a aquisição de direitos trabalhistas e trazer dignidade ao trabalho por eles realizados. Como exemplo, há o caso da greve realizada pelos motoristas em 29/03/2022, na Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, onde os motoristas pleiteavam o reajuste nos pagamentos e a fixação de um ganho mínimo.

Em linhas gerais, infere-se desta monografia que o trabalho realizado pelo carregadores de cadeirinhas e de carruagem do Século XIX possuem muitos pontos de contato com o trabalho realizado pelos motoristas da Empresa Uber do Século XXI, que permite concluir que estes últimos podem ser compreendidos como uma nova roupagem dos escravos de ganho, no Século atual. A precariedade do trabalho de transporte por meio da Empresa Uber é mais prejudicial para a população negra, quando se depara com a parcela majoritária de motoristas que trabalham nesta plataforma.

Cumprе mencionar que o racismo é elemento estruturante da sociedade. Logo, a Empresa Uber como uma Instituição acaba por reproduzir expoentes do racismo na sua forma de operação e modos de gerir a prestação do trabalho dos motoristas. Inúmeras são as notícias que retratam indagações de motoristas negros da plataforma Uber que recebem penalidades e baixa avaliação com base em critérios não conhecidos e meramente subjetivos que, em muitos casos, acabam por excluí-los da plataforma, os impedindo de trabalhar.

A realidade fática demonstra que desde o Século XIX (onde houve uma aparente concessão de liberdade aos escravos) até o Século XXI (marcado pela incidência de novas tecnologias que impactaram o mundo das relações laborais), não houve desenvolvimento algum. Assim, a conclusão gerada foi de que a relação existente atualmente entre os motoristas e a Empresa Uber possuem fortes elementos do trabalho escravo, que atingem majoritariamente as pessoas negras.

A liberdade e autonomia fortemente veiculadas são uma forma de mascarar essa nova forma de escravidão. Consequentemente, por serem a maioria dos trabalhadores presentes na plataforma, a população negra é a maior prejudicada com a perpetuação dessa forma de trabalho precarizada, de modo que é de suma importância a sua atenção com relação ao Direito do Trabalho, com a finalidade de finalmente libertar esses trabalhadores dessa nova forma de exploração mais sutil.

Por essa razão, com o intuito de lhes conferirem direitos trabalhistas e melhoria da forma atual de trabalho precarizado, é necessário que o Direito do Trabalho venha se amoldar às novas formas de prestação de trabalho, que foram incluídas por meio das inovações tecnológicas surgidas neste Século e acabaram por fomentar a informalidade na forma de prestar o trabalho. Assim, acentua-se a necessidade de interpretar essa subordinação pelo viés telemático (ou algorítmico), ao invés do clássico, com a finalidade de finalmente poder ser reconhecido o vínculo empregatício nesse caso e, consequentemente, a garantia de direitos aos motoristas.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, José de. **As minas de prata**. Rio de Janeiro: B.L.Garnier, 1865.

ALMEIDA, Silva. **Racismo estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019.

ANDRADE, Maria José. A mão de obra escrava em Salvador. *In*: SOARES, Cecília Moreira. **As ganhadeiras: mulher e resistência negra em salvador no século XIX**. Afro-Asia, 1996.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARSJR. Livro de Notas no 3 (1818 a 1831), 2a Ofício, São João del-Rei. Título de Liberdade de Mariana Crioula, passado pelo padre José Domingos de Carvalho, 1821, folhas 122 v; 123. *In*: SILVA, Elisa Vignolo. Alforriados e "Fujões": a relação senhor - escravo na região de São João del-Rei (1820-1840). **Dissertação**, Mestrado em História. Universidade Federal de Ouro Preto, Minas Gerais, 2009.

BATISTA, José Dimas. Cenas da escravidão: aspectos da vida cotidiana dos escravos de grandes cidades no brasil oitocentista. **Revista Entreletras** (Araguaiana), v.11, n.1, jan./abr.2020

BEZERRA, Arthur Coelho; COSTA, Camila Mattos. Pele negra, algoritmos brancos: informação e racismo nas redes sociotécnica. **Liinc em Revista**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, nov. 2022.

