

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE NACIONAL DE DIREITO**

Lucas de Oliveira dos Santos

**MOTOTÁXIS E AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO CONTEXTO DO RIO DE
JANEIRO**

Rio de Janeiro

2024

Lucas de Oliveira dos Santos

**MOTOTÁXIS E AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO CONTEXTO DO RIO DE
JANEIRO**

Rio de Janeiro

2024

Lucas de Oliveira dos Santos

CIP - Catalogação na Publicação

D278m De Oliveira dos Santos, Lucas
Mototaxis e as plataformas digitais no contexto
do Rio de Janeiro / Lucas De Oliveira dos Santos. -
Rio de Janeiro, 2024.
77 f.

Orientadora: Carolina Pereira Lins Mesquita.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade
Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2024.

1. Uberização. 2. Mototáxis. 3. Trabalho. 4.
Precarização. I. Pereira Lins Mesquita, Carolina,
orient. II. Título.

MOTOTÁXIS E AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO CONTEXTO DO RIO DE JANEIRO

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Faculdade de Direito da Universidade Federal
do Rio de Janeiro, como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em Direito.
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Carolina Pereira Lins
Mesquita

Rio de Janeiro

2024

Lucas de Oliveira dos Santos

MOTOTÁXIS E AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO CONTEXTO DO RIO DE JANEIRO

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovado em:

Profa. Dra. Carolina Pereira Lins Mesquita (FND/UFRJ)

(nome, titulação e instituição a que pertence)

(nome, titulação e instituição a que pertence)

RESUMO

A presente pesquisa tem por tema os mototaxistas do Rio de Janeiro e discute as transformações que ocorreram nas relações de trabalho introduzidas pelas plataformas digitais. O fenômeno decorrente dessa introdução é o chamado “uberização”, marcado pela precarização do trabalho, apesar da possível flexibilidade. Uma relação de trabalho que desafie (e burle) a subordinação clássica é o que as plataformas digitais incentivam, com o intuito de controlar os trabalhadores a partir de seus rendimentos específicos que caracterizem um desempenho e não ofereçam garantias trabalhistas adequadas. O objetivo principal deste estudo é verificar a importância da atividade do mototáxi para a cidade do Rio de Janeiro e abordar sua vulnerabilidade urbana, principalmente em locais de difícil acesso, além de propor uma revisão formal de seus direitos, reconhecendo os desafios da regulamentação trabalhista e a falta de responsabilidade das plataformas em vista das condições frágeis vivenciadas pelos motoristas em seu dia a dia, sendo necessária a atualização do entendimento dos tribunais.

Palavras-chave: mototaxistas, Uber, 99, uberização, moto.

ABSTRACT

This research focuses on motorcycle taxi drivers in Rio de Janeiro and discusses the transformations that have occurred in work relationships introduced by digital platforms. The phenomenon resulting from this introduction is the so-called “uberization”, marked by precariousness, despite possible flexibility. A working relationship that challenges classic subordination is what digital platforms encourage, with the aim of controlling workers based on their specific income that characterizes performance and does not offer adequate labor guarantees. The main objective of this study is to recognize the importance of motorcycle taxi activity for the city of Rio de Janeiro and address its urban vulnerability, especially in difficult-to-access locations, in addition to proposing a formal review of its rights, recognizing the challenges of labor regulations and the lack of responsibility on the part of the platforms in view of the fragile conditions faced by drivers in their daily lives, making urgent legal updating necessary.

Keywords: motorcycle taxi drivers, Uber, 99, motorcycle, uberization.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1 – Quantidade de trabalhadores entrevistados que trabalham no mínimo 6 vezes por semana..... | 18 |
| Gráfico 2 – Jornada média diária de trabalho dos entrevistados | 18 |
| Gráfico 3 – Percepção do Motorista | 24 |
| Gráfico 4 – Pesquisa sobre acidente durante o trabalho | 33 |
| Gráfico 5 – Vulnerabilidade dos motoristas | 34 |
| Gráfico 6 – Faixa etária dos entrevistados | 50 |
| Gráfico 7 – Cor dos entrevistados..... | 51 |
| Gráfico 8 – Divisão por gênero | 52 |
| Gráfico 9 – Porcentagem de assédio sofrido por homens | 53 |
| Gráfico 10 – Percepção dos motoristas sobre o impacto do trabalho em sua saúde física | 54 |
| Gráfico 11 – Percepção sobre a desonestidade da plataforma | 55 |
| Gráfico 12 – Remuneração recebida | 57 |
| Gráfico 13 – Desconto dos custos..... | 57 |
| Gráfico 14 – A ideia de trabalhar com carteira assinada | 59 |
| Gráfico 15 – Possibilidade de carteira assinada em outro ofício | 60 |
| Gráfico 16 – Religião dos entrevistados | 61 |

SUMÁRIO

| | |
|----------------------------------------|----|
| 1 INTRODUÇÃO | 9 |
| 2 METODOLOGIA | 12 |
| 3 VÍNCULO DE EMPREGO | 15 |
| 4 A SUBORDINAÇÃO | 20 |
| 5 AS PLATAFORMAS | 26 |
| 6 O MOTO TÁXI | 31 |
| 7 LEGISLAÇÃO DA CATEGORIA | 36 |
| 8 IMPASSE JURÍDICO | 42 |
| 8.1 IMPASSE JURÍDICO NO EXTERIOR | 47 |
| 9 A PESQUISA EMPÍRICA | 50 |
| CONCLUSÃO | 63 |
| REFERÊNCIAS | 66 |

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, as plataformas digitais transformaram profundamente o mercado de trabalho, especialmente nas atividades de transporte e entrega de mercadorias. Esse fenômeno, também conhecido como “uberização”, refere-se a um modelo de trabalho intermediado por tecnologias digitais, em que trabalhadores, como os mototaxistas, utilizam aplicativos para se conectar a clientes e prestar serviços sob demanda. No Rio de Janeiro, a prática do mototáxi, já comum em regiões periféricas e áreas com problemas de mobilidade urbana, encontrou nas plataformas digitais uma nova forma de organização, trazendo vantagens em termos de acessibilidade e rapidez, mas também gerando novos desafios, especialmente no campo da regulação trabalhista e da segurança.

O trabalho de mototáxi, quando intermediado por plataformas digitais, apresenta características que o distanciam das relações empregatícias tradicionais. Os mototaxistas, conforme o que afirma as plataformas, atuam de forma autônoma, escolhendo seus horários de trabalho e aceitando ou recusando corridas. No entanto, a flexibilidade apresentada por essas plataformas esconde uma série de questões complexas. A ideia de autonomia é colocada em xeque pela forma como os algoritmos controlam o fluxo de trabalho, determinam as condições para a realização de corridas e, em muitos casos, exercem uma supervisão indireta sobre os trabalhadores. A dúvida central que se coloca é se essa relação de trabalho, marcada por uma suposta autonomia, pode ou não ser caracterizada como uma relação de emprego em que a subordinação jurídica está presente.

A subordinação, elemento essencial para a configuração de um vínculo empregatício, implica o controle e a direção do trabalho pelo empregador (Coase, 2016, p. 54). No contexto das plataformas digitais, essa subordinação assume novas formas, menos explícitas ou estamos realmente diante de uma nova modalidade de trabalho autônomo?

Além de responder estas questões, esta investigação objetiva verificar os impactos do novo modo de prestação de serviço, que anteriormente era prestado exclusivamente por carros, com preços ainda mais atrativos em um transporte ainda mais perigoso, com recorte geográfico da cidade do Rio de Janeiro.

Nessa senda, a maneira como a percepção dos trabalhadores é afetada pelo sistema político e religioso em que estão inseridos, na sua visão acerca dos benefícios e da eficiência da proteção da CLT afeta a percepção de si mesmos. Aliado à falta de educação financeira ao calcular os reais lucros, conforme foi apurado na pesquisa empírica, reforçam a precarização

da relação imposta e na falsa percepção de lucros muito além da realidade (Standing, 2020, p. 40)

Além dos aspectos jurídicos relacionados à subordinação, é imprescindível discutir a precarização das condições de trabalho enfrentadas pelos mototaxistas. Esse cenário pode ser ainda mais cruel se observado do ponto de vista laboral da mulher. No Equador, Cordero e Daza (2020, p. 83-90) destacam os impactos negativos sobre a saúde das trabalhadoras que atuam em plataformas digitais. A ausência de sanitários e locais de apoio adequados para motoristas do gênero feminino impede que realizem suas necessidades fisiológicas com o mínimo de dignidade, o que pode resultar em infecções urinárias e cistites. Ademais, esse cenário agrava o desconforto e o constrangimento vivenciados durante os períodos menstruais, comprometendo sua saúde.

O fenômeno da “uberização” é marcado por uma flexibilização das relações trabalhistas, o que frequentemente resulta na exclusão de milhões de trabalhadores de direitos fundamentais, transformando o trabalho em uma atividade altamente vulnerável. No caso específico dos mototaxistas, essa vulnerabilidade é exacerbada pelos riscos intrínsecos da profissão. A atividade de transporte de passageiros em motocicletas é reconhecida pela alta periculosidade, envolvendo riscos constantes de acidentes de trânsito, lesões graves e até morte. Sendo assim, a atividade faz jus ao adicional de periculosidade de 30% garantido pelo artigo 193 da CLT, o que sequer é citado pela plataforma.

Entretanto, a efetividade dessa proteção está diretamente condicionada ao reconhecimento de um vínculo empregatício, o que levanta uma série de questões sobre a adequação da legislação atual para lidar com o fenômeno da “uberização”. Muitos mototaxistas que atuam por meio de plataformas digitais não estão devidamente regularizados conforme exige a Lei nº 12.009/2009, que regulamenta a atividade profissional de mototaxistas e motofretistas no Brasil. A informalidade agrava a precariedade das condições de trabalho e expõe ainda mais os trabalhadores aos riscos inerentes à profissão, como veremos a seguir.

Outrossim, a realidade urbana de cidades como o Rio de Janeiro, marcada pela violência e o domínio de territórios por facções criminosas, exige um conhecimento especial dos limites espaciais ocupados por criminosos, já que o Estado não garante o pleno exercício de ir e vir. O descuido ou desconhecimento dessas questões no exercício da atividade profissional pode custar a vida ou o patrimônio do trabalhador ao entrar de moto com garupa em locais proibidos, especialmente no horário noturno.

Além dos desafios relacionados à segurança e à regulamentação trabalhista, a atuação dos mototaxistas por meio de plataformas digitais também levanta questões sobre a

responsabilidade das empresas de tecnologia que intermediam esses serviços. Embora as plataformas se apresentem como meras intermediárias, fornecendo tecnologia para facilitar a conexão entre trabalhadores e clientes, há uma crescente discussão, com base no princípio da primazia da realidade (Vargas; Castañeda, 2020, p. 108), sobre o grau de responsabilidade que elas devem assumir em relação às condições de trabalho e à proteção dos mototaxistas. Essa discussão é central para entender como as plataformas podem ser responsabilizadas, direta ou indiretamente, pelas condições precárias enfrentadas por esses trabalhadores.

Neste contexto, a presente monografia propõe-se a investigar os múltiplos aspectos que envolvem o trabalho dos mototaxistas em plataformas digitais no Rio de Janeiro. Serão abordados os seguintes temas: a caracterização da relação de trabalho entre mototaxistas e plataformas, com foco na possível existência de subordinação; a legislação trabalhista aplicável, especialmente em relação à periculosidade da profissão e aos direitos correlatos; a precarização do trabalho no contexto da “uberização”; e os riscos específicos enfrentados pelos mototaxistas em uma cidade marcada pela violência e pela precariedade urbana e, por fim, a percepção dos trabalhadores sobre esses cenários.

Embora haja um capítulo dedicado exclusivamente à pesquisa empírica, alguns aspectos dela serão apresentados ao longo dos demais capítulos, sempre que forem pertinentes ao assunto tratado. Dessa forma, parte da pesquisa será integrada na abordagem de determinados temas para fins didáticos, permitindo uma compreensão mais fluida entre a teoria e os dados empíricos coletados. Por fim, ainda sobre a pesquisa, aspectos adicionais serão destacados conforme necessário para enriquecer a discussão e trazer o contexto fático dos temas tratados.

2 METODOLOGIA

Esta pesquisa utiliza uma abordagem metodológica interdisciplinar para explorar a realidade dos mototaxistas de plataforma na cidade do Rio de Janeiro. O objetivo é compreender as condições de trabalho, os desafios enfrentados diariamente, os riscos de segurança associados à atividade e a percepção dos mototaxistas, bem como o posicionamento dos aplicativos sobre a natureza do vínculo estabelecido nessa relação. Para isso, foram aplicadas diferentes estratégias de investigação, incluindo uma revisão bibliográfica sobre o tema, uma análise das legislações aplicáveis, o estudo de jurisprudências relevantes e a coleta de dados empíricos diretamente com os trabalhadores da área.

O ponto de partida metodológico foi uma revisão bibliográfica, que se concentrou nos conceitos de “uberização” do trabalho e de subordinação no contexto digital. Esse conceito, explorado por autores como Burawoy (2014) e Braga (2015), tornou-se fundamental para entender o deslocamento das relações tradicionais de emprego para novos arranjos laborais marcados pela flexibilidade e pela ausência de vínculos formais. A doutrina sobre a “uberização” analisa como a tecnologia afeta a dinâmica do trabalho, sugerindo que os trabalhadores estão sujeitos a um tipo de subordinação reticular que, embora sutil, condiciona aspectos fundamentais da relação entre os mototaxistas e as plataformas que organizam e controlam sua atividade. Portanto, é essencial compreender como essas novas formas de subordinação se aplicam à realidade dos mototaxistas.

Para complementar a análise doutrinária, a pesquisa aprofundou-se no estudo da legislação brasileira e das normas internacionais (em especial as disposições da OIT e da Corte Europeia) pertinentes à atividade dos mototaxistas e ao trabalho mediado por plataformas digitais. No Brasil, ainda existe uma lacuna normativa específica sobre a regulamentação do trabalho para plataformas, especialmente para mototaxistas, o que abre espaço para debates sobre autonomia e subordinação em relação a essas plataformas. Considerou-se também o contexto internacional, em que diversas nações enfrentam situações semelhantes ao tentarem definir os direitos e as obrigações de trabalhadores que dependem de aplicativos para sua atividade econômica. A legislação brasileira, em especial a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), não prevê claramente o enquadramento dos trabalhadores de plataformas, o que gera incertezas sobre a aplicação de direitos trabalhistas a esses mototaxistas. Em alguns países, a discussão sobre o vínculo com as plataformas digitais avançou com o estabelecimento de parâmetros para definir a natureza dessa relação, seja ela de emprego ou de trabalho autônomo,

contribuindo para uma análise comparativa que ilustra as possibilidades e os desafios de regulamentação para o setor.

Além da análise doutrinária e legislativa, a metodologia incluiu um levantamento da jurisprudência brasileira e estrangeira sobre a relação jurídica entre esses trabalhadores de transporte e os aplicativos, visando identificar os entendimentos judiciais sobre a presença de subordinação e vínculo empregatício nesses casos. Foram examinadas decisões de tribunais brasileiros que revelam uma interpretação ainda variada quanto ao reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas, de forma geral, e as plataformas que utilizam seus serviços. No âmbito internacional, alguns países aboliram os aplicativos, outros consolidaram posições que garantem determinados direitos aos trabalhadores de plataforma, mesmo quando esses trabalhadores não são formalmente classificados como empregados; além disso, alguns afirmaram a existência plena da subordinação. Essa análise jurisprudencial foi essencial para entender como os tribunais têm aplicado os conceitos de subordinação e autonomia, e também para mapear as diferentes perspectivas sobre a aplicação de direitos trabalhistas em contextos de trabalho digital.

A coleta de dados empíricos foi realizada por meio de um questionário elaborado no Google Forms, que foi distribuído em grupos de WhatsApp específicos de mototaxistas de plataforma. O questionário abrangeu temas fundamentais, como as condições de trabalho, os riscos de segurança e a percepção dos mototaxistas sobre a relação estabelecida com as plataformas digitais. Esse método de coleta permitiu acessar diretamente as opiniões e as vivências dos trabalhadores, garantindo anonimato e confidencialidade para que as respostas fossem autênticas e refletissem a realidade do trabalho por plataformas. As respostas coletadas ajudaram a construir um panorama da experiência prática desses trabalhadores, revelando como eles próprios percebem sua autonomia ou subordinação em relação às plataformas e se suas demandas são atendidas de alguma maneira.

Outro aspecto importante desta metodologia foi a experiência prática do pesquisador, que trabalhou durante a graduação como mototáxi de aplicativo para a 99Taxi, com o objetivo de custear suas despesas pessoais. Essa vivência foi uma fonte valiosa de *insights* para a pesquisa, pois proporcionou uma compreensão mais ampla dos desafios enfrentados pelos trabalhadores de transporte por plataformas digitais. A experiência permitiu observar diretamente a dinâmica diária de trabalho com a plataforma, os padrões de flexibilidade e de exigências impostas pelas empresas, bem como as incertezas relacionadas à segurança e à instabilidade financeira que caracterizam esse tipo de atividade. Esse entendimento empírico, somado aos dados coletados por meio do questionário, contribuiu para uma análise mais

sensível e contextualizada sobre as especificidades do trabalho dos mototaxistas de plataforma no Rio de Janeiro.

A metodologia adotada neste estudo visa, portanto, analisar de maneira abrangente, integrada e ética os aspectos trabalhistas e sociais que envolvem o trabalho dos mototaxistas de plataforma no Rio de Janeiro, com o intuito de esclarecer as condições de trabalho e os possíveis vínculos laborais entre esses trabalhadores e as plataformas digitais que os contratam. A abordagem combinada de revisão teórica, análise legislativa, interpretação jurisprudencial e coleta de dados empíricos permitiu que a pesquisa contribuísse para o progresso da compreensão dos problemas enfrentados pelos mototaxistas no contexto urbano na cidade do Rio de Janeiro e lançasse luz a um debate mais robusto e fundamentado sobre as implicações jurídicas, sociais e laborais dessa nova dinâmica do trabalho inaugurada no século XXI.

3 VÍNCULO DE EMPREGO

O direito do trabalho visa amenizar os conflitos nas relações sociais, e a relação de emprego é uma construção jurídica que, historicamente, necessitou de regulamentação para a sua efetiva determinação. Inicialmente, as normas eram estabelecidas por convenções e acordos coletivos, mas, posteriormente, passaram a ser feitas por normas estatais e convenções internacionais da OIT. No Brasil, prevalece uma matriz contratualista na regulação das relações trabalhistas, em que o vínculo de emprego é entendido como um contrato entre as partes, estabelecendo a prestação de serviços mediante remuneração. Esse contrato reflete uma realidade econômica desequilibrada (Grau, 2011, p. 62).

Apesar de, em tese, a relação de emprego envolver dois sujeitos de direito formalmente iguais e livres, na prática, não se pode ignorar as restrições de sobrevivência impostas ao trabalhador. O empregado vende sua força de trabalho a quem a compra, recebendo, em troca, um salário (Mandl, 2013, p. 34). No entanto, o risco da atividade econômica é atribuído ao empregador, conforme o artigo 2º da CLT. A legislação reconhece, assim, um poder empregatício que se subdivide em poder regulamentar, diretivo, fiscalizatório e disciplinar. A vulnerabilidade do trabalhador em relação ao empregador exige a existência de normas de ordem pública que assegurem sua integridade física e mental, além de sua dignidade (Cardoso; Lage, 2007, p. 54).

Materialmente, a relação de emprego é formada por quatro elementos principais: pessoalidade, onerosidade, não-eventualidade e subordinação, além do trabalho prestado por pessoa física. A pessoalidade refere-se à infungibilidade, ou seja, o trabalhador não pode ser substituído por terceiros na prestação de serviços. A onerosidade diz respeito à troca econômica, ou seja, o pagamento do salário em troca da força de trabalho. Já a não-eventualidade indica que o trabalho não pode ser ocasional, devendo haver uma continuidade, com conexão entre a atividade do trabalhador e a atividade-fim da empresa (Bianchi; Macedo; Pacheco, 2020, p. 141).

