

PUCRS

ESCOLA DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
MESTRADO EM SERVIÇO SOCIAL

PEDRO ALBERTO CARDOSO SAMUEL

**DO TÁXI CONVENCIONAL AO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:
recrudescimento ou nova precarização do trabalho?**

Porto Alegre

2021

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica
do Rio Grande do Sul

PEDRO ALBERTO CARDOSO SAMUEL

**DO TÁXI CONVENCIONAL AO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:
recrudescimento ou nova precarização do trabalho?**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS.

Área de Concentração: Serviço Social, Políticas e Processos Sociais

Linha de Pesquisa: Serviço Social, Trabalho e Processos Sociais

Orientador: Prof. Dr. Carlos Nelson dos Reis

Porto Alegre

Janeiro 2021

Ficha Catalográfica

S193d Samuel, Pedro Alberto Cardoso

Do Táxi Convencional ao Serviço de Transporte por Aplicativo :
recrudescimento ou nova precarização do trabalho? / Pedro
Alberto Cardoso Samuel. – 2021.

138.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em
Serviço Social, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Nelson dos REIS.

1. Mercado de trabalho. 2. Transporte por aplicativo. 3. Taxi
convencional. 4. Precarização. I. REIS, Carlos Nelson dos. II.
Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da PUCRS
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Bibliotecária responsável: Clarissa Jesinska Selbach CRB-10/2051

PEDRO ALBERTO CARDOSO SAMUEL

**DO TÁXI CONVENCIONAL AO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:
recrudescimento ou nova precarização do trabalho?**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS.

Aprovada em: ____ de _____ 2021.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Carlos Nelson dos Reis – Orientador

Prof. Dra. Jane Cruz Prates

Prof. Dra. Valdete Souto Severo

*À minha Mamãe Sandra, Vô Santinha e Vô Beto,
estrelas que iluminam céu e a minha vida, trazendo
mais esperança e força para continuar;
Ao meu Pai Emerson, que os valores e exemplos me
ensinam a cada dia;
A Paula, minha amiga, cúmplice e companheira por
toda a vida...*

AGRADECIMENTOS

Ao Grande Pai Universal, pela oportunidade de desenvolvimento nesta vida, ao amparo dos Mentores Espirituais em cada instante, à energia da Justiça de Pai Xangô e ao meu bom e fiel amigo Seu Omolu, que sempre cuida dos meus caminhos.

Aos meus Pais, Emerson e Sandra, pelo sacrifício e abdicação para formarem um filho com curso universitário e por todo o amor e valores que me foram confiados. Hoje o suor e os sapatos furados trilham um caminho antes nunca imaginado, sem nunca esquecer de onde partiu a jornada.

A Paula, minha companheira de vida, por todo o incentivo para que pudesse dedicar tempo para este trabalho, muitas vezes assumindo compromissos e tarefas que seriam de minha responsabilidade, compreendendo as minhas ausências, enquanto estava sentado, lendo e escrevendo.

A Vó Tetê e minha tia avó Roma, por todo o amor e pela constante presença em minha vida, sempre com muita atenção, zelo e carinho.

Ao meu orientador Prof. Carlos Nelson dos Reis, por quem tenho grande admiração e respeito por toda a sua trajetória de vida e profissional. Uma pessoa que tenho como amigo e com elevada estima, para além da própria produção. Agradeço a atenção e dedicação para que este trabalho ficasse pronto.

À Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS e ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social – PPGSS, e a todos os trabalhadores e professores desta instituição, em especial ao Núcleo de Pesquisa GETMP, no qual cumprimento a pessoa da Prof. Jane Cruz Prates, que encanta a todos nós pela luta na defesa de uma sociedade mais igual.

Agradeço a Dra. Valdete Souto Severo, por ter aceitado participar da banca examinadora desta dissertação. Os seus debates e estímulo ao pensamento crítico ao direito do trabalho trazem enorme contribuição e inspiração a todos os operadores do direito e serviram de estímulo para que desse este passo em minha jornada acadêmica.

Aos meus colegas e amigos do Serviço Social, pela receptividade e acolhimento, e os cumprimentos na figura daqueles que foram mais próximos neste período, que levarei por toda a vida: Andressa, Claudiomiro, Paulo, Jéssica e Rodrigo. Meus agradecimentos e cumprimentos também às contribuições de todos os orientandos do Prof. Carlos Nelson, pela parceria e auxílio durante a produção desta dissertação: Larissa, Vanelise, Viviane e Milena.

Aos meus amigos e colegas de profissão Jerônimo e Karina, que muito auxiliaram em audiências, prazos e reuniões enquanto estava envolvido em atividades curriculares e de

pesquisa. E também à colega Clarissa, que, desde o projeto de mestrado, contribuiu com ideias e observações.

Agradeço também a todos os motoristas de aplicativo e táxi convencional entrevistados, pela confiança e disponibilidade em participar do presente estudo. Sem a contribuição e o tempo dispendido por todos esses trabalhadores esta pesquisa não contaria com a riqueza das expressões de quem realmente vivência dia a dia as contradições do transporte urbano de Porto Alegre.

Obrigado também pela paciência, dedicação e carinho da Liani Gemignani ao revisar e corrigir esta dissertação.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 001 – This study was financed in party by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoas de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

*No novo tempo, apesar dos castigos
Estamos crescidos, estamos atentos, estamos mais vivos
Pra nos socorrer, pra nos socorrer, pra nos socorrer
No novo tempo, apesar dos perigos
Da força mais bruta, da noite que assusta, estamos na luta
Pra sobreviver, pra sobreviver, pra sobreviver
Pra que nossa esperança seja mais que a vingança
Seja sempre um caminho que se deixa de herança
No novo tempo, apesar dos castigos
De toda fadiga, de toda injustiça, estamos na briga
Pra nos socorrer, pra nos socorrer, pra nos socorrer
No novo tempo, apesar dos perigos
De todos os pecados, de todos os enganos, estamos marcados
Pra sobreviver, pra sobreviver, pra sobreviver
No novo tempo, apesar dos castigos
Estamos em cena, estamos nas ruas, quebrando as algemas
Pra nos socorrer, pra nos socorrer, pra nos socorrer
No novo tempo, apesar dos perigos
A gente se encontra cantando na praça, fazendo pirraça*

Novo Tempo, de Ivan Lins e Vitor Martins

RESUMO

A presente pesquisa parte do seguinte problema de pesquisa: em que medida a passagem do serviço de transporte do táxi convencional para o transporte por aplicativo impõe aos respectivos trabalhadores um recrudescimento ou uma nova precarização das relações e condições de trabalho? De tal maneira que, utilizando-se de pesquisa bibliográfica, análise de documentos como legislações e jurisprudências, bem como entrevistas semiestruturadas, o estudo busca investigar se a chegada do aplicativo no segmento de transporte individual de pessoas trouxe um recrudescimento à atividade profissional ou acabou por criar uma nova precarização do trabalho. Perpassa por uma análise da evolução dos centros urbanos e a necessidade do transporte de pessoas, a origem da economia do compartilhamento e desenvolvimento das empresas de aplicativo, a alienação e as metamorfoses do mercado de trabalho, a subjetividade dos sujeitos e como os elementos do vínculo empregatício são analisados perante a Justiça do Trabalho. Tem como espaço geográfico o trabalho de profissionais desse segmento na cidade de Porto Alegre, a partir do ano de 2015, momento em que a empresa de maior abrangência no setor, a Uber, passou a disponibilizar o serviço na cidade. Como método de pesquisa, na perspectiva de um pensamento crítico para análise da realidade, utiliza-se o materialismo histórico dialético.

Palavras-chave: Mercado de trabalho. Transporte por aplicativo. Táxi convencional. Precarização.

ABSTRACT

The present research starts from the following research problem: to what extent does the transition from the conventional taxi transportation service to transportation by application impose on the respective workers a resurgence or a new precariousness of relations and working conditions? In such a way that, using bibliographic research, analysis of documents such as legislation and jurisprudence, as well as semi-structured interviews, the study seeks to investigate whether the arrival of the application in the individual transport segment has brought an increase in professional activity or ended up creating a new job insecurity. It goes through an analysis of the evolution of urban centers and the need to transport people, the origin of the sharing economy and the development of application companies, the alienation and metamorphoses of the labor market, the subjectivity of subjects and how the elements of the bond employment are analyzed before the Labor Court. Its geographical space is the work of professionals in this segment in the city of Porto Alegre, starting in 2015, when the most comprehensive company in the sector, Uber, started to provide the service in the city. As a research method, from the perspective of critical thinking to analyze reality, dialectical historical materialism is used.

Keywords: Labor market. Transport by application. Conventional taxi. Precariousness.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Senhora indo à missa em uma cadeirinha.....	27
Figura 2 – Senhor sendo transportado por seus escravos.....	28
Figura 3 – Maxambombas junto ao Mercado Público.....	29
Figura 4 – Bondes de tração animal na Rua Voluntários da Pátria.....	30
Figura 5 – Implantação de trilhos na Avenida Borges de Medeiros.....	31
Figura 6 – Bonde elétrico.....	33
Figura 7 – Ônibus da companhia Carris Porto-Alegrense.....	34
Figura 8 – Táxi, VW Fusca, na cidade de Porto Alegre.....	35
Figura 9 – Táxi-Lotação da década de 70.....	35
Gráfico 1 – Evolução da proporção de brasileiros que usam apps de transporte.....	51
Gráfico 2 – Evolução dos apps de transporte mais utilizados por brasileiros.....	51

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Cenário do mercado de trabalho no Brasil, Rio Grande do Sul e POA.....	59
Tabela 2 – Variação da taxa de desemprego no Brasil em 2020.....	61
Tabela 3 – Comparativo de indicadores do mercado de trabalho – segundo e terceiro trimestre de 2020.....	62

LISTA DE SIGLAS

ADIN – Ação Direta de Inconstitucionalidade
ADPF – Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
AMAA – Associação dos Motoristas Autônomos por Aplicativo
AMPA-RS – Apoio aos Motoristas por Aplicativos
APP – Acidentes Pessoais a Passageiros
CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
CUT – Central Única dos Trabalhadores
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação
INSS – Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPO – Oferta Pública Inicial
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RE – Recurso Extraordinário
SIMTRAPILI – Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativos do Rio Grande do Sul
STF – Supremo Tribunal Federal
STJ – Superior Tribunal de Justiça
TGO – Taxa de Gerenciamento Operacional
TJRS – Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul
TRT 10ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Distrito Federal e Tocantins
TRT 11ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Amazonas e Roraima
TRT 12ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Santa Catarina
TRT 13ª Região – Tribunal Regional do Trabalho da Paraíba
TRT 14ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Acre e Roraima
TRT 15ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Campinas
TRT 16ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Maranhão
TRT 17ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Espírito Santo
TRT 18ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Goiás

TRT 19ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Alagoas
TRT 1ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro
TRT 20ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Sergipe
TRT 21ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Rio Grande do Norte
TRT 22ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Piauí
TRT 23ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Mato Grosso
TRT 24ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Mato Grosso do Sul
TRT 2ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo
TRT 3ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais
TRT 4ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul
TRT 5ª Região – Tribunal Regional do Trabalho da Bahia
TRT 6ª Região – Tribunal Regional do Trabalho de Pernambuco
TRT 7ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Ceará
TRT 8ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Pará e Amapá
TRT 9ª Região – Tribunal Regional do Trabalho do Paraná
TST – Tribunal Superior do Trabalho
UFM – Unidade Financeira Municipal

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	OS CENTROS URBANOS E A NECESSIDADE DO TRANSPORTE DE PESSOAS.....	25
2.1	EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO E INDIVIDUAL E OS REFLEXOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO.....	25
2.2	A ORIGEM DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A CRIAÇÃO DA UBER.....	37
2.3	A REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI EM PORTO ALEGRE.....	46
2.4	A UBER NO MERCADO INTERNO BRASILEIRO.....	49
3	AS METAMORFOSES DO MERCADO DE TRABALHO: O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PESSOAS.....	56
3.1	O CENÁRIO DO MERCADO DE TRABALHO E O TRABALHO POR APLICATIVO.....	56
3.1.1	O cenário do mercado de trabalho e os reflexos no serviço de transporte de pessoas: da chegada da Uber ao Covid-19.....	57
3.1.2	Perfil do motorista por aplicativo e o táxi convencional na cidade de Porto Alegre.....	67
3.2	TRABALHO, ALIENAÇÃO E A CAPTURA DA SUBJETIVIDADE NO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO.....	72
3.2.1	As dimensões do trabalho e alienação no transporte por aplicativo.....	72
3.2.2	O trabalho por aplicativo e a subjetividade empreendedora dos motoristas profissionais.....	81
3.3	OS ELEMENTOS DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO NO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PESSOAS.....	90
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	110
	REFERÊNCIAS.....	115
	APÊNDICE A – ENTREVISTAS COM MOTORISTAS DE TÁXI E DO APLICATIVO UBER.....	138

1 INTRODUÇÃO

Desde sua fundação, em 1772, por 60 casais de portugueses açorianos, a cidade de Porto Alegre vem mostrando pujança em um crescimento urbano e populacional. Nesses 248 anos de existência, a cidade passou por diferentes *status*, chegando, na atualidade, à posição de metrópole nacional¹. Ao longo desse período, são críveis as transformações urbanísticas e arquitetônicas que conformam as edificações, ruas, avenidas e vias expressas que se fazem presentes na medida em que são impulsionadas pelos estágios produtivos da cidade: inicialmente produtora de bens primários que se proliferavam em uma extensa zona rural; na sequência, como se acompanhando a lógica da reprodução capitalista, que no século final XIX passava a ser a realidade de algumas grandes cidades brasileiras, começa a mostrar fortes indicativos de passagem para uma produção industrial; mais recentemente, da segunda metade do século XX em diante, uma célere urbanização, ao mesmo tempo que diminuía o perímetro rural, também, junto com outros fatores, evidenciava uma significativa transferência da produção industrial para cidades vizinhas que compunham a grande região metropolitana, o que mudava a característica produtiva da cidade para a produção de serviços.

Na medida em que esses movimentos se realizavam, ocorria, em paralelo, o aumento da densidade populacional, culminando, em 2019, com uma estimativa populacional de 1.483.771 habitantes (IBGE, [ca. 2019]). Dentre os diferentes segmentos do setor de serviços ganhou destaque o de transporte de pessoas, pois a expansão da urbanização e crescimento populacional resulta na necessidade de aumento da oferta de mobilidade urbana.

De tal maneira que o transporte de pessoas passou por evoluções e transformações ao longo do tempo, na medida em que a cidade foi se desenvolvendo acabou também por incorporar as inovações tecnológicas. Se antes, em torno dos séculos XVIII e XIX, a tração animal era a que impulsionava o transporte, e com a distribuição da energia elétrica passou a alimentar os bondes, agora é o motor à combustão nos ônibus, táxis e carros particulares que move as pessoas nos centros urbanos. Igualmente, no início apenas alguns bairros, sempre em lugares pré-determinados, eram atendidos pelo transporte público, individual ou coletivo, bem

¹ O Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015) não define o que é metrópole com precisão, deixando de articular com conceitos de espaço e território. Entretanto, pode-se entender que as metrópoles brasileiras são compostas pelos principais centros urbanos do país, que se caracterizam pelo seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta, fazendo parte Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre. São Paulo compõe a grande metrópole nacional, enquanto Rio de Janeiro e Brasília estariam em um nível intermediário, logo abaixo de São Paulo e acima das demais (PERES; ADRIANO; SERAPHIM; OLALQUIAGA, 2018).

diferente da atualidade, quando o táxi convencional e motoristas particulares por aplicativo transitam livremente por toda a cidade, tendo maior liberdade e ampla extensão territorial em seu atendimento. A bem da verdade, essa liberdade maior se efetiva com a chegada dos aplicativos, pois qualquer pessoa com acesso a um smartfone consegue chamar um motorista particular para levá-la ao seu destino.

Por tais movimentos constantes nessa breve contextualização encontra-se a justificativa para esta pesquisa em nível de dissertação de mestrado, de ordem pessoal, acadêmica e social.

Pessoalmente, a atração por esse tema dá-se a partir de uma atividade profissional ligada às ciências jurídicas, onde se vê cada vez mais formas de descaracterização do vínculo empregatício, objetivando a desregulamentação e precarização do trabalho. Estudar as peculiaridades do tema faz com que reverta uma melhor fundamentação na atuação prático-profissional e defesa dos interesses dos trabalhadores, em um momento de grande insegurança jurídica, em que ainda não há consenso jurisprudencial dos Tribunais acerca da relação direta dos trabalhadores de serviço por aplicativo junto às grandes empresas.

A pertinência acadêmica se dá em um cenário de contradições entre capital e trabalho, onde colocar luzes à discussão do modelo uberizado no serviço de transporte e seus reflexos na vida e compreensão que o sujeito tem de si mesmo faz com que se discuta o processo de acumulação e as múltiplas determinações da Questão Social.

Socialmente, justifica-se o tema devido à caracterização de uma nova forma de trabalho inserida no meio urbano, a qual, ao mesmo tempo que modifica as formas de como as pessoas se locomovem, acaba por reconfigurar um tradicional e importante segmento do mercado de trabalho. Por essa razão, considerando as especificidades que conglobam a atividade de transporte, ter um olhar sobre a realidade dos trabalhadores, levando em conta aspectos do trabalho, bem como os reflexos em sua consciência e saúde, o que poderá levar à constatação de um recrudescimento ou a uma nova forma de precarização desse segmento de prestação de serviços. E levar essas constatações, de forma acadêmica, ao conhecimento da sociedade, seja por meio de palestras ou publicação de artigos científicos, entende-se uma significativa contribuição social.

Assim, nessa perspectiva, o tema proposto encontra atualidade e pertinência em um momento histórico-conjuntural de flexibilizações de direitos, de ruptura com as bases do direito do trabalho, reforma previdenciária em um horizonte de promessas de diminuição de garantias trabalhistas com reformas estruturais em direitos assegurados desde a Constituinte de 1988. O que se entende, justifica a produção de uma pesquisa em nível de uma dissertação de mestrado em Serviço Social.

Razão pela qual, dadas as céleres e expressivas transformações nas relações entre o capital e o trabalho, neste limiar de século XXI, tem-se a nítida constatação de que as relações societárias, ao acompanharem esse processo, também se transformam e materializam novos hábitos, posturas e preferências. Boa parte dessa materialização se faz presente no setor terciário da economia, o de serviços, em todos os seus ramos e segmentos. A especificidade escolhida para estudo em nível de dissertação de mestrado remete à seguinte formulação de problema: ***em que medida a passagem do serviço de transporte do táxi convencional para o serviço de transporte por aplicativo, Uber, impõe aos respectivos trabalhadores um recrudescimento ou uma nova precarização das relações e condições de trabalho?***

Com o propósito de dar conta do problema de pesquisa apresentado elenca-se as seguintes **questões norteadoras**:

- a) em que contexto histórico-conjuntural o serviço de transporte por aplicativo passou a ser implementado?
- b) existem semelhanças e/ou diferenças para o trabalhador do segmento na prestação do serviço prestado por táxi convencional ou pelo aplicativo Uber? e
- c) quais as mudanças nas relações de trabalho o aplicativo Uber trouxe ao serviço de transporte?

Tendo como base as questões norteadoras, o **objetivo geral** do presente estudo é pesquisar os meandros da passagem do serviço de táxi convencional para o serviço por aplicativo, Uber, com a intenção de detectar a existência de um recrudescimento ou uma nova precarização do trabalho nesse segmento, levando em conta o intervalo temporal de 2015 a 2020 na cidade de Porto Alegre.

De tal modo que os **objetivos específicos** se constituem em: pesquisar a conjuntura econômica brasileira e sua contribuição para o crescimento do serviço de transporte por aplicativo na cidade de Porto Alegre, de modo a identificar o perfil do motorista de táxi convencional e do transporte da Uber; identificar o significado de empreendedorismo na figura do motorista de aplicativo e os reflexos ao seu olhar à profissão de transporte de pessoas; analisar os custos diretos e indiretos do motorista por aplicativo e os riscos da atividade profissional, bem como, a partir dos requisitos da relação de emprego, como a jurisprudência enfrenta a existência do vínculo empregatício em relação aos profissionais do táxi convencional e motorista por aplicativo; e, por fim, identificar se há precarização ou recrudescimento na atividade de transporte particular de pessoas com a inserção do aplicativo ao serviço de transporte.

Partindo do estudo do contexto histórico-conjuntural, o presente estudo visa pesquisar e analisar a existência de semelhanças e/ou diferenças para o trabalhador do segmento na prestação do serviço de táxi convencional ou pelo aplicativo Uber.

O presente estudo tem como base o **método** dialético fundamentado no materialismo histórico de Karl Marx, para quem:

A investigação tem de apoderar-se da matéria, em seus pormenores, de analisar suas diferentes formas de desenvolvimento e de perquirir a conexão íntima que há entre elas. Só depois de concluído esse trabalho é que se pode descrever, adequadamente, o movimento real. (MARX, 2017, p. 28.).

A escolha do método é de suma importância no projeto de pesquisa científica, na medida em que proporciona delimitar o caminho que será trilhado para alcançar o fim almejado. Pode-se descrever:

Numa palavra: o método de pesquisa que propicia o conhecimento teórico, partindo da aparência, visa alcançar a essência do objeto. Alcançando a essência do objeto, isto é: capturando a sua estrutura e dinâmica, por meio de procedimentos analíticos e operando a sua síntese, o pesquisador a reproduz no plano do pensamento; mediante a pesquisa, viabilizada pelo método, o pesquisador reproduz, no plano ideal, a essência do objeto que investigou.

O objeto da pesquisa tem, insista-se, uma existência objetiva, que independe da consciência do pesquisador. (PAULO NETTO, 2011, p. 22).

Portanto, o ponto de partida, dentro da dialética do concreto de Marx, é um fato da realidade, desmistificando sua aparência. A aparência (expressão fática), ao mesmo tempo que revela, mostra, sinaliza, também esconde, mistifica e oculta. Logo, se a aparência dos fenômenos relevasse sua essência a reflexão teórica seria desnecessária, bastaria o olhar sobre a realidade, razão pela qual conhecer é ultrapassar a simples aparência, o que se pretende realizar no presente estudo em relação ao transporte por aplicativo.

O aplicativo de transporte, quando inserido no meio urbano, revolucionou tanto o trabalho no segmento de transporte quanto a forma como as pessoas priorizam sua locomoção, e, ao mesmo tempo que torna mais acessível o ir e vir leva às grandes corporações parte do trabalho realizado no segmento, na medida em que elas fazem a gestão dos principais aplicativos. Portanto, partindo da aparência dos aplicativos que releva parte desse processo, busca-se colocar luzes, desmistificar as contradições e todo o processo histórico envolvido para chegar nas totalidades provisórias que elucidam parte de sua essência.

O materialismo histórico dialético parte de três categorias centrais: totalidade, contradição e historicidade (PRATES, 2016). Para o materialismo:

[...] o conhecimento se dá na e pela práxis. A práxis expressa, justamente, a unidade indissolúvel de duas dimensões distintas, diversas no processo de conhecimento: a teoria e a ação. A reflexão teórica sobre a realidade não é uma reflexão diletante, mas uma reflexão em função da ação para transformar. (FRIGOTTO, 1994, p. 81).

Devendo o método contemplar a dinâmica e a estrutura da pesquisa (PAULO NETTO, 2011). Nessa direção, utiliza-se do método materialista de Marx como forma de interpretar o movimento do trabalho no serviço de transporte individual, tanto em sua forma originária do táxi convencional, quanto o transporte por aplicativo. Serão problematizadas as mudanças que o aplicativo trouxe nas relações e condições de trabalho. De tal maneira que “[...] trata-se de uma dialética de cunho histórico-estrutural, que constitui um processo dinâmico, de transição, onde são trabalhados contradições e conflitos” (DEMO, 1985, p. 85).

Constituir a processualidade histórica é dar visibilidade aos conflitos e às contradições dentro do desenvolvimento do trabalho no transporte de pessoas quanto ao desenvolvimento urbano atrelado ao seu crescimento e aperfeiçoamento. Essa processualidade não é linear, imutável, mas dinâmica. A historicidade é mais do que a história, é analisar o real enquanto movimento, processo, devir, entender que os processos sociais estão inseridos em determinados contextos históricos (GOIN, 2016).

A categoria contradição permite analisar os fenômenos sociais, “[...] seu complexo e contraditório processo de produção e reprodução, ao considerar o movimento da realidade social” (GOIN, 2016, p. 50). Contradições no serviço de transporte evidentes entre trabalhadores do mesmo segmento e das empresas detentoras dos aplicativos ao se vestirem com os princípios e valores da economia do compartilhamento para terem maior aceitabilidade social e pressionarem os governos para sua regulamentação.

Nessa contextualização, a importância do método de Marx é se apropriar das categorias que emanam da realidade social e em um movimento possibilitar a volta a ela, explicando constituição e caracterização de seus fenômenos (PRATES, 2012), dando olhar às contradições e à evolução histórica que envolve o serviço de transporte de pessoas no meio urbano e como o trabalho se desenvolveu ao longo do tempo. A partir desse movimento objetiva-se encontrar totalizações² provisórias, passíveis de serem superadas com o desenvolvimento, pois históricas conjunturais.

O conhecimento teórico é

² A totalidade “[...] significa um todo articulado, conectado, onde a relação entre as partes altera o sentido de cada parte e do todo. A totalidade concreta não é um todo dado, e sim um movimento de autocriação permanente, o que implica a historicização dos fenômenos que a compõem” (PRATES, 2014, p. 215).

[...] o conhecimento do objeto tal como ele é em si mesmo, na sua existência real e efetiva, independentemente dos desejos, das aspirações e das representações do pesquisador. A teoria é, para Marx, a reprodução ideal do movimento real do objeto pelo sujeito que pesquisa: pela teoria, o sujeito reproduz em seu pensamento a estrutura e a dinâmica do objeto que pesquisa. E esta reprodução (que constitui propriamente o conhecimento teórico) será tanto mais correta e verdadeira quanto mais fiel o sujeito for ao objeto. (PAULO NETTO, 2011, p. 29).

Para superação da aparência as categorias do método se tornam fundamentais, sendo elas a historicidade, a mediação, a contradição e a totalidade. A sociedade burguesa é uma totalidade concreta, de máxima complexidade, constituída de totalidades de menor complexidade, algumas mais determinantes que outras, cabendo a análise de cada um desses complexos para esclarecer as tendências que operam especificadamente em cada uma delas. A contradição, por sua vez, se dá no movimento e encontro das totalidades e a análise do pesquisador registra sua contínua transformação, valoradas pelos sistemas de mediação que articulam as totalidades (PAULO NETTO, 2011, p. 32).

Nessa ótica, reconhecer

[...] a historicidade é reconhecer o movimento e a provisoriedade dos fenômenos. Somos dinâmicos, estamos em movimento de constituição e somos finitos. A historicidade do real, uma categoria central da dialética, emana do próprio real, é dele apreendida (prática) e abstraída (teoria) para constituir o que chamamos de concreto pensado, no movimento, e a ele retornar para servir de bússola para que o sujeito que busca conhecer/intervir desvende como se processam esses movimentos. Desvendar esse movimento significa identificar as transformações, os novos movimentos que surgem e também analisar os processos e relações constitutivas dos sujeitos e fenômenos sociais, ainda para ter elementos que possam ser ferramentas para neles intervir. (PRATES e CARRARO, 2017, p. 163).

Para análise das contradições entre os sujeitos, seja do motorista de táxi convencional ou do condutor por aplicativo de transporte, utiliza-se a metodologia do **enfoque misto**, tendo sempre o olhar de cada um à sua realidade. Analisando para além da polaridade quantitativa x qualitativa:

A caracterização de uma pesquisa como quanti-qualitativa ou mista difere dos estudos classificados como quantitativos e qualitativos, e não só pode, como deve valer-se de características de ambos, mesmo que enfatize um ou outro, conformando-se com outro tipo de estudo, com particularidades que emanam de ambos. Exatamente por enfatizar a articulação de dados dos dois tipos, são mais coerentes com o método marxiano de investigação, que ressalta essa relação como necessária. (PRATES, 2012, p. 123).

Objetivando a presente pesquisa a transformação do real, na medida em que essa é uma questão central em Marx, o movimento investigatório precisa contemplar todos os processos,

resultados e argumentos que se pautem em dados quantitativos e qualitativos, visto que a expressão do real se manifesta por aspectos objetivos e subjetivos, particulares e universais, intrinsecamente relacionados (PRATES, 2012). De tal maneira que serão contempladas análises de dados conjunturais, estatísticos, bibliográficos, legislativos e entrevistas.

Assim, tendo como base o materialismo dialético e histórico, a coleta e articulação dos dados empíricos objetivos e subjetivos, como mediação necessária para tentar explicar a precarização ou recrudescimento no setor de transporte individual de pessoas, torna-se uma condição necessária, “[...] na medida em que a teoria dialética postula, com base na lei dos saltos³, a necessária articulação entre os aspectos quantitativos e qualitativos (PRATES, 2012, p. 124).

Até o presente momento foram identificadas como **categorias explicativas** o trabalho, precarização e mais valor, bem como analíticas a jornada de trabalho, condições da saúde, previdência e capital, razão pela qual, a partir dessas categorias, será aprofundada a pesquisa com base na técnica de análise bibliográfica, onde a pesquisa “[...] é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (GIL, 2008, p. 50).

Também será realizada análise de documentos, principalmente em jurisprudências e legislações federais e municipais, partindo da concepção de que é

[...] a análise de um ou vários documentos que não foram produzidos pelo pesquisador, ou seja, documentos acerca de políticas, normativas, planos, projetos, cartas, obras literárias, filmes, fotos, formulários de bancos de dados que compõem dados secundários, entre outros, pré-existentes à investigação. (PRATES; PRATES, 2009, p. 117).

A coleta de dados através de entrevistas é importante para auxiliar no diagnóstico de um problema social (MARCONI; LAKATOS, 2002), razão pela qual foi utilizado um roteiro semiestruturado, onde foi realizado a oitiva de 20 entrevistas, sendo 10 com motoristas de táxi convencional e 10 com motoristas da empresa Uber. Considerando a pesquisa estruturada como “[...] aquela onde o entrevistador segue um roteiro previamente estabelecido” (MARCONI;

³ “As modificações quantitativas lentas, insignificantes, desembocam numa súbita aceleração do devir. A modificação qualitativa não é lenta e contínua (conjunta e gradual, como é o caso das modificações quantitativas); apresenta, ao contrário, características bruscas, tumultuosas; expressa uma crise interna da coisa, uma metamorfose em profundidade, mas brusca, através de uma intensificação de todas as contradições. [...] Notamos que a lei dos saltos é a grande lei da ação. A ação e o conhecimento não podem criar nada já pronto e acabado. O momento da ação, do fator ‘subjetivo’, aparece quando – reunidas todas as condições objetivas – basta um fraco impulso proveniente do ‘sujeito’ para que o salto se opere. [...] O salto dialético implica, simultaneamente, a continuidade (o movimento profundo que continua) e a descontinuidade (o aparecimento do novo, o fim do antigo)” (LEFEBVRE, 1991, p. 239).