BRASIL, **Lei 12.288/10**. Estatuto da Igualdade Racial. Brasília, DF: Presidência da República, 2010. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm). Acessado em 28/11/2022.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acessado em 03/12/2022.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 12.551**, de 15 de dezembro de 2011. Altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2012.551%2C%20DE%2015,por%20meios%20pessoais%20e%20diretos](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2012.551%2C%20DE%2015,por%20meios%20pessoais%20e%20diretos). Acessado em 05/12/2022

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.783**, de 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17783.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.783%2C%20DE%2028%20DE%20JUNHO%20DE%201989.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20do,comunidade%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20prov%20id%C3%A1ncias](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17783.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.783%2C%20DE%2028%20DE%20JUNHO%20DE%201989.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20do,comunidade%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20prov%20id%C3%A1ncias). Acessado em 04/12/2022.

\_\_\_\_\_. **Tribunal Superior do Trabalho**. 3ª Turma. Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Recorrido: UBER do Brasil

Tecnologia LTDA. e outros. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. Brasília, DF. Data de Publicação: 11/04/2022

CEAO/UFBA. **Curso de Formação para o Ensino de História e Cultura Afro-Brasileiros.** Unidade 1: A escravidão no Brasil. Bahia, 2014.

CÓDIGO de Posturas – leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal – Compilação do ano de 1894 – Abrange o período de 1838;1893. *In:* TERRA, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870).** Monografia (Faculdade de História). Universidade Federal Fluminense. Niterói. p.34. 2015.

CÓDIGO de posturas de illustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *In:* SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988.

COELHO, Luiz; SILVA, Laize; ANDRADE, Mauricio; MAIA, Maria. Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no brasil. *In:* Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, Recife, 2017. **Anais [...]**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 16. Ed. São Paulo: LTr, 2017.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito do Trabalho**. 18 ed. São Paulo: LTr, 2019.

Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/03/11/internas\\_economia,1351934/combustivel-consome-ate-50-da-renda-nos-motoristas-de-aplicativos.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/03/11/internas_economia,1351934/combustivel-consome-ate-50-da-renda-nos-motoristas-de-aplicativos.shtml). Acessado em 27/11/2022

Disponível em: <https://hotmart.com/pt-br/blog/plataformas-digitais>. Acessado em 17/12/2022

Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/11/22/pretos-e-pardos-representam-quase-70percent-dos-desempregados-no-rj-diz-ibge-veja-iniciativas-para-capacitacao.ghtml>. Acessado em 19/11/2022.

Disponível em: <https://www.tabelafipebrasil.com/carros/TOYOTA/COROLLA-XEI-20-FLEX-16V-AUT/2011-Gasolina>. Acessado em 24/11/2022.

Disponível em: [http://historiacolonial.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3593:limpeza-do-pantano-do-valongo&catid=144&Itemid=275#\\_ftnref1](http://historiacolonial.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3593:limpeza-do-pantano-do-valongo&catid=144&Itemid=275#_ftnref1). Acessado em 14/10/2022.

Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bv000167.pdf>. Acessado em 02/11/2022.

Disponível em: <http://www.letras.ufmg.br/literafro/teatro/11-textos-dos-autores/799-machado-de-assis-bons-dias>. Acessado em 10/12/2022

Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/32528-inflacao-foi-de-0-95-em-novembro-maior-para-o-mes-desde-2015>. Acessado em 27/11/2022.

Disponível em: <https://blog.runrun.it/gig-economy/>. Acessado em 19/11/2022.

Disponível em: [https://bora.unicamp.br/bora/peter-eisenberg/#:~:text=Peter%20Eisenberg%20\(1940%2D1988\)&text=Fez%20doutorado%20em%20Hist%C3%B3ria%20da,em%20Pernambuco%2C%201840%2D1910](https://bora.unicamp.br/bora/peter-eisenberg/#:~:text=Peter%20Eisenberg%20(1940%2D1988)&text=Fez%20doutorado%20em%20Hist%C3%B3ria%20da,em%20Pernambuco%2C%201840%2D1910). Acessado em: 31/10/2022.

Disponível em: <https://cetax.com.br/big-data/>. Acessado em 17/11/2022

Disponível em: <https://coonecta.me/uberizacao-do-trabalho-o-que-e-quais-suas-consequencias/#:~:text=O%20conceito%20de%20uberiza%C3%A7%C3%A3o%20do,sem%20que%20haja%20v%C3%ADnculo%20empregat%C3%ADcio>. Acessado em 19/11/2022.

Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/03/29/motoristas-de-uber-fazem-protesto-no-centro-do-rio.ghtml>. Acessado em 04/12/2022.

Disponível em: <https://help.uber.com/pt-BR/riders/article/quais-informa%C3%A7%C3%B5es-cont%C3%AAm-os-arquivos-de-dados?nodeId=3d476006-87a4-4404-ac1e-216825414e05>. Acessado em 21/11/2022.

Disponível em: <https://hotmart.com/pt-br/blog/plataformas-digitais>. Acessado em 17/12/2022

Disponível em: <https://martaiansen.blogspot.com/2014/08/quao-pesada-era-uma-cadeirinha-de-arruar.html>. Acessado em: 14/11/2022.

Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2022/08/acoes-da-uber-disparam-apos-empresa-anunciar-faturamento-de-us-81-bi.ghtml>. Acessado em 27/11/2022.

Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/uber-o-racismo-por-tras-do-sistema-de-avaliacao/>. Acessado em 03/12/2022.

Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt\\_71\\_trabalho.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf). Acessado em 27/11/2022.

Disponível em: [https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/40138/1/AnaCRPLeme\\_dissertacao.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/40138/1/AnaCRPLeme_dissertacao.pdf). Acessado em 03/12/2022

Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Banco-de-ideias/Mobilidade/noticia/2021/08/brancos-gastam-mais-com-taxi-e-apps-e-negros-com-transporte-publico.html>. Acessado em 28/11/2022

Disponível em: <https://spiritosanto.wordpress.com/2011/02/08/o-velho-cemiterio-dos-pretos-novos/>. Acessado em 16/10/2022.

Disponível em: <https://studhistoria.com.br/qq-isso-escravo-de-ganho-negros-de-ganho/#:~:text=Às%20escravas%20de%20banho%20eram,autonomia%20e%20liberdade%20de%20locomo%C3%A7%C3%A3o>. Acessado em 16/10/2022.

Disponível em: <https://theintercept.com/2022/04/28/como-a-uber-se-blinda-para-impedir-que-a-justica-reconheca-vinculo-trabalhista-de-motoristas/>. Acessado em 03/12/2022

Disponível em: <https://www.cursosapientia.com.br/conteudo/noticias/dicionario-de-sociologia-para-o-cacd-mercadorias-ficticias-para-karl-polanyi>. Acessado em 19/11/2022.

Disponível em: [https://www.detran.rj.gov.br/\\_documento.asp?cod=3984#:~:text=Para%20isso%2C%20basta%20pagar%20a,visita%20ao%20posto%20de%20habilita%C3%A7%C3%A3o](https://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=3984#:~:text=Para%20isso%2C%20basta%20pagar%20a,visita%20ao%20posto%20de%20habilita%C3%A7%C3%A3o). Acessado em 21/11/2022:

Disponível em: [https://www.detran.rj.gov.br/\\_documento.asp?cod=7621](https://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=7621). Acessado em 21/11/2022.

Disponível em: <https://www.digitalhouse.com/br/blog/economiadigital/#:~:text=Neste%20contexto%2C%20a%20economia%20digital,%2C%20telemedicina%2C%20entre%20outros%20exemplos>. Acessado em 17/12/2022.

Disponível em: [https://www.ebiografia.com/jose\\_alencar/](https://www.ebiografia.com/jose_alencar/)". Acessado em 14/11/2022.

Disponível em: <https://www.escavador.com/sobre/7062154/cecilia-conceicao-moreira-soares>. Acessado em 05/11/2022.

Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acessado em 11/12/2022.

Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/trabalho-e-previdencia/2022/08/desemprego-cai-de-11-1-para-9-3-no-2o-trimestre-de-2022#:~:text=A%20taxa%20de%20desemprego%20reduziu,9%2C3%25%20no%20per%C3%ADodo>. Acessado em 19/11/2022

Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/tag/transporte/>. Acessado em 27/11/2022.

Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/316823/o-principio-protetivo-e-a-reforma-trabalhista>. Acessado em 19/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acessado em 21/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acessado em 24/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/carro-novo-ou-usado-para-uber/>. Acessado em 24/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/carro-novo-ou-usado-para-uber/#:~:text=Ao%20comprar%20um%20carro%20novo,tipo%20de%20ajuste%20ou%20reparo>. Acessado em 05/12/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>. Acessado em 22/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-a-verificacao-de-seguranca-na-uber/>. Acessado em 21/11/2022

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-taxa-aceitacao-cancelamento/#:~:text=A%20taxa%20de%20cancelamento%20%C3%A9%20calculada%20dividindo%2Dse%20o%20n%C3%BAmero,o%20parceiro%20utilizou%20o%20aplicativo.> Acessado em 11/12/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/dicas-de-manutencao-para-quem-aluga-veiculos-para-motorista-parceiros-uber/>. Acessado em 26/11/2022.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/dicas-de-manutencao-para-quem-aluga-veiculos-para-motorista-parceiros-uber/>. Acessado em 26/11/2022:

Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/146256>. Acessado em 11/12/2022.

Disponível em: <https://zarp.localiza.com/blog/post/confira-quanto-a-uber-paga-por-km-em-2022>. Acessado em 26/11/2022

Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/18/brasil-perde-28-milhoes-de-trabalhadores-com-carteira-em-8-anos-informalidade-e-conta-propria-crescem.ghtml>. Acessado em 11/12/2022.

Disponível em: <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/brasil-monarquico/8854-a-vida-na-corte-e-as-transforma%C3%A7%C3%B5es-na-cidade-do-rio-de-janeiro#:~:text=Nessa%20%C3%A9poca%2C%20foram%20constru%C3%ADdos%20chafarizes,organizadas%20as%20festas%20p%C3%ABlicas%2C%20etc.> Acessado em 05/12/2022.

EISENBERG, Peter L. Ficando livre: as alforrias em Campinas no século XIX. *In: Estudos Econômicos*, São Paulo, IPE-USP, 1987.

EWBANK, THOMAS. Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira. *In: TERRA*, Cruz Paulo. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Monografia (Faculdade de História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

GALVÃO, Benjamin Franklin Ramiz; LAHMEYER, Lucia Furquim e et al. **Viagem pelo Brasil (1817 - 1820)**. v.2. Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2017. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/573991>. Acessado em 05/11/2022.

GOVERNO DA PROVÍNCIA. Correspondência recebida da Câmara de Salvador, 1856-1857. *In: REIS*, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php#:~:text=O%20desemprego%2C%20de%20forma%20simplificada,basta%20n%C3%A3o%20possuir%20um%20emprego.> Acessado em: 27/11/2022.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022.

MAGALHÃES, Aline Carneiro; MIRANDA, Iúlian. A greve como direito fundamental: características e perspectivas trabalhista-administrativas. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Reg.**, Belo Horizonte, v.56, n.86, p.53-76, jul./dez. 2012.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao Direito do Trabalho**. 14. ed. São Paulo: LTr, 1989.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; WARWAR, Lucas; PARGA, João *et al.* Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual. **Texto para Discussão 2871**. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro, Ipea, 2021.

PETRUCELLI, J. L.; SABOIA, A. L. **Características étnico-raciais da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

POLANYI, K. A grande transformação: as origens de nossa época. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022.

REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SANTOS FILHO, J. dos. Thomas Ewbank: visão de hospitalidade de um turista republicano no Brasil Império. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 11, n. 126, p. 216-226, 5 nov. 2011.

SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 5, p. 1-37, 2022.

SCHULTZ, K. **Versalhes Tropical: império, monarquia e a Corte real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821**. Tradução: Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SCHMIDT, F. A. Digital labour markets in the platform economy. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022.

SILVA, Elisa Vignolo. As formas de obtenção da alforria: São João Del-Rei 1820-1840. *In*: **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira** [Anais do 14º Seminário de Economia de Minas Gerais], Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010.

SILVIA Hunold Lara. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. **Projeto História**, São Paulo: v. 16, fev. 1998.

SOARES, Cecília Moreira. **As ganhadeiras: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX**. Afro-Asia, 1996.

SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988.

WETHERELL, James. Brasil: apontamentos sobre a Bahia: (1842-1857). *In*: REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.