No trabalho prestado por intermédio de plataformas digitais, a pessoalidade do serviço prestado se manifesta na exigência de cadastramento prévio, com verificação de antecedentes criminais. O caráter pessoal do trabalho é reforçado pelo reconhecimento facial no *login* do trabalhador, feito pela câmera do celular, e não pode ser realizado por outra pessoa. A própria plataforma confirma: “Todos os motoristas parceiros da Uber passam por uma checagem de segurança” (Uber, 2021b).

Por sua vez, a onerosidade é latente. O cliente possui duas modalidades de pagamento: dinheiro ou cartão de crédito. A Uber se reserva no direito de deduzir quaisquer valores devidos ao motorista que julgue serem necessários para cobrir tarifas ou eventuais prejuízos, afirmando, ainda, acrescer importes se houver promoções ou incentivos, todos aspectos estes determinados de forma unilateral pela empresa, conforme o exposto nos Termos de Uso:

Nós nos reservamos o direito de deduzir, compensar, ou reaver qualquer valor que o motorista parceiro tenha a receber com eventuais danos relacionados ao mau uso da plataforma, além de adotar as medidas judiciais cabíveis. Exemplos de valores que poderão ser deduzidos, compensados, ou cobrados, caso haja suspeita de comportamentos impróprios, são: taxas, promoções, valores de indicações, códigos promocionais, preço de viagens, preço de ajustes de viagens, taxa de cancelamento, preço de viagens promocionais, pagamentos diversos, não se limitando a estes. (Uber, 2022a).

A onerosidade é quesito de especial atenção. Mesmo ao trabalhador intermitente (cujo a constitucionalidade está sendo avaliada pelo STF¹), que é classe extremamente vulnerável, já que depende de ocasional demanda para sustento, é garantido, ao menos, o salário mínimo pela hora trabalhada, conforme a redação do artigo 452-A da CLT:

O contrato de trabalho intermitente deve ser celebrado por escrito e deve conter especificamente o valor da hora de trabalho, que não pode ser inferior ao valor horário do salário mínimo ou àquele devido aos demais empregados do estabelecimento que exerçam a mesma função em contrato intermitente ou não. (Brasil, 2017a).

De forma oposta, pelo enquadramento como contrato civil, existe a possibilidade de o motorista de aplicativo ficar o dia no ofício e receber menos que o salário mínimo pela hora trabalhada ou, até mesmo, não receber nada caso não haja demanda. Nesse cenário, mais precisamente, o trabalhador pagaria para trabalhar, o que choca com os princípios da alteridade, que é a transferência dos riscos do negócio ao empregador, e o da não mercantilização do trabalho, previsto na convenção nº. 181 da OIT. Isso se dá pois permaneceriam os custos com combustível e desgaste de peças do veículo (caso haja deslocamento para áreas com tarifas dinâmicas), dados de *internet*, alimentação, seguro, entre outros.

A materialização do assalariamento é feita diariamente ou semanalmente. No entendimento de Machado (2003, p: 185), a dependência econômica é sinônimo do assalariamento que, por sua vez, enxergava a subordinação de forma objetiva, inerente e concomitante ao exercício do contrato de trabalho. Nessa senda, Oliveira (2012a) conclui:

O esqueleto geral do assalariamento é a relação de trabalho entre um proprietário e outro não proprietário, na qual há uma dependência estrutural e prévia do segundo para com o primeiro. É esta dependência prévia a tônica do regime do assalariamento, pois quem vende trabalho e não mercadoria (vendida somente pelo proprietário) é assalariado. Quem vende trabalho é sempre subsumido ao seu comprador, pois vende algo que, por ser uma parte de um produto qualquer, somente se concretiza quando

¹ A constitucionalidade do contrato de trabalho intermitente, inserido no art. 443 da CLT pela Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467/2017), está sendo discutida nas ADI 5.826, ADI 5.829 e ADI 6.154.

for vendida, isto é, quando colocada em ação na produção. A venda de trabalho (força de trabalho) é, assim, sempre dependente no capitalismo. (Oliveira, 2012a, p. 231)

O sistema de pagamento das plataformas é consequência direta da falência do Fordismo. Entretanto, no entender de Souza (2023, p. 48), o modelo de produção das plataformas de digitais é o da remuneração por tarefas, embasada especialmente na Administração Científica perpetrada por Frederick Winslow Taylor no final do século XIX. O colateral desse desdobramento é a relativização do requisito mais controverso para o reconhecimento do vínculo dos motoristas de aplicativo: a subordinação.

A não eventualidade se manifesta pela conexão entre a atividade do trabalhador e a atividade empresarial do empregador. Isso significa que o trabalho realizado pelo empregado não pode ser eventual ou desvinculado da atividade principal da empresa, em suma, exige-se frequência.

Esse requisito pode ser visto sob diferentes perspectivas. A primeira está relacionada à continuidade do trabalho ao longo do tempo, independentemente da atividade do empregador. A segunda refere-se à ligação com a atividade-fim da empresa: o trabalho considerado não eventual é permanente e contínuo, mesmo que em alguns casos seja realizado de forma descontínua. A dinâmica da produção exige regularidade e constância, características que afastam a impossibilidade de eventualidade (Bianchi; Macedo; Pacheco, 2020, p. 141).

Dessa forma, evidentemente que nem todos os trabalhadores digitais farão jus à satisfação do requisito da não eventualidade, razão pela qual é essencial a análise do caso concreto.

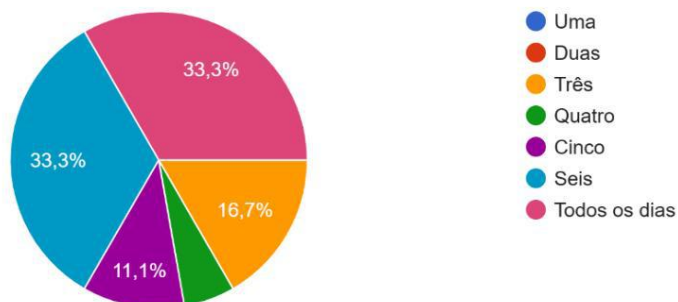
Entretanto, a reforma trabalhista flexibilizou, no § 3º do art. 443 da CLT, o requisito da não-eventualidade para os contratos de trabalho intermitente. Resta, portanto, mesmo em cenários de baixa atividade do trabalhador, assegurado a ele o salário mínimo pela hora trabalhada, como dantes já observado. Assim, mais uma vez, a subordinação passou a ser o principal critério para a caracterização da relação de emprego, tornando-se central na análise do vínculo dos motoristas de aplicativo.

Lançando mão da pesquisa empírica para analisar essa não eventualidade, ao menos, para o recorte de pessoas que responderam, o Gráfico 1 mostra que 66,6% dos trabalhadores entrevistados trabalham no mínimo 6 vezes por semana. O número dos que laboram 5 ou mais dias é de 77,7%, ou seja, a esmagadora maioria.

Gráfico 1 – Quantidade de trabalhadores entrevistados que trabalham no mínimo 6 vezes por semana

Quantas vezes na semana?

18 respostas



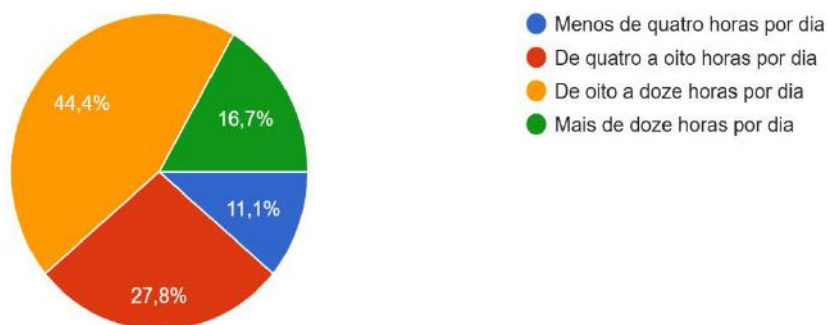
Elaborado pelo autor (2024).

Nessa seara, ao responderem sobre a quantidade de horas diárias trabalhadas, conforme o Gráfico 2, mais da metade (61,1%) trabalha em sobrejornada. Isto é, a maioria trabalha acima da carga horária da CLT sem receber quaisquer adicionais pela hora excepcional trabalhada. O mais preocupante fica evidenciado quando 16,7% afirmam trabalhar mais de 12 horas por dia, o que viola todas as ideias de saúde, bem-estar e segurança do trabalho, considerando o risco elevado da atividade de conduzir passageiros em motocicleta nos grandes centros urbanos. Essa rotina exige extrema atenção e reflexos rápidos, comprometidos pela sobrecarga e cansaço, o que agrava ainda mais os riscos de acidentes e danos à integridade física dos trabalhadores e de passageiros.

Gráfico 2 – Jornada média diária de trabalho dos entrevistados

Qual a sua jornada média diária de trabalho?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

A análise dos Gráficos 1 e 2 ressalta um ponto importante, como mencionado anteriormente: é essencial a análise do caso concreto. O requisito da não eventualidade, flexibilizado após a reforma trabalhista com a introdução do trabalhador intermitente, abarcaria até mesmo o obreiro menos assíduo. Embora a grande maioria trabalhe acima de 8 horas diárias e mais de 5 dias na semana, há trabalhadores que desempenham a função apenas 3 vezes por semana (16,7%) e outros, não necessariamente os mesmos, trabalham menos de 4 horas por dia (11,1%). Caso verificada a subordinação, estes deveriam ter direito, de forma proporcional, a todos os direitos trabalhistas aplicáveis à categoria, os quais serão tratados em momento oportuno.

4 A SUBORDINAÇÃO

A subordinação, palavra que tem origem no latim *sub ordinatione*, significa o ato de ordenar ou comandar a partir de uma posição hierárquica superior. No direito do trabalho, subordinação se refere ao controle ou direção de um trabalhador por parte do empregador. Por outro lado, a autonomia, que vem do grego, significa "regulação por si próprio", contrastando com a subordinação, que envolve regulação por outra pessoa.

No âmbito das relações de trabalho, a subordinação é um aspecto intrínseco à relação entre patrão e empregado. Embora o contrato de trabalho formalize essa relação, a subordinação se apresenta como um requisito fático fundamental para o reconhecimento do vínculo empregatício. Ela reflete a posição de vulnerabilidade do empregado diante do poder do empregador, em um cenário de assimetria econômica e contratual que limita a autonomia do trabalhador.

Com isso, a subordinação se manifesta de várias formas no contrato de trabalho, como, por exemplo, na definição da jornada, das condições de trabalho e da remuneração. No entanto, para ser plenamente identificada, ela deve ser analisada no contexto geral da relação de trabalho, e não de forma isolada, meramente abstrata. A análise econômica do direito argumenta que o controle das atividades pelo empregador é o que define essencialmente a relação entre empregador e empregado (Coase, 2016, p. 54). Embora a propriedade dos meios de produção seja importante, ela não é o único fator determinante para a existência de subordinação, especialmente considerando as transformações do capitalismo ao longo do tempo (Machado, 2009, p. 31).

A subordinação é um componente do conceito de “subsunção social do trabalho”, que pode ser observada sob dois ângulos: o formal, que reflete a separação do trabalhador dos meios de produção, e o real, que se manifesta na alienação do trabalho e na despersonalização do trabalhador dentro do processo produtivo (Zeferino, 2009, p. 2). No Brasil, o conceito de subordinação jurídica é regulado pelos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que definem o empregador como aquele que assume os riscos da atividade econômica, paga salários e dirige a prestação de serviços. O empregado, por sua vez, é a pessoa física que presta serviços não eventuais sob dependência do empregador e mediante remuneração.

A Lei 12.551/2011 trouxe uma ampliação desse conceito ao reconhecer que, com o avanço das tecnologias, a subordinação pode ser mediada por sistemas de controle à distância, como ocorre em situações de teletrabalho. O artigo 6º da CLT, modificado por essa lei, equipara

os mecanismos de controle informatizados ao controle presencial, reforçando a existência do vínculo de subordinação mesmo no trabalho remoto.

A subordinação pode ser desmembrada em três aspectos principais: hierarquia, supervisão e punição. A hierarquia estabelece a ordem, enquanto a supervisão garante o cumprimento dessas ordens e, caso elas não sejam seguidas, o poder punitivo pode ser aplicado (Delgado, 2012, p. 661). Esse ciclo reflete a desigualdade entre empregador e empregado, que está na base do poder diretivo exercido na relação de trabalho.

Embora o termo “dependência” seja usado no artigo 3º da CLT, ele não deve ser confundido com sujeição pessoal. A subordinação, no contexto de um contrato de trabalho, limita a liberdade do empregado apenas no que diz respeito à execução do trabalho, sem afetar sua liberdade pessoal (Delgado, 2012, p. 86).

Dessa forma, a subordinação é o principal critério que diferencia uma relação de emprego do trabalho autônomo. No trabalho autônomo, o próprio trabalhador define as regras de execução dos serviços, enquanto que no contrato de trabalho há um conjunto de diretrizes impostas pelo empregador. O trabalhador autônomo tem liberdade para definir como e quando realizará suas atividades, o que não ocorre com o empregado subordinado (Martinez, 2012, p. 120).

Um exemplo clássico é o pagamento por peça, em que a subordinação não se dá por ordens diretas, mas pelo controle da remuneração de acordo com a produção. Esse tipo de pagamento, que se tornou comum no fenômeno da “uberização”, permite que o empregador mantenha o controle sobre o trabalhador de forma indireta, intensificando a exploração do trabalho ao mesmo tempo em que cria uma falsa sensação de liberdade (Marx, 2015, p. 135).

Porto (2008) introduz o conceito de “subordinação integrativa”, que ocorre quando o trabalhador não possui uma estrutura empresarial própria e não assume os riscos da atividade, prestando serviços dentro da organização produtiva do empregador. Nessa situação, o trabalhador, apesar de não ser autônomo, está integrado à dinâmica produtiva da empresa, caracterizando a subordinação (Porto, 2008, p. 321).

A subordinação estrutural, um conceito mais recente, surge como uma evolução da subordinação objetiva. Ela busca combater a precarização do trabalho, especialmente em casos de terceirização. Nesse modelo, o vínculo de emprego se estabelece não pela presença de ordens diretas, mas pela inserção do trabalhador na estrutura operacional da empresa, o que o torna parte essencial do funcionamento da organização (Porto, 2008, p. 316). Em decisões do Tribunal Superior do Trabalho (TST), esse tipo de subordinação já foi reconhecido,

especialmente em situações em que o trabalhador não recebe ordens diretas, mas está envolvido de maneira estrutural na operação da empresa (Brasil, 2009).

No contexto das plataformas digitais, como Uber, surgiu o polêmico conceito de “subordinação algorítmica”. Com o uso de algoritmos para gerenciar os trabalhadores, o controle se dá de forma indireta, sem a necessidade de um superior hierárquico emitir ordens constantemente. O algoritmo define as condições de trabalho e controla os resultados, substituindo o controle humano direto (Alves, 2019, p. 97). É certo que, o algoritmo e a Inteligência Artificial por traz do aplicativo não se autocriou. É evidente que um ser humano traçou objetivos e parâmetros de comportamentos a serem desempenhados por essas máquinas e, de maneira periódica, revisa seus parâmetros em prol de maximizar o seu objetivo: o lucro. Dessa forma, não convém enxergar o algoritmo como superior hierárquico, aquele serve apenas de instrumento para camuflar uma pessoa que estabelece seus regulamentos, punições e ordens.

Ao detalhar a operação dessas plataformas, Möhlmann e Zalmanson (2017) descrevem cinco características da gestão algorítmica: monitoramento contínuo, avaliação constante por *feedback* dos clientes, decisões automatizadas, pouca interação com supervisores humanos e falta de transparência. Esse sistema cria uma forma de controle ainda mais sutil e eficiente do que o modelo tradicional de subordinação.

Embora esse conceito esteja em desenvolvimento, a subordinação algorítmica desafia as formas tradicionais de trabalho e controle, mas continua sendo uma ferramenta poderosa para manter o poder diretivo sobre os trabalhadores. Mesmo sem ordens explícitas, o controle imposto por um ser humano que se vale da automação do algoritmo cria uma dinâmica em que o trabalhador permanece subordinado, mesmo que em um modelo aparentemente mais flexível (Carelli, 2017, p. 140).

Assim, a subordinação, seja hierárquica, estrutural ou algorítmica, continua sendo essencial para definir a relação de emprego. Apesar das mudanças nas formas de trabalho, ela permanece presente de maneira diferente da tradicional nos trabalhadores por aplicativo. Ter um olhar mais factual ao compreender as matizes que o requisito apresenta ao superar a simples emanção de ordens diretas de um ser humano para outro é fundamental, conforme também defende Souza (2022):

A subordinação continua sendo o principal elemento da relação de emprego, mas ela pode ser visualizada tanto por um ponto de vista jurídico, como também por um viés extrajurídico. O fundamento da subordinação é jurídico, porque decorrente do contrato de trabalho, o que não significa que a subordinação é um fenômeno exclusivamente jurídico, como sinalizado muitas vezes ao longo desta pesquisa. O pressuposto contratual explica a subordinação sob o viés do mundo do direito, mas um conjunto de elementos factuais, não exclusivo de manifestações decorrentes de relações pessoais, tais como ordens diretas ou verbais, também pôde servir de

instrumento para a caracterização dessa subordinação jurídica, como acredita-se que a pesquisa logrou evidenciar. (Souza, 2022, p. 338).

Carelli (2011, p. 56), ao dialogar com Le Goff (1995), observa uma interessante metamorfose da subordinação. As novas formas de controle e dependência, mediadas por tecnologias, parecem exigir uma atualização conceitual, mas a essência permanece a mesma: a subordinação continua a sustentar a relação de emprego. Embora se fale muito sobre uma crise do direito do trabalho e a necessidade de regular novas formas contratuais, como a parassubordinação, essas discussões, em muitos casos, parecem apenas ecoar os interesses das grandes corporações. Afinal, essa “crise” dificilmente se reflete nos resultados financeiros das empresas inseridas na economia de plataformas.

Contudo, Souza (2022, p. 338) afirma ser sedutora, no campo acadêmico, a ideia de criar novas categorias, como “neossubordinação” ou “subordinação algorítmica”, mas essa deve ser vista com cautela. No capitalismo, autonomia e subordinação são antagônicas: onde uma predomina, a outra desaparece. No entanto, restringir a subordinação a contornos fordistas (subordinação clássica), também não faz mais sentido no cenário atual. As plataformas digitais não precisam mais fixar jornadas e controlar cada detalhe da produção para gerar lucros. Isso não significa que a subordinação tenha deixado de existir, ela apenas assumiu uma nova forma, mais sutil. Nessa senda, especificamente sobre o UBER, Souza (2023) afirma:

Trata-se de um modelo brutal de relacionamento. A Uber é uma corporação que tem amplos poderes sobre seus motoristas e que os utiliza como *commodities*, como sinalizado anteriormente. A subordinação é evidente na relação entre Uber e seus motoristas, pois a empresa é capaz de ditar termos, incluindo baixos salários e horários de trabalho que incluem até 16 horas de labor por dia. Como resultado, os motoristas da empresa têm pouco poder para negociar com seu empregador, incrementando tal vulnerabilidade. (Souza, 2023, p. 323)

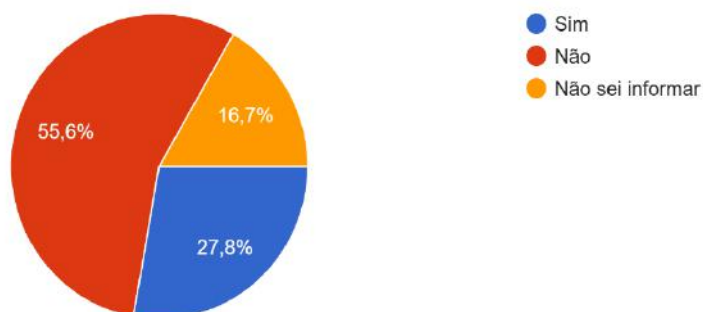
Ademais, Oliveira, Assis e Costa (2019, p. 256) expõem a dificuldade de caracterizar essa subordinação como clássica, em decorrência de os requisitos desses vínculos serem facilmente dissimulados e maquiados, dada a novação na forma relacional do labor. Isso tem, por consequência, facilitar o afastamento desses elementos com o fim de descaracterizar esse vínculo e, em última análise, o pagamento dos direitos sociais ao trabalhador. O caminho que corrobora de maneira irrefutável para a reafirmação da subordinação seria a dependência econômica.