LAKATOS, 2002, p. 93), foi utilizado uma base com perguntas predeterminadas de acordo com formulários, objetivando a comparação e levantamento da visão dos sujeitos sobre sua realidade, identificando aproximações e distanciamentos, movimento que poderá levar ao surgimento de novas categorias analíticas.

Os sujeitos foram escolhidos de forma não probabilística, sendo o convite a participar feito pelo aplicativo, obedecendo a ordem de chamada do próprio sistema, para os motoristas de Uber, ou aleatoriedade da disponibilidade na rua, para os motoristas de táxi convencional.

Igualmente, devido a sociedade estar vivenciando condicionantes de convívio social ocasionados pela pandemia do covid-19⁴, foi utilizado questionário preponderantemente fechado, mas com alguns dados coletados de forma aberta (dissertativa). Tal medida, além de buscar caracterizar o grupo dos trabalhadores no setor de transporte individual e táxi convencional, acabou por capturar as expressões dos sujeitos e as contradições profissionais em meio à pandemia.

Aqui cabe ressaltar a limitação que o questionário traz ao restringir a compreensão e totalidade da fala dos sujeitos, mas, devido ao distanciamento social, foi uma alternativa encontrada para, mesmo envolto às intempéries, não haver um distanciamento da realidade apropriando-se dos benefícios trazidos pela internet. De tal maneira que foi desenvolvido junto aos formulários Google perguntas objetivas de múltipla escolha e dissertativas e enviadas a motoristas de táxi convencional e aplicativo, utilizando-se a metodologia da bola de neve⁵ pelo aplicativo de *Whatsapp*.

Para análise do perfil do motorista de aplicativo e do mercado de trabalho no segmento foi tentado contato com a empresa Uber para fornecimento do número de motoristas na cidade de Porto Alegre, sem qualquer retorno por parte da empresa.

Igualmente, a EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) não possui o controle em virtude da suspensão de diversos artigos da Lei Municipal nº 12.162/2016 (PORTO ALEGRE, 2016), entre eles o que obrigava o registro e autorização das empresas junto ao

⁴ O covid-19 é uma doença respiratória nova que foi identificada pela primeira vez em Wuhan, na China. Atualmente, a transmissão se dá principalmente de pessoa a pessoa, após contato próximo com alguém infectado (OPAS, 2020).

⁵ “O tipo de amostragem nomeado como bola de neve é uma forma de amostra não probabilística, que utiliza cadeias de referência. Ou seja, a partir desse tipo específico de amostragem não é possível determinar a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa, mas torna-se útil para estudar determinados grupos difíceis de serem acessados” (VINUTO, 2014, p. 203). Aqui, justifica-se a adoção da técnica de bola de neve na medida em que, por mais que o grupo dos motoristas não sejam difíceis de serem identificados, devido ao isolamento social o contato direto ficou impossibilitado, de tal maneira que pessoas indicadas indicaram novos contatos com a característica objeto da pesquisa.

Município, bem como o fornecimento de dados operacionais de origem, destino, tempo, distância e mapa das viagens.

Na região de Porto Alegre foi identificada a atuação de associações⁶ de motoristas como a Apoio aos Motoristas Por Aplicativos (AMPA-RS), Associação dos Motoristas Autônomos por Aplicativo (AMAA) e de um sindicato filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT), o Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativos do Rio Grande do Sul (SIMTRAPILI). Em razão do Covid-19 e das restrições de funcionamento conforme o modelo de distanciamento controlado vigente pelo Estado do Rio Grande do Sul⁷ os contatos se deram por telefone e e-mail. De forma geral, as entidades não possuem dados concretos da categoria, além de seus próprios associados e filiados.

Por essa razão, para análise dos dados do perfil dos profissionais e do mercado de trabalho foram utilizadas informações do IPEA, DIESSE, bem como da PNAD⁸.

Coletados os dados, a triangulação se mostra necessária, ao partir da premissa que “[...] é impossível conceber a existência isolada de um fenômeno social, sem raízes históricas, sem significados culturais e sem vinculações estreitas e essenciais com uma macro realidade social” (TRIVIÑOS, 1987, p. 138).

Em realidade, o método dialético está “[...] intrinsecamente relacionado e direcionado para a realidade social e para as ações concretas com vistas à sua transformação” (PRATES, 2016), de modo que teoria e método não podem ser separados. As categorias são elementos que caracterizam e emanam do real; o real é histórico, é contraditório, é multidimensional e mediado, tendo a presente pesquisa como categoria central o trabalho.

A dignidade da pessoa humana, bem como os aspectos éticos previstos na Resolução nº 466/2012 (BRASIL, 2012a), será respeitada, em especial com assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido, dentro das normas e diretrizes legais, sempre com a

⁶ Cabe aqui destacar a importância dessas formas de organização de trabalhadores para a reivindicação e defesa coletiva dos seus interesses, principalmente em momentos em que a organização coletiva vem sofrendo com a extinção da contribuição sindical compulsória proposta pela Reforma Trabalhista. Na ocasião, o art. 579 passou a vigorar com a seguinte redação: “O desconto da contribuição sindical está condicionado à autorização prévia e expressa dos que participarem de uma determinada categoria econômica ou profissional, ou de uma profissão liberal, em favor do sindicato representativo da mesma categoria ou profissão ou, inexistindo este, na conformidade do disposto no art. 591 desta Consolidação” (BRASIL, 1943).

⁷ Como medida ao enfrentamento do coronavírus o Estado do Rio Grande do Sul instituiu o modelo de distanciamento controlado. De tal maneira que todos devem seguir um sistema de bandeiras, com protocolos obrigatórios e critérios específicos a serem seguidos por cada setor da atividade econômica.

⁸ Faz-se a ressalva que na PNAD-continua os motoristas de aplicativo constam entre os “condutores de automóveis, táxis e caminhonetes” e entre os “condutores de motocicletas”. Já na PNAD COVID19 estão considerados entre os “motoristas” (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi e de ônibus), entre os “motoboys” e entre os “entregadores de mercadorias” (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.). Em que pese as classificações não considerarem somente os motoristas por aplicativo, ainda assim servem para uma análise dos dados como referência, mas impossibilita a comparação quantitativa entre si.

observância de uma atitude respeitosa com os sujeitos investigados, durante e depois do processo de abordagem, o que lhes possibilita toda e qualquer discricionariedade de interromperem ou cancelarem a sua participação.

Ao final, os resultados da pesquisa serão divulgados por meio de publicações acadêmicas e seminários, objetivando a devolução à sociedade das conclusões obtidas através do estudo.

Este estudo está organizado em três capítulos. O **primeiro** contemplará as diretrizes que fundamentam e norteiam a pesquisa. Para tanto, será iniciado com uma breve contextualização do tema, desenvolvendo a justificativa pela escolha, definindo as delimitações da pesquisa, tecendo a formulação do problema de pesquisa e sinalizando as questões norteadoras para daí retirar o objetivo geral e os específicos da pesquisa; na sequência desenvolverá o aporte metodológico a ser utilizado, para, por fim, indicar a organização estrutural do estudo.

No **segundo** capítulo será analisada a evolução dos centros urbanos e a necessidade do transporte de pessoas, iniciando-se com as primeiras e rudimentares formas de deslocamento pelo mundo trazidas dentro do contexto do Brasil Colonial, em atenção ao desenvolvimento dos centros urbanos e às mudanças e evolução nas formas de locomoção das pessoas e a relação com o crescimento econômico, sintetizando a evolução do conceito de economia do compartilhamento, correlacionando com o que aconteceu quando as grandes empresas passaram a operar dentro de seu sistema. Apresentará a criação, ideais e valores da empresa Uber, como exemplo de economia do compartilhamento, até sua inserção no mercado interno brasileiro e sua regulamentação por parte do Estado diante de divergências e contradições entre motoristas por aplicativo, usuários e condutores de táxi convencional. A segunda parte será finalizada dando luz à regulamentação do serviço de táxi profissional no Município de Porto Alegre, verificando suas divergências com o transporte por aplicativo.

O **terceiro** capítulo analisará as transformações do trabalho no transporte de pessoas, partindo da análise econômico-conjuntural do momento no qual o aplicativo foi inserido no mercado de transporte porto-alegrense. Após, serão analisadas as formas de captura da subjetividade do trabalhador a partir das estratégias de marketing da empresa que, somadas às diretrizes neoliberais, fazem com que o sujeito adquira uma ilusão empreendedora ao invés de enxergar uma relação de emprego subordinada ao aplicativo, investigando se tal caracterização o aproxima de uma espécie de escravidão digital. De tal modo que será aprofundado o debate sobre os requisitos da relação de emprego, em especial a subordinação e os riscos da atividade e os custos diretos e indiretos do motorista por aplicativo.

E, por fim, serão apresentadas algumas **considerações finais**, identificando se houve precarização ou recrudescimento na atividade do motorista após a inserção do aplicativo.

2 OS CENTROS URBANOS E A NECESSIDADE DO TRANSPORTE DE PESSOAS

O presente capítulo irá analisar o desenvolvimento urbano porto-alegrense a partir da incorporação de novas formas de transporte ao longo dos anos.

Com a adoção dos valores e princípios da economia do compartilhamento, empresas privadas transformaram o conceito de transporte de pessoas em todo o mundo, impactando na forma de como as pessoas se locomovem nas grandes cidades, ao mesmo tempo que reconfigura o trabalho no serviço de transporte individual, contradições que serão enfrentadas neste capítulo.

2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO E INDIVIDUAL E OS REFLEXOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO

O advento e o progresso dos meios de transporte fazem parte da história do desenvolvimento econômico, na medida em que a implantação e o crescimento de sua infraestrutura têm impactado fortemente no bem-estar das populações ao redor do mundo. Seus benefícios estão atrelados à qualidade dos meios alternativos de transporte e gerenciamento dos serviços dentro de um sistema regulatório eficaz definido pelo Estado. Por conseguinte, países onde as redes de transporte são precárias e ineficientes veem limitado o seu crescimento e as vantagens sociais dele decorrente (GRANDI, 2016).

Quanto melhor implementada a mobilidade maior o crescimento e o volume de negócios realizados dentro das cidades, por essas corresponderem ao conjunto arquitetônico e urbanístico que tem como finalidade agrupar a população (GEIGER, 1963). Assim, as suas ruas e vias são figuras da fisionomia arquitetônica das cidades, desenvolvidas a partir de seu crescimento, o que implica a necessidade de adaptação do transporte urbano, as respectivas formas e meios próprios a cada localidade.

Partindo da correlação transporte e desenvolvimento urbano, tem-se os registros iniciais na literatura que a primeira forma de deslocamento se desenvolveu sob o trabalho de escravos no século II, nas cidades romanas. De tal maneira que surge a primeira e rudimentar forma de deslocamento junto às cidades da Roma antiga. Mesmo já existindo o transporte a rodas, a maioria do transporte era realizado por uma espécie de liteira, um tipo de cadeira aberta ou fechada, sobre duas barras laterais, transportadas por dois ou mais escravos que levavam quem quer que solicitasse, ao preço estipulado previamente pelo dono dos escravos (DIAS, 2007).

Aqui, chama-se atenção para o fato de que o início do transporte urbano surge com mão de obra escrava, com exploração de um trabalho que não era livre e com apropriação dos frutos da atividade pelos senhores.

Mas foi muito tempo depois, em Paris, na França, que o matemático Blaise Pascal, no ano de 1662, para facilitar o deslocamento dos mais de quinhentos mil cidadãos parisienses, desenvolveu o primeiro sistema de transporte urbano coletivo do mundo. A operação era realizada por carruagens com itinerários fixos, tarifa e horários regulares. O trabalho era explorado pelo Duque Roanez, com a permissão do Rei Luis XIV (LOPES, 2018). Aqui o trabalho continuava sendo realizado por mão de obra escrava, na medida em que a primeira experiência abolicionista francesa se deu em 1794 (SAES, 2013). O sistema funcionou por alguns anos e foi encerrado por problemas de administração (LOPES, 2018).

Tempos depois, no início do século XVI, surgiram, na Inglaterra, mais precisamente na cidade de Londres, as primeiras carruagens de aluguel. Fato semelhante também se deu no Japão, no século XVII (KANG, 1998), retomando no mundo o serviço de transporte de pessoas.

Paralelamente, nos Estados Unidos também surgia uma organização de transporte de cargas e pessoas, realizado em sua maioria por animais (RUBIM e LEITÃO, 2013). As pessoas eram transportadas em uma espécie de carruagem, com duas rodas e puxada por cavalo, chamada de *Hansom*, em homenagem a seu criador, Joseph Hansom. Transporte que predominou nas ruas estadunidenses até o aparecimento do táxi motorizado, em 1897, em Nova York (KANG, 1998).

Já no Brasil Colônia, a frágil situação econômica da coroa portuguesa, aliada ao desinteresse na alocação de recursos nas terras tupiniquins, acabou formando um sistema precário das vias terrestres. Até 1822 as estradas eram pensadas e construídas voltadas às atividades econômicas: engenho, comércio de gado e procura por metais preciosos. As ligações entre as capitanias eram feitas pelo mar ou por longas viagens (BRASIL, 2014).

As estradas de rodagem, por sua vez, receberam poucos investimentos, permanecendo em estado precário por muito tempo (BRASIL, 2014). De tal maneira que:

Os caminhos estavam cheios de trechos mal-assombrados, trechos de areia gulosa e de lama traiçoeira. Para o lado Sul, atemorizava os viajantes a chamada passagem dos Tocos, entre Imbiribeira e Motocolombô; no caminho de Santo Antônio, havia os alagados de Jequiá. Ainda mais terríveis eram as ladeiras íngremes e escorregadias, excessivamente perigosas, conhecidas pelos nomes de Pedra do Caranguejo; Bomba do Calixto, Mocó etc. Na rodovia de Escada, era nos tremendais do engenho de Suassuna – os pântanos das Areias Gordas – que se atolavam os cargueiros. (BRASIL, 2014, s.p.).

Com pouco investimento em estradas de rodagem para o desenvolvimento de um sistema de transporte urbano, estabeleceram-se formas rudimentares de transporte próximas àquelas desenvolvidas na Roma Antiga, onde a Serpentina, a Cadeirainha (Figura 1) e a Rede (Figura 2) foram os primeiros meios de transporte de pessoas utilizados no Brasil no século XIX, todos movidos pela força motriz dos escravos, com o objetivo de carregarem os seus senhores (MUSEU..., s.d.).

Figura 1 – Senhora indo à missa em uma cadeirinha⁹



Fonte: BANDEIRA; LAGO (2017, p. 139).

De tamanha peculiaridade acabaram virando uma tópica visual. Em um Brasil colonial e escravagista, os que transportavam os senhores eram os escravos domésticos, ou seja, não eram os mesmos submetidos às agruras do campo, mas, mesmo assim, não eram livres. Esses geralmente andavam bem-vestidos para carregarem seus senhores que relaxavam durante o passeio. “Levar pesos nos ombros era quase uma metáfora de hierarquia e ordem estritas que um sistema como este pretendia divulgar” (SCHWARZ; GOMES, 2018, p. 42).

Figura 2 – Senhor sendo transportado por seus escravos¹⁰

⁹ “A cadeirinha, importada de Lisboa, é usada no Brasil como a liteira na França. Serve comumente para senhoras irem à missa. [...] Se na capital o uso das cadeirinhas só se observa agora entre as velhas senhoras brasileiras privadas de carruagem, o mesmo não ocorre na Bahia; [...] pouco favorável à circulação de carruagens atreladas a cavalos, é necessário o uso de cadeirinhas para percorrer mais facilmente suas ruas, quase todas íngremes.” (BANDEIRA; LAGO, 2017, p. 139).

¹⁰ A litografia chamada por Debrant de “volta à cidade de um proprietário de chácara” é o retrato que o transporte de pessoas, mesmo em médias distâncias, era feito pelo uso da força motriz escravagista, onde os escravos carregavam em seus próprios ombros o peso de seus senhores. Acompanha o cortejo um jovem escravo carregando uma sombrinha, para o calor e para o frio de seu senhor, e uma escrava carregando frutas para alimentá-lo durante a viagem (BANDEIRA; LAGO, 2017).



Fonte: BANDEIRA; LAGO (2017, p. 175).

E foi assim durante todo o período colonial, senhores carregados pelos seus escravos enquanto o sistema viário brasileiro era desenvolvido aos poucos com base na necessidade dos colonizadores, sem qualquer planejamento prévio traçado (RODOVIA BRASIL, 2014).

E, quando criado o primeiro sistema de transporte público, foi muito parecido com aquele explorado pelo duque em terras francesas. Com a chegada da família real ao Brasil, para a cerimônia do “beija-mão”, festividade em que os súditos visitam o rei para cortejá-lo, havia a necessidade de deslocamento de grandes distâncias. Como medida,

[...] em 18 de agosto de 1817 o rei D. João VI assinou um decreto que autorizava um dos empregados da Corte, Sebastião Surigué, a explorar um serviço de carruagens entre o Paço Imperial, no centro do Rio de Janeiro, e a Fazenda Santa Cruz, há cerca de 50 quilômetros e uma das residências oficiais da Família Real. (LOPES, 2018, s.p.).

Estava instalado o primeiro sistema de transporte público brasileiro. Era realizado por veículos puxados por quatro animais, controlados por escravos, os lugares eram numerados e as passagens custavam oito réis. A procura foi tanta que outros itinerários foram criados (LOPES, 2018).

Pouco antes da criação do sistema de transportes na cidade do Rio de Janeiro, em 1772, foi fundada a cidade de Porto Alegre. Contando inicialmente com 1.500 habitantes, desenvolvia-se pela encosta do Lago Guaíba. No início do século XVIII já eram 4.000 habitantes, alcançando 34.000 em 1870. Tamanho crescimento que, vinte anos depois, em 1890, a cidade já contava com mais de 80.000 habitantes, abrigando grande parte dos moradores da Província do Rio Grande (GEIGER, 1963).

Naquela época, o centro da cidade de Porto Alegre ficava há cerca de quatro quilômetros do então chamado Arraial do Menino Deus (atualmente Bairro Menino Deus). O que, na atualidade, é uma distância pequena, mas no passado era longínquo. Para se chegar lá era a cavalo, carroça, canoa (pelo Guaíba) ou a pé (CHAVES, 2016).

Até que, através de um tipo de gôndola, apelidada de Maxambomba (Figura 3), uma espécie de bonde com vagões puxados a burro, iniciou o transporte coletivo de pessoas na cidade de Porto Alegre (CHAVES, 2016), mas o meio de transporte não teve muito sucesso e logo caiu em desuso (CARRIS, [ca. 2019]).

Figura 3 – Maxambombas junto ao Mercado Público¹¹



Fonte: ANDREONI (2012, p. 14).

Mas, a partir do dia 19 de julho de 1872, começou a mudar a história do transporte porto-alegrense, com a assinatura, por Dom Pedro II, do Decreto nº 4.985, momento no qual foi criada a Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense. Inicialmente, o transporte se dava por bondes tracionados por mulas (Figura 4), tendo como destino inicial também o Bairro Menino Deus (CARRIS, [ca. 2019]).

Figura 4 – Bondes de tração animal na Rua Voluntários da Pátria

¹¹ A figura demonstra grande presença de Maxambombas no entorno do Mercado Público de Porto Alegre, que era, na época, o grande centro comercial da cidade (ANDREONI, 2012).



Fonte: ANDREONI (2012, p. 21).

Na época, apesar das dificuldades de funcionamento,

[...] as linhas de bonde impulsionavam a capital gaúcha em busca da modernização. Comércio, industrialização, lazer, esses elementos passam a ser estimulados por uma nova forma de deslocamento em Porto Alegre da década de 1870, que rapidamente expande os seus limites territoriais. (ANDREONI, 2012, p. 15).

Na mesma ocasião foi realizado o primeiro censo brasileiro chamado de Recenseamento da População do Império do Brasil, apurando a população total do Rio Grande do Sul, em 1872, de 434.813 habitantes. Isso representava 4,3% da população total do Brasil. Porto Alegre, por sua vez, já se destacava como o município mais populoso, com 43.998 habitantes (RIO GRANDE DO SUL, 2019a). O que chama atenção é que, dentre a população do Estado, 15% eram escravos, concentrados principalmente nos municípios da Região Sul do Estado, onde se desenvolviam as atividades das charqueadas.

No período que vai do final do século XVIII ao início do século XIX, Porto Alegre tinha como referência a atividade portuária, onde era realizada a saída dos excedentes produzidos pela agricultura de parte do Estado¹² (JARDIM; BARCELLOS, 2005).

Vinte anos depois do início do transporte por bondes tracionados à mula em Porto Alegre, no ano de 1891, Alberto Santos Dumont desembarca no porto de Santos o primeiro veículo automotor a chegar em terras brasileiras, o automóvel da fabricante Peugeot, com motor dois cilindros da marca Daimler. Em seguida, no ano de 1895, foi José do Patrocínio que trouxe

¹² Agricultura de subsistência dos colonos açorianos localizados em Viamão, Gravataí e Santo Antônio da Patrulha e ao longo dos vales dos rios Taquari e Jacuí, em Cachoeira, Rio Pardo, Triunfo, Santo Amaro2 e Taquari (JARDIM; BARCELLOS, 2005).

o segundo modelo, da marca Serpollet, agora para a cidade do Rio de Janeiro (MELO, 2008), momento no qual iniciava a importação de veículos automotores para o nosso país.

Nesse mesmo período em que os carros à combustão iniciavam a rodar pelas vias de nosso país, na Alemanha, no ano de 1897, surge o transporte de táxi movido por automóvel, realizado por veículo automotor que utilizava o taxímetro como forma de medição de distância e valor do transporte. No ano seguinte, o serviço espalhou-se pela França e depois por toda a Europa, tanto que, antes da Primeira Guerra Mundial, todas as grandes cidades americanas e europeias tinham o sistema de táxi implementado (VRKIC, 2017).

Enquanto isso, Porto Alegre, em 1895, ainda longe do serviço de transporte motorizado, tinha sua primeira experiência com o sistema eletricitário, com a inauguração da Usina Termoelétrica Companhia Fiat Lux. Tamanho avanço tecnológico fez com que os primeiros bondes elétricos fossem instalados na cidade, no ano de 1908, com linhas entre os bairros Menino Deus, Glória, Teresópolis e Partenon (CARRIS, [ca. 2019]), fato que reconfigurou as vias porto-alegrenses com a instalação dos trilhos para passagem dos vagões (Figura 5).

Figura 5 – Implantação de trilhos na Avenida Borges de Medeiros



Fonte: ANDREONI (2012, p. 38).

Mesma época em que o primeiro automóvel passou a rodar em Porto Alegre, veículo da marca francesa De Dion-Bouton, nos idos anos de 1906, adquirido por um comerciante local. Posteriormente, foi a própria Companhia Força e Luz a adquirir um automóvel, agora da marca inglesa Humber, justamente para realizar os serviços de inspeção de rede (CHAVES, 2018), momento em que se iniciam os planejamentos das ruas das grandes cidades devido ao aumento populacional.

Nesse período Porto Alegre contava com 73.674 habitantes¹³ (RIO GRANDE DO SUL, 2019a) e poucas cidades contavam com mais de 100.000 habitantes. Rio de Janeiro (700.000), São Paulo (240.000), Salvador (206.000) e Recife (113.000) eram as localidades onde mais havia concentração de pessoas em seu território (GEIGER, 1963).

No final do século XIX e início do século XX ocorreram os primeiros planos urbanísticos nas cidades brasileiras, transformando as ruas em cenário de progresso industrial e de desenvolvimento (NASCIMENTO, 1996). Inicialmente, os projetos tinham como base a tradição europeia, com o objetivo de um embelezamento das cidades, o que significava ruas mais largas e habitações para pessoas com vulnerabilidade social em áreas mais distantes do centro, período conhecido entre os anos de 1875 e 1930 (PACHECO; AZEREDO, 2019).

Nessa fase, onde os primeiros veículos desembarcavam na capital gaúcha, o veículo automotor começou a ser utilizado como meio principal de transporte no mundo (RUBIM e LEITÃO, 2013). A expansão do carro

[...] trouxe inúmeros benefícios ao desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, introduzindo mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho [...]. Esses fatores fizeram que os investimentos no setor se tornassem constantes, como forma de garantir sua crescente expansão. (RUBIM e LEITÃO, 2013, p. 55).

O crescimento dos automóveis chegou ao Brasil, assim como a onda mundial de industrialização, no sudeste brasileiro, momento em que, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, capital e maior centro comercial do início do século, foram abertas novas ruas, avenidas, estradas e intervenções no meio urbano para facilitar o trânsito de automóveis, cenário que acabou por valorizar o seu trânsito (MELO, 2008).

Surgindo os primeiros veículos privados e a expansão dos bondes, desde meados dos anos de 1920¹⁴, os primeiros ônibus começaram a disputar espaço dentre as opções de transporte, serviço que era privado e não público, mas servindo como complementação ao transporte sobre trilhos e atendendo regiões mais distantes na capital (ANDREONI, 2012),

¹³ Pode-se observar que, em vinte e oito anos (1872-1900), a população do Estado do Rio Grande do Sul passou de 43.998 para 434.813 habitantes, o que representa um crescimento populacional de 988,25% no período, ou uma média de 35,29% a cada ano. Crescimento que pressionou a reconfiguração das vias urbanas para adequação ao desenvolvimento do transporte urbano com a implantação dos bondes elétricos e primeiros veículos automotores.

¹⁴ Em 1920, Porto Alegre passava por um forte período de industrialização que a alçou à liderança fabril no Estado, de tal maneira que a região metropolitana de Porto Alegre manteve a concentração industrial até o início dos anos 70, momento no qual as indústrias se estenderam para fora da capital (JARDIM; BARCELLOS, 2005).

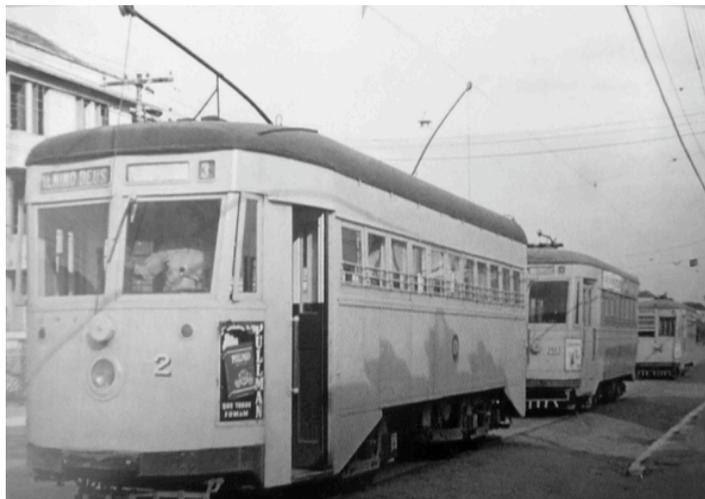
transportando população gaúcha, que continuava crescendo, e contava com 2.182.713 habitantes (RIO GRANDE DO SUL, 2019a).

Mas foi só com a Constituição de 1934 que houve um redirecionamento de esforços para a construção de rodovias no País, tanto que, logo depois, começavam a circular em Porto Alegre os motoristas de táxi automotor que, desde 1935, já eram comuns na cidade de São Paulo (RUBIM e LEITÃO, 2013), ganhando maior volume na cidade gaúcha a partir da década de 50 (KOCH, 2017), momento em que o Estado tinha uma população de 4.156.294 habitantes (RIO GRANDE DO SUL, 2019a).

O período de 1930 a 1965 marca a segunda fase da urbanização brasileira, conhecida como planos de conjunto. Nela inicia a preocupação com diretrizes válidas para todo o território e não apenas para determinadas regiões. Entram aqui os zoneamentos, a legislação sobre uso e ocupação do solo e a articulação dos bairros com o centro a partir de sistemas de transporte. É nesse período que iniciam as discussões sobre o crescimento desordenado da cidade e a necessidade de um maior planejamento (PACHECO; AZEREDO, 2019).

Nessa fase, dentre os anos 1940 e 1950, os bondes elétricos (Figura 5) tiveram seu auge em Porto Alegre, começando a perder espaço com o crescimento urbano para além das regiões próximas ao centro, e a necessidade de planejamento e transporte eficiente nas regiões mais extremas da cidade, razão pela qual o ônibus automotor ganha espaço e, aos poucos, vai substituindo o bonde elétrico, dando fim ao transporte por trilhos no início dos anos 70 (ANDREONI, 2012).

Figura 6 – Bonde elétrico



Fonte: ANDREONI (2012, p. 52).

Assim, “[...] em um processo gradual, nos anos de 1960 são desativadas as primeiras linhas. Após uma década, no dia 8 de março de 1970, os bondes despedem-se das ruas de Porto Alegre, realizando sua última viagem” (ANDREONI, 2012, p. 49).

Entre os anos de 1971 a 1992 tem-se a quarta fase do plano de desenvolvimento urbano, momento em que se buscou simplificar o conteúdo dos planos de conjunto, abrindo mão de relatórios e até de mapas que ilustravam as medidas propostas, razão pela qual esse ato de tornar mais simples o conteúdo fez com que os planos acabassem a simples cartas de intenção, o que ocasionou um crescimento desordenado das cidades (PACHECO; AZEREDO, 2019).

Nessa fase, a partir da década de 1970, a cidade de Porto Alegre passou por períodos de transformações e reestruturações com o auxílio da implementação do sistema de ônibus (Figura 7), que contribuiu com um novo ritmo e dinâmica¹⁵ para a mobilidade dos 903.175 habitantes (IGGE, 2010). Momento no qual o sistema viário da cidade passou por uma nova reformulação, com a abertura de avenidas, construção de viadutos e elevadas (ANDREONI, 2012).

Figura 7 – Ônibus da companhia Carris Porto-Alegrense



Fonte: ANDREONI (2012, p. 83).

A complexidade dessa expansão urbanística fez com que o Estado tivesse que assumir um papel regulador como forma de mediar o trabalho desses atores sociais que vão surgindo e antigos que vão crescendo, de tal maneira que, em 1973, é editada a primeira Lei de Táxi, a Lei nº 3.790/73 (PORTO ALEGRE, 1973b), oportunidade em que subordinou a exploração de

¹⁵ Na década de 70, a construção da BR-290 – que liga Porto Alegre à BR-101 – também configura um fator a ser destacado no processo de expansão da cidade, pois favoreceu a implantação de indústrias no eixo leste-nordeste, em Gravetaí e Cachoeirinha (JARDIM; BARCELLOS, 2005).

serviços de táxi à permissão prévia pelo Município, conforme art. 1º do referido diploma legal. Ainda, definiu como “[...] táxi o veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com retribuição aferida por meio de taxímetros” (PORTO ALEGRE, 1973b), (Figura 8).

Figura 8 – Táxi, VW Fusca, na cidade de Porto Alegre



Fonte: GONZALEZ (s.d., s.p.).