Com fim de trazer o panorama empírico sobre essa subordinação na ótica dos motoristas, é oportuno, já que em voga para a discussão, trazer uma parte dos dados por mim coletados. O Gráfico 3 traz a percepção do motorista sobre ser empregado ou não da plataforma que labora:

Gráfico 3 – Percepção do Motorista

Você se sente empregado das plataformas ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Mesmo com jornadas extenuantes, alta assiduidade, recebendo remuneração e sem poder determinar que outro trabalhe em seu lugar, 55,6% dos mototaxistas não se percebem como empregados dos aplicativos. Isso evidencia a eficácia da propaganda dessas empresas ao estabelecer uma “parceria” entre a plataforma e seus motoristas. Esse discurso se alinha à lógica neoliberal, que tem ganhado força no cenário atual ao promover a ideia de “ser empresário de si mesmo” (Ojeda, 2019, p. 26). Nesse contexto, Souza (2023), em sua tese de doutorado, afirmou:

Seu conceito envolve um processo de transformação do trabalho pelo qual os trabalhadores oferecem seus bens e serviços por meio de uma plataforma digital, estando inserido em fenômenos mais amplos como a precarização, a informalização e a disseminação de formas atípicas de emprego. **O neoliberalismo também pode ser enxergado como matriz teórica que sustenta o capitalismo de plataforma.**

Quando surgem tais narrativas empresariais, o direito do trabalho volta a enfrentar o mesmo dilema da incidência sobre determinadas relações jurídicas. Diante da dificuldade em legitimar um discurso que pregue simplesmente a evasão às normas trabalhistas, as formas de ocultação se apresentam como esquema prático e rápido para escapar a um regramento que visa reequilibrar a desigualdade inerente entre plataformas digitais (patrões) e motoristas (empregados). (Souza, 2023, p. 241, grifos nossos).

Com o fim de descaracterizar a existência dessa subordinação, que é nitidamente o requisito alvo do ataque das *big techs* para se eximir de onerar conforme a legislação trabalhista, os termos de adesão da Uber definem o motorista apenas como “parceiro”, o que o coloca em um limbo jurídico em uma nomenclatura inexistente no ordenamento. Posteriormente se refere a eles como prestadores de serviço autônomo:

Observação: **os motoristas e entregadores parceiros não são agentes** (reais, ostensivos ou de outra natureza) nem funcionários da Uber88. Motoristas e entregadores parceiros também não atuam conforme nenhuma autorização (real,

aparente ou de outra natureza). Eles **são prestadores de serviço autônomos** (Uber, 2021b, n.p., grifos nossos).

19.1. A relação estabelecida entre nós é exclusivamente de partes contratantes independentes. Estes Termos não constituem um contrato de trabalho, nem criam uma relação de trabalho, *joint venture*, parceria, assessoria, corretagem, ou de agenciamento entre nós, bem como não lhe concede autoridade de nos vincular ou de se apresentar como nosso(a) empregado(a), agente ou representante autorizado. (Uber, 2021c, n.p., grifos nossos).

Dessa maneira, resta entender melhor o que são essas plataformas.

5 AS PLATAFORMAS

As inovações tecnológicas do século XX alteraram a lógica do trabalho e trouxeram nova forma relacional a essa dinâmica. Como já visto, houve a superação do modelo fordista tradicional de produção com a presença física do patrão para emanar ordens diretas, a rígida jornada de trabalho com horários e dias estipulados, salário fixo, local específico e apropriado para a realização do labor foram superados por um trabalho dito autônomo.

Em nome de suposto progresso ou da maximização dos lucros das empresas de tecnologia, as organizações desde o início sinalizaram para o avanço na seara da mobilidade. O primeiro *slogan* da Microsoft em 1994 perguntava: “Onde você quer ir hoje?”, sugerindo uma sensação de liberdade e mobilidade sem fronteiras na internet (Han, 2020, p. 18). Conceitos como liberdade, inovação e tecnologia caminharam juntos, e a internet evoluiu em torno desses ideais. Na Web 1.0, que marcou o início da internet, o conteúdo era distribuído pela rede mundial de computadores; na Web 2.0, conhecida como a internet das pessoas, o conteúdo passou a ser controlado por uma única organização, por meio de uma “plataforma de *software*” (Slee, 2020, p. 223). Por fim, a Web 3.0, também chamada de internet das coisas, tornou possível o registro completo da vida (Han, 2020, p. 93).

Com a globalização expandiu-se rapidamente o processo de dataficação e *big data*, como exemplifica a plataforma Uber, sediada nos Estados Unidos, que consegue recrutar e gerenciar motoristas em diversos países, integrando-os em um sistema mais amplo de trabalho sob demanda através de aplicativos (Stefano, 2016b, p. 1). Essa rápida transformação técnica tem, igualmente, acelerado as formas de contratação de mão de obra.

Presente em mais de 71 países, com uma equipe de 20 mil funcionários e uma base de mais de 100 milhões de usuários, a Uber, a pioneira entre as plataformas de transporte, é essencial para entender o cenário mais amplo das plataformas de trabalho baseadas em aplicativos. Criada em 2010, em São Francisco, Califórnia, a empresa começou ofertando transporte de luxo, mas, rapidamente, diversificou suas atividades e ampliou sua atuação global, com o propósito de conectar pessoas e transformar a mobilidade nas cidades (Uber, 2020a).

A Uber se apresenta como uma empresa de tecnologia que apenas age como intermediadora no transporte privado, visando facilitar o contato entre motoristas e passageiros por meio de sua plataforma. Embora suas campanhas publicitárias possam sugerir uma abordagem altruísta, a empresa é claramente voltada para o lucro, com uma capitalização inicial na Bolsa de Valores que alcançou 70 bilhões de dólares, superando significativamente a soma

de grandes empresas no mercado de aluguel de carros, como Hertz, Avis e Enterprise (Slee, 2020, p. 113).

Apesar do modelo de negócios aparentemente bem-sucedido e dos altos investimentos de capital de risco, surpreendentemente a Uber apresentou resultados deficitários em seus primeiros anos de operação (Slee, 2020, p. 153). Acredita-se que a empresa só conseguirá obter lucros consistentes por meio de um monopólio (Isaac, 2019).

Outra hipótese é um novo avanço tecnológico, a poucos dias a Uber anunciou aporte de US\$ 1,05 bilhão na *startup* Wayne com o fim de ajudá-la a trabalhar sua tecnologia de direção autônoma com as principais montadoras e acelerar o desenvolvimento de sistemas (Reuters, 2024)

Apenas em 2021, a Uber registrou seu primeiro lucro líquido de 471 milhões de dólares, impulsionado por investimentos e participações em outras empresas (Ravache, 2022). Mesmo com as dificuldades financeiras iniciais, a companhia conseguiu manter uma imagem publicitária bem-sucedida, projetando-se como uma ferramenta para o empreendedorismo individual (Cardoso; Mendes, 2021, p.1)

O modelo de negócio continua viável graças a uma expectativa de altíssima rentabilidade da companhia em um futuro próximo quando, finalmente, a direção autônoma assumirá o controle de veículos próprios. Esse cenário, aliado a predileção dos bancos por investimento em *startup* de tecnologia, potencializa a disseminação, não apenas desta, mas de outras plataformas digitais havendo alta rentabilidade para a empresa e seus acionistas (Fontes, 2017, p. 55).

Apesar de formalmente negar, a empresa está inserida no setor terciário da economia ao materialmente realizar de maneira preponderante o serviço de transportes. Ao comentar sobre o tema, a UBER reforça seus impactos positivos sobre a mobilidade urbana, mas nega a relação empregatícia com o motorista, e insiste em classificá-lo como parceiro:

Para quem dirige ou entrega por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda, que pode ser ativada de maneira fácil e rápida. Diversos estudos apontam que a chegada da Uber criou um novo ecossistema econômico no Brasil, com impactos tanto na mobilidade das cidades quanto no mercado de trabalho. Só no Brasil, cerca de 68 bilhões de reais foram repassados aos parceiros de 2014 a 2020 (Uber, 2020a, n.p.).

A organização possui fatia de 44% do mercado de transporte por aplicativo na América Latina, sendo responsável por 18% da receita global da empresa (Azuara; Gonzáles; Keller, 2019). Mesmo com histórico robusto de prejuízos, o valor de mercado da empresa é estimado em 82 bilhões de dólares, superando grandes montadoras como Ford e General Motors (Sabino; Abílio, 2019, p. 116; Stanford, 2018, p. 28).

No Brasil, atualmente a empresa possui 67 filiais, sendo 5 unidades operacionais. Começando a operar em 2014 no país, em meio a uma crise de desemprego, a plataforma conta com 1 milhão de motoristas. O mercado nacional possui bastante relevância, representando 30% de todos os motoristas globais da Uber, e 22 milhões de usuários, segundo dados de 2022 (Uber, 2020a). De acordo com um relatório do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), elaborado em parceria com a Uber, a empresa está presente em 36% das cidades brasileiras, abrangendo 73% da população do país (Azua; Gonzáles; Keller, 2019, p. 4).

Esse modelo foi concebido em um contexto de rápidos avanços tecnológicos, impulsionados pela multiplicidade de funções dos *smartphones*, fácil acesso à internet de alta velocidade e o crescente interesse dos consumidores por serviços e produtos mais baratos e eficientes. No caso da Uber, a inovação mais significativa foi a automatização da gestão do envio de táxis por meio de um algoritmo (OIT, 2020, p. 6). Como resultado, houve um crescimento exponencial do número de trabalhadores em plataformas digitais, com a maior parte das receitas globais dessas plataformas concentradas na América do Norte, Ásia e Europa (ILO, 2021a, p. 7).

Diante do cenário de desemprego estrutural, a prestação de serviços por plataformas digitais tem se destacado como a principal fonte de renda para muitos brasileiros. Em 2019, aproximadamente 4 milhões de pessoas encontraram sua principal ocupação nessas plataformas, conforme dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) analisados por Duarte e Guerra (2020, p. 40). Esse aumento reflete a capacidade das plataformas de integrar trabalhadores que antes estavam desempregados (Cardoso; Artur; Oliveira, 2020, p. 212). O crescimento do número de motoristas é um exemplo claro dessa absorção: de 1,39 milhão em 2016, a categoria passou para 2,02 milhões em 2020, registrando um aumento de quase 42%.

Dessa forma, o trabalho “uberizado” faz parte de uma nova dinâmica no mercado de trabalho que inclui o “precariado”, uma camada social composta por jovens ou adultos com baixa escolaridade no Brasil (Braga, 2014, p. 30). A ilusão do empreendedorismo faz com que esse precariado encare a ausência de garantias, como vínculo empregatício, estabilidade, segurança no trabalho e renda, além da total ausência de oportunidades para o desenvolvimento e ascensão profissional dentro da empresa. O trabalho nesse contexto é temporário e pode ser parcial ou autônomo, caracterizado pela perspectiva de lucro fácil com pouca proteção trabalhista. Nesse panorama, observa-se uma ampla contratualização da vida social, em que os locais de trabalho se mesclam entre residências e espaços públicos, as divisões do trabalho são

fluidas, as horas de trabalho variam e a possibilidade de múltiplos contratos simultâneos é comum (Standing, 2020).

Por sua vez, há um novo *player*, a 99TAXI que possui fatia considerável do mercado nacional e está apta a rivalizar com UBER. Ela foi fundada em 2012 apenas no cenário corporativo. De forma inicial, fechou acordo com mais de 500 empresas interligando motoristas de táxis com passageiros ligados a companhias credenciadas. Com um, à época, revolucionário pagamento *online*, diretamente na plataforma, cobrava 9% de taxa do motorista e dois reais fixos da empresa para cada pessoa transportada (Gama; Júnior; Calixto, 2021, p.7).

Posteriormente, em janeiro de 2017, a empresa chinesa DiDi adquiriu uma participação minoritária na 99Taxis e, em janeiro de 2018, comprou 100% da empresa. A partir disso, a 99Taxis se tornou parte da maior plataforma de transporte por aplicativo do mundo, abrangendo mais de 60% da população global e operando em mais de mil cidades. O poderio econômico culminando na capacidade de investimento da DiDi no setor assusta. (Gazeta do Povo, 2018)

Conforme Salomão (2018), nesse mesmo período, a DiDi comprou também o controle das operações da sua maior rival, a Uber, no país mais populoso do mundo, a China, mantendo as duas marcas, entretanto, garantiu à UBER uma participação de 5,89% na nova empresa. Isso se deu, pois em 2017 a DiDi recebeu vultuoso investimento de US\$ 4 bilhões da Softbank, do Japão, e do fundo Mubadala, de Abu Dhabi. A Softbank, como parte do negócio, também investiu na Uber, garantindo 17,5% de participação na empresa (*cit.*).

No Brasil, a 99Taxis oferece diversos serviços, como o 99Pop (motoristas particulares), o 99Táxi (táxis com tarifas até 30% mais baratas), e o 99Top (táxis de luxo) além, é claro, da 99Moto conectando no total 18 milhões de passageiros a 600 mil motoristas. Na China, a DiDi não apenas disponibiliza táxi e carros particulares, como também ônibus compartilhados, aluguel de veículos, *test drive* e transporte corporativo (d'Ávila, 2022)

Outro aplicativo que foi citado espontaneamente pelos entrevistados é o iFood que, embora não se dedique ao transporte de pessoas, no âmbito das motos possui especial importância. A história do iFood começou em 2011 no Brasil, na cidade de São Paulo, fundada por Patrick Sigrist. Inicialmente, o serviço funcionava como uma central telefônica para facilitar pedidos em restaurantes. No entanto, com o avanço da tecnologia e o crescimento da internet e dos *smartphones*, o iFood migrou para um modelo totalmente digital, lançando seu aplicativo para facilitar a interação entre consumidores e restaurantes (Ifood, 2024)

O iFood cresceu rapidamente e se destacou como um dos primeiros e mais importantes aplicativos de entrega de comida no Brasil. Seu sucesso se deu, em parte, à facilidade de uso e à praticidade oferecida tanto para os restaurantes quanto para os clientes (FGVCEV, 2024)

É preciso destacar que alguns aplicativos de transporte, como a 99, também possuem modalidades de entrega, sendo, portanto, dupla a sua finalidade, muito embora prevalecendo o serviço de mobilidade. A similaridade dos serviços de transporte coloca em lados opostos, em face da modalidade de deslocamento pessoal individual mais antiga e tradicional, o táxi (Slee, 2020, p. 117).

A grande adesão da população a esses aplicativos tem como um dos fatores o preço. Estudo feito na Austrália mostrou que táxis tradicionais são cerca de 40% mais caros que o UberX (Stanford, 2018, p. 4).

A existência dessa personificação no deslocamento a baixíssimo custo só é possível graças ao gerenciamento por um algoritmo que consegue, ao mesmo tempo, aumentar a disponibilidade do serviço aos seus clientes e a dependência do trabalhador, o que reforça a existência da subordinação (Duarte; Guerra, 2019, p. 53; Sabino; Abílio, 2019, p. 119). O aspecto técnico e gerencial engloba a inovação tecnológica na modalidade de prestação de serviços aos seus clientes e consumidores (Sabino; Abílio, 2019, p. 110).

Nesse ínterim, já há um incremento da vantagem financeira ao comparar a média dos valores do serviço oferecido pelos carros da plataforma em face das motos que chegam a ser 75% menores (Uber, 2024, n.p.). Com base nesses dados, conclui-se que uma moto por aplicativo pode custar 85% mais barato ao passageiro do que o tradicional táxi.

A concorrência e a busca pelo monopólio geram uma fixação muito baixa ao valor do trabalho que é prestado diretamente por terceiros ao quais se nega a existência de vínculo. A busca por subsistir deságua na exigência de mais horas de trabalho do motorista, o que não é dito pela plataforma, mas tacitamente é imposto (Sabino; Abílio, 2019, p. 119). Apesar de uma suposta autonomia, a diminuição salarial está ao arbítrio da definição unilateral de tarifas, por parte desses aplicativos, em valores inferiores àqueles praticados pela maioria, senão totalidade, dos meios de transportes individuais disponíveis.

6 O MOTO TÁXI

Diferentemente do serviço prestado por carros, é relativamente recente a utilização de motos como modal de transporte público. Conforme Moreno (2024, p. 3-4), a maioria das fontes designam a cidade de Crateús, no Ceará, como a primeira do Brasil na utilização de motos no final de 1995; de forma diversa, há apontamentos para Xinguara, no interior do Pará em 1994 como iniciadora. De maneira definitiva, o Brasil não foi o pioneiro, na década de 80 na Alemanha o serviço já era oferecido (Moreno, 2024, p.3-4).

O crescente avanço territorial desordenado, gerado pela incapacidade do Estado em promover políticas públicas que assegurem o direito à moradia, tem relevo especial no cenário carioca. A ocupação dos morros e encostas criou ruas extremamente estreitas e íngremes quase sempre de mão dupla, que em muitos casos só podem ser transponíveis por motos.

Para entender o fenômeno na adesão desse meio de locomoção por parte da população é preciso compreender também a dinâmica da ocupação territorial pelo crime organizado na cidade do Rio de Janeiro.

Conforme a atualização do Mapa Histórico do Grupos Armados, gerido pelo GENI/UFF (2024) , ao todo, de 2.565,98 km² de área urbana habitada da região metropolitana do Rio de Janeiro (retiradas a cobertura vegetal, áreas rurais e bacias hidrográficas), 18,2% esteve sob o domínio de algum grupo armado em 2023.

Nesses territórios, o transporte público não pode oferecer os seus serviços, sendo, em muitos casos, além de perigoso, impossível pelas características geográficas dos morros cariocas. Empurrado pelo desemprego, na década de 1990 surge o moto táxi como alternativa para o deslocamento dentro e fora das comunidades.

Em sua maioria, os mototaxis, que são moradores das periferias, passam por dificuldade específicas como troca de tiros constantes, ruas e vielas com solo degradado para o transporte de passageiros (aumentando o seu risco) e a extorsão, não só do crime organizado, como também de agentes públicos.

Um relatório anual do Instituto Fogo Cruzado divulgado pelo jornal eletrônico *Carta Capital* (2024) mostrou que o estado do Rio de Janeiro teve 2.953 tiroteios em 2023, deixando um total de 962 mortos e 884 feridos. Desses, 1.004 (34%) aconteceram em operações policiais. Em média, são quase três confrontos armados por dia causados por esse motivo na Grande Rio. Evidentemente, profissionais que trabalham nas ruas, precisam interromper seu ofício para se abrigar, não raro há registro de óbitos dessas pessoas durante seu serviço (Augusto; Brasil, 2024, n.p.).

Conforme Cardoso (2024), com um plano isolado de urbanização iniciado a exatos 30 anos, denominado “Favela Bairro”, os territórios mais carentes sofrem com a ausência da intervenção pública. Além da necessidade de manutenção do asfalto já colocado, em trinta anos a ocupação territorial desandou. A título de exemplificação, o projeto desenhado pelo Favela Bairro no morro do Andaraí, no ano de 1994, era para os 5 mil habitantes presentes na comunidade à época; hoje a população estimada do morro é dez vezes maior. (Cardoso, 2024).

Em um transporte de duas rodas, que naturalmente perde o equilíbrio e cai se não estiver em movimento ou apoiado no “descanso”, a qualidade do asfalto é essencial para garantir a segurança tanto do condutor quanto do passageiro. Superfícies bem conservadas são fundamentais para evitar acidentes e garantir a estabilidade da motocicleta.

Com o aumento da utilização do serviço de mototáxis por meio de aplicativos, tanto em áreas carentes quanto em regiões nobres, observa-se um crescimento preocupante no número de acidentes envolvendo motociclistas. Conforme Rodrigues (2024), de 2022 para 2023, houve um aumento de 19,68% nas ocorrências com motos. Segundo o Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro, em 2023, motociclistas da cidade se envolveram em 1.401 atropelamentos, 13.266 colisões e 5.553 quedas, totalizando 20.220 acidentes. Esses números refletem o impacto crescente do uso desse meio de transporte nas vias urbanas.