Pouco depois, no ano de 1976, instituiu-se o táxi-lotação (Figura 9), com o objetivo de proporcionar uma opção de transporte coletivo mais qualificada e uma alternativa ao carro particular, começando a operar em Porto Alegre em veículos Volkswagen Kombi (CECCHIN, 2019), momento em que foi sancionada a Lei nº 4.187/76, que concedeu o título de permissionário aos motoristas (PORTO ALEGRE, 1976). Assim como o táxi convencional, a exploração do serviço de transporte ocorre através de seus permissionários (PORTO ALEGRE, 2019a).

Figura 9 – Táxi-lotação da década de 70



Fonte: CECCHIN (2019, s.p.).

Com a democratização do País, o planejamento urbano deixa de ser tratado como “neutro” e passa a ser visto como um processo político e de participação social. A Constituição de 1988¹⁶ reconhece os planos diretores como principal instrumento de implementação da política de desenvolvimento e expansão urbana municipal¹⁷.

E o Estatuto da Cidade, instituído em 2001, veio estabelecer o direito à cidade sustentável, elencando princípios e diretrizes que devem ser adotados nos planos diretores (PACHECO; AZEREDO, 2019). No início do milênio Porto Alegre tinha 1.360.033 habitantes (IBGE, 2010), época que foi o auge do transporte de táxi-lotação, transportando aproximadamente 100 mil pessoas em suas 28 linhas (MARQUES, 2000).

Essas reconfigurações do sistema viário ao longo dos anos demonstram que a cidade não estava pronta para o crescimento populacional e territorial acelerado, muito em razão das constantes faltas de investimento em infraestrutura de transporte. Outro aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade é a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres. Isso significa que se criam novas dinâmicas e novas necessidades de transporte ainda mais longe, na medida em que a cidade vai aumentando com a expansão de suas fronteiras urbanas (IPEA, 2016a).

Na atualidade brasileira, cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500 mil habitantes, além de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de pessoas (cerca de 45% da população) (IPEA, 2016a).

Esse aumento populacional faz com que haja reflexos no crescimento da frota de táxi convencional, tanto que, só na cidade de São Paulo, a frota é estimada em 33.922 unidades, seguido pela cidade do Rio de Janeiro, com 33.000; 6.996 em Salvador; e 4.392 em Fortaleza (ADETAX, [ca. 2016]).

Porto Alegre conta com 1.483.771 habitantes (SANDER, 2019), 3.918 táxis (ADETAX, [ca. 2016]), além de 403 veículos táxi-lotação (CECCHIN, 2019) e 767 linhas de ônibus (NETO, 2019).

Um agravante ao volume de veículos nas ruas é o fato de que as famílias brasileiras têm como característica gastar mais em transporte privado do que no público em praticamente todas

¹⁶ Em 1980 a população de Porto Alegre ultrapassou um milhão de habitantes, totalizando 1.158.709 pessoas (IBGE, 2010).

¹⁷ Pouco antes, no ano de 1982, com o intuito de dar maior mobilidade e incentivo ao transporte público coletivo, o Município editou o Decreto nº 8.098/92, que criou o sistema integrado de transporte urbano, momento no qual foi instituída a operação dos ônibus em corredores e terminais exclusivos (PORTO ALEGRE, 1982).

as faixas de renda (CARVALHO; PEREIRA, 2012), o que faz aumentar os problemas com mobilidade.

O automóvel tornou-se, além de uma necessidade social, um entrave à mobilidade das cidades, gerando aumento no número de engarrafamentos e também desconforto e mal-estar, resultados da falta de estrutura de seu funcionamento (SCHOR, 1999).

Em virtude do aumento da taxa de urbanização e da expansão territorial, o padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por fortes modificações, cenário que proporciona alternativas a novos meios de transporte além de ônibus, lotação e táxi convencional.

Dentro desse cenário, a partir dos valores da economia do compartilhamento desenvolvem-se as empresas de transporte por aplicativo, objetivando facilitar o transporte de pessoas, como uma forma alternativa ao sistema de transporte público, concorrendo, em especial, com o motorista de táxi convencional, que já exercia papel idêntico.

2.2 A ORIGEM DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E A CRIAÇÃO DA UBER

Não há consenso sobre a definição de economia do compartilhamento (*sharing economy*), sendo utilizado, além da expressão economia colaborativa (*collaborative economy*), termos como capitalismo de multidão (*crowd-based capitalism*), economia de *freelas* (*gig economy*), economia de pares (*peer economy*) e economia sob demanda (*on-demand economy*) (SUNDARARAJAN, 2018).

Mas um estudo da revista Fortune, objetivando ver com qual frequência as expressões foram utilizadas pelo New York Times, Wall Street Journal e Washington Post, indicou que a expressão *sharing economy* foi a mais usada; apontando também um crescimento das expressões *on-demand economy* e *gig economy* (ROBERTS, 2015). Razão pela qual, para melhor compreensão do presente estudo, será utilizado o termo “economia do compartilhamento” (*sharing economy*) para se referir a essa expressão e a seus sinônimos.

A economia do compartilhamento

[...] é uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviços para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas.

[...] também promete ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajustando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados. Por que todo mundo precisa de uma furadeira tomando pó numa prateleira se podemos compartilhar a mesma ferramenta? Podemos comprar menos e diminuir nossa pegada ambiental no planeta. Por que não usamos a Uber em vez de comprar um carro?

Podemos priorizar o acesso em detrimento da propriedade e nos livrarmos de um consumismo ao qual muito de nós nos sentimos presos. (SLEE, 2017, p. 21-23).

O sistema às vezes é tido como uma nova forma de negócio, outras como movimento social, tendo em vista a possibilidade econômica e de socialização entre as pessoas. Iniciou com a ideia de trocas informais (carona, empréstimo de bens e utensílios domésticos, pequenos serviços) e a conectividade da internet para aproximar os indivíduos, em um movimento para gerar uma renda extra dentro de uma lógica contrária ao consumismo e materialismo e sim comunitária (SLEE, 2017), colocando-se como uma alternativa sustentável com melhor utilização dos recursos subutilizados.

Portanto, a economia do compartilhamento fomenta a colaboração entre pessoas dentro de um conjunto de atividades econômicas utilizando a conectividade por meio de estruturas organizacionais digitais (geralmente por aplicativos de celular), facilitando a interação e negócios entre os sujeitos e visando a um consumo sustentável.

Surge “[...] a partir da conscientização do consumo, da ideia de que não se deve buscar o lucro a todo custo sem preocupar-se com o impacto social que esse comportamento causa” (SPADA, 2018, s.p.). Dessa maneira, passa a ser um modelo alternativo de partilha de recursos humanos e físicos (*crowdsourcing*), abrangendo a criação, produção e distribuição de bens e serviços em substituição ao acúmulo (BOTSMAN, 2018).

Esse sistema de compartilhamento também descreve atividades de conexão de trabalho onde se criam novos mercados objetivando as trocas de bens e serviços, abrindo novas oportunidades em meio à “multidão descentralizada de indivíduos”, em substituição a instituições, bem como aproxima indivíduos para executarem trocas para além das relações formais de trabalho (SUNDARARAJAN, 2018).

Esse modelo de negócio

[...] “está assentado em dois eixos fundamentais: os algoritmos e os dados. As plataformas são alimentadas por dados e organizadas por meio de algoritmos”, de modo que [...] estabelece-se uma relação triangular, na qual estão presentes o trabalhador, o consumidor final e a plataforma, que é um intermediário entre aqueles e é responsável pela celebração de contratos com ambas as partes. (SCHINESTSKCK, 2020, p. 80).

Possui **cinco características** principais: **primeira**, a facilidade e desburocratização das trocas e pagamento; **segunda**, a mobilização de recursos parados ou subutilizados; **terceira**, a acessibilidade *online* com o poder da internet; **quarta**, a aproximação comunitária pelos

sistemas de trocas e iniciativas locais; e **quinta**, a redução da compulsão de “possuir”, substituída pela praticidade do “acesso” (STEPHANY, 2015).

Uma das origens da discussão sobre as formas de compartilhamento é a *Shareable*, empresa fundada em 2011 por Antonin Léonard, Benjamin Tincq, Edwin Mootoosamy e Flore Berlingen, criada com o objetivo de organizar eventos para discussão da economia colaborativa no mundo ao “[...] explorar o futuro de movimentos como consumo colaborativo, código aberto, criadores e *fablabs*, *coworking*, *crowdfunding*, moedas alternativas e governança horizontal”, bem como analisar os desafios de regulamentação e financiamento em meio a incertezas econômicas, ambientais e sociais (LOST..., 2015, s.p.). Buscava ser uma incubadora global dos projetos relacionados à economia do compartilhamento ao realizar grandes eventos de reflexão sobre o futuro do capitalismo (*OuiShare Fest*) em uma celebração “[...] que é um misto de TED, Burning Man e Woodstock” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 49).

O projeto queria “[...] democratizar a forma como produzimos, consumimos, governamos e resolvemos problemas sociais”, tendo no compartilhamento uma forma de empoderamento do indivíduo e uma desconexão com todo o sistema (GORENFLO, 2020, s.p.).

As empresas inicialmente criadas tinham como ideia o fim da economia com base no consumo e procuravam diminuir os impactos no meio ambiente e sociedade, mudando o estilo de relacionamento entre as pessoas em uma forma contrária àquela baseada em acumular bens para uma existência mais sustentável.

O sistema também aproximaria as pessoas, ao contrário do distanciamento vivido pela era tecnológica, criando uma união entre os indivíduos, ao mesmo tempo que geraria novas formas de ganho financeiro, sendo uma alternativa de desenvolvimento sustentável dentro do próprio sistema capitalista.

Objetivando o desenvolvimento de empresas colaborativas, facilitadas pelo amplo acesso à informação, interação por meio de plataformas como Facebook, LinkedIn e Twitter, no ano de 2011, foi criado o *Collaborative Fund* (SIXTEEN..., [ca. 2019]), para investir economicamente em ideias de economia compartilhada, unindo investidores e indivíduos para negócios em infraestrutura, investimentos, consumidor, crianças e saúde.

Com a criação desse fundo tem-se a aproximação real do capital especulativo às ideias colaborativas, uma vez que todo o investimento financeiro objetiva o lucro, o que não seria diferente às ideias e empresas de compartilhamento.

O que é uma contradição as próprias diretrizes das economias colaborativas, que teriam como base ideais de conscientização do consumo, impacto social e não objetivar o próprio lucro como fim máximo da atividade.

Assim, o que houve foi uma apropriação das empresas e fundos de investimentos a valores colaborativos diante de um novo mercado para seus negócios, o que acabou por vestir ideais antes sociais e sustentáveis à lógica do mercado, apropriando-se do trabalho e voltando-as ao lucro. Momento no qual a intermediação de trocas e serviços passou a gerar mais valor, formando um mercado desregulado de trabalho precário e sem vínculo empregatício. Ao invés de

[...] libertar indivíduos para que tomem controle direto sobre as próprias vidas, muitas companhias da economia do compartilhamento estão dando fortuna a seus investidores e executivos criando bons empregos para seus engenheiros de programação e marqueteiros, graças à remoção de proteções e garantias conquistadas após décadas de luta social e graças à criação de formas de subemprego mais arriscadas e precárias para aqueles que de fato suam a camisa. (SLEE, 2017, p. 24).

Não é segredo que os investidores, ao aportarem cifras milionárias em *startups* embrionárias, buscam proporcionar retornos elevados para os fundos de pensão e fundos patrimoniais que representam (ISAAC, 2020), o que evidencia que a economia do compartilhamento foi vista como uma forma de especulação e investimento ao capital financeiro e rentista, razão pela qual atualmente os valores de sustentabilidade foram deixados de lado, permanecendo somente nas mensagens de *marketing*. Afinal de contas, baixo risco significa baixo retorno e os investimentos em empresas de compartilhamento em sua fase inicial comportam alto risco, o que faz crescer a pressão para que a empresa tenha bons resultados financeiros para seus sócios e acionistas.

Geralmente essas empresas passam por fases de investimento, com aportes iniciais quando está dando os primeiros passos, pelos chamados “investidores anjo¹⁸”, depois pelos fundos de *venture capital*¹⁹ chegam aportes mais vultosos, todos ainda na fase que as empresas estão começando a se desenvolver.

Assim, “[...] a chamada economia compartilhada evoluiu para um poderoso modelo econômico multibilionário” (CAGLE, 2019, s.p.), redefinindo o conceito de compartilhamento inicialmente *peer-to-peer* de aproveitar bens subutilizados para um modelo centralizado de grandes empresas:

¹⁸ Investidores anjo são pessoas físicas que fazem investimentos com seu próprio capital em empresas que estão em estágio inicial, com alto risco, buscando novos negócios e retorno financeiro. Além do valor financeiro investido, o “investidor anjo” oferece capital intelectual, auxiliando em estratégias, novos contatos e conhecimentos de gestão (PERONI, 2015).

¹⁹ Venture capital, ou capital de risco, é uma modalidade de investimento onde a empresa pequena e de médio porte, mas que possui alto potencial de crescimento, recebe investimento para injetar capital para ajudá-la a crescer e também influenciar no andamento da gestão do negócio, contribuindo para a valorização em uma futura venda de participação acionária (FINOTTI, 2019).

Em alguns casos, a economia compartilhada parecia ampliar os próprios problemas que pretendia resolver. O suposto aproveitamento de recursos subutilizados na verdade levou a novos padrões de consumo de recursos, talvez ainda mais intenso. Diversos estudos mostraram que a facilidade e o baixo custo subsidiado dos passeios Uber e Lyft estão aumentando o tráfego nas cidades e aparentemente afastam os passageiros de uma forma real de compartilhamento: o transporte público. Os estudantes da Universidade da Califórnia em Los Angeles estão fazendo cerca de 11 mil viagens por semana, sem nem sequer sair do campus. Ao colocar mais carros na estrada, as companhias incentivaram os motoristas a consumir mais comprando carros financiados ou alugando diretamente das próprias plataformas. (CAGLE, 2019, s.p.).

Até mesmo Léonard e Tincq, os precursores do debate da economia do compartilhamento com a OuiShare, admitem haver uma tensão entre o lado que busca lucro e aquele motivado pela proposta idealista da economia compartilhada:

Acho que a confusão surge de toda a expectativa que as pessoas colocavam nessas plataformas para realmente mudar o mundo. E por haver tanta expectativa, aqueles que acreditavam firmemente no passado agora estão, de certa forma desapontados. Contudo, talvez o problema não seja exatamente o dinheiro que havia sido investido, mas o porquê tínhamos tanta expectativa. (SUNDARARAJAN, 2018, p. 51).

A injeção de grandes investimentos afastou princípios idealistas originários à economia do compartilhamento dos negócios:

Em poucas palavras, dentro de um *mindset* capitalista contemporâneo, os acionistas não são pares (do latim *par*, “igual”) são caciques. Se o seu modelo de negócio se baseia em sua habilidade de manter uma comunidade, não é absurdo esperar uma contradição entre sua obrigação de entregar a seus investidores altos níveis de retorno sobre o investimento e o espírito igualitário dos serviços P2P (*peer-to-peer*). No final das contas você terá que escolher entre um ou outro. (SUNDARARAJAN, 2018, p. 53).

As previsões são de que, em 2025, “[...] a economia compartilhada deverá movimentar mundialmente US\$ 335 bilhões – 20 vezes mais do que se apurou em 2014, quando o setor movimentou US\$ 15 bilhões”, sendo que, só no Brasil, tem potencial para contribuir com 30% do PIB (GLOBO, 2017, s.p.). Portanto, analisando os números, a economia do compartilhamento tem potencial de movimentar quase 1/3 do PIB brasileiro daqui a 5 anos, muito à base de um trabalho sem vínculo empregatício e em atividade à margem da legislação.

Ao mesmo tempo que elevam a arrecadação, algumas empresas gastam 25 milhões de dólares em festas acompanhadas de astros da música pop e muita bebida aos seus funcionários do alto escalão por atingirem metas de faturamento, mas não reconhecem vínculo empregatício aos seus colaboradores e deixam de assegurar qualquer direito aos que trabalham em suas plataformas (ISAAC, 2020).

O que está ocorrendo é que

[...] as grandes companhias do setor de tecnologia de fato passaram a ocupar a dianteira da Economia do Compartilhamento, subvertendo sua lógica inicial e concentrando cada vez mais os serviços disponibilizados apenas entre as maiores empresas do setor. (CANNAS, 2019, p. 42).

Inegável que a economia do compartilhamento está transformando e revolucionando a forma como as pessoas vivem em sociedade, compram, alugam, ganham dinheiro, viajam e oferecem seus serviços e isso é muito bom para a evolução e o nosso modo de viver em sociedade. Acontece que, com a apropriação das plataformas por grandes grupos econômicos, a intermediação acabou sendo benéfica não para os usuários e trabalhadores e sim para as empresas e seus investidores.

Há previsão de que até 2025 um terço das relações de trabalho ocorram por meio de plataformas digitais, integrado por telefones e computadores que facilitariam essa reconfiguração do trabalho (STANDING, 2016).

Aliás, o próprio compartilhamento existe como forma rudimentar às sociedades, só que com o nome de escambo. Vale lembrar que essa é a “[...] forma original e mais básica que o ser humano tem de realizar trocas, geralmente realizadas com o excedente de cada comunidade” (SANTIAGO, 2011, s.p.).

No cenário posto, o modelo que está sendo apresentado favorece somente as empresas e não aqueles que trabalham por meio dos aplicativos. E por que, como alternativa, não criar um modelo de cooperativismo de plataforma, com condições de trabalho justas e gerenciado por aqueles que prestam os serviços através dela? Não há apenas um futuro inevitável de exploração do trabalho por meio de aplicativo:

[...] vamos aplicar o poder da nossa imaginação tecnológica para praticar formas de cooperação e colaboração. As cooperativas de propriedade dos trabalhadores poderiam projetar suas próprias plataformas baseadas em aplicativos, promovendo maneiras verdadeiramente ponto a ponto de fornecer serviços e coisas e falar a verdade para os novos capitalistas da plataforma. (SCHOLZ, 2014, s.p.).

Apropriando-se das ideias e valores da economia do compartilhamento atraindo capital de grandes fundos de investimento coloca-se a Uber no mercado de transporte de pessoas, desde o momento em que foi criada a partir da ideia de solicitar uma viagem de carro pelo celular.

Em uma noite de inverno, em Paris, após não conseguirem um táxi, Travis Kalanick e Garrett Camp decidiram criar a empresa Uber (UBER, [ca. 2020f]).

A ideia surgiu em 2009 quando Garrett Camp e Travis Kalanick participavam da conferência LeWeb, na França. Após o evento, ao precisarem retornar para o hotel, encontraram dificuldade para chamar um táxi, outro transporte público e até mesmo um motorista particular. Foi então que pensaram que seria incrível poder, a um toque no celular, contratar o serviço de um motorista particular. O objetivo era facilitar e inovar a forma pela qual as pessoas se locomovem pelas cidades, inicialmente em São Francisco (EUA), utilizando-se de veículos sedã. Foi assim que surgiu o Uber Black, primeiro produto da empresa. (CARNEIRO, 2019, s.p.).

A princípio, era para ser um serviço semelhante a um táxi de luxo, oferecendo carros como Mercedes S550 na cidade de São Francisco (Califórnia), operando por meio de aplicativo Android e IOS. Inicialmente funcionou como uma *startup* formada por alguns técnicos dentro de um apartamento em São Francisco até se transformar em uma empresa global e com operação em centenas de cidades do mundo, desde a primeira operação no dia 5 de julho de 2010 (ISAAC, 2020).

Contrariamente ao modelo atual, no início a ideia era comprar carros de luxo, contratar motoristas, alugar garagens e, por meio do aplicativo, tornar possível que uma pessoa contratasse uma viagem apenas pelo botão.

Mas tudo só foi possível porque, pouco antes, a Trevis Kalanick havia vendido sua empresa à RedSwoosh, uma empresa de compartilhamento de arquivos por 20 milhões de dólares, enquanto Garret Camp vendeu seu site de buscas StumbleUpon por 75 milhões de dólares (DOMINGOS, 2019).

Assim, a empresa foi lançada internacionalmente em Paris, mesma cidade em que nascia, com investimento em tecnologia, marketing e publicidade, criando uma ideia de economia colaborativa (DOMINGOS, 2019), apresentando-se como uma forma de as pessoas ganharem dinheiro usando seus próprios carros, sendo seus próprios chefes, fazendo seus próprios horários (ISAAC, 2020).

Desde que foi fundada, a Uber realizou no mundo mais de 10 bilhões de viagens. Somente no ano de 2018 foram 5,2 bilhões de corridas, com os passageiros percorrendo 41,8 bilhões de quilômetros, em 700 cidades e 63 países, contabilizando uma média de 14 milhões de viagens por dia (OLIVEIRA, 2019).

O crescimento fez com que a empresa estresse na bolsa de valores, no ano de 2019, com um valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares, cada ação custando em torno de 45 dólares em sua oferta pública inicial de ações (o IPO) (POZZI, 2019). Antes disso, a empresa recebeu aportes da Berkshire Hathaway, empresa do maior investidor do mercado de capitais do mundo, Warren Buffet (US\$ 3 bilhões) (CHOUDHURY, 2018), fundo de investimentos da Arábia

Saudita (US\$ 3,5 bilhões), Toyota e o SoftBank Group (US\$ 1 bilhão), Jeff Bezos, da Amazon (US\$ 37 milhões) (CANNAS, 2019).

Aproximando-se dos valores e ideias colaborativas e fugindo do montante bilionário investido na Uber, o marketing da empresa traz uma ideia veiculada com a sustentabilidade ambiental, independência pessoal e financeira: conta histórias de mulheres que estão “dirigindo suas vidas” (UBER, 2019b), viagens confortáveis (UBER, 2019c), economia de combustível, livre de preconceitos (UBER, 2019c), com protagonismo às pessoas (PROMOVIEW, 2018). Apresenta o objetivo de transportar mais pessoas em menos carros, reduzindo trânsito, poluição e estacionamento (KALANICK, 2016).

Faz uma analogia da empresa e a união do *bit* – que revolucionou a comunicação, trabalho e quase todos os aspectos da vida, sendo complexo, exato e avançado – com o átomo – que “está por trás de tudo que conhecemos” – representando, assim, a constante transformação com um único objetivo: “[...] servir as pessoas e não o contrário” (UBER, 2016).

Oferece opções econômicas e sustentáveis de transporte (UberX e UberPool) (UBER, 2018b), maior eficiência no deslocamento (UberRusch), nova forma de comprar comida (UberEats) e não esconde o desejo, no futuro, “[...] por mais segurança, menos acidentes e menos mortes no trânsito” com os carros autônomos sendo os responsáveis pelo transporte das pessoas.

Traz presente valores do empreendedorismo para atrair os motoristas com *slogans* como “seja seu próprio chefe”, “trabalhe quando quiser”, inclusive facilitando a locação do veículo para que o motorista “ganhe dinheiro” alugando um “carro novinho e bem econômico” para trabalhar (UBER, 2019a). O plano de fundo da propaganda é ser divertido dirigir pelo aplicativo da Uber, tendo o motorista como protagonista, feliz com o seu trabalho (LEME, 2019).

Fica evidente que faz parte da estratégia de marketing da Uber “[...] difundir como missão institucional, noções como a melhoria do meio ambiente, redução da poluição, retomada das áreas verdes das cidades e incentivo ao compartilhamento de carros, ou seja, valores do novo milênio” (LEME, 2019, p. 36).

Igualmente,

[...] há vários clientes diferentes no trabalho do motorista pela cidade, durante a trajetória de um dia. Todos andam de Uber. E todos podem andar de Uber. Afinal, andar de Uber é agradável. Conveniente para todos os públicos. Trata-se de um serviço sério e o motorista é visto com respeito. [...] Em síntese, a propaganda comunica que, no “mundo Uber”, todos são iguais. Todos podem dirigir e ser clientes. E a viagem é sempre divertida. (LEME, 2019, p. 38).

A empresa também apoia o movimento LGBT (UberProud) e combate a discriminação de gênero, raça e orientação sexual. Aproxima-se do público jovem, utiliza-se de atores negros, asiáticos, jovens e idosos, sempre felizes e com tempo para família, estudos, *hobbies* e amigos (LEME, 2019).

No Brasil, em julho de 2017, a empresa iniciou as campanhas de publicidade na TV aberta com o comercial “Jeito Diferente”, veiculado no intervalo do Fantástico, da TV Globo. O vídeo mostra uma narração em primeira pessoa do motorista contando como a Uber mudou sua vida. “De modo didático, a campanha mostra que o mesmo carro que o homem usa para ganhar seu dinheiro e sustentar a família é usado nos momentos de lazer e descanso” (DEARO, 2017, s.p.).

Ao mesmo tempo, em suas redes sociais, a Uber postou:

Você sabia que para levar a vida de um jeito diferente basta começar a dirigir? Com a Uber, é simples assim: quem define o seu destino é você. Tem uma necessidade imediata? Planos para o futuro? Dirija com a Uber, ganhe o seu dinheiro e conquiste seus objetivos. (DEARO, 2017, s.p.).

Ao se analisar a publicidade de marketing da empresa com o fato de ter aberto capital em bolsa de valores, com fortes investimentos de Warren Buffet, Jeff Bezos, instituições financeiras e fundos de investimentos, vê-se a contradição entre a mensagem que a empresa quer passar aos seus usuários e motoristas e o real interesse por trás de todos os aportes; afinal de contas, quem aloca hoje ativos em ações quer ter o retorno mais à frente e não simplesmente que os motoristas e usuários vivam a vida mais felizes, como diz a mensagem.

A centralidade do lucro afasta valores como a sustentabilidade, a economia do compartilhamento e protagonismos do indivíduo, valores sustentados pela propaganda da empresa. Por essa razão, a empresa constrange os Estados a uma desregulamentação de suas leis ao se lançar em um novo país antes mesmo de qualquer lei que permita o seu funcionamento.

A prática utilizada pela empresa em centenas de cidades do mundo é enviar uma incursão de funcionários para recrutar motoristas, disparando mensagens aos usuários com corridas gratuitas e “[...] criando um mercado em que motoristas pegavam passageiros a um ritmo maior do que as autoridades locais, desprevenidas, eram capazes de acompanhar ou controlar” (ISAAC, 2020, p. 14).

Muitas vezes em confronto com as leis trabalhistas e de trânsito locais tinha como justificativa a sua inovação que não era acompanhada pelas normas e regulamentos e, caso não

aceito pela localidade, se valia de métodos para proteger os motoristas e enganar a polícia, fazendo com que o serviço estivesse disponível mesmo com a contrariedade dos governos (ISAAC, 2020).

Para tanto, aventa-se a possibilidade de ter contratado ex-funcionários da CIA, NSA e FBI para usar um sistema denominado *Greyball*²⁰, que identifica perfis de pessoas que configurem qualquer tipo de ameaça à empresa, fazendo com que essas, ao baixarem aplicativos da Uber em seus celulares, esse seja preenchido por carros fantasmas que impossibilitem qualquer controle e monitoramento de tráfego de seus motoristas (ISAAC, 2020).

No Brasil não foi diferente. Ao ingressar no mercado interno sem qualquer autorização especial, forçando a regulamentação do serviço de transporte, desrespeitando a legislação de trânsito e trabalhista.

Entretanto, antes mesmo das ideias da economia do compartilhamento e a criação da Uber, o táxi convencional já era uma forma pública de transporte compartilhado, onde transitava como uma via mais exclusiva se comparado com o ônibus e a lotação, razão pela qual antes se torna imperioso adentrar à regulamentação do serviço de táxi convencional na cidade de Porto Alegre.

2.3 A REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI EM PORTO ALEGRE

O ordenamento constitucional adotou o princípio da preponderância dos interesses, em que as matérias de interesse nacional são de competência da União; matérias de interesse regional, de competência dos Estados-membros; e matérias de interesse local, de competência do Município.

De tal maneira, que o art. 30, inciso I, da Constituição Federal (BRASIL, 1988), disciplinou como sendo da competência do Município legislar sobre assuntos de interesse local, bem como o inciso V do mesmo artigo prevê como sua responsabilidade “[...] organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 1988).

Dentro dos limites de sua competência, mesmo antes de 1988, em norma recepcionada pelo ordenamento constitucional, o Município já havia promulgado a Lei nº 3.790/73 (PORTO

²⁰ A Uber já confirmou que utiliza o recurso “nega viagens” para alguns passageiros, com o objetivo de “bloquear quem viola os termos de uso do aplicativo ou que apresenta risco para os motoristas, inclusive pessoas com ‘intenção de agredir motoristas’” (ROHR, 2017, s.p.). E, ainda, a Uber usou esses métodos para iludir as autoridades em cidades como Boston, Paris e Las Vegas, e em países como Austrália, China e Coréia do Sul (ISAAC, 2017).

ALEGRE, 1973b) e o Decreto nº 4.840/73 (PORTO ALEGRE, 1973a), sendo esse o primeiro momento em que a municipalidade estabeleceu as normas e diretrizes para a exploração do serviço de táxi.

A legislação trouxe o conceito do táxi como veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com retribuição aferida por meio de taxímetros dotados de totalizadores, conforme art. 1º da Lei nº 3.790/73 (PORTO ALEGRE, 1973b), e instituindo o trabalho dos taxistas como permissionários²¹ (art. 4º), momento no qual também possibilitou que 50% das concessões fossem destinadas a empresas e os outros 50% para motoristas profissionais. Já o Decreto nº 4.840/73 (PORTO ALEGRE, 1973a) determinava que a pessoa jurídica legalmente constituída para o transporte de pessoas teria como fim único a execução do serviço de transporte de pessoas (art. 7º).

Desde 2013 o táxi passou a ser reconhecido como serviço de utilidade pública (art. 27 da Lei Federal nº 12.865/13) para atender a demanda coletiva, de forma “[...] ágil, confortável, segura e individual” (art. 2º), deixando de fora o lucro, como acontece com as empresas que controlam o transporte por aplicativo (BRASIL, 2013).

Em 2014, a Lei nº 3.790/73 foi revogada pela Lei nº 11.582/2014 (PORTO ALEGRE, 2014) e, no ano de 2018, todo o diploma jurídico sobre transporte de pessoas foi revisto pela municipalidade, sem revogar a integralidade do texto anterior, já em um cenário no qual o táxi convencional disputava espaço com os motoristas por aplicativo, momento em que foi editada a Lei nº 12.420/2018 (PORTO ALEGRE, 2018a), popularmente conhecida como a Lei Geral do Táxi.

Tal norma alterou diversos dispositivos legais esparsos na legislação municipal, objetivando simplificar o serviço público de transporte individual remunerado de passageiros. Diferentemente do serviço por aplicativo, que é privado, o táxi faz parte do serviço público de transporte, conjuntamente com os ônibus e a lotação.

Conforme o § 1º do art. 1º da Lei nº 12.420/2018, considera-se táxi o transporte de pessoas realizado

[...] por meio de veículos de aluguel dotados de taxímetro, cujo preço será determinado a partir de tarifa fixada pelo Executivo Municipal, sendo permitida a atividade às pessoas naturais cadastradas na Empresa Pública de Transporte e

²¹ “Permissão é o ato administrativo discricionário e precário pelo qual a Administração consente que o particular execute serviço de utilidade pública ou utilize privativamente bem público. Como regra, a permissão é ato discricionário e precário, no sentido de que o administrador pode sopesar critérios administrativos para expedir, de um lado, e de outro não será conferido ao permissionário o direito à continuidade do que foi permitido, de modo que poderá o consentimento ser posteriormente revogado sem indenização ao prejudicado” (CARVALHO FILHO, 2017, s.p.).

Circulação (EPTC), vinculadas a um só prefixo e registradas, obrigatoriamente, na função de condutoras de táxi. (PORTO ALEGRE, 2018a).

Da mesma forma que o transporte privado, o serviço público também pode ser compartilhado entre usuários mediante a utilização de aplicativo (art. 1º, § 2º, Lei nº 12.420/2018). Tal inovação legislativa objetivou reduzir as diferenças entre o transporte convencional e o por aplicativo.

Veio dispensar a obrigatoriedade da autorização do táxi se dar por meio de permissão²² a particulares (art. 2º), o que simplifica o processo de outorga por parte do poder público. Trouxe como requisitos ao trabalho de taxista convencional (art. 2º, § 1º):

- [...] I – estar habilitado para conduzir veículo automotor na categoria B, com a inscrição “exerce atividade remunerada” na habilitação, assim definida na legislação de trânsito;
- II – apresentar comprovante de residência;
- III – ser proprietário ou titular de contrato de arrendamento mercantil do veículo;
- IV – apresentar atestado médico que comprove estar em condições físicas e mentais para o exercício da atividade;
- V – apresentar certidões negativas de registro e distribuição, emitidas pelas justiças estadual e federal, para os crimes contra a vida, contra a fé pública, contra a administração, contra a dignidade sexual, crimes hediondos, crimes de roubo, de furto, de estelionato, de receptação, de quadrilha ou bando, de sequestro, de extorsão, de trânsito ou, ainda, aqueles previstos na legislação alusiva à repressão, à produção não autorizada ou ao tráfico ilícito de drogas, consumados ou tentados;
- VI – não ser detentor de outorga de permissão ou autorização do serviço público de qualquer natureza expedida pela administração pública municipal, estadual, federal ou do Distrito Federal;
- VII – não ser ocupante de cargo público no serviço público municipal, estadual, federal ou do Distrito Federal;
- VIII – apresentar comprovante de aprovação no curso de formação, com 50h (cinquenta horas) de carga horária, exigido pela legislação municipal e, conforme o caso, Curso de Ponto Fixo e Turismo ou Curso de Reciclagem, ambos com carga horária de 16h (dezesesseis horas); e
- IX – estar inscrito como segurado do regime geral de previdência social. (PORTO ALEGRE, 2018a).

A autorização tem prazo de vigência de 35 (trinta e cinco) anos, podendo ser renovada por igual período (art. 2º, § 2º), mas o documento obrigatório para o exercício profissional deve ser renovado a cada 12 meses (art. 8º).

A legislação também instituiu a cor branca (art. 27, § 7º) como padrão de identidade visual em lugar do laranja costumeiramente utilizada em Porto Alegre, tendo uma faixa vermelha (categoria comum) ou azul (aeroporto) (DUARTE, 2018), com vida útil dos carros de oito anos contados do primeiro emplacamento (art. 31).

²² “Autorização é o ato administrativo pelo qual a Administração consente que o particular exerça atividade ou utilize bem público no seu próprio interesse. É ato discricionário e precário, características, portanto, idênticas às da permissão” (CARVALHO FILHO, 2017, s.p.).

Inovou ao obrigar o uso de cartões de débito ou crédito para pagamento eletrônico da tarifa (art. 41), como forma de dar mais acessibilidade ao serviço e concorrer com o serviço por aplicativo.

Descreveu também padrão de vestimenta dos taxistas, possibilidade de gravação de imagem em seu interior, critérios de exame toxicológico anual, implementou a biometria para identificação do taxista, manteve o GPS em toda a frota, autorizou o desconto nas corridas via aplicativos de táxis e reduziu as taxas operacionais (DUARTE, 2018).

Em caráter complementar, no ano de 2019, foi publicado o Decreto nº 20.438/2019 (PORTO ALEGRE, 2019a), para regulamentar o serviço de táxi por autorização aprovado em 2018. A norma, ao prever métrica de um táxi para cada 350 habitantes, abriu margem para a entrada de cerca de 700 autorizações de novos táxis no sistema de Porto Alegre (ZUCCO, 2019).

E, em janeiro de 2020, a Prefeitura de Porto Alegre flexibilizou a rigidez do sistema de permissionários, ao permitir que os motoristas que não mais desejassem continuar trabalhando com o transporte convencional transferissem a autorização para outro, mantendo o sistema de condução e escalas: a direção do veículo pelo proprietário e no máximo 3 motoristas auxiliares (BRUXEL, 2020).

Sem qualquer regulamentação prévia ao início de suas atividades, contornando a regulamentação e exigências legais ao transporte de pessoas, surge a a Uber no mercado brasileiro, empresa criada a partir dos princípios da economia do compartilhamento, e acabando por reconfigurar o trabalho e a forma de deslocamento nos centros urbanos.

2.4 A UBER NO MERCADO INTERNO BRASILEIRO

A primeira cidade onde a Uber operou no Brasil foi o Rio de Janeiro, em maio de 2014, seguida de São Paulo, no final de junho do mesmo ano (REDAÇÃO..., 2017), mesmo sem qualquer regulamentação específica. Em 29 de janeiro de 2016 passou a operar também em Goiânia e, em 18 de março, chegou a Curitiba (GLOBO, 2016). Em janeiro de 2016 a Uber começou a operar em Campinas, sendo a primeira cidade do interior a receber esse serviço, seguida pela Baixada Santista, onde opera desde fevereiro de 2016 (ALBERTONI, 2016). A partir de então sua rede de operação foi se proliferando por todo o território nacional.

Em dados de 2019, a Uber apresentou o Brasil como o segundo maior mercado do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos. Por aqui, a empresa lucrou 959 milhões de dólares em 2018, um crescimento de 115% em relação a 2017. A longo prazo, o crescimento é

impressionante no país, com o faturamento subindo 406% em relação a 2016²³ (OLIVEIRA, 2019).

A justificativa para esse resultado no Brasil não tem como resposta simplesmente o atendimento a uma demanda reprimida. Na realidade, está no fato de que houve uma substituição: por um lado, em razão dos preços favoráveis da Uber, houve uma migração dos outros tipos de mobilidade urbana; e, junto a isso, em razão do forte desemprego, houve um forte aumento da oferta de mão de obra para esse tipo de prestação de serviço, o que ajudou no aumento do faturamento da empresa.

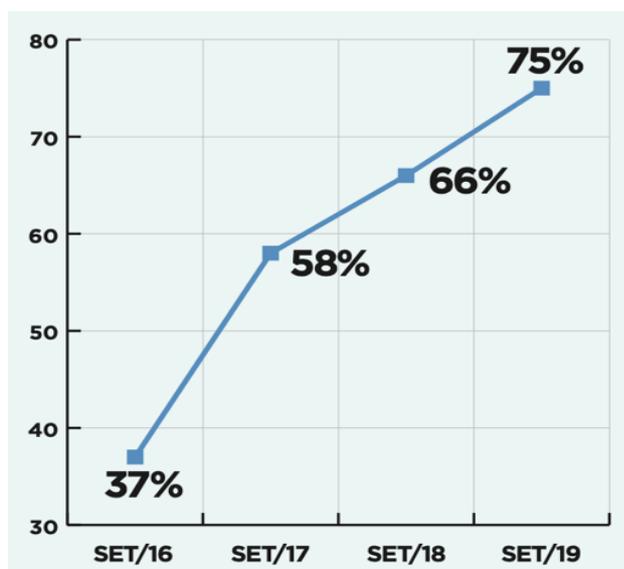
Confirmando a expressão do mercado brasileiro, informações destacam que a cidade de São Paulo está entre as cinco maiores megalópoles²⁴ do mundo onde a Uber opera, e que, somando a Los Angeles, Nova York, São Francisco e Londres, corresponde a 24% do valor das corridas recebidas pela Uber (OLIVEIRA, 2019).

Em cinco anos operando no mercado interno brasileiro a empresa Uber realizou 2,6 bilhões de viagens, totalizando 17 bilhões de quilômetros rodados, entre os seus mais de 600 mil motoristas cadastrados no aplicativo, que receberam cerca de R\$ 35 milhões em remuneração (ESTADÃO, 2019).

Entretanto, no mercado interno brasileiro como um todo, a empresa vem perdendo espaço para o *app* da concorrente 99, que atingiu 22% entre as preferências dos usuários, fazendo a Uber recuar para 73% da preferência entre os usuários por aplicativo dos 86% alcançados em 2017 (CARNEIRO, 2019). Tal dado é aliado ao aumento do número de novos usuários do transporte por aplicativo no Brasil:

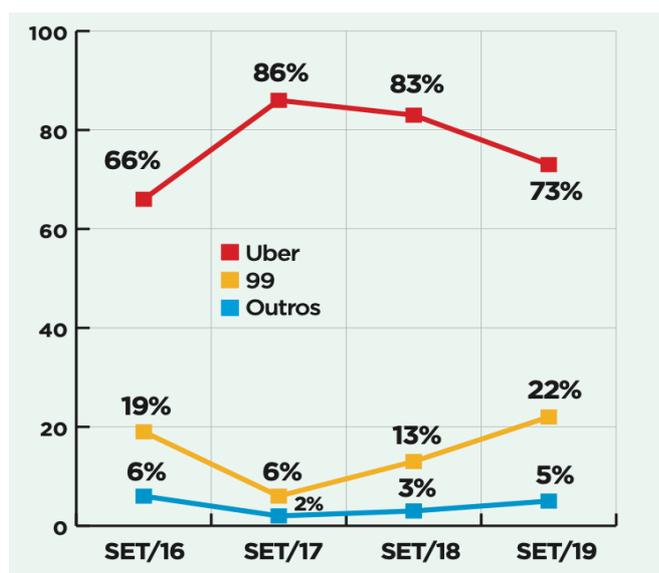
²³ No mundo, a Uber teve faturamento de 11,3 bilhões de dólares em 2018 (crescimento de 149% em relação a 2017 e 318% desde 2016) (OLIVEIRA, 2019).

²⁴ Uma megalópole é normalmente definida como uma extensa região urbanizada, constituída por várias metrópoles e regiões metropolitanas conturbadas. Esse tipo de região urbana só existe quando há um eixo econômico, social, cultural e populacional que envolve duas ou mais metrópoles, geralmente de nível internacional, formando uma urbanização contínua ligada por cidades de médio e pequeno porte (CARNEIRO, 2018).

Gráfico 1 – Evolução da proporção de brasileiros que usam *apps* de transporte

Fonte: PAIVA (2019, s.p.).

Os dados mostram que, em um ano, a Uber diminuiu 10 pontos percentuais no *ranking* dos *apps* de transporte de pessoas favoritos dos brasileiros, mesmo período em que subiu de 66% para 75% a proporção de brasileiros que já utilizaram transporte por aplicativo através de *app* de seu próprio telefone (PANORAMA, 2019). O aumento é impulsionado pelo crescimento dos serviços de transporte entre as pessoas das classes C, D e E (PAIVA, 2019).

Gráfico 2 – Evolução dos *apps* de transporte mais utilizados por brasileiros

Fonte: PAIVA (2019, s.p.).

Os dados mostram que, em um ano, a Uber diminuiu 10 pontos percentuais no *ranking* dos *apps* de transporte de pessoas favoritos dos brasileiros, mesmo período em que subiu de

66% para 75% a proporção de brasileiros que já utilizaram transporte por aplicativo através de *app* de seu próprio telefone (PANORAMA, 2019). O aumento é impulsionado pelo crescimento dos serviços de transporte entre as pessoas das classes C, D e E (PAIVA, 2019).

O crescimento dos aplicativos se dá muito em razão do baixo valor pago pelo transporte, muito pela grande disponibilidade de motoristas levados ao trabalho em virtude da estagnação econômica, pois é mais vantajoso em trajetos de curta distância utilizar o aplicativo ao invés do transporte público.

Essa preferência e consolidação do transporte por aplicativo junto ao mercado fez com que fosse editada a Lei nº 13.640/2018²⁵ (BRASIL, 2018), que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. A legislação delegou aos Municípios e Distrito Federal a competência de “[...] regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros” (art. 3º); permitiu a cobrança de tributos municipais devidos pela prestação de serviços; determinou a exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), bem como a obrigatoriedade de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Além disso, os motoristas devem possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Em caso de descumprimento de qualquer dos requisitos o transporte de pessoas passou a ser considerado como “transporte ilegal de passageiros”.

O Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu a validade dos aplicativos de transporte individual de passageiros como Uber, 99 e Cabify. Entendeu a Suprema Corte que a proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é “[...] inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência”. A tese firmada pelos Ministros do Supremo também fixou que os municípios e o Distrito Federal, no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado

²⁵ Ao comentar os efeitos decorrentes da aprovação dessa lei, o *site* da empresa menciona que “[...] no Brasil, mais de 20 municípios já entenderam o impacto positivo que os aplicativos de mobilidade trouxeram tanto para as cidades quanto para as pessoas, e decidiram detalhar as regras localmente para garantir o direito de usuários escolherem como querem se deslocar, e o de motoristas parceiros de gerar renda dignamente” (UBER, 2018a).

individual de passageiros, “não podem contrariar os parâmetros” pela União e a Constituição Federal. A decisão foi tomada em duas ações: no RE 1.054.110 (BRASIL, 2019e) e na ADPF 449 (BRASIL, 2019d).

Assim, fixaram os seguintes enunciados:

1. a proibição ou restrição do transporte individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional em razão da violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência;
2. no exercício de sua competência para a regulamentação e fiscalização no transporte privado individual de passageiros, os municípios e os distritos federais não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal.

Como forma de regulamentar o serviço de transporte por aplicativo na cidade de Porto Alegre, o Município promulgou a Lei nº 12.423/2018 (PORTO ALEGRE, 2018b), que alterou dispositivos da Lei nº 12.162/2016 (PORTO ALEGRE, 2016) para dispor “[...] sobre o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet”, que, dentre os seus dispositivos, alterou de forma consubstancial o serviço de transporte.

O texto inicial previa que a exploração do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros dependeria de autorização do Município de Porto Alegre, através de concessão da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) a pessoas jurídicas operadoras de aplicações de internet, conforme art. 2º da Lei nº 12.423/2018 (PORTO ALEGRE, 2018b).

Igualmente, que as empresas ficariam obrigadas a compartilhar com o ente público municipal, por intermédio da EPTC, “[...] os dados operacionais necessários ao controle e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantindo a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários”, conforme art. 3º da Lei nº 12.423/2018 (PORTO ALEGRE, 2018b).

Instituiu a Taxa de Gerenciamento Operacional (TGO), fixada em 0,025 (zero vírgula zero vinte e cinco), Unidade Financeira Municipal (UFM) por viagem realizada por intermédio da autorização de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros, até o limite mensal equivalente a 20 (vinte) UFMs por veículo cadastrado (art. 4º).

Obrigava os veículos a possuírem seguro contra acidentes de passageiros e danos a terceiros, com no máximo 06 (seis) anos de utilização; estar emplacado no Município de Porto Alegre e submeter-se à vistoria da EPTC (art. 11).

Entretanto, quando do julgamento de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN), processo nº 70075503433 (RIO GRANDE DO SUL, 2017a), proposta pelo Partido Novo, com a participação dos aplicativos Uber e 99 como *amicus curiae*²⁶, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TJRS) entendeu que tais dispositivos são inconstitucionais, suspendendo a sua aplicabilidade.

Com a decisão, as restrições apresentadas pelo Município perderam sua validade, em especial:

Compartilhamento de dados das empresas com a EPTC: A relatora afirmou que a privacidade é protegida constitucionalmente. Além disso, *“a transmissão dessas informações particularizadas ao poder público viola a proporcionalidade pois não é adequada ao fim que se destina”*.

Disponibilização de funcionalidades aos condutores e exigência de emplacamento no RS: A desembargadora destacou que *“o Município restringiu indevidamente tal liberdade, ditando como todos os aplicativos devem operar”*. Para ela, a intervenção estatal deve ser mínima, preservando ao máximo a liberdade de iniciativa. Exigência de emplacamento estadual, ela avaliou ser *“flagrante a inconstitucionalidade, por limitar injustificadamente a liberdade de trabalho e a livre iniciativa, além de contrariar a livre concorrência”*.

Exigência de seguro contra danos a terceiros e a idade veicular: A magistrada ressaltou que é inconstitucional, já que a norma federal estabelece a contratação dos seguros APP e DPVAT. A lei de Porto Alegre acrescentou o seguro RCF-V como requisito para a prestação do serviço, o que restringe a atividade econômica.

Idade veicular mínima: A desembargadora frisou que a exigência é desproporcional, considerando a previsão de vistoria anual. O Órgão Especial, porém, manteve o fim da exigência, mas também derrubou a vistoria. (RIVAS, 2019, s.p., grifo nosso).

Entretanto, ao mesmo tempo que a legislação federal e a Suprema Corte permitem a operação dos motoristas por aplicativo, independentemente de pagamento de qualquer tributo ou fiscalização específica, passa a reconhecer como gravíssima a multa para o motorista que fizer transporte não autorizado de pessoas, com a aprovação do Projeto de Lei nº 569/2015 (BRASIL, 2015).

O texto alterou o § VIII do art. 231 da Lei nº 9.503/1997– Código de Trânsito Brasileiro – (BRASIL, 1997), para dispor sobre a infração de transporte remunerado de pessoas ou bens. Na justificativa, o relator, Senador Acir Gurgacz, considerou que

[...] não podemos ignorar a triste realidade que o transporte ilegal de passageiros, mais conhecidos como transportadores clandestinos, os quais vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo

²⁶ *Amicus curiae*, também conhecido como amigo da Corte, possui papel de acentuada relevância, visto que seu ingresso na demanda visa fornecer ao juiz ou ao tribunal elementos que melhor fundamentem e justifiquem sua decisão. É “[...] um terceiro que ingressa no processo para fornecer subsídios ao órgão jurisdicional para o julgamento da causa. Pode ser pessoa natural ou jurídica, e até mesmo um órgão ou entidade sem personalidade jurídica” (CÂMARA, 2012, p. 126).

esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil.

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito. (BRASIL, 2015, s.p.).

Ou seja, ao mesmo tempo que afrouxa as regras às grandes empresas, recrudescer ao transporte informal de passageiros. Mas o que parece é que também o transporte realizado pelas empresas por aplicativo não prescinde, necessariamente, de vistoria técnica em seus veículos.

Além disso, conduzir veículo sem a respectiva habilitação técnica por si só configura infração de trânsito, o que não é uma característica especial do transporte “clandestino” de pessoas. Fica evidente que a legislação federal buscou proteger e favorecer as grandes empresas e colocar ainda mais à margem o motorista autônomo de transporte de pessoas.

Posto dessa forma, a vedação ao transporte direto de pessoas contradiz os preceitos originários da própria economia do compartilhamento que, dentre seus princípios, traz o fomento de trocas entre as pessoas, a desburocratização, mobilização de recursos subutilizados e um sentimento comunitário que esvazia a lógica do “ter”, ao possibilitar o acesso de mais pessoas a um custo menor.

Igualmente, ao regular e impor exigências rígidas ao transporte por táxi convencional, ao mesmo tempo que afrouxa as regras para o serviço de transporte por aplicativo, favorece as empresas transnacionais, impulsionando o transporte por aplicativo e desfavorecendo o motorista de transporte convencional.

Cenário que constitui essa nova realidade no segmento de transporte de pessoas, contradições e dissimetrias legislativas e governamentais, impulsionada pela necessidade de formas alternativas de transporte para um melhor desenvolvimento urbano.

Momento em que se tem, em uma mesma via urbana disputando o mesmo consumidor, dois trabalhadores, exercendo igual atividade, mas em condições convergentes e dissidentes entre si. De tal maneira que se torna importante identificar o cenário do mercado de trabalho em que esses profissionais estão inseridos e quanto modificou desde a chegada da Uber e o perfil dos trabalhadores de cada segmento, bem como de qual maneira os Tribunais vêm enfrentando a análise dos elementos configuradores da relação de emprego é o que se pretende no próximo capítulo, sendo esses pontos imprescindíveis para se desvelar se se trata de uma precarização ou um recrudescimento do trabalho a inserção dos aplicativos a essa atividade profissional.

3 AS METAMORFOSES DO MERCADO DE TRABALHO: O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

O presente capítulo tem como objetivo identificar o perfil dos trabalhadores no segmento de transporte individual de passageiros na cidade de Porto Alegre, partindo do cenário do mercado de trabalho e seus reflexos no segmento.

Parte a análise do ano de 2015, data em que a empresa Uber iniciou as atividades na cidade, até o mês de **julho de 2020**. O recorte temporal de análise conjuntural foi estendido até o momento de finalização da presente dissertação em virtude de se estar vivendo um momento histórico ante a pandemia ocasionada pelo vírus Covid-19,²⁷ que traz reflexos importantes ao mundo do trabalho e, por consequência, ao transporte em geral, em especial ao solicitado por aplicativo, objeto deste estudo.

Após a apresentação das considerações sobre o cenário do mercado de trabalho será delineado o perfil do motorista do táxi convencional e do aplicativo, aproximando as similitudes entre ambos sempre que possível. A partir do perfil profissional objetiva-se descrever o perfil subjetivo em relação com a atividade de transporte, confrontando conceito de empreendedorismo e o trabalho na Uber.

Analisado o trabalho e seus reflexos aos motoristas de transporte discutir-se-á acerca dos conceitos de trabalho precário existentes na doutrina, explicando as razões pelas quais essa pesquisa se aproxima de uma delas para responder ao objeto desta.

A partir de então serão analisados os elementos da relação de emprego e como a jurisprudência vem enfrentando o tema do reconhecimento do vínculo empregatício, tanto das atuais decisões envolvendo o motorista de aplicativo como da forma que julgava o vínculo do motorista de táxi.

3.1 O CENÁRIO DO MERCADO DE TRABALHO E O TRABALHO POR APLICATIVO

Iniciar pela análise do mercado de trabalho e o perfil do profissional no serviço de transporte de pessoas é fundamental, na medida em que o retrato dos sujeitos sofre influências da própria conjuntura do mercado de trabalho em que estão inseridos.

²⁷ A COVID-19 é uma doença causada pelo Coronavírus SARS-CoV-2 e apresenta um quadro clínico que varia de infecções assintomáticas a quadros respiratórios graves. O novo agente do Coronavírus foi descoberto em 31/12/19, após casos registrados na China (BRASIL, 2020), sendo noticiado novos casos em território brasileiro a partir do mês de março deste ano.

Por conseguinte, estudar a realidade de trabalho a partir da peculiaridade de cada categoria é a base para a real compreensão acerca dos reflexos à subjetividade dos motoristas profissionais, motivo pelo qual se inicia a investigação pelo cenário do mercado de trabalho a partir do ano de 2014.

3.1.1 O cenário do mercado de trabalho e os reflexos no serviço de transporte de pessoas: da chegada da Uber ao Covid-19

O mercado de trabalho brasileiro é historicamente marcado pela forte presença da informalidade, mas, entre os anos de 2003 e 2014, foi possível observar um crescimento do emprego e um processo de formalização do trabalho no país (MANZANO e KREIN, 2020).

A partir de 2014, ano anterior ao que a empresa Uber iniciou as atividades na cidade de Porto Alegre, o que se percebe é o início de uma diminuição dos postos de trabalho no país e o começo da adoção de reformas estruturais de orientação liberal, como a implementação da política de teto dos gastos com a Emenda Constitucional do teto dos gastos²⁸, a Reforma Trabalhista²⁹ e a Reforma da Previdência³⁰, que trouxeram reflexos ao mercado de trabalho, aumentando a informalidade e o desemprego³¹ no país.

²⁸ Altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias para instituir o Novo Regime Fiscal, e dá outras providências. De tal maneira que “nessa nova regra, [...] o gasto primário do governo federal fica limitado por um teto definido pelo montante gasto no ano anterior, reajustado pela inflação acumulada, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)” (REINHOLZ, 2018).

²⁹ “Após a crise mundial de 2008, verifica-se no mundo uma nova ofensiva neoliberal sobre a regulação das relações de trabalho que tem na flexibilização da legislação trabalhista e no ataque às instituições responsáveis pela regulação pública do trabalho duas de suas principais expressões [...] visando instituir a regulação das relações de trabalho sob o paradigma do direito privado e sua lógica negocial, fato que tem resultado em uma acentuação da precarização social do trabalho mundo afora” (DRUCK e JESUS, p. 19), contexto esse em que foi apresentada a reforma trabalhista brasileira em 2017. A partir dela houve uma “[...] intensa reconfiguração do status do trabalhador no Brasil. Este, cada vez mais, vem perdendo o reconhecimento de que é sujeito de direito, ou melhor, um trabalhador-cidadão a ser protegido pelo Estado” (BARBOSA, 2020, p. 72).

³⁰ “A narrativa é que a reforma da Previdência trará um novo país. A narrativa sobre a reforma trabalhista também dizia que traria um ‘novo país’... só que aumentou o desemprego. Quem disse que a reforma da Previdência terá o condão de criar empregos? E desde quando esse tipo de reforma, ao lado de prejudicar milhões de pessoas, faz surgir, do nada, novos postos de trabalho? Esse é o busílis da questão. A Previdência é a nova panaceia. Qual será a próxima? Ou será que realmente se pensa que O Mercado, essa entidade metafísica, estará satisfeito?” (STRECK, 2019).

³¹ O desemprego faz parte do mercado de trabalho na sociedade capitalista, tendo em vista que esse modelo acaba por criar uma massa de trabalhadores desocupados, sobranes sob a ótica de quem detém o domínio dos meios de trabalho, na medida em que a procura pela força de trabalho é regulada pela circulação de mercadorias. Assim, a população trabalhadora excedente é necessária ao desenvolvimento e a acumulação, cada vez mais essencial ao processo, já que “[...] constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta como se ele o tivesse criado por sua própria conta. Ela fornece a suas necessidades variáveis de valorização o material humano sempre pronto para ser explorado, independente dos limites do verdadeiro aumento populacional.” (MARX, 2017, p. 707).

Do ponto de vista quantitativo, a partir de 2015 a geração dos postos de trabalho no país diminuiu, assim como a qualidade das vagas piorou a partir desse ano, em análise dos rendimentos e informalidade do trabalho (IPEA, 2016a), à época:

O valor médio das taxas de desemprego trimestrais em 2015 foi de 8,50%, enquanto em 2014 foi de 6,80%. Vale destacar que a maior variação da taxa de desemprego ocorreu no primeiro trimestre de 2015, passando de 6,50%, no quarto trimestre de 2014, para 8%, no primeiro trimestre de 2015, um aumento de 1,5 ponto percentual (p.p.). Nos demais trimestres de 2015 observam-se aumentos sucessivos na taxa de desemprego, de 0,4 p.p., 0,6 p.p. e 0,1 p.p. respectivamente. Essa sucessão de aumentos leva a taxa de desemprego a encerrar o ano em 9,0%, o que representa uma elevação de 2,50 p.p. em relação ao quarto trimestre de 2014. (IPEA, 2016b).

A evolução das taxas de desocupação³², subutilização³³ e subocupação³⁴ mostram índices crescentes a partir desse ano, tanto no Brasil, no Rio Grande do Sul, quanto em Porto Alegre:

³² Os dados do desemprego aparecem como “desocupação”. O desemprego, de forma simplificada, se refere às pessoas com idade para trabalhar (acima de 14 anos) que não estão trabalhando, mas estão disponíveis e tentam encontrar trabalho. Por sua vez, a taxa de desemprego é a porcentagem de pessoas na força de trabalho que estão desempregadas (IBGE, 2020b).

³³ Os subutilizados são divididos em três grupos. O primeiro é o dos desocupados, ou desempregados, que procuram, mas não encontram vagas com ou sem carteira assinada. O segundo contempla os subocupados, que realizam atividades de menos de 40 horas por semana, como os populares bicos. Por fim, a terceira parcela é descrita como força de trabalho potencial. Engloba pessoas que chegaram a buscar empregos, mas não estavam disponíveis para atuar por diferentes motivos, além de profissionais desalentados que desistiram da procura por novas oportunidades (VIECELI, 2020).

³⁴ Os subocupados por insuficiência de horas trabalhadas são trabalhadores que têm jornada de trabalho inferior a 40 horas semanais, mas gostariam de trabalhar mais horas e estão disponíveis para trabalhar (IBGE, 2020b).

Tabela 1 – Cenário do mercado de trabalho no Brasil, Rio Grande do Sul e POA

Especificações	Unidade Federativa	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
taxa de desocupação e subutilização da força de trabalho (+ 14 anos)	Brasil	7,2	7,9	10,9	13,7	13,1	12,7	12,2
	Rio Grande do Sul	5,4	5,6	7,5	9,1	8,5	8	8,3
	Porto Alegre	5,9	8,7	10,7	12,1	...	...	...
taxa de desocupação e de subocupação por insuficiência de horas trabalhadas (+ 14 anos)	Brasil	11,8	12,7	15	18,8	19	19,1	18,4
	Rio Grande do Sul	9,2	9,7	11,2	13,2	12,8	12,8	13,2
	Porto Alegre	...	...	...	...	...	...	...
taxa de subutilização da força de trabalho (+ 14 anos)	Brasil	15,5	16,6	19,3	24	24,6	25	24,4
	Rio Grande do Sul	11,5	12	14,1	15,9	15,5	15,5	15,9
	Porto Alegre	...	...	...	...	...	...	...

Fonte: IBGE, s.d.; FEE, 2018; FGTAS, 2018.

Nota: Os dados do BRASIL e do Rio Grande do Sul tiveram como base o IBGE, enquanto os números de Porto Alegre foram embasados em pesquisas realizadas pela FEE e FGTAS, de tal maneira que podem apresentar pequenas variações, pois as pesquisas foram desenvolvidas utilizando critérios distintos.

A taxa de desocupação da cidade de Porto Alegre apresenta números de desempregos maiores do que a média encontrada no Estado do Rio Grande do Sul e curva crescente a partir de 2014, seguindo a tendência nacional.

Em termos comparativos, o desemprego teve pequena redução a partir de 2017 até o ano de 2019, passando de 13,7% para 12,7%; entretanto, a redução se justifica porque, no mesmo período, houve elevado aumento nos índices de subutilização, passando de 19,3% a 25%, dados que confirmam o crescimento da subutilização da força de trabalho no país após a Reforma Trabalhista³⁵, com a inserção no ordenamento jurídico da figura do trabalho intermitente³⁶. Em termos regionais, os números de subutilização já estavam elevados em 2019, quando 1,027 milhões de trabalhadores tinham parte sua força de trabalho ocupadas de forma insuficiente, o

³⁵ A Lei nº 13.467/2017, sancionada em julho de 2017, entrou em vigor em 11 de novembro do mesmo ano.