Dados do Hospital Estadual Alberto Torres, em São Gonçalo, que possui o maior Centro de Trauma do estado e recebe vítimas de toda a Região Metropolitana, revelam que o número de vítimas de acidentes de moto é significativamente maior do que os acidentes de carro. Em 2023, o hospital atendeu 1.149 vítimas de acidentes de moto, em contraste com 205 de carro; nos primeiros três meses de 2024, o número de traumatizados por acidentes de moto foi de 325, enquanto 56 foram de acidentes com automóveis (Graell, 2023).

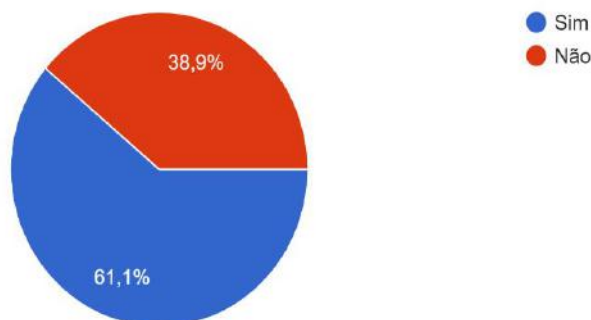
O aumento dos acidentes também reflete nos índices de internações graves e óbitos. Segundo dados do Datasus, plataforma do Ministério da Saúde, houve um aumento de 18,5% no número de mortes por acidentes de moto no município do Rio de Janeiro de 2022 para 2023 (Castro, 2024). Além das mortes, muitos sobreviventes de acidentes graves, tanto condutores quanto passageiros, enfrentam sequelas definitivas ou incapacitantes, o que evidencia a gravidade da situação e os riscos associados ao uso crescente desse serviço.

Sobre isso, a pesquisa empírica reforça os dados. O Gráfico 4 ilustra o alto perigo que esse modal de transporte representa:

Gráfico 4 – Pesquisa sobre acidente durante o trabalho

Já sofreu acidentes durante o trabalho?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Apesar das dificuldades enfrentadas pelos mototaxistas, que operam em um cenário de baixos ganhos e pouca valorização, novos desafios surgem sobretudo relacionados à exploração por atores externos. Uma investigação realizada pelo *Bom Dia Rio* em 2024 revelou que os mototaxistas que atuam na Rocinha, transportando passageiros dentro da comunidade, são obrigados a pagar R\$288,00 por mês ao narcotráfico local, o que totaliza R\$3.456,00 ao longo do ano apenas em taxas. Com mais de mil mototaxistas na região, o tráfico arrecada mais de três milhões de reais anualmente somente com essa exploração, sob a justificativa de “permissão” para que esses profissionais possam continuar trabalhando.

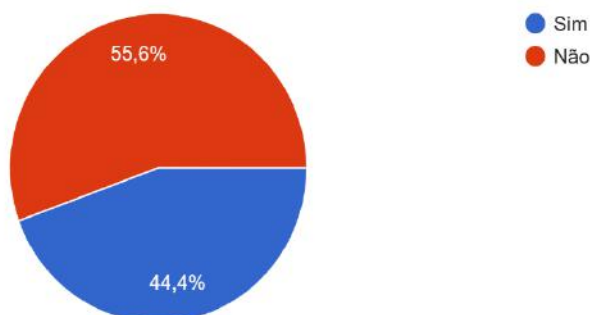
Essa prática de extorsão imposta pelos grupos criminosos agrava ainda mais a situação dos mototaxistas, que, além de enfrentar um mercado saturado e perigoso, são forçados a destinar uma parte significativa de seus já escassos rendimentos para o tráfico. Este fenômeno ilustra a complexidade do contexto social em que muitos desses trabalhadores se encontram, em que a informalidade e a falta de regulamentação efetiva facilitam a exploração por organizações criminosas, criando uma rede de controle que vai além das fronteiras do sistema legal e econômico tradicional.

A vulnerabilidade da categoria é retratada quando o medo de punições coloca-os em lugar de extremo perigo para a realização de corridas, haja vista terem que se deslocar por locais eminentemente perigosos em que há ostensivo controle do crime organizado. Conforme nos mostra o Gráfico 5:

Gráfico 5 – Vulnerabilidade dos motoristas

Já teve que entrar em algum lugar perigoso por medo de punição da plataforma ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Com a massificação das informações, os aplicativos têm a capacidade de bloquear o acesso dos motociclistas a territórios de alto risco. No entanto, isso não é feito, expondo os condutores a riscos desnecessários que podem, inclusive, resultar em morte. É evidente o interesse exclusivo em maximizar lucros, mesmo que isso envolva a exposição desses trabalhadores a situações perigosas. Para quem não conhece o contexto urbano do Rio de Janeiro, pode parecer exagero sugerir a limitação de certos territórios para preservar a segurança desses profissionais. Em resposta a essa desinformação, leia o relato do mototaxista por aplicativo Cristian Hansen Mendonça, que sobreviveu por pouco, conforme à matéria do jornal *Extra* publicada em 12 de julho de 2023:

Cristian, que desde março trabalha como motorista de aplicativo, saiu de Irajá, onde buscou a passageira, e seguia para a Penha Circular, uma distância de aproximadamente 3,6 quilômetros, quando, por orientação do GPS, entrou num dos acessos à Cidade Alta. Ao passar por uma boca de fumo, o motociclista foi obrigada a parar descer da moto com a passageira.

— Eram cinco ou seis traficantes. Um deles estava armado. Quase todos mais novos do que eu. Perguntaram o que eu estava fazendo. Eu falei: sou da Uber. E eles mandaram eu encostar. Falaram que não podia passar por ali e que iriam investigar — relatou Cristian, que entregou somente o aparelho com o aplicativo usado nas corridas.

Ao notar que não havia aplicativo de mensagens no celular, os traficantes questionaram o motociclista que foi obrigado a tirar da bolsa outro aparelho, com agenda e mensagens. Irritados com a atitude do rapaz, os criminosos começaram a desconfiar e ameaçar Cristian, que temia que ao acessarem as mensagens no celular, os traficantes descobrissem que ele é filho de uma policial militar.

— Quando eles viram as mensagens do meu pai no WhatsApp notaram que na foto aparece uma mulher fardada e vieram para cima de mim. No primeiro momento, eu fingi desconhecer a mulher.

Mas a tentativa de despistar não deu certo. Os bandidos obrigaram Cristian e a passageira a subir as escadas de um imóvel, localizado em cima de uma boca de fumo.

Foi quando o motociclista aproveitou um momento descuido de um dos traficantes e subitamente correu.

— Eu comecei a analisar para onde eu poderia fugir porque se eu subisse com eles não teria outra chance. Aí eu pensei: se eu for, não vou ter como ter nenhum tipo de reação. A menina foi na frente e subiu (as escadas). Eu fui indo devagar dei uns dois, três passinhos e aí saí correndo, em zigue-zague.

Na fuga, um dos criminosos ainda efetuou três disparos na tentativa de pará-lo. Ao ouvir o primeiro, Cristian tropeçou nas próprias pernas e caiu, ralando joelhos e as mãos. Mesmo nervoso e machucado, conseguiu levantar e correr novamente. Mas, foi alcançado por dois bandidos numa moto.

Segundo o relato do motociclista, um dos traficantes chegou a apontar a pistola na sua direção, mas para tentar escapar novamente Cristian deu um tapa na mão dos criminosos, que ainda efetuou dois disparos. Por sorte, nenhum tiro atingiu o rapaz, que conseguiu correr até a Estrada Porto Velho, onde pediu ajuda a pessoas que estavam paradas em um ponto de ônibus. (Resende, 2023, n.p.)

Infelizmente, esses não são casos isolados. Nos grupos de WhatsApp dos quais participo, são comuns relatos de motos incendiadas, agressões e humilhações, especialmente quando o condutor reside em área dominada por facção criminosa rival ou quando não é mototaxista local. Nesses casos, a situação é agravada, pois os mototaxistas locais geralmente pagam contribuições forçadas aos criminosos, que, em contrapartida, garantem a exclusividade na prestação do serviço.

É imperativa a responsabilização dos aplicativos, uma responsabilidade que independe da existência de subordinação. Nesse contexto, a questão do vínculo empregatício passa a ser secundária, pois o que está em jogo é a dignidade, o patrimônio e a própria vida dos trabalhadores. É evidente que os aplicativos possuem a capacidade técnica necessária para identificar territórios dominados por organizações criminosas e bloquear o acesso a esses locais, independentemente de estarem realizando embarque, desembarque ou no percurso indo buscar ou já no transporte de passageiro.

7 LEGISLAÇÃO DA CATEGORIA

O trabalho para o motoqueiro, quando reconhecida a subordinação, possui características especiais em face do trabalhador autônomo. De fato, quando não submetido ao aplicativo, a categoria de mototáxi possui regras próprias. O cerne da questão está na existência ou não do requisito da subordinação quando o trabalhador oferece seus serviços a uma plataforma.

Conforme o Sindicato dos Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro (SINDIMOTOS, 2024), o trabalhador com vínculo empregatício tem direito ao salário base de R\$ 1.596,40, ao que se soma o descanso semanal remunerado, férias com o respectivo acréscimo de 1/3, 13º salário e os demais encargos de praxe como recolhimentos do FGTS e do INSS. A título de indenização, a convenção coletiva da categoria definiu o aluguel da moto, quando de propriedade do trabalhador, devendo ser celebrado um contrato civil de locação entre trabalhador e empregador que será homologado pelo sindicato. O valor a ser pago é definido pelo seguinte cálculo, conforme norma coletiva:

5.1. O empregador, ao título de indenização, poderá desvinculadamente do contrato de trabalho, celebrar contrato de locação, obrigatoriamente por escrito, com os empregados motociclistas, desde que estes laborem com motocicleta “própria”, utilizando a mesma para o trabalho, nos termos da Lei Civil Vigente, ao valor locatício mensal de 45% (quarenta e cinco por cento) do piso normativo fixado na cláusula primeira desta convenção, salvo se outro percentual for livremente negociado entre as partes, podendo ainda ser pago proporcionalmente às horas trabalhadas, no caso de empregados que laborem em regime de jornada parcial. (SINDIMOTOS, 2024, p.2)

Portanto, o aluguel da moto seria no valor mínimo mensal de R\$718,38. Esse valor deve ser destinado para a manutenção do veículo, devendo essa ser assegurada pelo obreiro. O documento fixa o máximo da quilometragem de rodagem diária em 200km. Na eventualidade de ultrapassar, é devido o valor de R\$0,13 por km acima do limite.

Por sua vez, dispõe o parágrafo sexto da cláusula quinta da CCT/2024 que, ao empregado motorizado é devido o custo com o combustível, incluído no deslocamento a quilometragem percorrida de casa para o trabalho e vice-versa. Nessa senda, o cálculo é de 1 litro a cada 30 quilômetros, como verba indenizatória mensal.

A CCT/2024 instituiu também a obrigatoriedade de o empregador firmar seguro de vida em favor do empregado, estendido a invalidez sofrida em acidente de trabalho de no mínimo 20 salários mínimos. É facultado ao empregador o desconto de 50% desse valor.

Quanto aos equipamentos de EPI, a norma coletiva garante:

O empregador fornecerá gratuitamente os uniformes para seus funcionários, caso a utilização seja exigência da empresa, bem como obrigatoriamente os equipamentos de proteção do motociclista compostos por Capacete motociclístico com viseira ou

óculos de proteção, nos termos da Resolução 203, de 29 de setembro de 2006, dotado de dispositivos retrorrefletivos, assim como colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos. (SINDIMOTOS, 2024, p.6)

Quanto aos repousos semanais remunerados, independente de gênero, será garantido aos trabalhadores que ele coincida com 1 (um) domingo a cada 2 (dois) trabalhados, desde que o Supremo Tribunal Federal julgue a obrigatoriedade da aplicação do art. 386 da CLT, que prevê o trabalho aos domingos em escala de revezamento quinzenal.

Por fim, o último dos direitos garantidos é o adicional de periculosidade de 30% sobre o salário base no valor de R\$478,42, isto em consonância com a Norma Regulamentadora n.º 16 (NR-16) do Ministério do Trabalho e Emprego, além da literalidade do parágrafo 4º do artigo 193 da CLT que dispõe expressamente que “são consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta” (Brasil, 1943).

Diante do rol de garantias adquiridas, sempre, com base em muita luta da classe operária, é entristecedor ver a morte de todos esses direitos a pretexto de uma suposta autonomia. O aparecimento de um tal intermediador digital, que pelo fato de emanar ordens por um algoritmo, afasta não apenas a perspectiva de uma relação de trabalho digna, mas ameaça a saúde, o patrimônio e a efetiva existência de remuneração para o serviço prestado pelos mototaxistas.

Antunes (2011, p. 103-109), é mais um autor que em sua análise das transformações do trabalho coloca neoliberalismo como matriz prática e teórica que sustenta o capitalismo de plataforma. Partem-se dos argumentos de que o direito do trabalho dificulta ou inviabiliza a criação ou manutenção de empregos no mundo atual e que a determinação do nível de emprego ocorre no interior do mercado de trabalho, a partir do custo da mão de obra. Essas ideias têm sido veiculadas há décadas pelas entidades empresariais também no Brasil, já que a elas é conveniente o enraizamento na consciência coletiva desse discurso.

A precarização do trabalho — processo de rebaixamento das condições de trabalho, diminuição de direitos trabalhistas, aumento do desemprego, exigências cada vez de maiores de produtividade e como forma de coação e de aceitação a condições precárias — tem caráter estrutural, sendo uma faceta da reestruturação produtiva e organizacional, adotada por empresas que visam aumentar seus lucros com o aumento do grau de exploração.

Destarte, a Lei Federal n.º 12.009, de 29 de julho de 2009, visa lançar parâmetros nacionais e requisitos para o desempenho da atividade de motociclista, determinando em seu artigo 2º a necessidade de:

- I – ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço. (Brasil, 2009a)

Em relação ao veículo, o artigo 139-A também traz exigências:

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de **side-car**, nos termos de regulamentação do Contran. (Brasil, art. 139-A , 2009a, grifos do autor)

A Lei dispõe, ainda, em caso de irregularidade, ser cabível a apreensão do veículo e multa de natureza grave para o condutor. Da mesma maneira, a Lei prevê a reponsabilidade civil solidária do empregador por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade.

Visando dar plena eficácia ao inciso III, do artigo 2º da Lei n.º 12.009/2009, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), em março de 2022, emitiu três Resoluções sobre o tema em dois dias seguidos: em 28/03/2022, as Resoluções 930 e 940 e, por último, a Resolução 943, em 29/03/2022.

A Resolução 930/2022 do CONTRAN (2022a) dispõe em seu artigo 1º sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. A resolução determina a necessidade destes trabalhadores serem maior de 21 anos e terem dois anos de carteira de motorista na categoria “A”, além de prevê carga horária de 30 horas-aula para o curso de

especialização, ministrado em três módulos: “Básico”, “Específico” e “Prática de Pilotagem Profissional”.

Em cada módulo estão presentes matérias específicas como: “Ética e cidadania na atividade profissional”, “Transporte de pessoas ou Transporte de cargas” e “Gestão do risco sobre duas rodas”. A previsão do curso inclui tópicos que vão desde a postura corporal na condução do veículo, passando por pontos referentes à logística até as disposições legislativas específicas.

Será considerado aprovado no curso o participante que tiver cem por cento de frequência e, no mínimo, setenta por cento de acerto nas questões relativas ao conteúdo teórico e setenta por cento na avaliação prática. Em caso de reprovação, o participante terá prazo máximo de trinta dias para realizar nova avaliação. Há necessidade de curso de atualização a cada cinco anos que, dessa vez, contará com a duração de dez horas aula conforme o item 5.10 da Resolução 930/2022 do CONTRAN.

Por sua vez, a Resolução nº 940 (CONTRAN, 2022b) regulamenta o uso de capacete para condutores e passageiros de veículos como motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos motorizados. O capacete é obrigatório, devendo estar devidamente fixado à cabeça por meio da cinta jugular e engate. O capacete deve ser certificado pelo INMETRO, com exceção daqueles com numeração superior a 64, adquiridos no exterior. Além disso, capacetes devem possuir dispositivos retrorrefletivos e estar em boas condições de uso, conforme normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A Resolução estabelece a obrigatoriedade do uso de viseira ou óculos de proteção em boas condições, garantindo a proteção completa dos olhos durante a condução. Durante a circulação, a viseira ou os óculos devem estar corretamente posicionados para proteger os olhos, com normas específicas para capacetes modulares e escamoteáveis. É proibido o uso de películas na viseira e, no período noturno, exige-se o uso de viseira cristal. A Resolução também determina que óculos de sol ou corretivos não podem substituir os óculos de proteção.

O descumprimento das disposições da Resolução pode resultar em penalidades conforme o Código de Trânsito Brasileiro, como dirigir com capacete inadequado ou sem viseira. A fiscalização será realizada por autoridades de trânsito que verificarão a conformidade do capacete com as normas estabelecidas.

Já a Resolução CONTRAN nº 943, de 28 de março de 2022, estabelece normas de segurança para o transporte remunerado de passageiros no serviço de mototáxi e de cargas no serviço de motofrete, com o objetivo de garantir maior segurança e padronização desses serviços. Ela reafirma os já citados requisitos mínimos para os veículos e condutores que

realizam tais atividades. A Resolução visa regulamentar esses serviços para atender às normas específicas tanto para o veículo quanto para o condutor.

De acordo com a Resolução nº 943/2022, os veículos usados para o transporte de passageiros ou cargas devem ser registrados na categoria “aluguel” e seguir uma série de exigências técnicas, como, por exemplo, a instalação de dispositivos de segurança, incluindo aparadores de linha, baús ou alças metálicas para passageiros. O veículo deve ser adequado para o tipo de transporte e alternar entre os serviços, desde que esteja equipado de forma compatível com a atividade realizada. É proibido transportar simultaneamente cargas e passageiros.

No caso do transporte de cargas, como motofrete, a Resolução determina que o baú, grelha ou alforjes utilizados não ultrapassem limites de dimensão e peso especificados. Além disso, proíbe o transporte de combustíveis inflamáveis e produtos tóxicos, com exceção de botijões de gás e galões de água, desde que transportados com sidecar. A Resolução também estabelece que os veículos devem passar por inspeção semestral para garantir o cumprimento dos requisitos de segurança. Em seu artigo 17 estabelece que:

Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete devem fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB. (CONTRAN, art. 17, 2022c)

Atendo ao disposto, o município do Rio de Janeiro possui legislação suplementar própria para a categoria.

A autorização e a regulamentação do serviço de mototáxi na cidade do Rio de Janeiro foram estabelecidas pela Lei Complementar Municipal nº 181, de 5 de dezembro de 2017a. Essa legislação surgiu num contexto em que não existiam aplicativos específicos para a modalidade de transporte de passageiros por motocicleta e objetivou dar contornos específicos para o trabalho de motociclistas considerando as necessidades e particularidades locais do território.

Além dos parâmetros impostos pela Lei Federal 12.009/2009, a legislação em tela estabeleceu a necessidade de uma série de requisitos e condições além dos já previstos em busca de dar contornos a necessidade local. Um dos pontos principais é a exigência de uma autorização prévia provisória, com validade de 90 dias, que pode ser renovada apenas uma vez. Após esse período, caso o condutor não cometa nenhuma penalidade ou desvio comportamental, ele poderá receber a autorização definitiva para operar. Tanto pessoas físicas quanto associações podem solicitar a autorização, que é vinculada a um único ponto específico da cidade, de onde o condutor sempre deverá iniciar suas corridas. Além disto, a Lei determina

que não é permitido captar passageiros no destino ou no trajeto de volta, isso limita o serviço e o diferencia dos serviços de taxis prestados por carros

A renovação da autorização é feita anualmente pela Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), sendo necessário apresentar novamente toda a documentação pertinente. Além disso, a autorização é vinculada a esse ponto específico da cidade, sendo ponto exclusivo de embarque de passageiros. Caso deseje mudar de ponto, o condutor precisará obter uma nova autorização, sendo que esta é intransferível para terceiros, inclusive em caso de falecimento do condutor, não podendo ser herdada. A autorização, portanto, possui caráter personalíssimo.