³⁶ “A alteração legal é justificada com o argumento de que pode gerar novos postos de trabalho. A questão é justamente que tipo de vínculo seria criado, pois da forma como previsto, se aplicado sem a necessária contaminação pelas normas e princípios que orientam e justificam o Direito do Trabalho, exigiria dos empregados que mantivessem pelo menos quatro ou cinco vínculos, para que pudessem ter alguma previsibilidade de remuneração (e contribuição previdenciária) suficiente para sua subsistência física. Então, o que aparentemente é apontado como uma vantagem, concretamente apresenta-se como a mágica da multiplicação dos postos de trabalho sem aumentar, de fato, o número de empregados, podendo até, ao contrário, provocar maior desemprego, no sentido da eliminação dos empregos efetivos, que se substituiriam por esses precários” (SEVERO; SOUTO MAIOR, 2017, p. 69).

que corresponde a uma alta de 7,9% em relação a igual período de 2018, com o acréscimo de 75 mil pessoas (VIECELI, 2020).

O segmento de transporte por aplicativo, de 2012 a 2019, teve um crescimento de 136%, período este marcado por forte diminuição de vagas de trabalho formal (CARDIM, 2020). Em relação aos motoristas e entregadores por aplicativo, em dezembro de 2019, o Brasil tinha 13,7 milhões de pessoas trabalhando neste segmento, impulsionados pelas altas taxas de desemprego, período em que foi registrado maior número de profissionais trabalhando em aplicativo até então (IBGE, [ca. 2019]).

Mantendo o crescimento, no primeiro trimestre de 2020, o Brasil atingiu a marca de 12,9 milhões de desempregados, que corresponde a 11,9% da população, além de 24,4% de subutilização (IBGE, 2020a).

Esse processo de aumento da ociosidade de trabalho, além de aumentar a disponibilidade ao trabalho precário e flexível, faz com que haja uma diminuição cada vez maior da remuneração dos trabalhadores, na medida em que mais profissionais estão disponíveis no mercado de trabalho, em tempo integral ou para trabalho em tempo parcial.

Todo esse cenário de desemprego e subutilização de trabalhadores contribui com as empresas por aplicativo, pois acaba empurrando grande parte dos profissionais ao mercado de trabalho informal. Em termos quantitativos, a forte subutilização dessa força de trabalho foi favorável para que a empresa atingisse em território nacional a marca de 20% dos motoristas da Uber do mundo todo (ESTADÃO, 2020).

Em que pese não ser o objeto direto da presente pesquisa, mas, diante do cenário histórico que se coloca desde março de 2020 com a pandemia ocasionada pelo Covid-19 que paralisou as atividades econômicas em grande parte das cidades brasileiras, impactando todos os segmentos, importante analisar, mesmo que de forma breve, os impactos do vírus no mercado de trabalho e o sentimento dos motoristas em relação à pandemia.

Em janeiro, a taxa de desocupação no Brasil atingiu 12,2%, em maio era de 12,9% e em junho cresceu para 13,3%, mas, contraditoriamente, o rendimento médio dos profissionais com alguma ocupação subiu de R\$ 2.389,00, em janeiro, para R\$ 2.500,00, em junho (IBGE, 2020a). Esse movimento de crescimento do desemprego com consequente aumento do rendimento médio dos ocupados demonstra que as dispensas ocasionadas pela pandemia começaram pelos trabalhadores com menor remuneração, geralmente os que trabalham em situação de maior vulnerabilidade.

As informações contidas na Tabela 2 mostram as oscilações da taxa de desocupação do primeiro trimestre e, semanalmente, desde o início de maio até o final de junho de 2020,

deixando evidente que as taxas de desemprego continuam em crescimento desde o início do ano e, pós início da pandemia, estão em constante elevação.

Tabela 2 – Variação da taxa de desemprego no Brasil em 2020

PERÍODOS	VARIAÇÃO %
Janeiro a Março	12,2
03/05 a 09/05	10,5
10/05 a 15/05	10,4
17/05 a 23/05	10,6
24/05 a 30/05	11,4
31/05 a 06/06	11,8
07/06 a 13/06	12,4
14/06 a 20/06	12,3
05/07 a 11/07	13,1
19/07 a 25/07	13,7

Fonte: IBGE, s.d.

Os números de novembro de 2020, publicados pelo IBGE na PNAD Contínua, mostram aumento expressivo do desemprego, ao mesmo tempo que o mercado de trabalho formal diminuiu, deixando evidente sua fragilidade durante o período.

Tabela 3 – Comparativo de indicadores do mercado de trabalho – segundo e terceiro trimestre de 2020

Indicador	Julho a setembro	Comparativo com base no segundo trimestre
Taxa de desocupação	14,60%	+ 1,3%
População desocupada	14,1 milhões de pessoas	+ 10,2%
População ocupada	82,5 milhões	- 1,1%
Nível de ocupação	47,10%	- 0,8%
Taxa composta de subutilização	30,30%	+ 1,2%
População subutilizada	33,2 milhões de pessoas	+ 3,9%
População na força de trabalho	96,5 milhões de pessoas	estável
População fora da força de trabalho	78,6 milhões	+ 1,0%
População desalentada	5,9 milhões	+ 3,2%
Empregados com carteira de trabalho no setor privado	29,4 milhões	-2,60%
Empregados sem carteira assinada no setor privado	9 milhões	+ 4,3%
Trabalhadores por conta própria	21,8 milhões	+ 0,6%
Taxa de informalidade	38,4% da população ocupada	+ 1,5%

Fonte: IBGE, s.d.

O que se percebe é que, mesmo com a retomada gradual das atividades econômicas, com crescimento de 7,7% no terceiro trimestre (OLIVEIRA, 2020), os números ainda não impactaram no emprego formal, com expressivo aumento do trabalho informal, desocupação e subutilização da força de trabalho e significativa parcela da população ainda permanecer estudando ou trabalhando na forma *home office*.

A população ocupada diminuiu, ao mesmo tempo que houve crescimento da taxa de desocupação em mais de dez por cento. Enquanto isso, a informalidade, os empregos sem carteira assinada e a população em desalento só aumentaram.

Desde março a empresa Uber apenas sinalizou como auxílio uma ajuda financeira, por 14 dias, aos motoristas diagnosticados com Covid-19 (QUINTANA, 2020), sem qualquer remuneração àqueles que não apresentaram sintomas ou que tiveram que se afastar do trabalho por pertencer ao grupo de risco.

A ausência de qualquer auxílio aos motoristas que, mesmo não infectados, não puderam exercer atividades por estarem em grupo de risco ao contágio, geralmente pessoas com mais de

60 anos ou que possuem alguma morbidade cardiológica ou respiratória, deixa evidente a vulnerabilidade a que esses profissionais são expostos por não possuírem qualquer vínculo formal empregatício com a empresa.

Além disso, como medidas preventivas, a empresa limitou-se a possibilitar o cancelamento da corrida se o passageiro estiver sem máscara (CAMPOS, 2020) e organizar um centro de higienização dos veículos com o serviço de desinfecção do veículo, distribuição de máscaras e produtos de limpeza, bem como a instalação de uma divisória de polietileno nos carros dos motoristas, objetivando diminuir o contato do passageiro com o motorista³⁷ (UBER, 2020d).

Objetivando captar as expressões dos sujeitos no transporte por aplicativo, buscou-se ouvir alguns motoristas para que expressassem suas perspectivas em relação ao vírus, ao transporte individual de passageiros e buscar informações da relação empresa e condutores.

Partindo deste cenário, 7 (sete) motoristas foram novamente ouvidos, buscando analisar a própria compreensão sobre a pandemia, bem como os reflexos no transporte de pessoas no meio urbano de Porto Alegre. Na oportunidade, assim se manifestou um motorista de aplicativo:

Eu compreendo que esta crise sanitária ela é da seguinte maneira. Realmente, ela é uma gripe, é uma gripe que todos vamos pegar e a gente não vai conseguir escapar desse vírus da covid-19. Então a gente tem que estar sempre com a imunidade alta, cuidando da imunidade, cuidando da saúde para que realmente, com que esse vírus não pegue a gente muito forte, né; porque pegar eu acredito que todos vão pegar, então pode ser mais forte ao ponto de te derrubar; e quem tem problema de saúde já, problemas respiratórios, que já tem uma certa imunidade baixa, tem que se cuidar um pouco mais ainda. (MOTORISTA UBER 3).

Muito bem observa o trabalhador, ao associar o vírus a uma crise sanitária, pois passa a perceber as múltiplas determinações que envolvem a situação virótica. Entretanto, o motorista acaba por se conformar com a pandemia, aceitando a individualização e isolamento dos sujeitos frente a situação, desassociando de uma luta coletiva contra a pandemia. Ao associar os reflexos da situação ao transporte por aplicativo, faz correlação ao fechamento do comércio e à diminuição de circulação de pessoas na rua, conforme:

[...] ela atinge o transporte da seguinte maneira fechando a loja fechando tudo menos pessoas circulando são menos pessoas pegando transporte por aplicativo, né? E com isso baixa de todo mundo, né. Muitos também dos que trabalham com transporte por aplicativo também estão no grupo de risco, tanto idosos quanto pessoas com a imunidade baixa. E que esses teriam que se cuidar mais. (MOTORISTA UBER 3).

³⁷ A opção é gratuita somente para os motoristas da categoria Diamante Uber Pro; para as demais categorias o desconto é progressivo, partindo de 40% (categoria azul) até 75% (categoria platina), com o valor total da divisória de proteção estimado em R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) (UBER, 2020d).

Aqui também vê os indivíduos que estão no grupo de risco de forma isolada, onde cada um deve ser o responsável por si, o que é mais uma percepção da proliferação da noção do individualismo no mercado. Admite também ter trabalhado nos meses iniciais de disseminação do vírus, momento em que houve as maiores restrições econômicas, período esse que teve dificuldades no pagamento do veículo (alugado) e que teria recebido um desconto do proprietário do carro:

Mas mesmo em março e abril quando estava no auge do lockdown, né mas nunca foi um lockdown total, mas estava mais próximo disso, eu continuava trabalhando, dia sim e dia não mas não consegui pagar o carro, né. O cara dono do carro ainda fez um desconto do veículo, para ficar um pouco mais em conta, mas continuei pagando, entendeu? (MOTORISTA UBER 3).

Aqui cabe chamar atenção para o fato de que os profissionais que possuem veículos alugados para trabalhar tiveram forte impacto econômico durante a pandemia, o que, nessa lógica de transferência aos trabalhadores da manutenção das ferramentas do próprio trabalho, fez com que tivessem dificuldades de manter os meios de produção da própria subsistência.

Cabe o registro da fala publicada de um motorista de aplicativo:

Minha mulher ganha R\$ 1.600,00 por mês. Só vai dar pra comer. Vou atrasar todas as contas. Vou ter de renegociar o valor do aluguel com a imobiliária, com o dono do carro e ainda corro o risco de não aceitarem uma negociação. Estou sem perspectiva de trabalho. (ROCHA, 2020, s.p.).

A empresa, ao admitir somente profissionais que possuem veículo (próprio ou alugado) não forneceu qualquer auxílio à manutenção do carro. A conduta deixou os trabalhadores expostos à eventual perda do veículo utilizado para o trabalho, pois, ao não conseguirem pagar a prestação ou aluguel, poderiam perder o requisito central da relação com a Uber.

A pandemia também fez aumentar o número de carros com restrições de veículos no país entre março e junho (FONSECA, 2020), reflexo da diminuição da capacidade econômica e do pagamento de eventuais multas e licenciamentos.

Por fim, após admitidas as complicações econômicas causadas pela pandemia, o motorista atribui para si, de forma expressa, o ônus, a responsabilidade e a necessidade de continuar trabalhando: *“Está aí, está dada a crise sanitária e a gente tem que fazer o máximo possível para poder se cuidar, cuidar dos outros, mas sem deixar de trabalhar”* (MOTORISTA UBER 3).

O sujeito em nenhum momento menciona qualquer responsabilidade da empresa, tanto em relação a saúde dos motoristas e passageiros, quanto eventual auxílio na seara econômica

àqueles que trabalham. Ao contrário, o que vê é que deve cuidar de si, dos seus passageiros, sem deixar de trabalhar, o que denota como a subjetividade foi capturada por vias transversas.

Em sentido idêntico, outro motorista reconhece que o vírus “[...] *afetou muito a economia e vai afetar mais ainda porque tem muitas empresas quebrando, muitas vão quebrar e muita gente não vai se manter*” (MOTORISTA UBER 5). E especificamente o segmento de transporte de pessoas por aplicativo foi impactado pela diminuição de circulação de pessoas pelo fechamento do comércio. Diz que:

Isso aí só vai piorar. Só vai passar mesmo quando aparecer uma vacina, senão temos que aprender a conviver com o vírus e tocar a vida, né. Se ficar todo mundo de quarentena aí, daqui a pouco para tudo né. Não adianta, o vírus vai ficar aí, não vai chegar dezembro, vai soltar foguete e o vírus vai embora. Vai diminuir, mas ele vai estar aí igual, por isso a gente tem que tomar todas as precauções, se cuidar, mas, não pode parar no tempo, né. Tem que ir tocando a vida, e tem gente que está parando no tempo, eu acho né, uma visão minha. (MOTORISTA UBER 5).

Já outro motorista, ao discorrer sobre o trabalho no aplicativo em tempos de Covid-19, também confirmou uma queda muito elevada no transporte por aplicativo em virtude da diminuição da locomoção das pessoas. Especificamente sobre o vírus entende que “[...] *tem muito terrorismo, tem muitas meias verdades ‘no meio’*” (MOTORISTA UBER 7).

Após análise das falas dos motoristas chama atenção que todos os entrevistados deixam clara a concordância com a tese do isolamento vertical³⁸, tendo em vista que o fechamento total das atividades econômicas significaria a inviabilidade do trabalho de transporte de pessoas. O que os coloca “[...] entre a situação famélica e a contaminação virótica, ambas empurrando para a mortalidade e a letalidade” (ANTUNES, 2020b, p. 18), pois responsáveis pelo sustento familiar e por dívidas contraídas para o próprio exercício profissional, como o aluguel do carro. Sem nenhuma outra fonte de rendimentos ficam sujeitos à letalidade do vírus em uma profissão de grande exposição à contaminação.

Cabe destacar também que todos os 7 (sete) motoristas entrevistados após o início de propagação do estágio de contaminação do vírus continuaram trabalhando mesmo sujeitos ao contágio e frente a diminuição do trabalho. Dois motoristas admitiram que mudaram a rotina de trabalho, sendo que o MOTORISTA UBER 1 reduziu a jornada habitual entre 10 e 12 horas por dia (todos os dias da semana) para 6 horas (6 dias da semana, pois passou a não trabalhar às terças-feiras, dia que refere ser o de menor movimento) em virtude da diminuição do trabalho

³⁸ O objetivo do isolamento vertical é inversa ao isolamento horizontal, onde todos ficariam em sua residência até a diminuição do potencial de contágio do vírus, e sim isolar somente as pessoas mais vulneráveis. Em tese, as empresas voltariam a operar normalmente e as pessoas a consumir, o que diminuiria os impactos econômicos (BIERNATH, 2020) e, ao longo prazo, alcançar-se-ia uma imunidade de rebanho.

no período (segundo ele, entre 60% a 70%) e o MOTORISTA UBER 6 passou a trabalhar alternando dia de trabalho e dia de não trabalho.

Todos os entrevistados informaram que tiveram queda nos rendimentos no período, sendo o percentual mais mencionado entre 40 e 50% (4 vezes), momento em que, se destaca, não receberam qualquer suporte econômico por parte da empresa. Igualmente, todos solicitaram o auxílio emergencial³⁹ disponibilizado pelo governo federal, mas o valor foi insuficiente para que conseguissem manter as despesas pessoais e de suas famílias.

O que se observa nas falas dos sujeitos envolvidos no transporte: *“Não se sabe como as pessoas conseguiram se manter só com isso porque foi muito pouco, meu núcleo familiar é composto por 5 pessoas, eu e minha esposa mais três jovens. Então não foi suficiente”* (MOTORISTA UBER 3).

Já outro trabalhador reconhece que o auxílio ajudou bastante, mas que *“[...] com R\$ 600 pila hoje em dia tu não faz nada”* (MOTORISTA UBER 5). Sobre o auxílio emergencial, mais da metade dos entrevistados (5 de 7) referem ter utilizado o valor recebido para pagamento do carro (aluguel ou parcela) que utilizam no transporte por aplicativo.

Pode-se perceber que os R\$ 600,00 (seiscentos reais) fornecidos pelo governo federal auxiliaram na composição da renda dos motoristas por aplicativo, mas não foram suficientes para a manutenção das despesas pessoais e familiares, pois utilizado, na maioria das vezes, para pagar a despesa na aquisição ou aluguel dos veículos, ou seja, os valores recebidos não foram utilizados para despesas próprias ou familiares e sim para manutenção das ferramentas necessárias ao exercício profissional junto à empresa de aplicativo.

Com o aumento do desemprego em virtude do agravamento econômico do atual momento, projeta-se que haja um aumento ainda maior dos trabalhadores por aplicativo que *“[...] tentam fugir do flagelo ainda maior, o do desemprego. Saíam do desemprego para a uberização [...] como o desemprego é a expressão do flagelo completo, a uberização parece uma alternativa quase virtuosa”* (ANTUNES, 2020b, p. 32).

Isso em um cenário onde as projeções indicam que menos da metade da população em idade de trabalhar estará desocupada quando o Covid-19 passar (KOTSCHO, 2020) e que os trabalhadores menos qualificados serão os mais atingidos (CAVALLINI, 2020), o que irá gerar um aumento ainda maior da precarização do trabalho.

³⁹ O Auxílio Emergencial é um benefício financeiro, no valor de R\$ 600,00, destinado aos trabalhadores informais, microempreendedores individuais (MEI), autônomos e desempregados, e tem por objetivo fornecer proteção emergencial no período de enfrentamento à crise causada pela pandemia do Coronavírus – COVID 19 (CAIXA, 2020).

Cenário no qual já vinha bastante fragilizado, onde mesmo antes da pandemia a OIT já projetava que o Brasil teria 12 milhões de desempregados em média entre 2020 e 20205 (MOREIRA, 2020). De tal maneira que a crise vem ampliando o empobrecimento e a miserabilidade na totalidade da classe trabalhadora, trazendo impactos profundos àqueles que dependem de seu trabalho para sobreviver⁴⁰ (ANTUNES, 2020b).

Assim, o mundo do trabalho que se expande, em meio à pandemia, é o informacional, das plataformas digitais e dos aplicativos, do trabalho uberizado, fruto de um desemprego estrutural exacerbado e da proliferação do trabalho intermitente (ANTUNES, 2020a).

Apresentado o cenário do trabalho e os reflexos ao serviço de transporte por aplicativo, bem como os primeiros impactos do Coronavírus nas atividades profissionais, importante analisar o perfil do profissional do serviço de táxi convencional e transporte por aplicativo, objetivando lançar um olhar sobre as características de cada um.

3.1.2 Perfil do motorista por aplicativo e táxi convencional na cidade de Porto Alegre

A análise do perfil dos profissionais de transporte de pessoas no meio urbano da capital gaúcha mostra-se pertinente, na medida em que é reflexo do cenário do mercado de trabalho e servirá como base para se compreender os reflexos à subjetividade dos sujeitos.

Os condutores de táxi convencional entrevistados são, em sua maioria, do sexo masculino (percentual que corresponde a 90% dos trabalhadores), enquanto a pesquisa não entrevistou nenhuma trabalhadora do sexo feminino⁴¹ (Apêndice A).

A maioria dos taxistas são homens, com mais de 50 anos (60%). Em seguida, entre a idade de 40 a 50 anos (30%) e, por fim, entre 30 e até 40 (10%). A pesquisa não identificou no

⁴⁰ “Antes da pandemia, mais de 40% da classe trabalhadora brasileira encontrava-se na informalidade ao final de 2019. No mesmo período, uma massa em constante expansão de mais de cinco milhões de trabalhadores/as experimentava as condições de uberização do trabalho, propiciadas por aplicativos e plataformas digitais, o que até recentemente era saudado como parte do ‘maravilhoso’ mundo do trabalho digital, com suas ‘novas modalidades’ de trabalho on line que felicitava os novos ‘empreendedores’. Sem falar da enormidade do desemprego e da crescente massa subutilizada, terceirizada, intermitente e precarizada em praticamente todos os espaços de trabalho” (ANTUNES, 2020b, p. 10-11).

⁴¹ De tal maneira que se pode presumir que, durante a pandemia, as trabalhadoras do sexo feminino preservaram mais sua saúde física, evitando o contágio. O que é corroborado pelo fato de que, em conversa informal com uma motorista de aplicativo, após o encerramento das entrevistas, relatou que parou de trabalhar para não expor de forma indireta o filho que é menor de idade. Disse também que mesmo que quisesse voltar a trabalhar não seria possível, pois o menor está sem poder ir à escola e não teria como ficar sozinho. No momento a trabalhadora está passando por dificuldades, vivendo de ajuda dos pais (não recebe pensão do filho), auxílio emergencial e vendendo comida para conhecidos como forma de complementação. Aproveita o momento para buscar uma oportunidade de trabalho junto ao mercado formal de emprego, mas reconhece que a situação é difícil, mesmo para ela que possui ensino superior e pós-graduação em ciências jurídicas e sociais.

segmento convencional motoristas com menos de 30 anos, demonstrando uma tendência ao envelhecimento dos condutores de praça (Apêndice A).

Diferentemente, o que pode apresentar uma tendência dos mais jovens estarem buscando o trabalho em plataformas, a Uber manteve um perfil mais jovem em seus condutores, com a maioria (40%) entre 18 e 30 anos e, em percentual bem inferior se comparado ao táxi 20% possui mais de 50 anos. Completam a lista, ambos com idêntico parâmetro (20%), os motoristas na faixa entre 30 e 40 e também entre 40 e 50 anos (Apêndice A).

Em ambos os segmentos a maioria dos trabalhadores possuem ensino médio completo (60%), mas a Uber tem um número maior de profissionais com ensino superior, 30%, contra 10% dos taxistas. Chama atenção que 30% dos taxistas possuem somente o ensino fundamental, contra 10% entre os motoristas de aplicativo, percentual muito próximo ao encontrado com nível superior entre os trabalhadores da Uber (Apêndice A).

Mas houve uma mudança nesse perfil de formação escolar dos motoristas de táxi convencional a partir da chegada da Uber no mercado de transporte, com aumento dos profissionais com ensino fundamental completo (de 27,74% para 34,59%), manutenção do percentual com ensino médio completo (de 47,95% para 48,87%) e com leve diminuição daqueles com formação acadêmica (de 3,08% para 2,26%) (RODRIGUES, 2017).

Tal dado pode apontar em duas direções. Ou há a presença de uma migração dos profissionais com perfil escolar mais elevado do táxi convencional ao aplicativo, ou pode ser reflexo do perfil mais jovem dos motoristas da Uber, que acabam entrando no mercado de transporte por não terem oportunidades de trabalho formal.

Destaca-se também que a maioria dos motoristas de táxi reside na cidade de Porto Alegre, enquanto os motoristas por aplicativo moram, em sua maioria, na região metropolitana (RODRIGUES, 2017).

Quanto ao tempo de atividade profissional, o levantamento utilizou critérios distintos, considerando que o táxi convencional está regulamentado desde 1974 e o aplicativo começou a operar em Porto Alegre no ano de 2015. Os dados apontam que todos os motoristas de táxi exercem a profissão há mais tempo do que a Uber entrou no mercado da capital gaúcha, com a grande maioria (80%) há mais de 10 anos. Por sua vez, no aplicativo, a maioria (40%) trabalha entre 2 a 3 anos e parcela significativa (30%) são motoristas que operam o aplicativo há menos de 1 ano, demonstrando uma tendência dos trabalhadores a permanecerem nas atividades de plataforma (Apêndice A).

Em ambos os segmentos a maioria dos trabalhadores tiveram experiência prévia com carteira assinada (80% – Uber e 60% – táxi), sendo que os trabalhadores por aplicativo em sua

última experiência recebiam média remuneratória menor que os taxistas (50%, entre 1 e 2 salários-mínimos contra 37,5%, de 2 a 3 salários dos taxistas). No taxi convencional 25% dos profissionais recebiam mais de 4 salários-mínimos, percentual que é reduzido a 16,6% no aplicativo (Apêndice A).

A pesquisa constatou também que 80% dos motoristas por aplicativo e 90% dos motoristas de táxi não exercem outra atividade profissional, vivendo única e exclusivamente da atividade de transporte (Apêndice A). O dado contraria o que sugere a empresa Uber como sendo, prioritariamente, um ofício complementar, mas a dedicação exclusiva se justifica em um mercado onde a empresa encontra altos índices de desemprego e subocupação.

Do ponto de vista econômico, entre as médias de rendimento, não há diferença expressiva: 1 a 2 salários (30% – Uber x 30% – Táxi); de 2 a 3 salários (40% – Uber x 30% – Táxi) de 3 a 4 salários (30% – Uber x 20% – Táxi); mais de 4 salários (0% – Uber x 20% – Táxi) (Apêndice A). (Apêndice A).

O motivo pelo qual foram identificados profissionais do táxi com rendimentos superiores a 4 salários mínimos é porque todos que atingiram esse patamar são permissionários e têm motoristas que trabalham além de sua própria jornada. De tal maneira, para aquele trabalhador que vive do próprio trabalho não há grande diferença de rendimentos entre as categorias, em que pese competirem de forma distinta no segmento de transporte

Ainda, todos os motoristas de táxi convencional relataram terem sofrido diminuição expressiva de seus rendimentos com a chegada do trabalho por aplicativo.

Para cálculo do valor bruto líquido, os motoristas de aplicativo entrevistados, além do desconto feito pela empresa (que é variável, com média entre 25% a 30% do valor cobrado do passageiro), 90% levaram em consideração a manutenção do veículo, IPVA e o combustível, 70%; óleo e o seguro do carro, 50%; as despesas com alimentação, 40%; a desvalorização do carro, 30%; os gastos com INSS, 20%; apenas 10%, despesas de garagem e estacionamento (Apêndice A).

Em relação às despesas com previdência social, 60% dos motoristas de aplicativo contribuem com o INSS, 30% pararam de contribuir quando começaram a trabalhar no transporte de pessoas e 10% são aposentados e, por isso, não realizam contribuição previdenciária (Apêndice A).

Já entre os motoristas de transporte convencional foi identificado um número expressivo de trabalhadores aposentados (60%), número que decorre da faixa expressiva de trabalhadores com mais de 50 anos. Além desses, 10% não realiza pagamento da verba social e 30% são contribuintes (Apêndice A).

Analisando as horas trabalhadas, mais da metade dos condutores de táxi convencional, o que corresponde a 60% dos trabalhadores, e 40% dos motoristas por aplicativo trabalham mais de 10 horas por dia, e, além das 8 horas diárias (mas inferior a 10 horas), 30% dos motoristas de táxi e 30% dos profissionais de aplicativo (Apêndice A).

Portanto, 90% dos motoristas de táxi entrevistados e 70% dos motoristas da Uber trabalham mais de 8 horas por dia, o que deixa evidente a excessiva carga de trabalho em ambos os segmentos para rendimentos médios de até 3 salários-mínimos (Apêndice A).

Completam a lista taxistas que realizam a atividade de 6 a 8 horas (10%). O levantamento não identificou nenhum trabalhador de táxi em jornadas inferiores a 6 horas, demonstrando que a atividade é exercida em sua maioria de forma exclusiva e não de forma complementar (Apêndice A).

Na Uber há uma maior variação das faixas temporais, com 10% dos condutores trabalhando até 4 horas, 4 a 6 horas corresponde a 20% dos trabalhadores, não identificando trabalhadores que exercem a atividade entre 6 e 8 horas (conforme tabela no Apêndice A).

Outro dado obtido entre os profissionais é que 30% dos trabalhadores de aplicativo trabalham todos os dias da semana, enquanto 50% trabalham 6 vezes e descansam só um dia semanalmente. Chama atenção que, além da maioria dos profissionais se submeterem a jornadas excessivas de trabalho, superiores a 8 horas diárias, ainda assim 90% dos motoristas trabalham mais do que 5 dias semanais (Apêndice A).

A pesquisa não identificou profissionais no segmento de transporte por aplicativo que trabalham menos de 6 dias por semana (Apêndice A).

Importante notar que, dentre os trabalhadores que trabalham até 6 horas diárias, independente de quantos dias por semana trabalham, acumulam outra atividade profissional além do aplicativo por mais de 6 horas por dia. Ou seja, uma parcela significativa dos condutores soma a jornada da atividade de transporte de passageiros com outra profissão, alcançando mais de 10 horas de labor (Apêndice A).

Além do excesso de dias trabalhados, 80% dos motoristas de aplicativo nunca tiraram férias, e, dos que gozaram o descanso (20%), foi de, no máximo, uma semana ininterrupta. Por sua vez, os profissionais do táxi convencional costumam tirar férias anuais, o que foi confirmado por 70% dos trabalhadores, contra 30% dos motoristas que não costumam descansar. Entretanto, dentre os profissionais que costumam parar de trabalhar ao menos uma vez ao ano, nenhum informou ter tirado mais de 15 dias de descanso e a maioria (6 profissionais) costuma parar até 7 dias anualmente, enquanto somente um trabalhador informou descansar

entre 7 e 14 dias, não encontrando nenhum motorista que parasse de trabalhar por mais do que este período anualmente (Apêndice A).

Justifica a jornada excessiva dos motoristas por aplicativo se considerarmos que, de todos os entrevistados, nenhum trabalha com veículo próprio e quitado, sendo que 60% pagam financiamento veicular e 50% locam o veículo de locadoras ou de terceiros (pessoa física). Ou seja, ou pagam juros bancários ou são comumente explorados por uma locadora (Apêndice A).

Ao contrário, entre os motoristas de táxi convencional, a maioria (80%) são proprietários do veículo, enquanto 20% alugam a placa ou trabalham em regime de coparticipação. Em conversas com os motoristas, foi dito que grande parte dos que alugavam placa de táxi haviam migrado à atividade por aplicativo, por isso muitos “donos de placa” tiveram que voltar à atividade com mais intensidade. Ainda, informalmente, muitos mencionam que não pretendem renovar a permissão quando do vencimento ou do prazo para troca de veículo (Apêndice A).

Dado empírico que comprova a afirmação é que, de novembro de 2017 a fevereiro de 2019, o número de taxistas diminuiu de 10 mil para 6,9 mil na cidade de Porto Alegre (PAGANELA, 2019), o que demonstra uma redução de cerca de 30% no efetivo de trabalhadores em pouco mais de um ano. Enquanto isso, o número de permissões foi reduzido em 3% no mesmo período. Tal fato é justificado pelo aumento do trabalho diretamente pelos permissionários (“dono da placa”) e crescimento da jornada de trabalho dos proprietários na tentativa de manter os rendimentos que sofreram impacto negativo com a inserção do transporte por aplicativo (PAGANELA, 2019).