As motocicletas utilizadas no serviço de mototáxi devem ter no mínimo 125 cilindradas e não podem ultrapassar 10 anos de uso. Em termos de segurança, além dos itens já estabelecidos por outras legislações, a norma municipal exige que o condutor tenha uma apólice de seguro no valor de R\$ 25.000,00 para cobertura em caso de morte e R\$ 5.000,00 para invalidez, a título de responsabilidade civil por danos causados a terceiros.

Outro requisito essencial é a presença de um bauleto para acomodar o capacete do passageiro e bagagens de mão, garantindo assim maior conforto e segurança durante o transporte. Esses requisitos visam garantir que o serviço de mototáxi seja operado de maneira segura, organizada e com possibilidade de efetiva responsabilização em caso de acidente.

Em síntese, com base no exposto, não é necessário conhecimento jurídico para perceber que os mototaxistas por aplicativos trabalham à margem da legalidade, bem aquém do nível da exigência regulamentar e legal e, que os aplicativos negam a estes trabalhadores qualquer perspectiva empregatícia e de trabalho digno. Cabe agora entender de que maneira os juízes têm entendido a relação entre as plataformas e os operários.

8 IMPASSE JURÍDICO

O desafio para que os mototaxistas que trabalham por meio de aplicativos sejam efetivamente alcançados pela tutela do ordenamento jurídico é enorme. Nessa senda, a principal dificuldade é definir um consenso em um cenário com várias hipóteses quanto às possibilidades de caracterização da natureza jurídica nessa relação formada entre as plataformas e seus trabalhadores. O enquadramento do labor em uma modalidade contratual, seja trabalhista ou civilista, não existe por si só. Há amplo debate, com decisões judiciais em ambos os sentidos, dependendo da interpretação ou hermenêutica dos atores sociais envolvidos no processo decisório. Depende, ainda, de situações concretas e das possibilidades de comprovação em juízo das particularidades fáticas do caso. No entanto, fatores econômicos são basilares em uma sociedade capitalista, e as *big techs* levam vantagens, o que justifica o sucesso no empenho empresarial para que a “uberização” ainda seja enquadrada como um trabalho autônomo, sujeito às regras de um direito civil propenso à maior extração de lucros.

A autorregulação pelas plataformas digitais tem avançado fortemente sobre a classe trabalhadora, com a imposição de contratos de adesão. Conforme Cavalcanti (2021), no panorama nacional, o mercado brasileiro representa 30% de todos os trabalhadores vinculados ao aplicativo. Em 2021, segundo pesquisa do Instituto Locomotiva, havia cerca de 32 milhões de pessoas no Brasil que recebiam renda por meio de algum aplicativo. Desse quantitativo, para 45,3%, as plataformas representavam mais da metade ou a totalidade dos ganhos, sendo os aplicativos de transporte responsáveis por 28% dessa fatia (Cavalcanti, 2021).

O cerne do embate, ainda que de maneira implícita, está centrado nos custos. A postura da Uber ao negar a relação de emprego e afirmar que o contrato firmado com os motoristas tem natureza exclusivamente civilista não se sustentaria caso o custo econômico desse contrato civil fosse superior ao previsto no âmbito do direito do trabalho. O verdadeiro pilar que sustenta a tese da Uber é a exclusão do requisito da subordinação. A descaracterização desse único elemento é fundamental para a empresa, uma vez que seu objetivo principal é maximizar os lucros, evitando os encargos trabalhistas e os custos associados a direitos garantidos em contratos de trabalho formais. Assim, a manutenção do contrato civilista representa uma estratégia para reduzir a oneração financeira que resultaria de um vínculo empregatício reconhecido. Em síntese, é a aplicação exclusiva das normas do direito civil que permite a ampla mercadorização do trabalho humano. Para Oliveira (2011):

[...] a fuga da subordinação representa o ideal de lucro sem responsabilidade, confirmando a lógica capitalista de extração de mais riqueza mediante a redução dos custos. Logo, não pairam dúvidas de que o motivo principal do esvaziamento ou da própria crise da subordinação jurídica é justamente o interesse de evasão à proteção trabalhista, precisamente ao custo dessa tutela legal.

Não somente o discurso modista de formas novas de trabalho e de um novo perfil do trabalhador legitima a opção por uma contratação de força de trabalho ao largo do marco regulatório do emprego. É antes uma decisão econômica – redução de custos como necessidade da intensa concorrência, inclusive com práticas sistêmicas de *dumping* social – que conduz à criação de modalidades de contratação, inclusive sob a lógica de colaboração e autonomia (Oliveira, 2011, p. 32-33).

Isto posto, a questão da subordinação no capitalismo de plataforma é amplamente debatida no campo doutrinário. Há autores que reconhecem a presença de subordinação nessa nova forma de trabalho, enquanto outros negam esse elemento, fundamental para a configuração do contrato de emprego.

Na esfera jurisprudencial, o tema também é conflituoso. O Poder Judiciário no Brasil passou a ser chamado para analisar a natureza jurídica da relação entre os motoristas e as plataformas, em especial a Uber, gerando uma série de decisões divergentes. A maioria das decisões, até agora, tem sido favorável à empresa, negando o vínculo de emprego. Os tribunais têm argumentado que a flexibilidade e a autonomia dos motoristas são incompatíveis com a subordinação característica das relações empregatícias tradicionais (Kalil, 2019, p. 226).

Contudo, algumas decisões, como as que veremos a seguir, têm começado a reconhecer a existência de subordinação com base na ideia de que o controle exercido pela plataforma por meio de algoritmos é suficiente para caracterizar uma relação de trabalho, ainda que inovadora. Isso demonstra que, em todos os campos, o debate sobre a subordinação no capitalismo de plataforma está longe de ser pacífico.

Em 2017, o relatório publicado pela Deloitte destacou o impacto positivo da abertura de dados no setor de transportes públicos, usando como exemplo a cidade de Londres, onde essa prática resultou no surgimento de mais de 600 aplicativos de mobilidade urbana. Esse movimento ilustrou a importância da integração dos modais de transporte e do uso de inovações tecnológicas para melhorar a mobilidade urbana (AMOBITEC, 2021). A partir dessa perspectiva, empresas como a AMOBITEC passaram a pleitear maior acesso a dados e informações dos transportes públicos no Brasil, visando aumentar a eficiência e a integração com as plataformas de mobilidade existentes.

Entretanto, diferentemente do caso londrino, a análise dos dados e do sistema algorítmico das Uber nunca foi autorizada pela Justiça. A determinação para a abertura dessa “caixa preta” é vital para entender os padrões de emissão das ordens e entender se há uma automação desse processo que chegue ao ponto de descaracterizar a subordinação do motorista.

A *big tech* tem usado a experiência londrina para tratar como confidencial o funcionamento, alegando que todo o investimento na expertise na elaboração da estrutura informática seria entregue gratuitamente à concorrência com efetivo prejuízo a empresa.

Em 2020, o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 2ª Região proferiu uma decisão importante ao reconhecer o vínculo de emprego entre um motorista e a Uber. O TRT argumentou que a empresa não poderia ser considerada uma simples intermediária tecnológica, como alegava, uma vez que não obtinha receita de licenciamento de seu *software*. Ao contrário, a Uber controlava unilateralmente elementos essenciais da prestação de serviços, como a taxa de intermediação, o valor das corridas, o sistema de avaliações e até a contratação de seguros contra acidentes para passageiros, características típicas de um empregador. O TRT destacou que a empresa tem poder sobre aspectos fundamentais do trabalho dos motoristas, contrariando a alegação de autonomia (Brasil, 2020a).

Ainda em 2020, a Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) decidiu em sentido contrário, concluindo pela inexistência de vínculo empregatício entre um motorista e a Uber. O TST destacou que o fato de o motorista poder ficar *offline* por tempo indeterminado era um indicativo de autonomia, incompatível com a subordinação necessária para caracterizar uma relação de emprego. A Corte avaliou também que a flexibilidade quanto à rotina, horário e clientela reforçava a autodeterminação, argumento que pesou contra o trabalhador. Ademais, a remuneração de 75% do valor pago pelos usuários foi comparada à relação de parceria entre manicures e salões de beleza, o que indicava uma vantagem econômica excessiva para um vínculo empregatício (Brasil, 2020d).

Na mesma época, mais uma decisão da Justiça do Trabalho reconheceu que a subordinação dos motoristas à Uber era evidenciada pela chamada “subordinação algorítmica”, um conceito recente que começa a ganhar força. No entanto, até o momento, esse conceito tem sido objeto de pouca discussão nos tribunais. A argumentação teórica sobre a subordinação aponta para a existência de diferentes formas de controle: subordinação clássica (controle contínuo e ordens diretas), subordinação objetiva (realização dos objetivos da empresa) e subordinação estrutural (inserção do trabalhador na organização da plataforma). Essas ideias são cada vez mais levadas em consideração, mas ainda encontram resistência (Kalil, 2019, p. 226).

Por sua vez, a Quarta Turma do TST, em outro julgamento, negou o recurso de um motorista da Uber, mantendo a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, que havia julgado improcedente a reclamação trabalhista. O ministro relator, Alexandre Luiz Ramos, fundamentou a decisão na necessidade de uma nova regulamentação do trabalho de

motoristas de aplicativo, reforçando que o modelo atual de “uberização” ainda não estava adequadamente regulado pela legislação vigente (Brasil, 2020c).

Ainda nessa divergência interpretativa sobre a temática, outra decisão judicial de destaque foi a do Tribunal Regional do Trabalho da Paraíba que reconheceu o vínculo empregatício de um motorista da Uber. A decisão baseou-se na “subordinação algorítmica”, em que o motorista estaria subordinado aos controles programados da plataforma, evidenciando sua inserção estrutural na dinâmica da empresa (Brasil, 2020b).

No mesmo período, enquanto a Justiça do Trabalho ainda discutia o *status* dos motoristas de aplicativo, a Uber defendia publicamente que seus motoristas são profissionais autônomos que utilizam sua tecnologia de intermediação digital, insistindo que não havia vínculo de emprego. A empresa alegava ter mais de 2.000 decisões judiciais favoráveis que corroboravam essa posição (Anamatra, 2022).

Em maio de 2021, um novo marco judicial surgiu quando o ministro Douglas Alencar, do TST, deferiu uma tutela provisória de urgência para suspender a realização de uma prova pericial que visava investigar o algoritmo da Uber em uma ação trabalhista. O objetivo era compreender como se davam a distribuição de corridas, a definição de valores e as preferências ou restrições aplicadas aos motoristas. O ministro baseou sua decisão na necessidade de proteger o segredo industrial da Uber, argumentando que a divulgação dessas informações poderia prejudicar a empresa.

A Terceira Turma do TST, ainda no referido ano, sob a relatoria do ministro Maurício Godinho Delgado, decidiu pela primeira vez a favor do reconhecimento de vínculo empregatício entre um motorista de aplicativo e a Uber. O motorista em questão trabalhava 13 horas diárias, de segunda a sábado, e foi desligado sem motivo aparente após três meses de trabalho. A decisão considerou mais uma vez subordinação algorítmica como uma forma de controle extremamente eficaz exercida pela plataforma, destacando que o poder diretivo da Uber sobre os motoristas é superior ao de muitas relações trabalhistas tradicionais (Brasil, 2022c).

No início de 2022, a Lei nº 14.297/2022 foi sancionada dispondo sobre medidas de proteção para entregadores de aplicativos de entrega durante a pandemia da covid-19. Entre as proteções asseguradas estavam o seguro contra acidentes, assistência financeira em casos de afastamento por contaminação, fornecimento de máscaras e álcool em gel, e a obrigatoriedade de as empresas informarem previamente as razões para bloqueios ou exclusões de contas. A lei, entretanto, não contemplava os motoristas de aplicativos, apenas os entregadores (Brasil, 2022a).

Após a vigência dessa lei e a avaliação de seus impactos econômicos, a Uber optou por encerrar sua plataforma de entregas, a Uber Eats, no Brasil. A empresa alegou que o custo-benefício de manter essa atividade não era favorável diante das novas exigências legais (UBER, 2022).

As plataformas, em especial a Uber, adotam uma estratégia jurídica agressiva para evitar o reconhecimento de direitos trabalhistas de seus motoristas/motociclistas, que se inicia desde o momento em que eles começam a prestar serviços. Entre as principais táticas estão a dissuasão quanto ao ingresso na Justiça do Trabalho, a tentativa de afastar a competência desse ramo judicial e a coerção dos motoristas para que realizem acordos preventivos. Com base em uma análise da probabilidade do risco de ver uma sentença condenatória, a empresa oferece valores maiores ou menores. Essas medidas têm o objetivo de evitar a formação de precedentes desfavoráveis aos interesses empresariais da Uber, segundo Souza (2023, p. 84).

Esse tipo de estratégia adotada pela Uber resultou em um possível represamento das demandas trabalhistas. Até julho de 2018, segundo Leme (2019, p. 149), tramitavam apenas 135 ações individuais na Justiça do Trabalho que buscavam o reconhecimento de vínculo empregatício, um número extremamente baixo em comparação ao elevado número de motoristas que prestavam serviços à plataforma nesse período. A baixa judicialização pode ser atribuída à política de desencorajamento promovida pela Uber, que incute narrativa neoliberal de parceria na relação estabelecida. Além disso, a interpretação majoritária das Cortes Superiores, favorável às plataformas, também contribui para a reduzida quantidade de ações judiciais, criando um ambiente jurídico desfavorável para a mobilização de motoristas em busca de reconhecimento de direitos.

O caso julgado pelo Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 2ª Região merece destaque por se somar à corrente minoritária de decisões que reconhecem o vínculo de emprego entre motoristas e a Uber. O Tribunal, além de identificar a subordinação na relação, rejeitou a principal tese de defesa da Uber. A empresa sustentava que era apenas uma provedora de tecnologia, mas o TRT discordou, afirmando que a Uber não gerava receita pela licença de uso de seu *software*, e, na verdade, exercia controle sobre aspectos fundamentais da prestação de serviços. Entre esses, estavam a definição unilateral de tarifas e condições de trabalho, características típicas de um empregador, o que justificou o reconhecimento do vínculo empregatício.

Por último, houve um acontecimento no TRT do Amazonas, onde um motorista recorreu buscando o reconhecimento do vínculo empregatício. Em primeira instância, o pedido foi negado, mas o trabalhador recorreu. Pouco antes do julgamento, a Uber apresentou um acordo

para homologação, que reforçava a natureza de parceria contratual e proibia o motorista de voltar a trabalhar para a empresa. O Tribunal, no entanto, recusou a homologação, afirmando que o acordo tinha a intenção de impedir a análise do mérito e camuflar a criação de uma jurisprudência que reconhecesse o vínculo de emprego. Os desembargadores entenderam que a ação da Uber violava princípios constitucionais ao tentar manipular a formação de jurisprudência, o que foi caracterizado como uma estratégia de jurimetria. (Brasil, 2021e).

Nessa senda, a conduta da empresa é reiterada. Ao perceber chances reais de revés com entendimento contrário aos seus interesses, oferece acordos vultuosos aos autores do litígio. Estando em vulnerabilidade econômica e sem vislumbrar a estratégia e as intenções de maquiagem a jurisprudência da empresa, os trabalhadores aceitam. Acórdãos dos Tribunais trabalhistas de Minas Gerais, Campinas/SP, Rio Grande do Sul, e Rio de Janeiro também condenaram a utilização dessa tática processual por parte da Uber, rejeitando acordos judiciais que buscavam controlar a jurisprudência sobre o vínculo de emprego dos motoristas (Brasil, 2021a; 2021b; 2021c; 2021d; 2021f). Sobre essa não homologação, a emenda do TRT da 1ª Região constata:

NÃO HOMOLOGAÇÃO DE PROPOSTA DE ACORDO. A não homologação do acordo, cujos termos se apresentam inadequados, não é uma faculdade do magistrado, mas sim um dever, mormente se constatado que a ré se utiliza da técnica da conciliação estratégica por julgador para obter como resultado a manipulação da jurisprudência trabalhista acerca do tema tratado no processo (Brasil, 2021a).

Para além do cenário brasileiro, marcado pelas estratégias da Uber, é preciso ampliar o campo para entender como essa nova forma de interação laboral é percebida no cenário internacional.

8.1 IMPASSE JURÍDICO NO EXTERIOR

Em 20 de dezembro de 2017, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) proferiu uma decisão marcante no caso envolvendo a Elite Táxi, uma associação de taxistas de Barcelona, contra a Uber. O Tribunal determinou que a atividade da Uber deveria ser considerada um serviço de transporte e não apenas um serviço tecnológico, como alegava a empresa. A Uber defendia que prestava serviços de tecnologia da informação e, por isso, não deveria estar sujeita à regulamentação de transporte. No entanto, o TJUE concluiu que a plataforma exerce controle direto sobre os motoristas ao definir tarifas, recompensar viagens frequentes e aplicar penalidades, como a exclusão da plataforma. Essa decisão reforçou que a

Uber é uma empresa de transporte e definiu que os Estados membros da União Europeia podem regulamentar sua atividade (TJUE, 2017a, 2017b).

Em 10 de abril de 2018, o TJUE proferiu nova decisão no caso Uber França (Caso C-320/16), reiterando o que anteriormente já tinha sido dito: que a Uber era uma empresa de transporte e que os Estados membros poderiam regulamentar e penalizar o exercício ilegal dessa atividade. A decisão foi crucial ao estabelecer que a empresa controlava aspectos econômicos essenciais do serviço, como a determinação de tarifas e o controle sobre os motoristas, reforçando a necessidade de regulação no setor de transporte digital (Alves, 2019, p. 141-145).

Na América Latina, o tema também ganhou atenção. Martinez (2020, p.130) relata que em países como Costa Rica, Chile e Peru já existem projetos de lei para regular o trabalho nas plataformas digitais, devido à ausência de uma regulamentação específica. Na Argentina, uma sentença judicial reconheceu a condição de empregados para os entregadores de aplicativos, um avanço significativo para os direitos desses trabalhadores (Cordero; Daza, 2020, p. 13-18).

Em janeiro de 2020, a Uber abandonou o mercado colombiano após uma decisão judicial que determinou que a empresa violava normas de concorrência. Essa decisão foi o resultado de uma ação movida por uma associação de taxistas colombianos, demonstrando a resistência dos setores tradicionais contra as plataformas digitais (Vargas; Castañeda, 2020, p. 99).

No Uruguai, uma decisão de junho de 2020 confirmou o vínculo empregatício de motoristas de aplicativos, aplicando o princípio da primazia da realidade, que prioriza os fatos sobre os acordos formais. Essa decisão foi importante para consolidar a relação de trabalho entre os motoristas e as plataformas digitais (Vargas; Castañeda, 2020, p. 108).

A Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH) também contribuiu para o debate. Em 5 de maio de 2021, a Corte emitiu a Opinião Consultiva 27 determinando que os Estados devem adaptar suas leis às novas condições tecnológicas do mercado de trabalho, garantindo que os direitos fundamentais, como o trabalho decente e a liberdade de associação, sejam respeitados no contexto das novas tecnologias (CIDH, 2021).

O Comitê de Peritos da OIT destacou em seu relatório de 2020 que o uso de plataformas digitais para mediar trabalho não pode ser considerado uma forma de trabalho isolada do mercado tradicional. A OIT defendeu a necessidade de uma regulamentação mais detalhada para garantir condições adequadas para todos os trabalhadores, independentemente do meio pelo qual o trabalho é realizado (ILO, 2020).

Ainda no contexto europeu, o documento *Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa*, publicado pela Comissão Europeia em 2017, revelou as discrepâncias nas

regulamentações dos Estados membros e defendeu uma abordagem mais unificada para regular a economia colaborativa, incluindo as plataformas digitais (Comissão Europeia, 2017a).

A Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho, publicada em 2019, ressaltou a importância de garantir que o progresso tecnológico seja utilizado para promover o trabalho decente e que seus benefícios sejam compartilhados de forma equitativa entre os trabalhadores. A OIT destacou que, embora os empregos tradicionais tragam vantagens econômicas e sociais, é fundamental que todos os trabalhadores, incluindo os de plataformas digitais, tenham proteção adequada (OIT, 2019).

Por fim, regredindo um pouco mais na linha do tempo, o relatório da OIT de 2016 reiterou que o trabalho atípico, como o realizado em plataformas digitais, pode gerar instabilidade e prejudicar o crescimento econômico e a seguridade social. A OIT não defende que todos os empregos sigam o modelo típico, mas que todos os trabalhadores tenham acesso a um padrão mínimo de proteção, o que ainda é um desafio no caso dos motoristas de aplicativo (OIT, 2016).

9 A PESQUISA EMPÍRICA

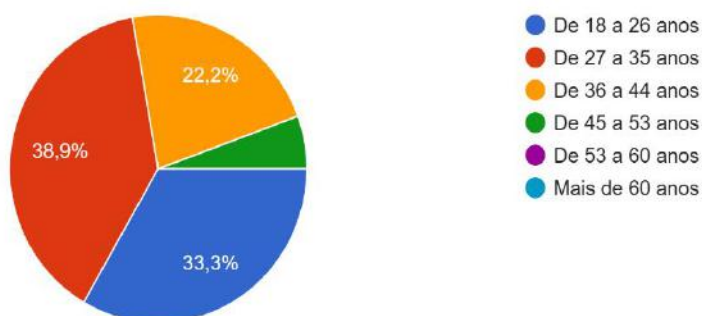
Com base na rede de contatos profissionais estabelecidos durante o período laborando em aplicativos, solicitei que esses profissionais respondessem a um formulário, considerando suas próprias experiências no exercício da atividade. Ademais, o link para o formulário — desenvolvido no Google Forms, composto exclusivamente por questões de múltipla escolha e contendo, em algumas perguntas, a possibilidade de criação de nova alternativa — foi distribuído também em grupos WhatsApp da categoria.

Apesar de esses grupos de WhatsApp contarem com centenas de participantes, observei um engajamento reduzido, refletido pelo número limitado de respostas obtidas. As justificativas para essa baixa adesão são diversas, variando desde a falta de tempo, decorrente da alta carga horária de trabalho, até o desinteresse, possivelmente motivado pela ausência de contrapartidas diretas para o preenchimento. Ainda assim, o universo apresentado é relevante, totalizando 18 respostas.

Ao longo do texto, foram apresentados gráficos que ilustram aspectos abordados pela pesquisa empírica. Essa disposição visa evitar a repetição de temas já discutidos. Dessa forma, a análise apresentada neste capítulo se concentrará nas demais perguntas que ainda não foram exploradas no escopo previamente exposto.

Gráfico 6 – Faixa etária dos entrevistados

Qual a sua idade?
18 respostas



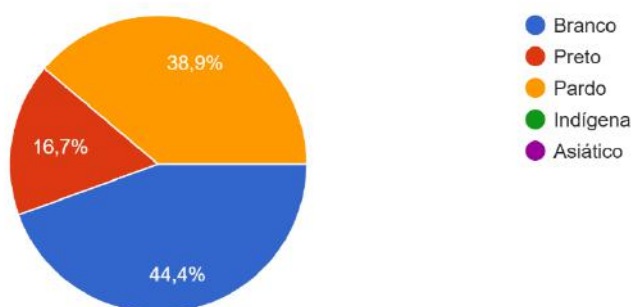
Elaborado pelo autor (2024).

A maioria dos entrevistados possui idade entre 18 e 44 anos. Nenhum deles conta com idade superior aos 53 anos. Isso demonstra que, de forma geral, pessoas mais velhas evitam se expor à dinâmica do trabalho em motocicletas.

Com relação a cor dos entrevistados, como costuma ocorrer em trabalhos precarizados, observa-se uma alta incidência de pessoas pretas e pardas, mesmo sem a necessidade de políticas de cotas. Esse dado reforça a importância da manutenção de políticas públicas que promovam equidade na distribuição de cargos estatais, que, em geral, oferecem condições significativamente superiores às do trabalhador em motocicleta no perímetro urbano. Empurrados pelo desemprego, esses trabalhadores são os que mais ocupam vagas precarizadas, conforme demonstrado no Gráfico 7:

Gráfico 7 – Cor dos entrevistados

Qual a sua cor?
18 respostas



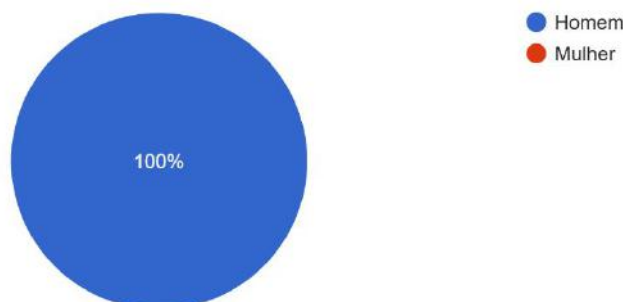
Elaborado pelo autor (2024).

De outra maneira, o recorte do gênero aqui ganha especial atenção. Conforme Censo Demográfico de 2022, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 51,5% da população brasileira é composta por mulheres, isto é, há no Brasil 6 milhões de mulheres a mais do que homens. Entretanto, o recorte da pesquisa retratado pelo Gráfico 8 não reflete a divisão de gênero nacional:

Gráfico 8 – Divisão por gênero

Qual o seu gênero ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

De fato, em minha experiência de quatro anos trabalhando por aplicativos, não observei nenhuma mulher exercendo a função de transporte de passageiros por motocicleta. Diferentemente do que ocorre entre taxistas e motoristas de carro por plataforma, em que, embora raro, é possível encontrar alguns casos. A atuação feminina no mototáxi parece praticamente inexistente. A pesquisa também não encontrou dados gerais sobre mototaxistas mulheres em atividade.

Para Cordero e Daza (2020, p. 83-90), essa ausência pode ser explicada pela falta de suporte em aspectos essenciais. Os autores destacam as condições de saúde das trabalhadoras digitais, apontando que a ausência de sanitários e pontos de apoio nesta modalidade de trabalho dificultam a realização de necessidades fisiológicas pelas motoristas do gênero feminino. Esse contexto contribui para problemas de saúde, como infecções urinárias e cistites, além do desconforto e constrangimento adicionais durante o período menstrual.

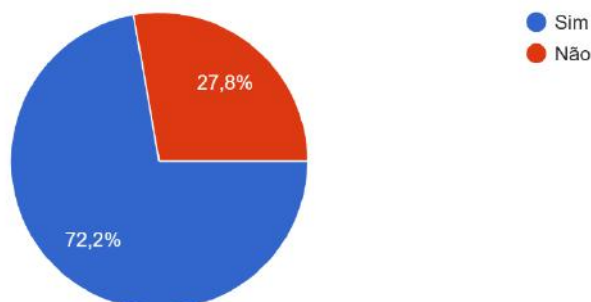
Outro ponto relevante é o potencial aumento da vulnerabilidade ao assédio. No transporte por motocicleta, o contato físico entre motociclista e passageiro é inevitável, pois, diferentemente do transporte em carros, não há uma barreira como um banco entre ambos. O contato físico é essencial para o equilíbrio da moto, exigindo que o passageiro firme as coxas sobre o quadril do motociclista ou apoie as mãos nos ombros deste, já que, muitas vezes, apenas segurar o suporte da moto não é suficiente para garantir a estabilidade.

Nesse contexto, a vulnerabilidade de mulheres motociclistas aumentaria exponencialmente. Esse ponto é corroborado pelo próximo dado (Gráfico 9), que aborda o assédio sofrido por homens:

Gráfico 9 – Porcentagem de assédio sofrido por homens

Já foi assediado alguma vez por passageiros ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Mais do que uma porcentagem, esses dados revelam que, entre 18 homens que trabalham como mototaxistas no Rio de Janeiro, 13 relatam ter sofrido algum tipo de assédio. Esse número, sem dúvida, evidencia uma realidade que necessita de maior debate.

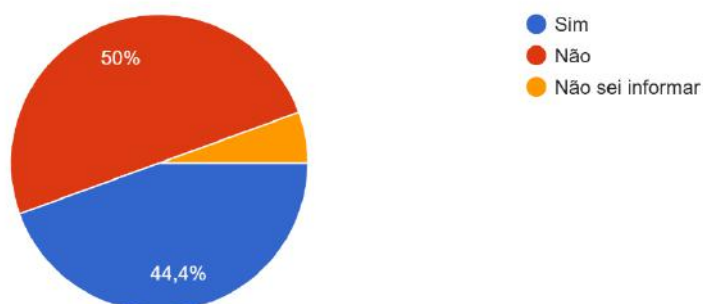
Além disso, os desafios desse tipo de trabalho vão além. O modal é caracterizado por desconforto significativo: enquanto os passageiros podem sentir dores nas costas, vertigens, olhos lacrimejando, entre outros problemas em uma viagem típica de 10 minutos, os trabalhadores estão sujeitos às condições ainda mais prejudiciais. A exposição prolongada a impactos como quebra-molas e buracos, com a ausência de apoio para as costas e a necessidade de manter os braços esticados por horas podem gerar uma série de problemas físicos.

A pesquisa constatou que 94,4% dos entrevistados já trabalharam em condições de extremo cansaço. Esse dado está claramente correlacionado com a sobrejornada a que são submetidos para obter uma remuneração justa por seus serviços. Contudo, essa situação assume uma dimensão ainda mais grave no contexto das motocicletas, dada a necessidade de atenção constante devido à periculosidade inerente à condução da motocicleta. Nesse sentido, o Gráfico 10 ilustra a percepção desses mototaxistas sobre os impactos de seu trabalho em sua saúde.

Gráfico 10 – Percepção dos motoristas sobre o impacto do trabalho em sua saúde física

Já teve problemas de saúde por rodar ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

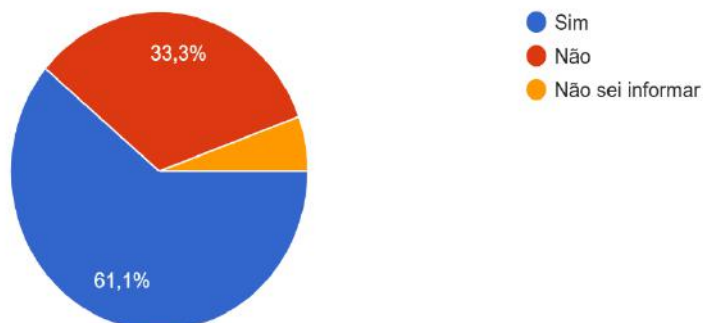
Outro aspecto é relacionado à criminalidade, que surpreendeu positivamente, já que foi baixo o número de assaltos, considerando o cenário de conflito no território e o recorte geográfico da pesquisa, a cidade do Rio de Janeiro. O baixo número de ocorrências (ao responderem à pergunta: “Já foi assaltado enquanto trabalhava?”), apenas 3 pessoas em um universo amostral de 18 confirmaram) gerou certa incompreensão, especialmente diante do crescimento desse tipo de crime. Dados do Instituto de Segurança Pública (ISP), obtidos pelo *O Globo* por meio da Lei de Acesso à Informação, revelam que, de janeiro a março deste ano, 1.747 motocicletas foram roubadas no estado, contra 992 no mesmo período de 2023 — um aumento de 76,1%. Os casos são mais frequentes na Zona Norte e na Baixada Fluminense, resultando em uma média de 39 motos roubadas por dia no primeiro trimestre no estado do Rio de Janeiro.

De forma diversa, a desonestidade das plataformas é mais bem percebida pela categoria. O Gráfico 11 mostra como os motoristas que, de alguma maneira, sentem-se lesados:

Gráfico 11 – Percepção sobre a desonestidade da plataforma

A plataforma de alguma maneira foi desonesta com você durante o trabalho ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

A desonestidade dos aplicativos não é uma novidade. Castro (2020, p. 135), a partir de dados coletados em suas entrevistas, relata que os motoristas não entendem por que não recebem prêmios e bônus prometidos pela empresa. Souza (2023), a partir de sua experiência dirigindo para o Uber durante seis meses na Bahia para a construção de sua tese, ilustra e conclui:

Da mesma forma, ser motorista de aplicativo da Uber significa conviver cotidianamente com a desonestidade da plataforma em muitos aspectos, principalmente em relação à remuneração e pagamento das corridas. Tarifas calculadas a menor, taxas cobradas a maior, viagens inadimplidas, funcionalidades inoperantes, promoções e preços dinâmicos prometidos, mas não cumpridos, destinos alterados com viagens em curso, tudo isso faz parte da rotina.

Essa conduta desleal ocorre sob a aparência de falhas técnicas, como quando eu desativo a possibilidade de receber corridas em dinheiro, para receber pagamento apenas mediante cartão de crédito, mas o app me direciona para passageiros que só pagam em espécie. Como vou dar o troco, agora, sem dinheiro “miúdo”?

Outro aspecto operacional que não conta com a honestidade da plataforma é a funcionalidade “Sua Localização” que vincularia o Município onde o serviço pode ser prestado. No final de dezembro de 2021, faço o login no aplicativo no município de Ilhéus/BA e, quase imediatamente, já recebo uma solicitação. Percebo, assim, que, diferentemente do que afirma a plataforma, não há qualquer empecilho para que um motorista cadastrado em um município se desloque para outro, do mesmo Estado, e comece a trabalhar por lá. A Uber parece ter a intenção de fixar os motoristas em determinadas cidades, mas pode flexibilizar a regra, se a demanda assim o exigir.

Na fila virtual do aeroporto (chamado de bolsão), há grande oscilação na ordem de chegada, pois às vezes o motorista está bem próximo de ser chamado, mas logo em seguida é jogado para dezenas de posições mais atrás.

Contra essas trapças, é preciso muita atenção e a tentativa de comprovação das irregularidades (como prints de tela para eventuais contestações), algo que é praticamente inviável para os motoristas, diante do fato de que é a plataforma que consigna todos os aspectos do serviço de transporte de passageiros. A cláusula contratual da plataforma que somente autoriza o cancelamento de corridas pelos usuários nos primeiros 5 minutos, por exemplo, também não é observada, pois solicitações que aceito foram canceladas após 7 minutos, mas não há o reembolso de taxa em meu favor. (Souza, 2023, p. 158-159).

Além disso, com base na minha experiência, especialmente no aplicativo 99Taxis, no qual já completei mais de 600 corridas, afirmo que o aplicativo subestima a distância real, o que influencia a decisão do motorista em aceitar a corrida. Considerando que o custo da corrida é calculado com base na distância do passageiro até o destino, o deslocamento do motorista até o passageiro não é remunerado. Dessa forma, torna-se financeiramente desvantajoso para o motorista aceitar corridas em locais distantes. No entanto, o aplicativo sempre erra para menos. Depois de aceitar a corrida, o condutor frequentemente percebe que o GPS indica uma distância superior à prevista inicialmente.

Esse problema também se aplica à distância remunerada. Em diversas ocasiões, o trajeto do passageiro até o destino é estimado como menor, e após o embarque do passageiro, a situação é recalculada, gerando um custo adicional ao motociclista. Certamente, uma empresa de tecnologia poderia melhorar esse sistema de mensuração e seria aceitável se houvesse uma variação tanto para mais quanto para menos. Contudo, todos os supostos erros resultam necessariamente em um custo maior para o trabalhador.

Mas os prejuízos financeiros vão além. Esse TCC não teve como objetivo verificar se financeiramente os custos do trabalho desempenhado pelos motociclistas é de fato compensado, ou se há remuneração ou oneração ao obreiro. No entanto, outras pesquisas já pontuaram prejuízos no desempenho da função por meio de carros particulares. Souza (2023), ao aferir a totalidade dos custos em face dos pagamentos, concluiu:

Em síntese, o prejuízo real por quilômetro rodado, ao longo da experiência empírica, levando-se em conta o deslocamento total foi R\$ 0,24/km.

O resultado da pesquisa significou uma despesa projetada de R\$ 1.346,65183 ou, em outra medida, o pesquisador deixou cerca de R\$ 3,85 em favor da Uber a cada hora trabalhada.

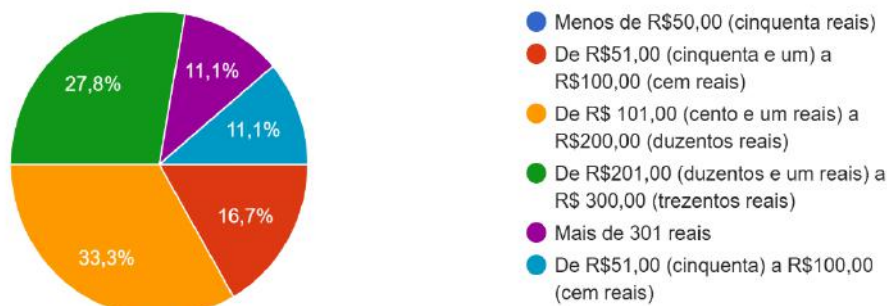
Implica dizer que, não apenas **a atividade empreendida por motoristas de aplicativo corresponde a um trabalho não remunerado, mas também que os trabalhadores podem estar pagando para trabalhar, mas não estão percebendo essa condição.** (Souza, 2023, p. 234, grifos nossos).

Com isso em voga, ao perguntar sobre a remuneração percebida, tem-se o demonstrado no Gráfico 12:

Gráfico 12 – Remuneração recebida

Qual a média de ganhos diários líquidos (descontando os custos)?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

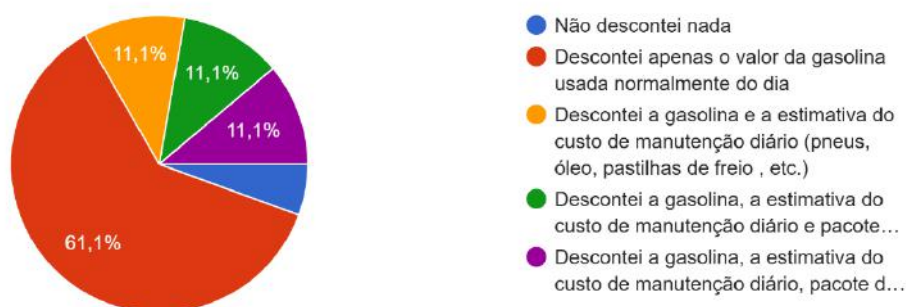
Mais da metade (72,2%) dos entrevistados afirma que, após descontar os custos, consegue uma remuneração diária maior que R\$101,00, valor bem superior ao salário mínimo, considerando de forma articulada os resultados apresentados no Gráfico 1, em que 77,7% dos entrevistados trabalham no mínimo 5 dias por semana. Comparando com um trabalhador que desempenha quaisquer outro ofício, em que se receba o salário mínimo que é de R\$ 1.302,00 (no estado do Rio de Janeiro), o valor diário equivalente seria de aproximadamente R\$ 59,18. Sem levar em conta que a maioria (61,1%, conforme o Gráfico 2) trabalha em sobrejornada, essa remuneração parece bastante atrativa.

Em resumo, estamos comparando um salário diário de R\$ 59,18 com uma renda de, no mínimo, R\$ 101,00 por dia. No entanto, será que os trabalhadores realmente descontaram todos os custos? Essa questão foi abordada posteriormente, e o resultado é apresentado no Gráfico 13:

Gráfico 13 – Desconto dos custos

Na última pergunta, para calcular os seus ganhos, o que você descontou do total recebido ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Em vermelho, 11 dos 18 entrevistados admitem ter descontado apenas o combustível. A ausência de educação financeira entre os trabalhadores é extremamente vantajosa para essas grandes empresas. Contudo, esse fenômeno não pode ser explicado apenas pela falta de educação básica ou financeira, que é notória nas camadas populares.

A plataforma adota um modelo de pagamento salarial que é praticamente instantâneo ao permitir retiradas imediatas. Isso permite uma sensação constante de recompensa que, como muitos outros agentes econômicos, enxergam benefícios no elastecimento das dívidas, como se dá com quase todos os gastos decorrentes do risco do negócio dessa categoria. O único gasto diário inescapável é mesmo o combustível, conforme também verificou Souza (2023, p. 241).