No início de 2019 a estimativa é de que havia cerca de 15 mil motoristas de aplicativos ativos (GLOBO, 2019), ou seja, existiam mais do que o dobro de motoristas por aplicativo do que de táxi convencional na cidade de Porto Alegre, números que tendem a aumentar ainda mais com o avanço do número de desempregados e de sobretrabalho.

Cabe destacar que, durante a pandemia, em pesquisa realizada pelo PNAD COVID, foi possível concluir haver 2.134.925 motoristas (aplicativo, táxi, van, moto táxi e ônibus), com 94,9% pertencentes sexo masculino e 5,1% ao feminino; 58,8% composto por negros e 39,8% da cor branca. Em relação à faixa etária, a pesquisa identificou 0,3% dos motoristas dos 18 aos 19 anos; 14,1%, dos 20 a 29 anos; 27,7%, dos 30 a 39 anos; 28,9%, dos 40 a 49 anos; 19,7% dos 50 a 59 anos; e, por fim, 9,4% dos 60 anos ou mais.

Portanto, predominância do trabalho de homens, negros⁴², entre a faixa etária de 30 a 49 anos no segmento⁴³ durante a pandemia.

Os dados empíricos mostram o perfil dos trabalhadores no transporte individual de pessoas, tanto por aplicativo quanto por táxi convencional. Entretanto, as observações colhidas em campo sofrem influência da situação do mercado de trabalho e da construção da subjetividade desses profissionais, razão pela qual as formas de alienação serão analisadas no próximo item.

3.2 TRABALHO, ALIENAÇÃO E A CAPTURA DA SUBJETIVIDADE NO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO

Partindo do mercado de trabalho e apresentado o perfil dos agentes do segmento de transporte particular, este subcapítulo busca a discussão das dimensões e alienação desses trabalhadores.

À vista disso, a cinesia dessa controvérsia leva ao atual estágio da razão neoliberal e sua influência à subjetividade dos indivíduos, dando o substrato ao modo como a atividade é exercida, o que será analisado à luz das expressões dos sujeitos.

3.2.1 As dimensões do trabalho e alienação no transporte por aplicativo.

Antes de se discutir a captura da subjetividade no transporte por aplicativo, importante discorrer acerca do conceito de trabalho e as dimensões de sua alienação na esfera produtiva capitalista, que muitas vezes acaba por esconder suas formas de extração de valor.

Ao partir do conceito de trabalho como fonte de riqueza e condição básica da vida humana há de se reconhecer a centralidade de seu papel na transformação e evolução do homem⁴⁴ (ANTUNES, 2013).

⁴² De tal maneira que, considerando “[...] o racismo estrutural que constitui a nossa sociedade brasileira, em decorrência de nossa herança escravocrata, observamos que os postos de trabalho mais precarizados são ocupados por não brancos” (BARBOSA, 2020, p. 50).

⁴³ A discussão do trabalho, gênero e classe renderia uma pesquisa própria. Mas é importante consignar a predominância do trabalho de negros em atividades com rendimentos mais baixos, flexíveis e sem direitos trabalhistas assegurados.

⁴⁴ Sendo essa condição básica e fundamental da vida que o diferencia de outras espécies, na medida em que “[...] só o que podem fazer os animais é utilizar a natureza e modificá-la pelo mero fato de sua presença nela. O homem, ao contrário, modifica a natureza e a obriga a servir-lhe, domina-a. E aí está, em última análise, a diferença essencial entre o homem e os demais animais, diferença que, mais uma vez, resulta do trabalho” (ANTUNES, 2013, p. 25).

O trabalho é a utilização da própria força; é a ação do homem sobre a natureza, direcionado a um fim, projetado previamente em sua imaginação de forma consciente. Esse trabalho, ou seja, essa ação humana, que transforma a natureza para um determinado fim, insere-se dentro de um processo de trabalho que congloba o objeto de trabalho e os meios de trabalho (MARX, 2013).

Os **objetos** universais do trabalho humano são aqueles que existem independente da ação do homem. Por sua vez, “[...] todas as coisas que o trabalho apenas separa de sua conexão imediata com a totalidade da terra são, por natureza, objetos de trabalho preexistentes” (MARX, 2011, p. 328). Assim, toda a matéria-prima é um objeto de trabalho.

Em contrapartida, “[...] o **meio de trabalho** é uma coisa ou um complexo de coisas que o trabalhador insere entre si mesmo e o objeto de trabalho e lhe serve para dirigir sua atividade sobre o objeto” (MARX, 2011, p. 212).

Com o desenvolvimento do processo de trabalho, que acaba por gerar novas necessidades, faz com seja necessário meios de trabalho mais elaborados, sendo esse o diferencial produtivo nas diferentes épocas econômicas.

Portanto, meio de trabalho é tudo aquilo que o homem utiliza para realizar o trabalho, conhecimento, ferramentas etc. As matérias primas (objetos de trabalho) e os meios de trabalho compõem os **meios de produção** que, por sua vez, somados à força de trabalho, constituem as forças produtivas na sociedade capitalista (MARX, 2011).

Nesse contexto, ante a discussão acerca do recrudescimento ou a nova precarização no trabalho de transporte urbano de pessoas, torna-se imprescindível apresentar desde logo o conceito de trabalho precário.

A expressão precarização, como conceito relacionado ao trabalho, acaba sendo por vezes indeterminada, mas sempre associada a termos negativos “[...] como o imperativo para passar da irregularidade à regularidade ou da anormalidade à normalidade” (MITROPOULOS, 2005), com origem na filosofia francesa, que parte da definição de precariedade como um modo de dominação da vida pública com estado de insegurança, que acaba por forçar os trabalhadores à submissão, sub-remunerada, flexibilização e exploração do trabalho (BOURDIEU, 1998).

Esse processo acabou por estimular novas formas de contratação, fortalecendo uma individualização do trabalho, aumento da concorrência entre os trabalhadores e a divisão entre os que ainda mantinham resquício de proteção social e os adeptos das novas práticas flexíveis, como os contratos com duração determinada, disseminação dos valores do “empreendedorismo”, trabalho voluntário (BRAGA, 2012; ANTUNES; BRAGA, 2009).

Em paralelo, a internet, com o desenvolvimento de tecnologias da informação, compartilhamento de dados e microeletrônica, estimulou a transmissão de informações,

interligando e aproximando as pessoas, conectando-as em rede, trabalhadores e organizações, empresas e consumidores (CASTELLS, 2015).

Tamanha a conexão, que coloca os trabalhadores cada vez mais competindo entre si no mercado global, e, se não fizerem um trabalho na forma e condição imposta pela empresa, ele será oferecido à outra pessoa que, se sabe, aceitará (GRAHAM; HJORTH; LEHDONVIRTA, 2017).

A partir dessas novas ferramentas há uma ampliação do trabalho morto, centrado no maquinário digital e na “internet das coisas”, inteligência artificial e algoritmos, de tal sorte que se substitui o trabalho vivo por ferramentas automatizadas e robotizada (ANTUNES, 2020a). O que, sem dúvida, se trata de uma reconfiguração da composição orgânica do capital, agora na forma da tecnologia da informação, ou seja, forma que fortalece a extração de mais valor em termos relativos, fato que modifica a relação de prestação de serviço no segmento de transporte de pessoas e por consequência nas relações sociais dos trabalhadores deste segmento.

A própria tecnologia⁴⁵, que cria o transporte por aplicativo e o próprio algoritmo, é fruto do trabalho humano pretérito, na medida em que “[...] a tecnologia desvela a atitude ativa do homem em relação a natureza, o processo imediato de produção de sua vida e, com isso, também de suas condições sociais e de vida” (MARX, 2013, p. 446).

De tal maneira que, ao mesmo tempo em que o desenvolvimento tecnológico passa a contribuir a novas formas de trabalho humano, acaba sendo inserido em um contexto onde a flexibilidade passa a ganhar preponderância nas relações de trabalho, abrindo a possibilidade de criação de novas formas de trabalho, sem o reconhecimento do vínculo empregatício e de qualquer garantia mínima de direitos.

O fenômeno também é conhecido como uberização, onde “[...] as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de ‘prestação de serviços’ e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho” (ANTUNES, 2020a, p. 11).

No serviço de transporte por aplicativo vige o ideário onde os trabalhadores, com seus próprios automóveis, isto é, seus instrumentos de trabalho, acabam por custear as despesas de manutenção do veículo, seguridade social, alimentação, limpeza enquanto a plataforma de

⁴⁵ “As tecnologias são práticas sociomateriais que comunicam modos de existência a partir dos valores contidos em suas arquiteturas e estão inseridas tanto nas interações cotidianas quanto no modo de produção capitalista. Em sentido marxiano, só há valor nas tecnologias como mercadorias por causa da materialização (ou objetivação) do trabalho humano abstrato em sua produção” (GROHMANN, 220, p. 93).

transporte se apropria do mais valor⁴⁶ gerado pelo serviço do motorista (ANTUNES, 2018), ou seja, dentro dessa concepção os trabalhadores entrariam com parte das ferramentas, mas a empresa deteria os meios de produção.

Do ponto de vista da empresa, os trabalhadores oferecem seu trabalho de forma autônoma, se desincumbindo de todas as responsabilidades inerentes às atividades⁴⁷ que exploram a mais valia, “[...] tanto no que se refere aos custos de aquisição dos meios de produção e dos custos operacionais, bem como no que diz respeito ao reconhecimento de direitos, garantias e condições mínimas de trabalho” (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020, p. 32).

Por sua vez, há entendimento de que a

[...] Uber não é proprietária direta das ferramentas e meios de produção (o automóvel, o celular), mas controla ferreamente a propriedade da capacidade de agenciar, de tornar viável a junção entre meios de produção, força de trabalho e mercado consumidor. (FONTES, 2017, p. 56).

Ou seja:

Os custos são eliminados e transferidos para os próprios trabalhadores, que devem promover a aquisição de todos os equipamentos necessários para o exercício do trabalho e gerenciar sua atividade em um espaço restrito de autonomia, de modo a alcançar os objetivos estipulados pela programação. A coordenação e organização do trabalho são gerenciadas pelos algoritmos, impondo uma forte assimetria na relação estabelecida entre plataformas e trabalhadores. (SCHINESTSKCK, 2020, p. 259).

Entender que a empresa de aplicativo não é proprietária dos meios de produção⁴⁸ em sua relação com o motorista retrata melhor a realidade do trabalho no segmento, pois não parece adequado compreender que o veículo e o aparelho celular, no serviço de transporte por aplicativo, constituem unicamente as ferramentas de trabalho e, sim, compõem maior parte dos meios de produção. Explica-se: a essência da atividade do transporte de pessoas no meio urbano é levar uma pessoa de um local a outro, o que ocorre desde o início do desenvolvimento urbano, desde a época das liteiras e cadeirinhas até o transporte por táxi convencional e por aplicativo. De tal maneira, que *hodiernamente* a atividade de transportar pessoas, junto ao meio urbano, na cidade

⁴⁶ A capacidade produtiva das empresas de plataforma “[...] é a própria plataforma, que amplia a capacidade de organização e controle sobre o trabalho e permite ao capitalista maior apropriação tanto do mais-valor absoluto quanto relativo” (GONSALES, 2020, p. 126).

⁴⁷ De tal modo que “[...] as atuais empresas promotoras da uberização desenvolvem mecanismos de transferência de riscos e custos não mais para outras empresas a ela subordinadas, mas para uma multidão de trabalhadores autônomos engajados e disponíveis” (ABÍLIO, 2020, p. 120).

⁴⁸ A uberização “[...] consolida a redução do trabalhador a um trabalhador *just-in-time*, a um *autogerente subordinado*, que arca com os riscos e custos de sua própria produção, sendo utilizado na exata medida das demandas do mercado” (ABÍLIO, 2020, p. 112, grifo no original).

de Porto Alegre, tem como ferramenta central o carro, razão pela qual sem ele a atividade não poderia ocorrer.

Especificamente no transporte por aplicativo, necessita-se de três ferramentas: o carro, o celular (com conexão com a internet) e o aplicativo. São condicionantes que operam em sintonia entre si, juntos formando a totalidade das ferramentas do transporte por aplicativo. Acontece que o veículo automotor e o aparelho celular são lançados na relação pelo trabalhador, enquanto a empresa fornece o aplicativo (sistema que intermedia a relação motorista e passageiro). De tal maneira que a atividade de transportar pessoas poderia ser realizada pelo trabalhador com seu celular e seu veículo, mas nunca pela empresa enquanto fornecedora tão somente da tecnologia. Sem o trabalho humano e as ferramentas que o trabalhador traz consigo essa relação de transporte jamais existiria.

O trabalhador consome sua própria propriedade, seu veículo e seu celular; coloca seu tempo à disposição dessa relação, pertencendo à empresa o aplicativo, elemento importante para a intermediação do transporte, mas não central, pois, se não existisse, ainda assim o trabalhador poderia realizar o objeto central da relação: transportar pessoas.

A partir

[...] do momento em que a ferramenta propriamente dita é transferida do homem para um mecanismo, surge uma máquina no lugar de uma mera ferramenta. A diferença salta logo à vista, ainda que o homem permaneça como o primeiro motor. O número de instrumentos de trabalho com que ele pode operar simultaneamente é limitado pelo número de seus instrumentos naturais de produção, seus próprios órgãos. (MARX, 2017, p. 448).

O que surge é um mecanismo⁴⁹ (aplicativo) para intermediar a relação, indicando o caminho⁵⁰, em substituição aos mapas físicos e à própria memória do motorista. Já o passageiro, ao invés dos pontos fixos e do atendimento mediante a circulação, solicita o serviço via celular,

⁴⁹ Com o desenvolvimento tecnológico e consolidação de sistemas com base na inteligência artificial é muito provável, como já realizado em experiências concretas, que todo o transporte seja realizado por veículos sem a necessidade de um motorista próprio ante o desenvolvimento do mecanismo que hoje controla o transporte neste segmento. Confirmando que a partir do momento “[...] em que a máquina executa todos os movimentos necessários ao processamento da matéria-prima sem precisar da ajuda do homem, mas apenas de sua assistência, temos um sistema automático de maquinaria, capaz de continuamente ser melhorado em seus detalhes” (MARX, 2017, p. 455). De tão automático o sistema substituirá o homem por completo no serviço de transporte de pessoas por aplicativo.

⁵⁰ “Note-se que os trabalhadores, nesse novo modelo, são gerenciados por algoritmos e controlados por sistemas de geolocalização instalados em seus aparelhos celulares, os quais invadem até mesmo sua privacidade, permitindo que o controle esteja presente em todos os momentos de sua vida” (SCHINESTSKICK, 2020, p. 85), passando a governar das mais variadas formas a própria sociabilidade como o trânsito, alimentação, transporte, amor e o próprio trabalho (GROHMANN, 2020, p. 93).

onde é informado do preço, não tendo mais tabelas predeterminadas com o valor do quilômetro rodado, que antes era fixado em lei.

Cabe destacar também que a empresa de aplicativo não inventou o transporte; ela simplesmente criou uma ferramenta para se apropriar do mercado e para extrair valor de um serviço que antes não gerava receita ao círculo de capital de forma direta.

Antes, com o trabalho monopolizado pelo táxi convencional, essa atividade era realizada pelo dono da placa ou por um motorista que, na maioria das vezes, trabalhava por participação ou por locação. Ou seja, a atividade não gerava valor a grandes empresas e, sim, de forma local, entre, no máximo, permissionário e motorista contratado⁵¹.

O que impede que os trabalhadores transportem pessoas individualmente são entraves legais⁵², que proíbem o transporte direto e individual de pessoas, enquanto permitem a “livre iniciativa” de empresas transnacionais atuarem no setor urbano realizando o mesmo serviço.

Portanto, o meio de trabalho que serve para dirigir a atividade de transportar pessoas no meio urbano é o veículo em primeira instância e é ele que, impulsionado pelo trabalho, acaba dirigindo toda a atividade. O que a empresa detém é a “[...] a propriedade dos recursos sociais de produção” (FONTES, 2017, p. 56).

Inserido o motorista na atividade de formação de mais valor, quanto mais riqueza o trabalho produz, maior a desumanização do homem (MARX, 1964). O trabalho humano perde seu significado ou centralidade ontológica, pois nega a própria constituição do ser social em sua integralidade, deixa de ter significado e pertencimento a quem produziu. O trabalhador, ao invés de se libertar por meio do trabalho, torna-se escravo dele, criando uma relação de estranhamento, onde a forma de exploração é ocultada pelo aplicativo, levando à exaustão, pelas jornadas de trabalho, sendo que a remuneração adquirida muitas vezes somente garante a sua sobrevivência, ao mesmo tempo que toda a riqueza produzida é apropriada pelo outro, o capitalista, dono da plataforma de aplicativo. Torna-se ele próprio, trabalhador, uma mera mercadoria em que:

Semelhante fato implica apenas que o objeto produzido pelo trabalho, o seu produto, se lhe opõe como ser estranho, como um poder independente do produtor. O produto do trabalho é o trabalho que se fixou num objeto, que se transformou em coisa física, é a objetivação do trabalho. A realização do trabalho constitui simultaneamente a sua

⁵¹ É bem verdade que algumas pessoas são possuidoras de grande número de licenças de táxi, mas, mesmo assim, não são proprietárias, na medida em que só é possível ter licença de um único táxi na cidade de Porto Alegre e qualquer situação que foge a esta regra é ilegal e clandestina, com contratos de gavetas. As inúmeras críticas a esse sistema e polêmica envolvendo um ex-diretor da EPTC levou à criação da possibilidade de consulta da relação de condutores e permissionários junto ao *site* da Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (SANDER, 2015).

⁵² Conforme discutido no subcapítulo 2.4.

objetivação. A realização do trabalho aparece na esfera da economia política como desrealização do trabalhador, a objetivação como perda e servidão do objeto, a apropriação como alienação. (MARX, 1964, p. 159).

O trabalhador aparentemente comanda o processo, é dono dos meios de produção, com certa autonomia, ao mesmo tempo em que a plataforma diz quando e quem deve ser transportado e indica o caminho a ser percorrido. O ser humano tem a memória descartada, essa tão característica do profissional de transporte urbano; a plataforma torna a relação entre motorista e passageiro, ao solicitar o serviço, com teor de distanciamento, pois, se antes se tinha o contato através da ligação ou do deslocamento até o ponto de táxi, a partir dos aplicativos não se tem mais isso, não é estimulada pela plataforma a troca de contato entre ambos. Fragmenta-se a relação.

A tal ponto que a empresa chegou a lançar uma modalidade onde o passageiro podia escolher entre pagar mais e não conversar com o motorista (SOPRANA, 2019).

E essa lógica reprodutora atende aos interesses do próprio sistema de reprodução⁵³, cada vez mais limitando as faculdades de desenvolvimento do indivíduo, pois cria habilidades que conferem poder a si, quanto mais limitado e seguir a máquina, menos desenvolverá suas próprias faculdades (artística, artesanal...) (HARVEY, 2013). No transporte por aplicativo, nem mesmo as ruas da cidade é preciso conhecer ou aprender; basta reproduzir as ordens do sistema.

Essa alienação do trabalhador ao produto do seu trabalho, e aos outros trabalhadores, serve somente ao capital; quanto mais trabalha mais é oprimido, sendo que

[...] a alienação do trabalhador no seu produto significa não só que o trabalho se transforma em objeto, assume uma existência externa, mas que existe independentemente, fora dele e a ele estranho, e se torna um poder autônomo em oposição com ele; que a vida que deu ao objeto se torna uma força hostil e antagônica. (MARX, 1964, p. 10).

Portanto, o trabalho alienado separa o trabalhador do produto de seu próprio trabalho. separa a atividade produtiva de quem produz, aliena o ser humano em relação a sua coletividade, bem como não reconhece a si mesmo enquanto humano produtor, ser humanizado. Torna os homens mercadorias. Logo, o sistema capitalista, ao buscar se reproduzir, expande para territórios e espaços, modifica-os, e impõe sua lógica, vide a própria economia do compartilhamento. Essa imposição tem como centro manter a sua acumulação e reprodução, por isso, é fundamental criar formas de extrair mais valor do trabalho, como a do motorista convencional ao aplicativo, pois essa é base para constituição da riqueza no modo de produção capitalista.

⁵³ De tal maneira que “[...] o capital é, aparentemente, indiferente ao modo como o valor da produtividade do trabalho é prestado e aumentado” (HARVEY, 2013, p. 178); ele subordina essa forma a sua lógica, adaptando-as.

Quanto mais o trabalho se expande na sociedade capitalista mais acaba por assumir múltiplas configurações, que se ocultam por suas contraditórias aparências (FONTES, 2017).

O serviço de transporte de pessoas não se insere na lógica de produção de bens (mercadoria) e, sim, trata-se de uma prestação de serviços. Entretanto, mesmo não produzindo nenhum elemento material é passível de gerar mais valor. Marx (2014) já referia essa relação em seu tempo histórico, onde o setor de serviços se torna um ramo produtivo da indústria. Contemporaneamente, Antunes (2018) atesta a similaridade deste processo na dinâmica do capitalismo.

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil é indissolúvelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. Homens e mercadorias viajam num meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. O efeito útil só pode ser consumido durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil diferente desse processo, como algo que só funciona como artigo comercial, só circula como mercadoria depois de produzido. Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais valor criado pelo mais trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria de transportes. (MARX, 2014, p. 133-134).

O transporte assume a função de contribuir para que o mais valor contido nas mercadorias seja efetivado, através do deslocamento de trabalhadores, para a produção, e dos resultados dessa, onde são vendidos na circulação. Além disso, torna-se ramo da indústria, na produção de veículos; porém, somente é efetivado o seu valor quando está em movimento, em deslocamento, aí também está contido seu valor de uso, sua utilidade.

Ainda que não produza uma mercadoria acaba por ser um processo de produção dentro do processo de circulação, em seu movimento, como uma condição para o seu consumo (ANTUNES, 2018), de tal maneira que faz parte de todo o trabalho produtivo, do “trabalho coletivo”, mesmo não se dedicando à transformação da matéria-prima (CARCANHOLO, s.d.).

Cabe lembrar que o que interessa na sociedade capitalista é tudo aquilo que está destinado à produção de valor. O serviço de transporte urbano individual de pessoas, até então, estava fora dessa esfera produtiva do capital, pois os trabalhadores que detinham o transporte o realizavam diretamente ao usuário. Ou, quando criado valor apto a ser explorado, era de forma ainda pequena, artesanal, entre permissionário e motorista parceiro.

A partir do

[...] momento em que o trabalhador, dispondo ainda ou não de alguma propriedade direta, somente pode realizar sua atividade sob o comando do capital, saímos de uma

relação social de prestação de serviços para o trabalho valorizador do valor, tipicamente capitalista. (FONTES, 2017, p. 58).

O transporte por aplicativo interessa ao sistema capitalista na medida em que ele cria mais valia e serve para a valorização do capital, pois se torna produtivo (MARX, 1978). No trabalho por aplicativo não necessariamente o capital se apropria dos meios de produção diretamente, mas do produto gerado pela força de trabalho. Curiosamente, a forma similar de apropriação que ocorreu no período da acumulação primitiva entre o artesão e o comerciante.

Prestando o transporte de pessoas dentro das condições do aplicativo, grandes empresas que controlam o segmento acabam por extrair mais valor de inúmeros motoristas, agudizando a relação. Situação diferente do que vinha ocorrendo com o táxi convencional, porque ou o trabalho era realizado pelo próprio permissionário ou de forma direta, em coparticipação ou uma espécie de aluguel temporário. Mas, mesmo aqui, havendo extração de mais valor ela se deva em menores proporções e de forma local, não em um processo multinacional de extração de mais valor.

De tal maneira que fica evidente que o grande capital passa a criar formas para extrair valor onde antes não era possível, expandindo o alcance de sua dominação, momento em que “[...] passa a criar novas formas de extração do mais valor também nas esferas da produção não material ou imaterial, espaços por excelência dos serviços que foram privatizados” (ANTUNES, 2018, p. 44), como no setor de transportes.

Para que novas formas de extração de mais valor criadas pelo capital sejam implementadas não basta somente o desenvolvimento tecnológico e a criação de novas ferramentas, mas sim, que os trabalhadores passem a utilizá-las acreditando que estão obtendo vantagem com a sua implementação. Para tanto, o componente central é a adesão massiva dos profissionais, razão pela qual o próximo item passa a descortinar a raiz empreendedora dos motoristas profissionais.

3.2.2 O trabalho por aplicativo e a subjetividade empreendedora dos motoristas profissionais.

As vontades individuais muitas vezes produzem resultados completamente diferentes daquele desejado, por vezes até opostos; por isso, a importância de se descobrir “[...] quais as forças motrizes que se escondem, por vezes, atrás desses motivos, quais são as causas históricas que, agindo na mente dos sujeitos agentes, transformam-se em tais motivos” (ENGELS, s.d.).

Ou seja, quando as pessoas realizam qualquer coisa são baseadas, por vezes, em falsas consciências, eis que existem motivos ocultos (inconscientes) que orientam essas ações⁵⁴. De modo que, partindo desse pressuposto, está aí o motivo pelo qual o sistema de reprodução do capital tanto investe em ações que dificultam a real compreensão do conjunto de indivíduos em seu lugar que ocupa no processo produtivo, pois essas investidas acabam por inebriar toda a sua estrutura.

Pois, é na consciência de classe que se dá o autoconhecimento do proletariado (LUKÁCS, 2018) e o seu desenvolvimento acabaria por revelar toda a estrutura da sociedade capitalista e suas formas de dominação. Por isso o capital investe em controlar a consciência dos indivíduos, fazendo com que ela aja conforme o seu interesse (LUKÁCS, 2014), o que fica explícito na propaganda veiculada, visto que os “[...] processos de subjetivação (e dessubjetivação) ocorrem por meio de signos e imagens [...] para instaurar os tráficos intrapsíquicos” (ALVES, 2008, p. 226).

É por esse motivo que, no ramo de transporte por aplicativo, o marketing da empresa aproxima a ideia do trabalho a uma independência pessoal e financeira (UBER, 2019b), dando protagonismo às pessoas (PROMOVIEW, 2018), e que a empresa estaria servindo à sociedade, e não o contrário (UBER, 2020c).

Traz presente valores do empreendedorismo para atrair os motoristas com slogans como “seja seu próprio chefe”, “trabalhe quando quiser”, inclusive facilitando a locação do veículo⁵⁵ para que o motorista “ganhe dinheiro” alugando um “carro novinho e bem econômico” para trabalhar (UBER, 2019e; s.d.b; 2020b).

O plano de fundo da propaganda é ser divertido dirigir pelo aplicativo da Uber, tendo o motorista como protagonista, feliz com o seu trabalho (LEME, 2019).

⁵⁴ “E completado com consciência pelo chamado pensador, mas com uma consciência falsa. As forças impulsionadoras [Triebkräfte] propriamente ditas que o movem permanecem-lhe desconhecidas; se não, não seria, precisamente, processo ideológico nenhum. Ele [o pensador] imagina, portanto, forças impulsionadoras falsas ou ilusórias. Porque o [processo] é um processo de pensamento, ele deduz tanto o seu conteúdo como a sua forma do puro pensar, quer do seu próprio quer do dos seus antecessores. Ele trabalha com mero material de pensamento [Gedankenmaterial], que, sem dar por isso, toma como produzido pelo pensar e, aliás, não investiga mais [se ele tem] uma origem mais afastada, independente do pensar; e, com efeito, isso é para ele evidente, porque, para ele, todo o agir [Handeln], porque mediado pelo pensar, parece também em última instância fundado no pensar” (ENGELS, s.d).

⁵⁵ A locação não se dá pela própria Uber e sim por empresas especializadas do segmento de aluguel de veículos. Inclusive, durante a pandemia, cerca de 160 mil motoristas de aplicativos devolveram os carros alugados em virtude dos reflexos do vírus no setor de transporte, o que motivou uma aparente redução nas tarifas impostas (SILVA, 2020).

Utiliza a propaganda para construir a subjetividades dos indivíduos a seu favor, influenciando no controle tanto daqueles que trabalham quanto daqueles que usam o serviço de transporte.

Em realidade, a prática de cooptar a consciência dos indivíduos, no plano de suas individualidades, já era utilizada desde a implantação do sistema toyotista, momento em que se desenvolveu uma lógica consensual, envolvente e manipulatória (ANTUNES, 1995), que, de tão intensa, atingiu as dimensões do psiquismo humano ante a captura da subjetividade/intersubjetividade do trabalho⁵⁶ (ALVES, 2008, p. 223).

Ao passo que esses trabalhadores acabam por contribuir para o processo de valorização do próprio capital sem se dar conta, pensando conforme os seus interesses (ALVES, 2011) e até mesmo desfavorável a si e seus pares⁵⁷. Dentro desse processo, os indivíduos acabam por se tornarem extremamente competitivos, na medida em que a lógica concorrencial⁵⁸ atinge todas as esferas da vida dos indivíduos, “[...] toda a sociedade passa a ser concebida como um ‘mercado’, no qual cada sujeito é uma ‘empresa’ que está em contínua concorrência” (QUEIROZ, 2018), assumindo a responsabilidade total pelos riscos de seus investimentos (DARDOT e LAVAL 2016).

As diretrizes têm como ponto de partida

[...] o mercado como realidade construída, a concorrência como norma geral, o Estado como empresa e da empresa como modelo de subjetivação [...] dessa forma, a

⁵⁶ Aqui, ao referir a expressão “captura da subjetividade”, que fique claro, diz respeito não só à consciência, mas ao pré-consciente e ao inconsciente do trabalhador, na medida em que “[...] as técnicas de manipulação utilizadas pelos aparatos midiáticos do sistema do capital buscam atingir o conteúdo oculto da pré-consciência e do inconsciente humanos, visando influenciar o comportamento dos indivíduos sociais. Na sociedade burguesa, como observam Marx e Engels, a ideologia dominante é a ideologia da classe dominante, que constitui seus aparatos de dominação hegemônica pela manipulação midiática das instâncias pré-conscientes e inconscientes do psiquismo humano” (ALVES, 2008, p. 224). Para o homem ser produtivo e servir aos interesses da lógica reprodutora do capital ele tem seus valores, expectativas e utopias controlados em sua frequência intrapsíquica do inconsciente e pré-consciente, produzindo e negando, ao mesmo tempo, a subjetividade humana, processo esse que forma as individualidades de classe, sendo essa a “[...] negação da individualidade pessoal, (que) tenciona ao limite a sua própria negação de subjetividade humana” (ALVES, 2008, p. 225).

⁵⁷ Cabe aqui destacar a importância do papel dos Estados capitalistas para implementação dessa lógica onde os indivíduos se estranham entre os seus pares, na medida em que o capitalismo reduz “[...] sua intervenção na reprodução da força de trabalho empregada, ampliando a concentração da massa crescente de trabalhadores desempregados, preparando-os para a subordinação direta do capital. Isso envolve assumir, de maneira mais incisiva, processos educativos elaborados pelo patronado, como o empreendedorismo e, sobretudo, apoiar resolutamente o empresariado no disciplinamento de uma força de trabalho para a qual o desemprego tornou-se condição normal (e não mais apenas ameaça disciplinadora)” (FONTES, 2017, p. 49).