Ainda nessa seara, da ótica dos motociclistas, a invisibilidade de certos custos indiretos pode também ser explicada pelo conceito de “desconto hiperbólico”, originado na economia comportamental. Despesas já realizadas, como a aquisição do veículo e o seguro, ou custos futuros, como manutenção, depreciação e multas, muitas vezes não são devidamente considerados por aqueles que não estão habituados a pensar de forma intertemporal. Diversos estudos empíricos demonstram que o modelo de desconto hiperbólico descreve de forma eficaz como os agentes econômicos lidam com decisões de autocontrole e tentação: os indivíduos tendem a avaliar seu benefício ao longo do tempo, mas com uma taxa de desconto decrescente, ou seja, atribuem menos importância aos custos futuros (Staub, 2013).

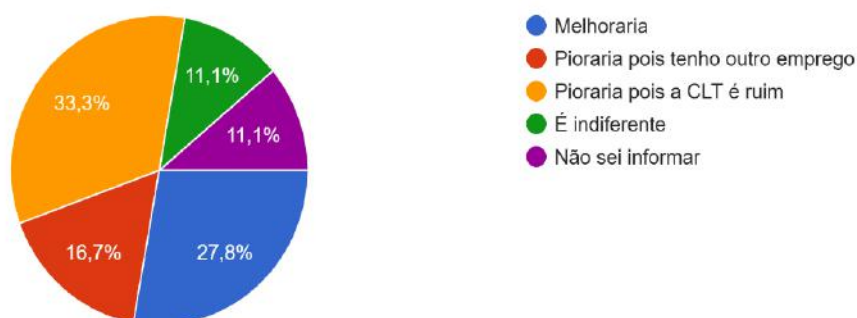
Outrossim, reforça a tese dessa invisibilidade de certos custos o estudo realizado na Austrália ao revelar que, após deduzidas todas as despesas, apenas 34,8% do valor faturado permanece nas mãos dos motoristas (Stanford, 2018, p. 11). Além disso, quanto maior o tempo de espera, menor a remuneração recebida, uma vez que os motoristas da Uber não são pagos por esses períodos potencialmente longos de inatividade. Stanford (2018) argumenta que essa falta de pagamento durante a espera representa uma espécie de subsídio salarial que os motoristas, na prática, concedem à própria plataforma, a qual, por sua vez, utiliza essa vantagem para competir com preços mais baixos em relação a outros concorrentes.

Souza (2023, p. 241) defende que a negação de que, no mínimo, são mal remunerados está ligada a um sentimento de preservação da própria dignidade. Tomar consciência das condições de opressão e humilhação pode ser doloroso e, por vezes, até paralisante. Para Souza (2023), o motorista prefere ser visto como um trabalhador autônomo “que se vira” do que como um trabalhador sem direitos que reclama de tudo. Eles desejam ter dignidade, mas temem a

ideia de ser trabalhadores com carteira assinada. Esse ponto foi, em certa medida, confirmado pela pergunta ilustrada no Gráfico 14:

Gráfico 14 – A ideia de trabalhar com carteira assinada

Se a plataformas decidissem assinar a sua carteira de trabalho, isso melhoraria ou pioraria a sua situação ?
18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

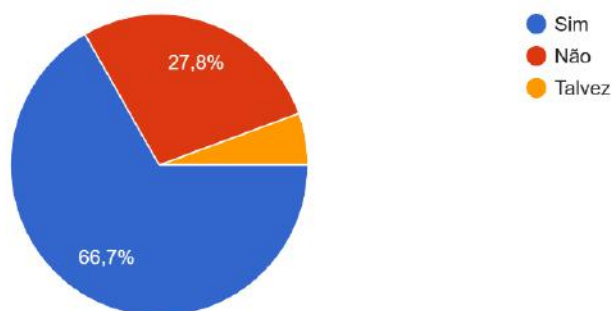
Apenas 27,8% dos entrevistados, ou seja, 5 dos 18, acreditam que receber férias, décimo terceiro, horas extras, equipamentos de segurança, combustível, aluguel da moto, entre outros direitos, melhoraria sua situação de trabalho. Para a esmagadora maioria, esses direitos seriam indiferentes ou até prejudiciais. Essa negação ou incerteza quanto aos benefícios de um vínculo formal evidencia a eficácia do discurso amplamente difundido pela plataforma e a doutrinação negativa sobre os direitos trabalhistas, que vem sendo absorvida pela classe trabalhadora.

Outra maneira de interpretar essa resposta pode estar relacionada a um descontentamento com o próprio trabalho em si. Ao responderem à pergunta: “Você se sente de alguma maneira explorado ou desvalorizado pela plataforma?”, 77,8% (14 pessoas) afirmaram que sim. Outros três oscilaram entre as respostas “talvez” e “não sei informar”, e apenas um dos dezoito afirmou categoricamente que, de maneira alguma, sente-se explorado ou desvalorizado. A pergunta do Gráfico 15 foi formulada com o intuito de aprofundar esse entendimento:

Gráfico 15 – Possibilidade de carteira assinada em outro ofício

Se recebesse proposta de trabalho com carteira assinada para ganhar o mesmo valor em outro ofício aceitaria ?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Aqui, abre-se celeuma. A CLT não é tão rechaçada pelos entrevistados quanto ao que apontou o gráfico anterior a esse. Por que, de alguma forma, o trabalho quando não por aplicativo, em outro ofício, faz com que a possibilidade dos direitos trabalhista seja bem aceita, mas no contexto do “uberizado” não seja?

Antes, é preciso destacar que existe um núcleo duro de trabalhadores, uma parcela relevante que vê a precariedade do trabalho como uma efetiva melhoria. O conceito de “ser empresário de si mesmo” (Ojeda, 2019, p. 26) parece enraizado na mentalidade de alguns. Isso é demonstrado aqui quando 33,3% dos trabalhadores afirmam que “A CLT é ruim” ao responderem (Gráfico 14) sobre a possibilidade de os aplicativos assinarem sua carteira de trabalho. No gráfico acima, os mesmos 33,3% reaparecem ao somarmos o “não” e o “talvez” quando da hipótese de mesma rentabilidade em outro ofício com direitos trabalhistas assegurados.

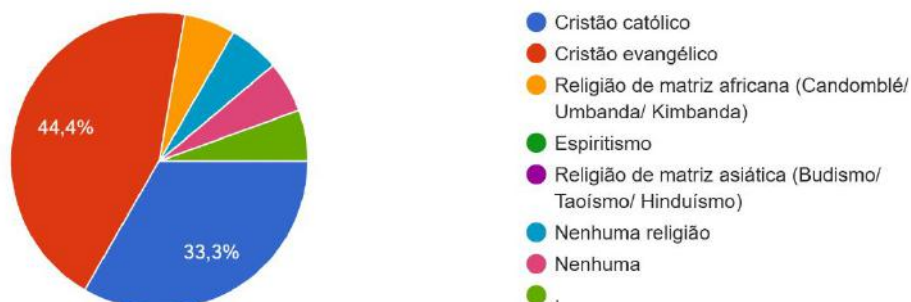
Outra conjectura é que, para alguns, o trabalho por aplicativo serve apenas para complementar a renda ou para arcar com os custos de propriedade do veículo; nesse caso, não encarariam a condução como um trabalho em si (Zoepf *et. al.*, 2018, p. 18).

Por fim, será que é possível correlacionar a religião como uma das peças para entender esse quebra-cabeça? O Gráfico 16 nos traz a profissão e a fé do nosso universo amostral:

Gráfico 16 – Religião dos entrevistados

Qual a sua religião?

18 respostas



Elaborado pelo autor (2024).

Com 77,7% dos respondentes da pesquisa definindo-se como cristãos, seja católico ou evangélico, a lógica do sistema religioso permeia grande parte do pensamento social. Nesse contexto, especialmente no ambiente evangélico, majoritário em nosso espaço amostral, Max Weber, em sua obra clássica *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo* ([1905] 2001), explora como o capitalismo se desenvolve em sociedades em que a doutrina protestante é predominante. Atualmente, com amplas alianças entre líderes religiosos desse nicho e políticos de discurso notoriamente pró-patronal, acompanhadas de reiteradas ameaças aos direitos dos trabalhadores, observa-se um enraizamento e uma correlação indevida entre aspectos políticos neoliberais e a fé.

O Estado concorrencial, implementado historicamente pelo neoliberalismo, não é um Estado que arbitra interesses, mas sim um Estado que tem atuado como parceiro dos interesses oligopolistas na guerra econômica global (Dardot; Laval, 2016, p. 283). De alguma forma, no Brasil, as massas foram seduzidas por esse discurso contrário aos interesses populares, um discurso que se opõe à existência de garantias sociais em prol do aumento do capital. Além disso, ele foi mesclado com os ensinamentos da doutrina evangélica. Atualmente, é comum observar em grandes igrejas cultos focados no empreendedorismo e no acúmulo de capital, fortalecidos pela doutrina da prosperidade, especialmente no meio pentecostal.

Todo esse ecossistema foi determinante para a perda de direitos trabalhistas, culminando na desastrosa Reforma Trabalhista de 2017. Nessa nova lógica que vem ganhando terreno, há apenas um favorecido. Ao correlacionar o neoliberalismo e seus impactos na dinâmica interna do trabalho, Souza (2023) afirma:

Aproveitando-se dessa condição, a plataforma subjuga trabalhadores digitais a sistemas de avaliações obscuros e antidemocráticos, precifica salários sem consensos negociais coletivos, não reconhece a autoridade de governos, nem de sindicatos, apresenta-se como inovadora e criativa, ainda que promova gestões com um formato autoritário e, por fim, promove um convencimento ideológico que visa retirar do obreiro sua autoidentificação como empregado, jogando-o na sarjeta do falso empreendedorismo neoliberal. (Souza, 2023, p. 328)

Isto posto, caminharemos para a última análise desse trabalho.

CONCLUSÃO

É preciso atualizar o conceito de subordinação para adequá-lo à realidade das novas dinâmicas laborais do século XXI. A análise da simples subsunção jurídica do conceito de subordinação clássica ao contexto fático afasta boa parte das relações empregatícias modernas. Portanto, é urgente a interferência de outras áreas do saber para renovar esse conceito, que não deve permanecer estático diante das inúmeras mudanças na forma como a sociedade se relaciona.

Dessa forma, a pesquisa buscou basear-se no entendimento de doutrinadores clássicos acerca do vínculo empregatício, não havendo maiores resistências quanto à existência dos demais requisitos, exceto no que toca à subordinação. Entretanto, embora ainda incipientes, há decisões que atestam, no cenário fático, outras formas de subordinação, especificamente a algorítmica.

Não é adequado perceber a existência de inovações no âmbito da relação trabalhista como uma nova realidade a ponto de anular os direitos de determinada classe. Portanto, a tecnologia não elimina o Direito do Trabalho; ao contrário, ela o impulsiona e enriquece. Esse ramo juslaboral nasce e se aprimora justamente com o avanço tecnológico, lembremos, pois, da máquina à vapor da revolução industrial, essa inovação trouxe a necessidade de regular a relação ali estabelecida a fim de coibir os abusos e excessos decorrentes dessa relação. Portanto, em momentos históricos de grandes saltos tecnológicos, o Direito do Trabalho encontra seu sentido e sua razão de ser. Se, no passado, a modernização de uma vida inicialmente agrícola trouxe novas funções, dinâmicas sociais e um novo pensamento, hoje, o trabalho mediado por aplicativos exige também novas funções, relações sociais e uma renovada mentalidade, especialmente dos operadores do direito. Contudo, sem implicar graves retrocessos sociais como os dados apontam.

A modernidade imposta pela revolução digital demanda adaptação, mas não pode perder de vista os princípios basilares de efetivação da justiça. A digitalização do trabalho, inevitável e poderosa, convive ainda com a venda da força de trabalho e com a desigualdade de poderes entre patrões e empregados. Esse campo do direito, portanto, precisa responder a esses novos cenários sem abrir mão de sua essência e de sua função social. A lógica do trabalho, da exploração, do acúmulo de capital, da vulnerabilidade econômica e da mais-valia permanecem as mesmas. Assim, a implementação de recursos tecnológicos no trabalho por peça, há muito tempo reconhecido no Direito do Trabalho, de forma alguma deve ser capaz de marginalizar toda uma categoria de trabalhadores dos modais de deslocamento.

A pesquisa evidenciou a existência de legislação específica que regulamenta a função de mototaxista, incluindo exigências de autorização pela prefeitura, conclusão de curso específico e itens de segurança para o condutor e passageiro, entre outros. Entretanto, os aplicativos operam à margem, e o Judiciário, em algumas decisões, reconhece uma suposta ausência de regulamentação legislativa para essa atividade. O cerne da questão está na utilização de um aparelho celular para cumprir as exigências legais de autorização e segurança, como se a tecnologia, por si só, fosse capaz de criar um sistema paralelo, cotidiano, de melhor segurança no trânsito, eficiência e habilidade na condução, dispensando toda a regulamentação jurídica já existente.

A manipulação do sistema, que abrange desde os termos de identificação desse trabalhador até a agressividade na tratativa jurídica de reclamações trabalhistas, visa apenas aumentar os lucros, impedindo a autoidentificação dos motociclistas como passíveis de garantias derivadas do trabalho formal e obstruindo a construção de potencial jurisprudência desfavorável à continuidade da exploração massiva desses trabalhadores. Isso torna o panorama nacional das decisões extremamente favorável às *big techs*. No exterior, há países que proibiram ou impuseram restrições, mas, na maioria, elas operam livremente. Apesar de algumas resoluções da OIT, os donos do capital estão prevalecendo e maximizando a ótica da exploração.

A pesquisa empírica demonstrou excesso de dias e horas trabalhadas, com consequências para a saúde dos motociclistas. A esmagadora maioria relatou cansaço extremo, acidentes no trabalho e um cenário de medo da violência. O panorama de medo no Rio de Janeiro é consubstanciado pelo receio de punições, que leva a classe a ingressar em territórios dominados pelo crime organizado sob a pressão de perderem seu ofício.

Ademais, eles percebem erroneamente seus rendimentos, superestimando-os, e, em sua maioria, não desejam vínculos trabalhistas com os donos dos aplicativos, mesmo que isso lhes proporcionasse mais direitos e garantias. A corrupção da autoimagem foi identificada como parte de uma rede estruturalmente desenvolvida para esse fim, que perpassa pelas estratégias das *big techs* e deságua em um sistema político/religioso que apoia e legitima a conduta dessas empresas, apresentando o cenário ao trabalhador como algo benéfico.

Identificou-se que, embora a maioria não deseje e não perceba vínculo empregatício com os aplicativos, isso não prevalece em relação a outras atividades. A maioria trocaria o trabalho atual por outro, desde que com igual remuneração, o que demonstra uma insatisfação com o trabalho atual. Talvez isso seja resultado, entre outros fatores, do surpreendente assédio em um cenário exclusivamente masculino, que, provavelmente, ocorre devido às suas

características precárias e excludentes. A maioria esmagadora relatou ter sido assediada alguma vez.

Conclui-se que há um panorama de esvaziamento da tutela legal, com a manipulação do imaginário do trabalhador por meio dos mais diversos mecanismos, pouca ou nenhuma remuneração, precárias condições de trabalho, ausência de segurança e descaso das plataformas em cumprir as legislações e dar o mínimo suporte ao labor diário desses motociclistas.

REFERÊNCIAS

99. **Sobre a 99.** Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 1 set. 2024.

ALVES, E. T. **Parassubordinação e uberização do trabalho.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

AMOBITEC. **A nova mobilidade no Brasil.** São Paulo: AMOBITEC, 2021. Disponível em: <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2021/09/A-Nova-Mobilidade-no-Brasil-AMOBITEC.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2024.

ANAMATRA. **Decisão do TST reconhece vínculo entre trabalhador e Uber.** 25 de maio de 2022. Disponível em: <https://anamatra.org.br/imprensa/anamatra-na-midia/32353-decisao-do-tst-reconhece-vinculo-entre-trabalhador-e-uber>. Acesso em: 6 out. 2024.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 15. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

AUGUSTO, Francini; Brasil, Filipe. **Investigação da morte de mototaxista em Brás de Pina.** G1, 11 set. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/09/11/investigacao-morte-mototaxista-bras-de-pina.ghtml>. Acesso em: 3 nov. 2024.

AZUARA, O.; GONZÁLEZ, S.; KELLER, L. Who drives on ride-hailing platforms in Latin America?: a profile of Uber drivers in Brazil, Chile, Colombia and Mexico. **Inter-American Development Bank**, n. September, 2019.

BIANCHI, S. R.; MACEDO, D. A. DE; PACHECO, A. G. A uberização como forma de precarização do trabalho e suas consequências na questão social. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, v. 6, n. 10, p. 134–156, jan./jun. 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/9755/6644>. Acesso em: 3 set. 2024.

BRAGA, R. **A política do precariado:** do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2015.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 930, de 28 de março de 2022a.** Dispõe sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 01 abr. 2022. Seção 1, p. 119. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-contran-n-930-de-28-de-marco-de-2022-390300734>. Acesso em: 2 nov. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 940, de 28 de março de 2022b.** Disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 01 abr. 2022. Seção 1, p. 130. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-contran-n-940-de-28-de-marco-de-2022-390285259>. Acesso em: 2 nov. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 943, de 28 de março de 2022c**. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 01 abr. 2022. Seção 1, p. 134. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-contran-n-943-de-28-de-marco-de-2022-390301047>. Acesso em: 2 nov. 2024.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Decreto-lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm Acesso em: 1 out. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Quarta Turma). **RR 10555-54.2019.5.03.0179**. Relator: Ives Gandra Martins Filho. Acórdão publicado em: 05/03/2021a. disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1212487793/recurso-de-revista-rr-10555420195030179/inteiro-teor-1212487921>. Acesso em: 6 out. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (TRT3) (11ª Turma). Relator Antônio Gomes de Vasconcelos. **ED 0010258-59.2020.5.03.0002**. Acórdão publicado em 02/02/2021b. Disponível em: <https://trt-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1164171455/rops-102585920205030002-mg-0010258-5920205030002/inteiro-teor-1164171465>. Acesso em: 14 set. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (8ª Turma) (TRT4). Redatora Brígida Joaquina Charao Barcelos. **RORSum 0020270-25.2020.5.04.0352**. Julgamento em 01/07/2021c. Disponível em: <https://trt-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1240858820/rorsum-202702520205040352/inteiro-teor-1240858830>. Acesso em: 14 ago. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (8ª Turma) (TRT4). Relator Marcelo José Ferlin D'Ambroso. **RO 0020570-38.2020.5.04.0405**. Acórdão publicado em 22/09/2021d. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/0020750-3820205040405.pdf>. Acesso em: 16 out. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 11ª Região (TRT11) (3ª Turma). Relatora Ruth Barbosa Sampaio. **RT nº 0000416-06.2020.5.11.0011**. Acórdão publicado em 24/06/2021e. Disponível em: <https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2021/07/uber.pdf>. Acesso em: 15 out. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região (TRT15) (11ª Câmara). Relator João Batista Martins César. **ROT 0011710-15.2019.5.15.0032**. Acórdão publicado em 26/04/2021f. Disponível em: <https://trt-15.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1198371379/rot-117101520195150032-0011710-1520195150032/inteiro-teor-1198371384>. Acesso em 14 set. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT2). Juíza Raquel Marcos Simões. **RT n.º 1000540-24.2019.5.02.0086**. Sentença publicada em 5 de março de 2020a. Disponível em https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/7/13FE2CB692E46A_sentencauber.pdf. Acesso em: 14 set. 2024.