⁵⁸ O neoliberalismo “[...] por meio de seu discurso moral, diferentemente das investidas do liberalismo clássico, inaugura uma racionalidade que molda os Estados e as Subjetividades dos indivíduos, entrelaçando ambos. A lógica da concorrência, que se generaliza para todas as esferas da vida, criando modos de existência, passa, nesse contexto, a estruturar um modelo de subjetivação que leva a cada um se perceber como uma empresa” (BARBOSA, 2020, p. 29).

intervenção do Estado se fará necessária, sobretudo na elaboração de um sistema normativo moldado a partir dessa nova racionalidade. (BARBOSA, 2020, p.30).

Esse sentimento de homem empresa que compete com seus iguais toma conta da consciência e da subjetividade dos trabalhadores e pode ser vista na fala dos profissionais de transporte por aplicativo. Ao serem entrevistados, 60% dos motoristas por aplicativo se consideram uma pessoa empreendedora; no que tange aos motoristas de táxi convencional, o percentual foi próximo aos 50%. E, todos que se reconhecem como um empreendedor, associam a sua atividade com o empreendedorismo.

Partindo do questionamento do que é empreendedorismo entre os motoristas de aplicativo, foram anotadas respostas como “[...] *apostar em um negócio que possa somar e obter retorno mais imediato*” (MOTORISTA UBER 7); “[...] *investir no próprio negócio*” (MOTORISTA UBER 8); “[...] *pensar fora da caixa, de forma inovadora para obter lucros dentro de uma sociedade que tem as mais diversas ofertas de serviço*” (MOTORISTA UBER 9); e até mesmo empreendedorismo como “[...] *vencer barreiras do método convencional de trabalho*” (MOTORISTA UBER 9).

As respostas dos motoristas de táxi, em seu conteúdo, expressam similaridades: “*innovar*” (MOTORISTA TÁXI 6); “[...] *posso MEI, isso faz de você um diferencial, na hora de prestar serviços*” (MOTORISTA TÁXI 11); “[...] *olhar as oportunidades e trabalhar muito*” (MOTORISTA TÁXI 7); “[...] *ser criativo, inovador e arrojado*” (MOTORISTA TÁXI 3); “[...] *ter seu próprio negócio para aumentar seus ganhos*” (MOTORISTA TÁXI 9).

O que se percebe é a incorporação e homogeneização do sentimento de homem empresarial no discurso dos profissionais de ambos os segmentos, inclusive, apresentando justificativas similares ao reconhecimento empreendedor de suas respectivas práticas profissionais. Portanto, deixa evidente que esses trabalhadores, tidos como sujeitos empresariais (conduzidos pela racionalidade neoliberal), acreditam na necessidade de integral envolvimento com a prática profissional.

No caso da Uber, esse processo de sensação de autonomia é ainda mais intensificado ao não ter a presença física de um chefe (uma pessoa) e sim a gestão por um sistema/aplicativo, o que faz com que essa relação imaginária algorítmica de neutralidade atue forte no ideário neoliberal do empreendedorismo. (FIGUEIRAS e CAVALCANTE, 2020, p. 172).

De tal maneira que os profissionais acabam por trabalhar acreditando que trabalham para si mesmos⁵⁹, eliminando o sentimento de alienação e ocultando a relação para com a empresa que o emprega (DARDOT e LAVAL, 2016).

Os entrevistados ditos empreendedores acreditam que trabalham para o seu próprio negócio, não obedecendo a ninguém. Acreditam estar em condição de superioridade aos outros trabalhadores, pois sentem que teriam vencido as barreiras do emprego formal.

Cabe destacar a fala do trabalhador de aplicativo quando questionado sobre o significado de empreendedorismo:

Empreendedorismo para mim eu fui um cara que a vida inteira fiquei do outro lado do balcão era empregado, mas sempre tive entre os melhores empregados entre os melhores vendedores da empresa onde eu trabalhei com isso resolvi usar isso a meu favor, aí eu virei um empreendedor; empreendedorismo para mim é o cara tem que acordar todo dia, ela tem que fazer por conta; quando eu virei empreendedor, eu falei para mim e para minha empresa. Vou pedir demissão da empresa porque eu quero meu dinheiro do meu sustento ele venha somente do meu trabalho que eu não que eu não tenho que dever satisfação para ninguém. Ou seja, eu virei meu chefe. Hoje eu trabalho muito, né? Para não ferrar saúde, família, então isso para mim é ser empreendedor, cara. Não tem hora, o cara tá sempre. (MOTORISTA UBER 6).

Para o motorista, empreendedorismo é “[...] *acordar todo o dia e fazer por conta*” (MOTORISTA UBER 6). Naturaliza o desgaste de trabalhar muito mais do que antes, quando era empregado. Para ele, já havia um ocultamento do trabalho e a extração de mais valor pela empresa na relação de vendedor. Agora, como motorista de aplicativo, mais ainda, pois compreende que somente nesse momento ele (o sustento) passou a ser fruto de seu próprio trabalho.

Há um véu que não o faz reconhecer a extração de mais valor. Pode-se dizer que ele já era “capturado” antes mesmo de se reconhecer como aquele que “faz por conta” (MOTORISTA UBER 6), ao acordar cedo diariamente e trabalhar mais de 12 horas e vir a trabalhar com o transporte.

E, para assumir essa postura aceita trabalhar em uma jornada excessiva, o que o afasta do próprio convívio doméstico, ao mesmo tempo que reconhece que seu objetivo precisa ser cumprido para “[...] *não ferrar com [a própria] família*” (MOTORISTA UBER 6).

⁵⁹ De tal sorte que esses trabalhadores “autônomos” cegos ante o véu ideológico “[...] se imaginam como proprietários de si mesmo, um quase-burguês, mas frequentemente se converte em um proletário de si próprio, que auto explora seu trabalho” (ANTUNES, 2020a), o que faz com que trabalhem sem qualquer custo para a empresa que os contrata, pois o contrato de trabalho é completamente eliminado.

O sentimento de liberdade de empreender é o mesmo que o coloca em uma situação de ter de suportar, por si próprio, uma jornada excessiva para conseguir se manter minimamente, ao mesmo tempo que, ao se tornar “livre”, é separado de sua família, privado de convívio social.

O profissional associa empreendedorismo a ficar “[...] *procurando alguma coisa nova para ganhar dinheiro*” (MOTORISTA UBER 6), o que o coloca em ciclo sem fim na busca de novas oportunidades, na medida em que o discurso o faz crer que é o único responsável por suas próprias ações, que ele mesmo decide empreender, quando, em realidade, é conduzido pelas diretrizes do discurso implementado.

Ao lançar um olhar à relação com a Uber, classifica a empresa de transporte por aplicativo como uma “*das mais empreendedoras que existe na face da terra*”, por fazer com que o motorista “*se renove, repense e faça tudo sozinho*”:

É uma atividade empreendedora Uber. Na minha opinião é uma das atividades mais empreendedoras que existe na face da terra porque o que ele faz com que a pessoa se diz que a pessoa se se renove repense faça tudo sozinho. As pessoas entram para a Uber e pensando que são empregados ainda Ninguém deixa rodar tu quiser, começa o aplicativo quiser, se não quiser não começa, se quiser vou dar a volta e conforme a Uber vai número de motorista que ela precisa ela vai jogar um desses motoristas e o motorista ele tem que aprender nessa atividade empreendedora a cuidar, calcular, fazer tudo que eu fazia para ele, que era calcular o INSS, calcular o fundo de garantia, calcular ganhos, calcular férias, motorista que fazer isso durante o ano nenhuma.

Motorista começa com essa visão empreendedora ele começa a botar no papel começa a calcular as férias dele aqui tirar um dia de folga tirar quantas horas ele vai ter que trabalhar até ter disciplina suficiente para atingir os objetivos dele. (MOTORISTA UBER 6).

Destacam-se as expressões “têm que apreender” e “disciplina⁶⁰”, diretrizes que fazem com que contribuam para a própria lógica do sistema⁶¹, onde os sujeitos são colocados em situações nas quais acabam sendo os responsáveis pelo pagamento do INSS, FGTS e pelos

⁶⁰ Esse processo permitiu a transferência do gerenciamento do trabalho ao próprio trabalhador, um gerenciamento subordinado e permanentemente “[...] entrelaçado com as ameaças da concorrência e do desemprego. Dessa maneira, a transferência para o próprio trabalhador da administração de seu trabalho, de custos e de riscos não significa perda de controle sobre sua produção, ao contrário. Estabelecem-se novos mecanismos simultaneamente brutais e fluídos, como metas, bonificações, participações nos lucros e resultados, que possibilitam delegar ao trabalhador o gerenciamento de sua própria produtividade [...]” (ABÍLIO, 2020, p. 114).

⁶¹ Cabe aqui transcrever trecho de entrevista de motorista por aplicativo realizada em outro trabalho onde fica nítido na fala do profissional o constante sentimento de avaliação: “Nossa media é aquela notinha. É as nossas estrelinhas. O que acontece? Aí, o pessoal comenta, assim: Ah, a gente não é fiscalizado. A gente é mais fiscalizado que qualquer outra pessoa que transporte [...] Pô, nosso maior fiscal é o passageiro. É ele que nos habilita a trabalhar. Eu já vi pessoas que foram descredenciadas por causa das avaliações” (BARBOSA, 2020, p. 57).

custos da atividade⁶², precisando se adaptar à realidade que lhe impõem os custos de previdência, saúde, educação e lazer com mercadorias aptas a serem consumidas (DARDOT e LAVAL, 2016), na medida em que “[...] a norma neoliberal quer destinar os direitos sociais apenas àqueles que possam pagar por essas proteções⁶³” (BARBOSA, 2020, p. 35).

E é justamente esse sentimento visto na fala do profissional:

Os que fracassam pensam como empregados; eu vou dizer que já fiz algumas pesquisas no meu canal e não.

Mostra o que apenas 6% dos motoristas trabalham mais de 12 horas por dia nos aplicativos. esses aí são os que trabalham como se fossem donos do próprio negócio. O restante todos ou já desistiram de 38%, 40%, 42%, não trabalha mais, mas acompanha meu canal os outros trabalham esporadicamente, ou seja, às vezes nem problema. (MOTORISTA UBER 6).

Ao entender que existem aqueles que encontram sucesso e os que fracassam acaba por deixar evidente concorrência e a desfragmentação dos trabalhadores enquanto coletivo, comprometendo sua universalidade⁶⁴.

Ao sujeitar-se a um trabalho de 12 horas por dia acaba ficando longe de sua família, levando o seu corpo a um desgaste demasiado, prejudicando a sua própria saúde⁶⁵. Não percebe que, a partir de suas premissas, empreender acaba sendo aceitar um trabalho desgastante e degradante, tanto físico quanto psicológico. A real essência por trás de seu trabalho está encoberta, pois acredita estar na empresa que é a “mais empreendedora da face da terra”, inclusive gerando sentimento de orgulho.

E essa razão que captura a consciência dos trabalhadores é reproduzida por outros motoristas. Um motorista de aplicativo vê como vantagem trabalhar no aplicativo, pois há

⁶² A modulação de sujeitos empresariais faz com que os trabalhadores tenham a crença de que devem eles próprios custear individualmente seus direitos sociais “[...] como decorrência, o plano de saúde e a previdência, por exemplo, devem estar abrangidos em seu investimento pessoal ou familiar” (BARBOSA, 2020, p. 39), desonerando a empresa empregadora/contratante de tais encargos.

⁶³ “Nada de direitos se não houver contrapartidas é o refrão para obrigar os desempregados a aceitar um emprego inferior, para fazer os doentes ou os estudantes pagarem por um serviço” (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 380).

⁶⁴ Uma vez que “[...] o trabalho alienado 1) aliena a natureza do homem, 2) aliena o homem de si mesmo, a sua função ativa, a sua atividade vital, aliena igualmente o homem a respeito da espécie; transforma a vida genérica em meio de vida individual. Em primeiro lugar, aliena a vida genérica e a vida individual; em seguida, muda esta última na sua abstração em objetivo da primeira, portanto, na sua forma abstrata e alienada. Igualmente, o trabalho, a atividade vital, a vida produtiva, aparece agora ao homem como o único meio de satisfação de uma necessidade, a de manter a existência física. A vida produtiva, porém, é a vida genérica. É a vida criando vida. No tipo de atividade vital reside todo o caráter de uma espécie, o seu caráter genérico; e a atividade livre, consciente, constitui o caráter genérico do homem. A vida revela-se simplesmente como meio de vida”. (MARX, 1964, p. 164).

⁶⁵ Inclusive, há relatos na cidade de São Paulo de que os trabalhadores ficam por volta de 12 horas em torno do aeroporto de Guarulhos em filas de espera para receberem um chamado do aplicativo. A prática é adotada porque, na visão desses profissionais, é melhor aguardar a possibilidade de receber uma boa corrida do que ter os custos de rodagem do veículo em pequenas distâncias (MACHADO, 2017).

rentabilidade e pagamento dentro do prazo estipulado, assim colocado: “*A vantagem é a rentabilidade, né. Os valores... assim o pagamento nas datas direitinho, trabalhar para uma multinacional, uma empresa muito boa para trabalhar assim... nunca me deixou em situação ruim, assim, né. Digo, de valores*” (MOTORISTA UBER 2).

Receber os valores na data correta é um direito básico de todo o trabalhador e não deveria ser visto como um benefício de uma ou outra empresa. Se assim o faz é porque, para esse profissional, mesmo o trabalho formal de emprego é bastante fragilizado, onde é comum o descumprimento das normas e direitos trabalhistas oriundos da própria relação.

Como desvantagem acaba por reconhecer o desgaste do carro como desfavorável: “[...] *o desgaste do carro, isso que poderiam deixar os motoristas melhor. Aumentar um pouquinho a base para passar para os motoristas para a questão do desgaste do carro*” (MOTORISTA UBER 2).

Compreende sua atividade como empreendedora, eis que se reconhece como empreendedor, o que contribui para que não perceba que há uma transferência total dos custos do carro, maquinário operativo do transporte. Dessa forma, tem como pleito compensação pelo desgaste do veículo, mas não a integralidade de suas despesas com a atividade.

Para ele, empreendedor é quem tem o próprio negócio; quando trabalhou com vendas era empregado, mas, a partir do momento em que foi trabalhar no aplicativo e “criou sua própria empresa” foi onde passou a assumir os traços do empreendedorismo:

A pessoa; como eu posso te explicar...quem tem um negócio. Eu criei uma visão; eu trabalhei com vendas, mas o aplicativo que me deu uma rentabilidade maior. Eu trabalhei em outras empresas, de consórcio... Eu não era um empreendedor, eu era um empregado, né. Eu virei empreendedor a partir do momento que eu criei a minha própria empresa. (MOTORISTA UBER 2).

Novamente se vê expressões do homem empresarial que passa a valorizar o empreender e assim “[...] vai estabelecer um plano individual de ação e se lançar como empresa” (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 140). Por essa razão que o MOTORISTA UBER 2 vê no trabalho do aplicativo uma forma de empreendedorismo.

A mesma reflexão está na fala de outro profissional, aqui de forma ampliada:

Cara, para mim empreendedorismo, assim, o cerne da palavra, o núcleo da palavra para mim ter uma ideia é uma boa ideia, né e colocar uma ideia de fazer uma bola de boliche. Bota ela para venda e começa a sobreviver dela, isso eu fui para venda e começar a trabalhar com ela, mas eu acho que ela virou um sucesso é melhor aí daqui a pouco aí eu peço alguém veio e comprou de mim a ideia e vende a ideia e eu começo a pensar em outra coisa para fazer, então a pessoa que faz isso para mim é uma empresa.

Que tá sempre com uma ideia de ganhar o dinheiro de fazer uma coisa nova uma coisa diferente, então isso para mim é ser empreendedor. Claro tem outro tipo de empreendedorismo, pegar o teu dinheiro investido no negócio na franquia de repente uma coisa assim também é um tipo de empreendedorismo. (MOTORISTA UBER 3).

Pela fala do entrevistado, empreender é ter uma empresa partindo de uma boa ideia, fazê-la crescer e colocá-la para vender, para, depois, repetir o processo novamente.

Especialmente em relação ao transporte por táxi convencional, oportuno destacar que a maioria dos motoristas (53,3%) também se consideram empreendedores, associando a expressão “[...] *progredir em seu próprio trabalho*” (MOTORISTA TÁXI 4); “[...] *comprar um carro, pagar tributos, seus impostos e ainda gerar lucro*” (MOTORISTA TÁXI 5); “[...] *olhar as oportunidades e trabalhar muito*” (MOTORISTA TÁXI 7); “[...] *ter seu próprio negócio e gerar seus próprios ganhos [...] inovar*” (MOTORISTA TÁXI 8).

As respostas apresentam muita proximidade às encontradas no serviço de aplicativo, demonstrando que há uma homogeneização no discurso do empreendedorismo.

Entretanto, quando pedido para que os profissionais dessa categoria expressassem o sentimento em relação à categoria de transporte por aplicativo os profissionais não os reconheceram como empreendedores (assim como eles, motoristas de táxi convencional), assim dizendo: “[...] *exploração de mão de obra escrava*” (MOTORISTA TÁXI 6); “[...] *trabalho em que você disponibiliza sua mão de obra, carro, gasolina, conhecimento, para que duas partes ganhem, o passageiro e o aplicativo....trabalha para sobreviver naquele dia, e não vê seu patrimônio se dilapidando*” (MOTORISTA TÁXI 8); “*predatório*” (MOTORISTA TÁXI 7); “*injusto e desleal*” (MOTORISTA TÁXI 5).

Igualmente, os motoristas de aplicativo, ao se manifestarem sobre o serviço de táxi convencional, entendem ser a atividade “*defasada*” (MOTORISTA UBER 1); de alto custo (MOTORISTA UBER 2), “[...] *arcaico, sendo que não oferece um serviço de alta qualidade e com valores abusivos*” (MOTORISTA UBER 3); “*ultrapassado*” (MOTORISTA UBER 5); “*um lixo*” (MOTORISTA UBER 7).

Não é de se estranhar que os profissionais do táxi não reconheçam os motoristas de aplicativo como iguais, porque sempre teve muita disputa entre as categorias⁶⁶, o que acaba desfragmentando ainda mais os trabalhadores que trabalham no mesmo segmento, rompendo seus laços de solidariedade, fazendo com que os trabalhadores estejam só mesmo entre seus

⁶⁶ Há notícias de agressões com ferimentos físicos entre motoristas de aplicativo e taxistas (FREITAS, 2015; VASCONCELLOS, 2015; FUSCO, 2015) e carreatas de profissionais de transporte convencional em desfavor do transporte por aplicativo (GOMES, 2018).

iguais. De tão similares, os motoristas acabam por encontrar os mesmos problemas na atividade de transporte.

Ambos os segmentos identificaram a segurança como o maior problema da profissão (93,3%) e a maioria (66,7%) já sofreu algum tipo de violência no exercício da atividade de transporte, o que se comprova em manifestações de trabalhadores pedindo maior proteção.

Um dos entrevistados afirma que deixaria de trabalhar na Uber e voltaria a uma empresa por causa da segurança: “[...] *segurança, chegar em um local físico, passar por uma porta, ter segurança (...) me sinto inseguro estar às 2 horas da manhã, em um posto Ipiranga esperando o fim de uma balada*” (MOTORISTA UBER 2).

Outra reivindicação comum é a ausência de banheiros públicos disponíveis com um mínimo de higiene, de tal forma que acabam por ter que se sujeitar a um local privado (geralmente postos de gasolina, bares e restaurantes), onde precisam consumir para realizarem as suas necessidades biológicas.

Percebe-se que esses processos avançados de apreensão da consciência da classe trabalhadora e captura das subjetividades individuais faz com que as pessoas passem a tomar para si os valores do próprio capital, encontram seu ápice nas formas atuais de precarização do trabalho uberizado, constituindo o novo vetor de sua manipulação, que acaba por subverter a vida dos trabalhadores.

Partindo de tal compreensão, importante apresentar como a jurisprudência, ainda que de forma incipiente, vem enfrentando a questão da existência de vínculo empregatício entre motorista e plataforma e como ela já analisava a relação de trabalho no táxi convencional.

3.3 OS ELEMENTOS DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO NO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

Antes de se adentrar em qualquer digressão jurídica a respeito do reconhecimento do vínculo empregatício de motoristas de táxi convencional e por aplicativo, convém advertir, desde então, que a legislação trabalhista significou uma estratégia para manutenção e exploração capitalista sobre o trabalho alheio, na medida em que a venda da força de trabalho, pura e simples, significa meramente exploração do trabalho pelo capital. E, como o ordenamento jurídico trabalhista passa a ter ordem obrigacional, para fins de preservar o ser humano e integrá-lo à sociedade, a sua aplicabilidade busca preservar um pouco de humanidade a essa relação de trabalho (SOUTO MAIOR, 2007).

Dessa forma, para que o direito do trabalho alcance todas as formas de exploração

[...] o primeiro e decisivo passo é o de identificar a relação de emprego quando uma pessoa vende a sua força de trabalho para a satisfação de um interesse pessoal (que pode ser representado pelo atendimento a mera comodidade) ou econômico de outrem, o qual, em razão de contrato, tácito ou expresso, submete aquela pessoa a uma prestação de serviços continuada (habitual), sendo que os serviços prestados são direcionados pelas necessidades dos interesses em questão. (SOUTO MAIOR, 2007, p. 47)

Nesse sentido, o art. 3º da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) disciplina que “[...] considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (BRASIL, 1943). Portanto, importante ser apresentado ao menos o conceito de cada um dos elementos caracterizadores da relação de emprego⁶⁷.

A **personalidade** indica que o trabalho possui natureza personalíssima em relação ao empregado, que não poderá se fazer substituir por outro trabalhador. Cabe o registro que a personalidade se dá somente em relação ao empregado e não ao empregador⁶⁸ (DELGADO, 2019).

A **não-eventualidade** é “[...] é o inverso da continuidade. Por continuidade deve-se entender o trabalho de forma habitual, com certa frequência, mesmo sem ser diário, e que se insere no contexto da necessidade alheia” (SOUTO MAIOR, 2007, p. 49). Portanto, para ser configurada relação de emprego, é necessário que tenha o trabalho caráter de permanência, continuado.

Por sua vez, a **onerosidade** como requisito à relação de emprego diz respeito à contraprestação recebida pelo trabalhador em razão de seu serviço prestado, manifestando-se pelo pagamento das parcelas dirigidas a remunerar o empregado em função do contrato (DELGADO, 2019).

A **subordinação**, como poderá ser visto ao longo deste subcapítulo, é o elemento central na discussão daqueles que negam o vínculo empregatício às relações de transporte, pois se trata do elemento que “[...] ganha maior proeminência na conformação do tipo legal da relação

⁶⁷ Os conceitos serão apresentados de forma breve, não sendo aprofundadas maiores divergências doutrinárias ou aprofundamento teórico dentro de cada elemento formador da relação de emprego, tendo em vista o objetivo da presente dissertação.

⁶⁸ “No tocante ao empregador, ao contrário, prevalece aspecto oposto, já que vigorante no Direito do Trabalho a diretriz da despersonalização da figura do empregador. Em consequência, pode ocorrer, na relação empregatícia, a constante alteração subjetiva do contrato – desde que no polo empresarial –, mantendo-se em vigor as regras contratuais anteriores com relação ao mesmo empregado. É o que se prevê, a propósito, nos arts. 10, 448 e 448-A da CLT, que tratam da chamada sucessão trabalhista (DELGADO, 2019, p. 340).

empregatícia” (DELGADO, 2019, p. 348), sendo esse elemento central diferenciador entre a relação de emprego e as outras formas de contratação.

A etimologia da palavra remete a estado de dependência ou obediência em uma relação hierárquica de posição ou de valores, às ordens de terceiros, o que se traduz na “[...] situação em que se encontra o trabalhador, decorrente da limitação contratual da autonomia de sua vontade, para o fim de transferir ao empregador o poder de direção sobre a atividade que desempenhará” (NASCIMENTO e NASCIMENTO, 2019, p. 103)

Portanto, a subordinação jurídica é

[...] elemento cardeal da relação de emprego, pode se manifestar em qualquer das seguintes dimensões: a clássica, por meio da intensidade de ordens do tomador de serviços sobre a pessoa física que os presta; a objetiva, pela correspondência dos serviços deste aos objetivos perseguidos pelo tomador (harmonização do trabalho do obreiro aos fins do empreendimento); a estrutural, mediante a integração do trabalhador à dinâmica organizativa e operacional do tomador de serviços, incorporando e se submetendo à sua cultura corporativa dominante [...]. (DELGADO, 2019, p. 354).

Subordinação consiste em estar submetido, sujeito ao poder de outro, às ordens de terceiro, em posição de dependência (DELGADO, 2019). É a “[...] inserção estrutural do obreiro na dinâmica do tomador de seus serviços” (DELGADO, 2006, p. 667). Essa subordinação, é bom ressaltar, “[...] não se caracteriza uma relação de poder entre pessoas, mas sobre a atividade exercida” (SOUTO MAIOR, 2007, p. 52), o que afasta uma visão subjetiva sobre o fenômeno da subordinação⁶⁹.

Apresentados os elementos caracterizadores da relação de emprego oportuno analisar como a jurisprudência vem enfrentando a matéria ao analisar a relação exercida pelo motorista de táxi convencional e por aplicativo.

O serviço de táxi convencional é geralmente prestado pelo próprio permissionário⁷⁰, em sua maioria acompanhado de mais um motorista, em turnos de revezamento. Esse, algumas vezes, paga um valor ao proprietário conforme o quilometro rodado, outras, em valor fixo, mas, na maioria dos casos, é um percentual sobre os transportes realizados, variando conforme o acerto individual, em percentuais que chegam a 30%⁷¹.

⁶⁹ A compreensão prevalente entre poder de direção e subordinação afasta a interpretação subjetivista sobre o tema, de tal maneira que “[...] considera-se que a intenção da lei é se referir à ideia de subordinação quando utiliza o verbete dependência na definição celetista de empregado” (DELGADO, 2019 p. 358). Portanto, a expressão “dependência deste” deve ser interpretada como “mediante subordinação” (DELGADO, 2006).

⁷⁰ Também popularmente conhecido como o “dono da placa”.

⁷¹ Informações obtidas através da ENTREVISTA TÁXI 1, condutor que trabalha há mais de 40 anos no transporte individual de passageiros na cidade de Porto Alegre.

Outra modalidade é o “aluguel da placa”, onde os permissionários locam a permissão a terceiros, momento em que esses ficam responsáveis por toda a administração e gerenciamento da atividade, geralmente firmado por meio de contrato particular entre as partes. A prática permite que uma só pessoa administre inúmeras placas de táxi convencional, gerenciando e explorando o trabalho dos motoristas. Mesmo se tratando de uma forma clandestina de trabalho⁷², como presente na realidade fática da cidade, será também objeto de análise no presente estudo.

Cabe registrar que a Lei Federal nº 6.094/74, legislação que define a atividade de auxiliar de condutor autônomo de veículo rodoviário, permite a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

A legislação também dispõe expressamente acerca da inexistência de vínculo empregatício do motorista auxiliar no § 2º do art. 1º, que assim diz: “O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho”⁷³.

Já a Lei Municipal nº 11.582/14 (PORTO ALEGRE, 2014), que institui o Serviço Público de Transporte Individual por Táxi no Município de Porto Alegre, estabelece que é função do permissionário a execução direta do serviço, bem como possibilita sua faculdade ao confiar o veículo a terceiros como condutores auxiliares⁷⁴. Dessa forma, o entendimento predominante do Egrégio Tribunal Regional da 4ª Região (TRT4)⁷⁵ vem sendo no sentido da

⁷² “[...] em se tratando de permissão de serviço público, o demandado, na condição de permissionário, não poderia transferir, alugar ou de qualquer forma comercializar a permissão concedida para explorar o transporte de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, sem a necessária anuência da Administração Pública”, conforme voto proferido na Apelação Cível n. 70016219446 (RIO GRANDE DO SUL, 2007).

⁷³ A referência expressa acerca da inexistência de vínculo empregatício foi incluído no ano de 2012, pela Lei nº 12.765, momento também que incluiu a obrigatoriedade de recolhimento para o Regime Geral da Previdência Social como contribuinte individual (BRASIL, 2012).

⁷⁴ “Art. 6º É função precípua do permissionário a execução direta do serviço, independentemente da existência de condutores auxiliares, autônomos ou empregados. Art. 7º É facultado ao permissionário confiar o veículo a terceiros, como condutores auxiliares que complementem e deem continuidade ao trabalho do titular, na condição de autônomos ou de empregados” (PORTO ALEGRE, 2014).

⁷⁵ O TRT4 julga os recursos interpostos contra decisões dos juízes do trabalho do Rio Grande do Sul (além dos processos nos quais possui competência originária para processar e julgar). Por abranger a Comarca de Porto Alegre foi utilizado como base para pesquisa jurisprudencial na análise do vínculo empregatício dos motoristas de táxi convencional.

inexistência do vínculo empregatício em caso de colaboração⁷⁶, locação do veículo⁷⁷ ou até mesmo em caso de pagamento de diárias⁷⁸.

É bem verdade que existem decisões de segundo grau reconhecendo o vínculo empregatício quando o motorista do veículo trabalha sozinho no táxi, em regime de comissionamento⁷⁹, mas são decisões ainda dissonantes da maioria dos julgados.

Em contrapartida, quando uma pessoa administra mais de uma placa, por meio de contratos firmados com diversos permissionários, gerenciando a atividade dos motoristas (frota de táxi), como um negócio empresarial, o entendimento majoritário tem sido pelo reconhecimento do vínculo empregatício⁸⁰.

Em relação à existência de vínculo empregatício dos motoristas por aplicativo o tema é controvertido; a apreciação da matéria ainda é nova em nossos Tribunais, existindo decisões

⁷⁶ “MOTORISTA DE TÁXI. INEXISTÊNCIA DE VÍNCULO DE EMPREGO. Evidenciado o regime de colaboração nos moldes da Lei nº 6.094/74, não há falar em relação de emprego entre as partes. (TRT da 4ª Região, 10ª Turma, 0021469-67.2016.5.04.0661 RO, em 26/10/2018, Desembargadora Rejane Souza Pedra). VÍNCULO DE EMPREGO X AUXILIAR DE CONDUTOR AUTÔNOMO DE VEÍCULO RODOVIÁRIO. LEI Nº 6.09/74. A existência de contrato regido pela Lei nº 6.094/74, em regra, não implica relação de emprego, na forma do art. 1º, §2º. A caracterização de vínculo empregatício exige sejam preenchidos os requisitos legais dessa relação, ou seja, a prestação de serviço de uma pessoa a outra (física ou jurídica), de forma não eventual, subordinada e mediante remuneração, à forma do art. 3º da CLT” (RIO GRANDE DO SUL, 2018b).