BRASIL. Justiça do Trabalho. Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região (TRT13) (2ª Turma). Relator Thiago de Oliveira Andrade. **RT n.º 0000699-64.2019.5.13.0025**. Acórdão publicado em 25/09/2020b. Disponível em: <https://trt-13.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/933917795/recurso-ordinario-trabalhista-ro-6996420195130025-0000699-6420195130025/inteiro-teor-933917805> Acesso em: 14 out. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Quarta Turma). **AIRR - 10575-88.2019.5.03.0003**. Relator: Ministro Alexandre Luiz Ramos. Acórdão publicado em: 11/09/2020c. Disponível em: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2020&numProcInt=10851&dtaPublicacaoStr=11/09/2020%2007:00:00&nia=7530625> Acesso em: 11 out. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Quinta Turma). **AIRR-1000123/2017-0038-02**. Relator: Ministro Breno Medeiros. Acórdão publicado em: 27/11/2020d. Disponível em: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2019&numProcInt=242502&dtaPublicacaoStr=27/11/2020%2007:00:00&nia=7573207> Acesso em: 11 out. 2024.

BRASIL. Lei Complementar nº 181, de 5 de dezembro de 2017a. Dispõe sobre a regulamentação de dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/a92d2f53fda133b0832581ed00530ec5?OpenDocument>. Acesso em: 2 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017b**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, [2017a]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm Acesso em: 17 out. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.551, de 15 de dezembro de 2011. Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Proteção e Defesa do Usuário de Serviços Públicos. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 2011. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm. Acesso em: 5 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009a**. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros “mototaxista”, em entrega de mercadorias “motoboy” e em serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm. Acesso em: 3 nov. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Terceira Turma). **RR-156400-71.2007.5.03.0007**. Relator Ministro Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, Acórdão publicado em: 27/11/2009b. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/#9b2d8f245810946da18426a6ec6a29ea>. Acesso em: 22 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de

entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Brasília, DF: Presidência da República, [2022a]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/114297.htm. Acesso em: 30 out. 2024

BRASIL. Lei nº 14.297, de 11 de janeiro de 2022b. Altera a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para dispor sobre a contratação de serviços de publicidade. Brasília, 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/114297.htm. Acesso em: 2 nov. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Terceira Turma). **RR-100353-02.2017.5.01.0066**. Relator Ministro Maurício Godinho Delgado. Acórdão publicado em 11/04/2022c. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1456803327/recurso-de-revista-rr-1003530220175010066/inteiro-teor-1456803857>. Acesso em: 6 out.2024.

BRASIL. **Norma Regulamentadora nº 16 (NR-16) - Atividades e Operações Perigosas**. Ministério do Trabalho e Emprego. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/conselhos-e-orgaos-colegiados/comissao-tripartite-partitaria-permanente/normas-regulamentadora/normas-regulamentadoras-vigentes/norma-regulamentadora-no-16-nr-16>. Acesso em: 3 nov. 2024.

BURAWOY, M. **Marxismo sociológico**: quatro países, quatro décadas, quatro grandes transformações e uma tradição crítica. São Paulo: Alameda, 2014.

CARDOSO, A. C. M.; ARTUR, K.; OLIVEIRA, M. C. S. O trabalho nas plataformas digitais: narrativas contrapostas de autonomia, subordinação, liberdade e dependência. **Revista Valore**, Volta Redonda, v. 5, p. 206-223, 2020. Disponível em: <https://revistavalore.emnuvens.com.br/valore/article/view/657/458>. Acesso em: 17 out. 2024.

CARDOSO, A. M.; LAGE, T. **As normas e os fatos**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

CARDOSO, Rafael. **Favela-Bairro: 30 anos, legado do programa desaparece aos poucos**. Agência Brasil, 24 mar. 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-03/favela-bairro-30-anos-legado-do-programa-desaparece-aos-poucos>. Acesso em: 3 nov. 2024.

CARELLI, R. L. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JÚNIOR, J. E. de R. (coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.

CARDOSO, S. L. P. A.; MENDES, C. M.. **O discurso do empreendedorismo nos perfis da Uber e do Ifood no Instagram: interação e sentido**. Fumec. Minas Gerais, p. 1, jan 2021. Disponível em : <https://revista.fumec.br/index.php/mediacao/article/view/9241/4584>

CARELLI, R. L. **O mundo do trabalho e os direitos fundamentais**: o Ministério Público do Trabalho e a representação funcional dos trabalhadores. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2011.

CARTACAPITAL. Grande Rio teve 8 tiroteios por dia e recorde de crianças baleadas, aponta estudo. **CARTACAPITAL**, 29 jan. 2024. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/grande-rio-teve-8-tiroteios-por-dia-e-recorde-de-criancas-baleadas-aponta-estudo/> Acesso em 3 nov. 2024.

CASTRO, Estefania de. Acidentes de moto no Rio sobem mais de 19% em um ano e cresce o número de mortes. **Sinpospetro-RJ**, 13 maio 2024. Disponível em: <https://sinpospetro-rj.org.br/2024/05/13/acidentes-de-moto-no-rio-sobem-mais-de-19-em-um-ano-e-cresce-o-numero-de-mortes/>. Acesso em: 3 nov. 2024.

CASTRO, V. V. **As ilusões da uberização**: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber. 2020. 303f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1638882>. Acesso em: 15 out. 2024.

CAVALCANTI. Do Whatsapp ao Uber: 1 em cada 5 brasileiro usa apps para ter renda. **UOL Economia**, Belém, 12 mai. 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/05/12/do-whatsapp-ao-uber-1-em-cada-5-brasileiros-usa-apps-para-ter-renda.htm>. Acesso em: 6 out. 2024.

COASE, R. H. **A firma, o mercado e o direito**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2016.

COMISSÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Una agenda Europea para la economía colaborativa. **Parlamento Europeo**, p. 15, 2017a.

COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS (CIDH). **Opinião Consultiva 27/21 de 5 de maio de 2021**. Disponível em: https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/resumen_seriea_27_esp.pdf. Acesso em: 14 out. 2024.

CORDERO, K. H.; DAZA, C. S. A modo de introducción. In: CORDERO, K. H.; DAZA, C. S. (ed.). **Precarización laboral en plataformas digitales**: una lectura desde América Latina. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS, 2020. p. 13-20.

D'ÁVILA, M. Z. **99 lança categoria de viagens de moto e promete corridas até 30% mais baratas**. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/negocios/99-lanca-categoria-de-viagens-de-moto-e-promete-corridas-ate-30-mais-baratas/>>. Acesso em: 12 nov. 2024.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DELGADO, M. G. **Curso de direito do trabalho**. 11. ed. São Paulo: LTr, 2012. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilia/documents/publication/wcms_759851.pdf. Acesso em: 3 nov. 2024.

DUARTE, F. C. P.; GUERRA, A. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos estudos de plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**, Aracaju, v. 22, n. 2, p. 38-55, maio/ago. 2019. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12129/1>. Acesso em: 17 set. 2024.

FGVCEV. **iFood é o app de delivery mais conhecido e usado do país**. Disponível em: <https://cev.fgv.br/noticia/ifood-e-o-app-de-delivery-mais-conhecido-e-usado-do-pais>> Acesso em: 12 nov. 2024.

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o marxismo**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 8, p. 45-67, jan./jun. 2017. Disponível em: <https://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220/177>. Acesso em: 16 set. 2024.

Gazeto do Povo. **Chinesa Didi compra brasileira 99, antiga 99Táxis**. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/nova-economia/concorrente-da-uber-chinesa-didi-compra-aplicativo-brasileiro-99-11cxh2bzs5ow5skq6qojyalyj/>. Acesso em: 17 out. 2024.

GAMA, Marina; JUNIOR, Servio; CALIXTO, Cyntia. 99Taxis: inovação em mobilidade e geração de valor. **Revista Brasileira de Casos de Ensino em Administração**, São Paulo, v. 11, n. 1, jan.-jun. 2021. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/gvcasos/article/view/81275/79178> Acesso em: 3 nov. 2024.

GLOBOPLAY. Mototaxistas na Rocinha são obrigados a pagar taxas ao tráfico. **Bom Dia Rio**, 2024. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6456688/?s=0s>. Acesso em: 3 nov. 2024.

Graell, Fernanda. Número de vítimas de acidente de trânsito cresce em hospitais do RJ, referências para o atendimento. **G1**, 12 maio 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/05/12/numero-de-vitimas-de-acidente-de-transito-cresce-em-hospitais-do-rj-referencias-para-o-atendimento.ghtml>. Acesso em: 3 nov. 2024.

GRAU, E. R. **O direito posto e o direito pressuposto**. São Paulo: Malheiros, 2011.

HAN, B-C. **Psicopolítica: O neoliberalismo e as novas técnicas de poder**. 7. ed. Tradução: Maurício Liesen. Belo Horizonte: Âiné, 2020.

iFOOD. **Quem somos**. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/sobre/quem-somos/>. Acesso em: 1 nov. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, quadros sintéticos, desocupação 3º trimestre**. Fevereiro de 2022. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Trimestral/Quadro_Sintetico/2021/pnadc_202104_trimestre_quadroSintetico.pdf Acesso em: 26 out. 2024.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). **Digital platforms and the world of work in G20 countries: status and policy action**. Geneva: ILO, 2021a. Disponível em: https://ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_814417.pdf. Acesso em: 3 dez. 2022.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). **Promoting employment and decent work in a changing landscape: report of the committee of experts on the application**

of conventions and recommendations. Geneva: ILO, 2020. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_736873.pdf. Acesso em: 3 out. 2024.

ISAAC, M. How Uber got lost: the once-swaggering company is losing more money and growing more slowly than ever: what happened? **The New York Times**, 23 ago. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/08/23/business/how-uber-got-lost.html>. Acesso em: 29 out. 2024.

KALIL, R. B. **Capitalismo de plataforma e direito do trabalho**: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. 2019. 102f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2138/tde-07082020-133545/publico/5183780_Tese_Parcial.pdf. Acesso em: 19 out. 2024.

LEME, A. C. R. P. **Da máquina à nuvem**: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber. São Paulo: LTr, 2019.

MACHADO, S. **A noção de subordinação jurídica**. São Paulo: LTr, 2009.

MACHADO, S. **A subordinação jurídica na relação de trabalho**: uma perspectiva reconstrutiva. 2003. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2003. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/62654/T%20-%20SIDNEI%20MACHADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 out. 2024.

MANDL, A. T. **A constitucionalidade das greves de ocupações de fábricas**. Sumaré: CEMOP, 2013. (Coleção Textos Jurídicos, v. 1).

MARTINEZ, L. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

MARX, Karl. **O Capital-Livro 1**: crítica da economia política. Livro 1: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2015.

MÖHLMANN, M.; ZALMANSON, L. Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers'. In: **Autonomy', in proceedings of the international conference on information systems (ICIS)**, p. 10-13, Seoul South Korea, December, 2017.

MORENO, Matheus. **Cria o Dia Municipal do Mototaxista, Motoboy, Motofrete e Motovigia a ser comemorado dia 24 de setembro, anualmente, e dá outras providências**. Ribeirão Preto, SP, 25 set. 2024. Projeto de Lei nº 38993. Disponível em: https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/sapl_documentos/proposicao/38993_signed.pdf ng=PT&part=1&occ=fi rst&mode=lst&pageIndex=0&cid=2463459. Acesso em: 15 ago. 2024.

NUNES, Marcos. **Perigo em duas rodas: roubos de moto no Rio subiram 76,1% e no mesmo período média foi de 39 furtos por dia**. O Globo, 16 set. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/09/16/perigo-em-duas-rodas-roubos-de-moto-no-rio-subiram-761percent-e-no-mesmo-periodo-media-foi-de-39-furtos-por-dia.ghtml>. Acesso em: 3 nov. 2024.

OJEDA, F. G. Capitalismo de dados. Plataformas y co-working. **Revista Sociedad**, Buenos Aires, n. 39, p. 18-30, out. 2019. Disponível em: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/revistasociedad/article/view/5087/4221>. Acesso em: 17 ago. 2024.

OLIVEIRA, M. C. S. **A (re)significação do critério da dependência econômica**: uma compreensão interdisciplinar do assalariamento em crítica à dogmática trabalhista. 2011. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/26169/Murilo%20S.Oliveira.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 16 set. 2024.

OLIVEIRA, M. C. S. A ressignificação da dependência econômica. **Revista TST**, Brasília, v. 78, n. 1, p. 210-237, jan./mar. 2012a.

OLIVEIRA, M. C. S.; ASSIS, A. K. B.; COSTA, J. B. O direito do trabalho (des)conectado das plataformas digitais. **Teoria Juridica Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 246-266, jan./jun.2019. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/rjur/article/download/24367/17785>. Acesso em: 29 set. 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **As plataformas digitais e o futuro do trabalho**: promover o trabalho digno no mundo digital. 2. ed. Genebra: BIT, 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho**. Genebra: OIT, 2019.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). **El empleo atípico en el mundo**: retos y perspectivas. Genebra: OIT, 2016. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_534522.pdf. Acesso em: 3 nov. 2024.

PORTO, L. V. **A subordinação no contrato de emprego: desconstrução, reconstrução e universalização do conceito jurídico**. 2008. 356f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal da Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008. Disponível em: http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/Direito_PortoLV_1.pdf. Acesso em: 22 ago. 2024.

RAVACHE, G. Uber dispara e fatura R\$ 30,6 bilhões, tem lucro e nenhuma boa notícia para motoristas. **Jornal do Comércio**, Seção Tecnologia e Informação, 10 fev. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/tecnologia-e-inovacao/2022/02/14944932-uber-fatura-rs-306-bi-tem-lucro-e-nenhuma-bom-noticia-para-motoristas.html>. Acesso em: 24 out. 2024.

RESENDE, Isabelle. “Só pensava em sobreviver para não estragar a festa do meu filho”, diz motorista alvo de tiros de traficantes em favela na Zona Norte do Rio. **Extra**, 12 jul. 2023. Disponível em: <https://extra.globo.com/rio/casos-de-policia/noticia/2023/07/so-pensava-em-sobreviver-para-nao-estragar-a-festa-do-meu-filho-diz-motorista-alvo-de-tiros-de-trafficantes-em-favela-na-zona-norte-do-rio.ghtml>. Acesso em: 3 nov. 2024.

REUTERS. Uber investe em startup britânica para acelerar projetos de direção autônoma. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/uber-investe-em-startup-britanica-para-acelerar-projetos-de-direcao-autonoma>. Acesso em: 12 nov. 2024.

RODRIGUES, Thayná. Acidentes de moto no Rio sobem mais de 19% em um ano e cresce o número de mortes. **O Globo**, 13 maio 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/05/13/acidentes-de-moto-no-rio-sobem-mais-de-19percent-em-um-ano-e-cresce-o-numero-de-mortes.ghtml>. Acesso em: 3 nov. 2024.

SABINO, A. M.; ABÍLIO, L. C. Uberização: o empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 2, n. 2, p. 109-135, dez. 2019. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/53/31>. Acesso em: 16 set. 2024.

SALOMÃO, Karin. Rival da Uber compra a 99, o 1º unicórnio brasileiro. **Exame**, 3 jan. 2018. Disponível em: <https://exame.com/negocios/rival-da-uber-compra-a-99-1-unicornio-brasileiro/>. Acesso em: 3 nov. 2024.

SINDICATO DOS EMPREGADOS MOTOCICLISTAS DO ESTADO DO RJ; SINDICATO COM VAREJISTA PRODUTOS FARMACÊUTICOS MUNI R J. **Termo aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2024/2025**. Registro no MTE: RJ001907/2024, 6 ago. 2024. Disponível em: https://www.sincofarma-rj.org.br/wp-content/uploads/2024/08/TERMO-ADITIVO_E_CCT-MOTOCICLISTAS-2024.2025-HOMOLOGADA-1.pdf Acesso em: 3 nov. 2024.

SLEE, T. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução: João Peres. São Paulo: Elefante, 2020.

SOUZA, J. Aumento da frota de ônibus e reajuste da tarifa: entenda a discussão sobre a situação do transporte público em Salvador. **G1 Bahia**, 12 fev. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/02/12/aumento-da-frota-de-onibus-e-reajuste-da-tarifa-entenda-a-discussao-sobre-a-situacao-do-transporte-publico-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 28 set. 2024.

SOUZA, Ilan Fonseca de. **Dirigindo Uber: um estudo da subordinação jurídica a partir da etnografia**. 2023. Tese (Doutorado em Estado e Sociedade) — Programa de Pós-Graduação em Estado e Sociedade, Universidade Federal do Sul da Bahia, Porto Seguro, 2023.

STANDING, G. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução: Cristina Antunes. 6. reimp. Belo Horizonte: Autêntica, 2020. (Invenções Democráticas, v. IV).

STANFORD, J. **Subsidising billionaires simulating the net incomes of UberX dBrivers in Australia**. Canberra: The Australia Institute – Centre for Future Work, 2018.

STAUB, L. F. P. **Modelo de desconto hiperbólico**: evidências empíricas sobre poupança e consumo. 2013. 98f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. Disponível em:

<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/97703/000915423.pdf;sequence=1>. Acesso em: 3 nov. 2024.

STEFANO, V. D. Introduction: crowdsourcing, the gig-economy and the law. **Comparative Labor Law & Policy Journal**, Illinois, v. 37, n. 3, p. 1-10, abr. 2016a. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2767383>. Acesso em: 16 out. 2024.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA (TJUE). Grande Secção. **Processo C-434/15**. Relator D. Svåby. Acórdão julgado em 20.12.2017a. Disponível em: https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=198047&text=&dir=&doclang=PT&part=1&occ=fi%20rst&mode=lst&pageIndex=0&cid=2463459. Acesso em: 15 ago. 2024.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. TJUE. Parecer do Advogado-Geral no processo **C-434/15**, Uber Spain, SL, ECLI: EU: C: 2017b: 364. Advogado-Geral Maciej. Szpunar. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62015CC0434&from=FR>. Acesso em: 22 set. 2024.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 27 de agosto de 2020a. Atualizado em 2022. Escrito por Equipe Uber. Disponível em: <https://is.gd/6yiu5n>. Acesso em: 15 set. 2024.

UBER Eats encerra entregas de restaurantes no Brasil. **Estadão**, São Paulo, 7 mar. 2022b. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/link/empresas/uber-eats-encerra-entregas-de-restaurantes-no-brasil-nesta-segunda/>. Acesso em: 25 set. 2024.

UBER. **Aviso de privacidade**. 2021a. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=privacy-notice&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 19 set. 2024.

UBER. **Código da comunidade Uber**. 2021b. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-community-guidelines>. Acesso em: 19 set. 2024.

UBER. **Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia**. 2021c. Disponível em: <https://uber-regulatory-documents.s3.amazonaws.com/reddog/country/Brazil/p2p/TERMOS%20E%20CONDICOES%20GERA%20DOS%20SERVICOS%20DE%20INTERMEDIACAO%20DIGITAL%20-%202025.06.2018.pdf>. Acesso em: 18 set. 2024.

UBER. **Diretrizes da Comunidade da Uber**. Uber, 2024. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-community-guidelines>. Acesso em: 3 nov. 2024.

UBER. **Entendendo porque motoristas poder perder acesso à sua conta**. 2022a. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/safety/deactivations/#:~:text=Entendendo%20porque%20motoristas%20podem%20perder%20acesso%20%C3%A0%20sua%20conta&text=Esta%20pol%C3%ADtica%20foi%20criada%20para,mais%20positiva%2C%20segura%20e%20respeitosa>. Acesso em: 18 set. 2024.

VARGAS, D. S.; CASTAÑEDA, O. J. M. Obstáculos, resistencias y repertorios de movilización social de repartidores digitales en Colombia. *In*: CORDERO, K. H.; DAZA, C. S (ed.). **Precarización laboral en plataformas digitales: Una Lectura desde América Latina**. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS, 2020. p. 99-118.

WEBER, Max. A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo. 2ª ed. rev. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

ZEFERINO, B. C.G. Subsunção formal e real do trabalho ao capital e suas implicações nas relações sociais. *In*: SEMINARIO LATINOAMERICANO DE ESCUELAS DE TRABAJO SOCIAL, 19, 2009. **Anais...** Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil, 2009. Disponível em: <https://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/congresos/reg/slets/slets-019-274.pdf>. Acesso em: 1 out. 2024.

ZOEPPF, S. *et al.* The economics of ride-hailing: driver revenue, expenses and taxes. Cambridge: **Massachusetts Institute of Technology Center for Energy and Environmental Policy Research**, v. 7, n. 2, p. 1-38, 2018.