⁷⁷ “RECURSO ORDINÁRIO. MOTORISTA DE TÁXI. ÔNUS DA PROVA. Em que pese ser incontroversa a prestação de serviços – já que o reclamado informa que locava o seu veículo ao autor –, não restaram comprovados os requisitos da relação de emprego. Isso porque o reclamante não se desincumbiu do seu ônus probatório de demonstrar que atuava como empregado do reclamado, laborando com habitualidade, subordinação e de forma onerosa. Não tendo o reclamante desincumbindo-se do seu ônus probatório, não é caso de reforma da decisão de origem. Negado provimento ao recurso do autor” (RIO GRANDE DO SUL, 2019d).

⁷⁸ “É entendimento desta magistrada que só o fato de o proprietário não dirigir o veículo não caracterizaria, por si só, o vínculo de emprego do motorista, embora não seja este o caso dos autos, já que comprovado que o reclamado dirigia o táxi nos domingos. [...] A concessão do serviço e a forma de sua prestação foram evoluindo e se modificando ao longo do tempo, após a edição da Lei que regulamenta a atividade (Lei 6.094/74). Tanto é assim que, atualmente, os permissionários locam os táxis a terceiros, sendo, muitos, locatários e, não, proprietários do prefixo, como é o caso da testemunha trazida pelo reclamado. O reclamante trabalhava em regime de colaboração, com outros motoristas, entre os quais o proprietário. O que ocorre é que, em razão do custo de aquisição de um prefixo, e da burocracia envolvida, muitos taxistas locam o prefixo” (RIO GRANDE DO SUL, 2019b).

⁷⁹ “Entendo que não se tratava de regime de colaboração, como alegado pelo recorrido, na medida que o autor laborava sozinho no táxi no horário que lhe era destinado, sendo que no horário contrário, ou seja, no período que o reclamante entregava o carro, este ficava a cargo de outro motorista, não havendo conflito de horários. [...] a situação fática encontrada neste autos não indica dois motoristas autônomos, mas sim um motorista de táxi que trabalhava nos moldes da relação de emprego em favor de pessoa que mantinha permissão para um táxi” (RIO GRANDE DO SUL, 2020).

⁸⁰ “A atividade do reclamado parece clara, constituindo não o exercício da atividade de motorista, mas sim a exploração do negócio de táxis, tanto que, ao arpejo da previsão legal, não cedia apenas seu táxi para no máximo dois auxiliares autônomos (como prevê a Lei nº 6.094/74), mas administrava sistema com frota de veículos, valendo-se, inclusive, de opções não previstas na legislação (como a remuneração, após exploração econômica, dos reais permissionários). Nesse último sistema, ao que parece, o reclamado era um intermediário atuando, sem previsão legal e sem autorização, na prestação de serviço público” (RIO GRANDE DO SUL, 2019c).

esparsas dos Tribunais Regionais do Trabalho e uma decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que analisa o mérito da questão.

Para identificação dos processos em nome da empresa UBER DO BRASIL LTDA (CNPJ n. 17.895.646.0001-87) foi realizada consulta junto a cada Tribunal do Trabalho, objetivando a emissão de certidão eletrônica de ações trabalhistas (CEAT). Dos 24 Tribunais pelo Brasil foram obtidas as informações em 20 Regiões⁸¹. Assim, foram encontrados 789⁸² processos onde a empresa de aplicativo figura no polo passivo na Justiça do Trabalho em todo o Brasil, como reclamada.

Se for considerado que a empresa informa ter 1 milhão de “parceiros” no Brasil, entre motoristas e entregadores (UBER, 2020c), o percentual de trabalhadores que ingressam contra a empresa seria aproximadamente de 0,07%. De tal maneira que permite concluir que é baixo o número de ações ajuizadas contra a empresa se comparado com o número de trabalhadores “parceiros” que a Uber tem.

Cabe lembrar que a empresa possui escritórios espalhados pelo Brasil, também conhecidos como *Greenlight Hub* ou centros de atendimento e suporte (S., 2019), onde possui empregados celetistas e terceirizados, o que não permite assegurar que todas as ações identificadas versem sobre a questão do vínculo empregatício do motorista. Entretanto, pelo volume de ações é bem provável que a grande maioria diga respeito a ações que envolvam a matéria.

Especificamente na Comarca de Porto Alegre foram identificados 22 processos envolvendo a empresa Uber, sendo que 19 dizem respeito à relação havida entre o motorista e a empresa. Desses, 14 estão em fase instrutória; logo, ainda não tiveram sentença proferida pelo juiz de primeiro grau. Dentre os que já foram julgados, 2 reconheceram o vínculo empregatício e 3 foram improcedentes, afastando a relação empregatícia entre as partes.

Os motoristas de aplicativo estão fragmentados; não possuem consciência coletiva de classe, o que faz com que não se sintam pertencentes a nenhuma categoria profissional (LEME,

⁸¹ Os Tribunais Regionais do Trabalho da 8ª (PA e AP), 9ª (PR) e 20ª (SE) não disponibilizam certidões pelo *site*. O TRT 23 (MT) emite certidão informando que existem ações ao CNPJ informado, sem informar o número de processos ou a quantidade de demandas.

⁸² Assim discriminados: 71 processos junto ao TRT1 (RJ), 181 processos junto ao TRT2 (SP); 222 processos junto ao TRT3 (MG); 34 processos junto ao TRT4 (RS); 9 processos junto ao TRT5 (BA); 15 processos junto ao TRT6 (PE); 27 processos junto ao TRT7 (CE); 87 processos junto ao TRT11 (RR e AM); 12 processos junto ao TRT12 (SC); 3 processos junto ao TRT13 (PB); 69 processos junto ao TRT15 (Campinas); 3 processos junto ao TRT16 (MA); 2 processos junto ao TRT17 (ES); 13 processos junto ao TRT18 (GO); 3 processos junto ao TRT19 (AL); 9 processos junto ao TRT21 (RN); 2 processos junto ao TRT22 (PI); 3 processos junto ao TRT24 (MS).

2019), e sim empreendedores, o que dificulta o próprio reconhecimento de si próprios a terem direitos trabalhista.

As estratégias de marketing da empresa, como apresentado no subcapítulo 2.2, contribuíram para que seja passada a ideia de liberdade dos trabalhadores, de tal maneira que não percebam a possibilidade de lesão de direitos,

[...] sob a ótica do acesso à Justiça, é evidente que o marketing é uma forma de obscurecer e, portanto, desencorajar o motorista a lutar por seus direitos, pois logo no estágio inicial do processo de reconhecimento da violação do direito, o trabalhador é manipulado pela doutrina do empreendedorismo. (LEME, 2019, p. 63).

Sobre a defesa apresentada pela Uber, em apertada síntese⁸³ nega a existência do vínculo empregatício, alegando ser uma plataforma digital que faz a “intermediação entre as pessoas”, e, por decorrência lógica dessa premissa, os motoristas são seus clientes (ou seja: são os motoristas que remuneram a Uber e não a empresa que remunera os motoristas), trazendo benefícios para os profissionais e para a sociedade.

Situações essas que ajudam a justificar o baixo número de demandas judiciais contra a empresa⁸⁴.

Em sua defesa, a empresa fundamenta inexistir subordinação jurídica entre as partes, uma vez que o motorista poderia permanecer *off-line* por quanto tempo desejasse, e, ainda, ligar e desligar o aplicativo quando bem entendesse, além de não haver direção, coordenação e fiscalização por parte da recorrente na prestação dos serviços, mas apenas e tão somente uma decisão de natureza comercial.

Analisando os 5 casos em que houve sentença na Comarca de Porto Alegre, todos analisaram a presença dos requisitos da relação de emprego, razão pela qual há de ser analisada, mesmo que de forma breve, a fundamentação dos magistrados, a começar por aqueles que julgaram improcedente a ação.

O Magistrado da 2ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, ao proferir sentença (RIO GRANDE DO SUL, 2017b), entendeu que há uma relação de parceria comercial entre as partes, com autonomia do motorista, tendo em vista que o valor recebido é dividido na proporção de 75% para o condutor do veículo e de 25% para a Uber, afastando também a remuneração por

⁸³ Tendo como base as seguintes RT's: 0021864-81.2017.5.04.0028 (RIO GRANDE DO SUL, 2017e) e 1000540-24.2019.5.02.0086 RT (SÃO PAULO, 2019).

⁸⁴ Cabe consignar que, no Estado da Califórnia, a Uber optou por pagar 100 milhões de dólares em acordo com diversos motoristas de aplicativo que acionaram a empresa na justiça requerendo o reconhecimento do vínculo empregatício, prática que impede a formação de jurisprudência sobre o tema, o que impulsionaria maiores ações judiciais (REUTERS, 2016).

parte da empresa, pois, no entendimento, seriam pagos pelo usuário do serviço de transporte. Por conseguinte, a personalidade também restou afastada, por entender que o serviço prestado é a esses usuários e não para a empresa.

A sentença proferida na 11ª Vara do Trabalho (RIO GRANDE DO SUL, 2017d) entendeu que a Uber não é proprietária do automóvel, o que afastaria a argumentação de que sua principal atividade seria o transporte de passageiros urbanos. Entende que atua no ramo de “[...] intermediação entre clientes passageiros e clientes motoristas, ambos cadastrados no aplicativo”, que seria de mobilidade urbana⁸⁵.

Já a decisão publicada pela 29ª Vara do Trabalho ponderou que o aparato legislativo não teria acompanhado as transformações tecnológicas e que o serviço prestado pela Uber seria *on-demand*, através de aplicativo, onde a plataforma é utilizada para “[...] aproximar oferta e demanda do serviço de transporte”, assim propondo ao afastar a incidência dos requisitos da relação de emprego:

Não se pode mais permanecer, unicamente, na dicotomia trabalho subordinado e autônomo, diante de um universo de novidades, que também podem representar oportunidades, assegurando um crescimento econômico sustentável, inclusivo, impulsionado pelas novas tecnologias. É imperioso chegar a uma solução jurídica diversa do ponto de vista normativo e de qualificação da relação, com a elaboração de políticas públicas passíveis de minimizar o custo social derivante de tais fenômenos, favorecendo a alocação destes trabalhadores em novos setores, sob novas tipologias. (RIO GRANDE DO SUL, 2017c).

Apresentados os principais fundamentos das decisões que não reconhecem a relação de emprego, imperioso analisarmos as duas sentenças no sentido de haver vínculo entre a empresa Uber e o motorista.

Em sentido contrário, o Magistrado da 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre proferiu sentença (RIO GRANDE DO SUL, 2017e), reconhecendo o vínculo empregatício de motorista com a empresa Uber.

Considerou que, no caso concreto, apresentaram-se alguns fatos incontroversos, como:

1. o fato de o motorista se cadastrar mediante a previa exigência de documentos específicos pela empresa;
2. exigência de manter um atendimento de qualidade aos passageiros;
3. o

⁸⁵ “No que se refere à mobilidade urbana, a forma do seu uso é de amplo conhecimento da comunidade, inclusive jurídica. No entanto, apenas para melhor visualização da questão, em resumo, motorista e passageiro se cadastram em aplicativo; o passageiro aciona o aplicativo informando origem e destino; o aplicativo lança tais informações aos usuários motoristas, que aceitam ou não o acionamento. A utilização do aplicativo pelo usuário passageiro é livre, enquanto o usuário motorista paga para a utilização do serviço, em valor calculado percentualmente sobre cada corrida” (RIO GRANDE DO SUL, 2017d).

motorista receber avaliações e notas dos passageiros e essas servirem de parâmetro para a empresa; 4. por fim, de que os custos e despesas do transporte são arcados pelo motorista.

Entendeu haver subordinação pelo fato da

[...] exigência de documentos específicos, avaliações positivas, média de avaliações mínimas, padrões e requisitos necessários para se cadastrar no aplicativo (plataforma UBER), exigência das características do veículo a ser utilizado, existência de conta individual, estipulação do valor das “corridas”, utilização de descontos e promoções, imposição de regras de forma unilateral ao motorista, entre outros. (RIO GRANDE DO SUL, 2017e).

Disse estar presente o requisito da pessoalidade, tendo em vista que a conta do motorista era individual, não podendo ser utilizada por outros, sob pena de desligamento. A onerosidade, para o Magistrado, estaria comprovada por conta dos pagamentos repassados ao motorista pela empresa, tendo como base o trabalho realizado. Sobre a não eventualidade:

[...] a não eventualidade resta demonstrada que sob outra ótica que era possível à reclamada controlar a frequência do motorista através do aplicativo com uso de GPS e, além disso, não havendo trabalho, o motorista do aplicativo ficava sem receber qualquer valor, o que não lhe permitia receber renda compatível a fim de garantir sua própria sobrevivência. Imperioso levar em consideração as declarações do autor quando declinou que era cobrado por e-mail quando ficava muito tempo sem acionar o aplicativo, fato que restou confirmado pelos demais elementos de prova dos autos, por exemplo, documento emitidos pela própria plataforma. (RIO GRANDE DO SUL, 2017e).

De tal maneira que o Magistrado verificou estarem presentes os requisitos da relação de emprego, assim como na sentença proferida pela 29ª Vara do Trabalho (RIO GRANDE DO SUL, 2017f). Ao lavrar a decisão, considerou que o argumento de que a Uber é uma empresa de tecnologia e plataforma digital não corresponde à realidade dos fatos na rotina dos trabalhos dos motoristas, e que sua atividade econômica não existiria sem a figura dos motoristas⁸⁶. Haveria também a pessoalidade, pois o motorista é o único a poder atuar em seu cadastro.

⁸⁶ “Ou seja, a existência da plataforma digital, sem que houvesse a disponibilização da mão de obra do motorista, nada mais seria que um simples aplicativo de celular. Portanto, a reclamada depende diretamente dos motoristas para prestar indiretamente um serviço de transporte de passageiros, embora defenda posição contrária a tal entendimento. O usuário (passageiro), quando utiliza o aplicativo Uber (plataforma digital), não busca a tecnologia, mas o transporte (que, por sua vez, é prestado pelo motorista de acordo a regulamentação disposta nos ‘Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital’ – contrato de ‘adesão’, como reconhecido pelo preposto da reclamada em audiência, não sendo permitido ao motorista a estipulação de critérios próprios quanto aos serviços prestados, tal como ocorre no trabalho autônomo propriamente dito). O serviço ofertado é o transporte de passageiros; o meio em que isso é operacionalizado, é via plataforma digital (tecnologia da informação). A reclamada, por conseguinte, deve ser entendida como uma empresa de transporte de passageiros” (RIO GRANDE DO SUL, 2017f).

Reconheceu a presença da subordinação jurídica, utilizando como argumento que o motorista não tem autonomia para fixar o preço do serviço prestado, e que o trabalhador é também submetido a constantes avaliações. Pondera estar presente a onerosidade e que o fato de o pagamento ser realizado por terceiro não modificaria a situação, fazendo analogia à gorjeta. Cabe ressaltar que outras decisões esparsas, fora da cidade de Porto Alegre e de abrangência do TRT4, também reconhecem o vínculo empregatício⁸⁷.

Como o TRT4 ainda não se manifestou sobre o tema, para breve análise dos julgados perante os Tribunais foi utilizado como parâmetro julgamentos do TRT3, TRT12, TRT15 e TST.

O TRT2⁸⁸ proferiu acórdão (SÃO PAULO, 2016) favorável à empresa Uber ao não reconhecer a relação empregatícia, em processo de relatoria da Des. Sueli Tomé da Ponte. Na ocasião, assentou que a relação entre aplicativo e motorista não tem habitualidade, pessoalidade e subordinação, que são os pressupostos para se configurar vínculo empregatício. Entendeu que a plataforma é apenas para facilitar o contato entre motoristas e passageiros, o que não seria diferente do que uma cooperativa de táxi⁸⁹. Argumentou que o motorista poderia ficar *off-line* o tempo que desejasse, sem fiscalização e tampouco sofrer qualquer penalidade⁹⁰.

Reconheceu que os motoristas atuam em nome da Uber, que a empresa estabelece o modo de produção e realização dos serviços, definindo preço, padrão de atendimento, forma de pagamento, mas, mesmo assim, não haveria vínculo empregatício.

No mesmo sentido, o TRT15⁹¹ também reconheceu que o motorista de aplicativo não teria vínculo empregatício por ausência da subordinação jurídica (CAMPINAS, 2017). A decisão ressaltou que são vários os elementos que induzem a essa “segura conclusão”. Em primeiro lugar, o próprio autor teria afirmado em seu depoimento pessoal “[...] que não recebeu nenhuma orientação quanto ao modo de trabalho, tendo tomado conhecimento apenas por vídeos disponíveis na internet”, aos quais assistiu “espontaneamente” para entender o modo de trabalho. Além disso, ele mesmo teria afirmado ter “liberdade para recusar viagens”.

⁸⁷ A título exemplificativo cita-se a RT 100540-24.2019.5.02.0086, do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (SÃO PAULO, 2019) e a RT 0011359-34.2016.5.03.0112, do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (MINAS GERAIS, 2016)

⁸⁸ Com jurisdição no Estado de São Paulo.

⁸⁹ “O sistema UBER, na verdade, vem a ser uma plataforma tecnológica, de modo a facilitar o contato entre o proprietário do veículo cadastrado e o cliente. Mal comparando com as cooperativas de táxi, a diferença é que os motoristas da empresa UBER têm a comodidade de não precisarem aguardar os passageiros nos pontos de encontro nas ruas, podendo aguardar os chamados em casa, ou em qualquer outro local, facilitando a prestação do serviço para ambas as partes” (SÃO PAULO, 2016).

⁹⁰ “O reclamante tem a liberdade de cumprir a sua própria rotina de trabalho, sem fiscalização, podendo, inclusive, deixar de trabalhar a qualquer tempo, sem ter que comunicar a empresa Uber” (SÃO PAULO, 2016).

⁹¹ Com jurisdição na Região de Campinas/SP.

A 5ª turma do TST, em decisão de fevereiro de 2020, afastou o reconhecimento do vínculo de emprego de um trabalhador, com base no argumento de que o motorista teria autonomia no desempenho das atividades, a qual descaracterizaria a subordinação:

[...] o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar “off line”, sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. A ampla flexibilidade do trabalhador em determinar a rotina, os horários de trabalho, os locais em que deseja atuar e a quantidade de clientes que pretende atender por dia é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação. (CAMPINAS, 2017)

Para o Ministro, o trabalhador “[...] aderiu aos serviços de intermediação digital” prestados pela Uber, utilizando-se do aplicativo que oferece a interface entre motoristas e passageiros.

Outro ponto que chama atenção na decisão do Ministro Breno Medeiros é que, para fundamentar a inexistência do vínculo empregatício levou em consideração o percentual recebido pelo motorista, entendendo que o trabalhador recebia de 75% a 80% do valor pago pelo usuário, o que seria bastante para a caracterização de uma parceria: “O rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego”. Traz jurisprudência de contratos de parceria nas atividades de manicure e cabelereira para, em analogia, justificar a inexistência do vínculo empregatício.

Pouco antes dessa, em decisão controvertida, a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em conflito de competência (BRASIL, 2019c), havia entendido que caberia à Justiça Estadual processar e julgar ação envolvendo motorista de aplicativo e a empresa.

Ponderou o Ministro que a

[...] empresa UBER atua no mercado através de um aplicativo de celular responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros. Os motoristas de aplicativo não mantêm relação hierárquica com a empresa UBER porque seus serviços são prestados de forma eventual, sem horários pré-estabelecidos e não recebem salário fixo, o que descaracteriza o vínculo empregatício entre as partes. Afastada a relação de emprego, tem-se que o sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, detém natureza de cunho civil. (BRASIL, 2019c).

Ainda, em outro trecho, estabelece o enquadramento da relação de economia do compartilhamento:

As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada

(sharing economy), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma. (BRASIL, 2019c).

Estas decisões fazem afirmações genéricas que enquadram o trabalho por aplicativo como sendo, *a priori*, exercido por um prestador de serviços atuantes no segmento de economia compartilhada e não um empregado formal, acabando por reverberar a ideia do empreendedor de si mesmo para todo o grupo de trabalhadores que exercem esse tipo de atividade, sem qualquer proteção trabalhista.

Logo, considerando as decisões já proferidas, tanto pelos TST e STJ, quanto pelos Tribunais Regionais do Trabalho, o entendimento majoritário que vem se formando é no sentido do não reconhecimento do vínculo de emprego entre motorista de aplicativo e a empresa Uber, em que pese a existência de decisões divergentes.

De tal maneira que

[...] as práticas institucionais têm contribuído muito para esse processo de precariedade politicamente induzida, ao afirmarem um enquadramento de responsável individual para todos os motoristas de plataformas individuais [...] as práticas institucionais dos tribunais superiores têm revelado suas contribuições para esse processo de precariedade politicamente induzida quando afirmam um enquadramento de responsável individual para todos os motoristas que atuam via plataforma digital. (BARBOSA, 2020, p. 100).

No âmbito internacional, cabe mencionar decisão de dezembro de 2020, da Suprema Corte do Estado de Nova Iorque, que entendeu que o motorista de aplicativo é empregado e não trabalhador autônomo, pois há controle da atividade por parte da empresa, garantindo, portanto, direito ao recebimento de seguro-desemprego:

[...] concluímos que evidências substanciais apoiam a conclusão do Conselho de que o Uber exerceu controle suficiente sobre os motoristas para estabelecer uma relação de emprego. O Uber controla o acesso dos motoristas a seus clientes, calcula e coleta as tarifas e define a taxa de compensação dos motoristas. Os motoristas podem escolher a rota para transportar os clientes, mas o Uber fornece um sistema de navegação, rastreia a localização dos motoristas no aplicativo durante a viagem e se reserva o direito de ajustar a tarifa se os motoristas fizerem uma rota ineficiente. O Uber também controla o veículo usado, impede certos comportamentos do motorista e usa seu sistema de classificação para encorajar e promover os motoristas a se comportarem de uma forma que mantenha “um ambiente positivo” e “uma atmosfera divertida no carro”. (NEW YORK STATE, 2020).

No mesmo sentido, a nona turma do *Bundesarbeitsgerichts*, equivalente alemão do Tribunal Superior do Trabalho, quase no mesmo período da decisão americana, reconheceu o vínculo de emprego de trabalhador com uma plataforma de trabalho, não de transporte, mas que utiliza sistema análogo à Uber (CARELLI, 2020).

As duas decisões internacionais apontam pelo caminho do reconhecimento do vínculo empregatício entre trabalhador e empresa de aplicativo, ao contrário da tendência jurisprudencial dos tribunais do trabalho brasileiros, em que pese os exemplos citados, Estados Unidos e Alemanha serem considerados países de tendência neoliberal maior que o Brasil.

Além das decisões dos Tribunais, há quem entenda que a relação do trabalho decorrente do trabalho de plataforma não se enquadra como vínculo empregatício ou trabalho autônomo, na medida em que a subordinação não estaria alinhada com o “fato empírico”, de tal maneira que

[...] não pode ser classificada como uma relação de emprego clássica por possuir nível de autonomia inconciliável com o poder gerencial do contratante em grau suficiente para a caracterização de subordinação plena assim como também não se confunde como trabalho autônomo, havendo, portanto, inadequação regulatória das definições dicotômicas de relação de trabalho para proporcionar uma proteção efetiva. (ZIPPERER, 2019, p. 25).

A corrente justifica: 1. que o trabalho de plataforma digital não é subordinado e sim coordenado; 2. que os 20% recebidos pela plataforma é incompatível com uma relação de trabalho, pois inviabiliza o lucro pela entidade que seria a suposta empregadora; 3. não haveria a dependência econômica clássica, pois, quem realiza o pagamento são os usuários do sistema, sendo esses que remuneram o trabalhador; 4. a empresa não seria proprietária dos meios de produção, tendo em vista que os trabalhadores utilizam suas próprias ferramentas; 5. essa modalidade seria um modelo híbrido entre o autônomo e o clássico emprego (ZIPPERER, 2019).

A proposta propõe “romper com o antigo modelo para inserir um modelo totalmente novo” em vista à “mudança de paradigma” onde não haveria mais que se falar no modelo tradicional de empregador e tampouco nas relações decorrentes, como salário fixo ou estabilidade, na medida em que esse trabalho possibilita trabalhar para “[...] quem quiser, a hora que quiser, com incomparável mobilidade” (ZIPPERER, 2019, p. 240-241)

Assim, é proposta a “[...] ampliação do modelo clássico de subordinação, subjetivo, baseado na direção das atividades do empregado pelo empregador” para um terceiro gênero, entre o subordinado e o autônomo, tal qual a para-subordinação (do Direito Italiano), destinado

a “[...] abarcar novas figuras além de outras que já se situam na chamada ‘zona cinzenta’ do Direito do Trabalho” para tipificar esse novo conceito de trabalhador

[...] como sendo aquele trabalhador pessoa física que presta serviços individuais para diferentes requerentes, de forma inteiramente virtual ou com contato pessoal, de natureza onerosa, descontínua e limitada ao período de atividade, em relação triangular intermediada de forma on line por uma plataforma virtual (ZIPPERER, 2019, p. 243).

Igualmente, considerando que a regulação das condições de trabalho em plataformas digitais vem sendo objeto de discussões no âmbito jurídico, há quem proponha a utilização de todo o arcabouço protetivo do direito ambiental do trabalho, como alternativa a aplicação da CLT, para que se limite jornada, haja valor mínimo de pagamento pelo trabalho realizado, que os custos de contratação de seguros, enfermidade e acidentes sejam custeados pela empresa, bem como que diquem claros os critérios empregados pelos algoritmos para gerenciar as tarefas, na medida em que “[...] há uma necessidade urgente de que essas novas relações de trabalho sejam reguladas para garantir direitos mínimos aos trabalhadores” (SCHINESTSKCK, 2020, p. 92).

Entretanto, o trabalho de plataforma não necessita de um novo diploma legal para regulá-lo, ou mesmo uma equiparação à para-subordinação. Aliás, essa não constitui uma terceira modalidade de contrato de trabalho e sim é fruto de uma interpretação restritiva do conceito de subordinação jurídica, de cunho político-econômico. A própria regulamentação do trabalho para-subordinado no direito italiano fez com que muitos trabalhadores, antes empregados e com direitos garantidos, passassem a ser enquadrados como para-subordinados, o que garantiu a privação de direitos desses obreiros ante as garantias mínimas dessa modalidade (ALVES, 2019).

Assim,

[...] a para-subordinação nada mais é que uma forma de precarização do trabalho humano e uma forma de discriminação entre trabalhadores, pois, na essência, a prestação de serviços se dá praticamente da mesma forma e pelo mesmo motivo: a dependência econômica daquele que não detém os meios de produção. (ALVES, 2019, p. 148).

A denominação para-subordinado não guarda qualquer relação com a realidade, o que gera uma proteção jurídica inferior ao trabalhador subordinado, em tal medida em que

[...] o capital, que é quem controla a forma de correlação entre si e o trabalho, sabendo do parâmetro jurídico intermediário criado, no qual os direitos trabalhistas são menos

evidentes, trata, então, de transferir todos os antigos empregados para a “nova” situação. Assim, do ponto de vista geral, em vez de se ampliar o leque social de incidência do Direito do Trabalho, caminha-se em direção contrária. (SOUTO MAIOR, 2008, p. 13)

Tampouco necessita de uma “tendência a novos critérios interpretativos” ou “superação de antigos paradigmas” para uma “[...] reconstrução de critérios identificadores da subordinação e, por consequência, do vínculo de emprego” (BRASIL, Natália, 2019, p. 179-180) ou até mesmo uma “[...] releitura dos elementos clássicos da relação de emprego” (BARBOSA JUNIOR, 2019, p. 123). O que se precisa é justamente a aplicação do conceito clássico de subordinação, não necessitando de nenhuma manobra interpretativa para que se possa identificar o vínculo de emprego às plataformas de trabalho. Aliás, as divagações interpretativas são utilizadas para a sua não aplicação, para que seja o vínculo afastado na relação entre motoristas e plataforma.

Aproximações do trabalho de plataforma com o trabalho terceirizado, com o contrato em tempo parcial, com o contrato intermitente (BARBOSA JUNIOR, 2019) devem ser também afastadas, pois buscam somente evitar o reconhecimento do trabalho direto e subordinado.

É louvável a sugestão de “[...] alargamento do conceito de subordinação jurídica e sua adaptação às novas formas de trabalho” (ALVES, 2019, p. 148); entretanto, não há como se concordar com o argumento de que essa realidade contemporânea não comportaria mais o conceito clássico de subordinação jurídica.

O que parece

[...] é a utilização de neologismos para explicar situações muito antigas. Percebe-se existir uma evolução nominativa, que nada mais é que a criação de nomes, digamos assim, mais chiques, para explicar o mesmo fenômeno, mas, ou com a intencionalidade de conferir um tom mais ameno à exploração do trabalho alheio para satisfação de necessidades pessoais, ou, simplesmente, para conferir a fantasia de um maior “status” para o profissional respectivo. (SOUTO MAIOR, 2008, p. 6).

De tal maneira que uma melhora na nomeação geralmente está associada a uma piora no que diz respeito à consagração de direitos, sobretudo de natureza social (SOUTO MAIOR, 2008).

Nessa perspectiva, a aplicação da teoria da para-subordinação ou qualquer reinvenção interpretativa do conceito de subordinação clássico visa unicamente fugir da configuração da

relação de emprego⁹². Até mesmo o alargamento do seu conceito pode acabar por legitimar a sua não aplicação, pois passível de contradição e desvirtuamento de seus claros requisitos.

A subordinação é mais do que um estado de sujeição ou integração à estrutura empresarial⁹³; é o trabalho sob dependência alheia, de tal maneira que o reconhecimento do vínculo empregatício é a “[...] proteção jurídica daquele que serve (com seu trabalho somente) ao implemento das relações de produção capitalista” (SOUTO MAIOR, 2008, p. 20).

No caso do motorista de aplicativo é evidente a subordinação, pois o trabalhador, ao aderir aos termos do contrato apresentado pela empresa, acaba por se submeter a todas as diretrizes da Uber, inclusive a constantes avaliações dos usuários que implicam controle de sua atividade, até mesmo sendo passível de sofrer sanções disciplinares caso incorra em comportamento inadequado sob o prisma da empresa.

Inclusive, já foi constatada, em depoimento prestado por uma ex-gerente de marketing da empresa em inquérito do Ministério Público do Trabalho, a necessidade de treinamento por parte dos motoristas:

[...] os interessados tinham que comparecer na sede da Uber para receber treinamento de cerca de duas ou três horas, oportunidade na qual eram repassadas informações relativas à forma de utilização do aplicativo, à forma como os motoristas poderiam se comportar e como deveriam se vestir; que aqueles motoristas que recebiam avaliação baixa eram convocados para refazer o treinamento sob pena de serem excluídos do aplicativo [...]. (MINAS GERAIS, 2016).

E também que “[...] havia orientação da Uber em relação ao comportamento dos motoristas no sentido de que deveriam abrir a porta para o cliente, disponibilizar água e balas, comportar-se com educação etc. [...]” (MINAS GERAIS, 2016).

O próprio site da empresa apresenta um “Código de Conduta”, que impõe normas aos motoristas⁹⁴, onde os profissionais são avaliados a cada trabalho. Segundo a empresa, o “[...] objetivo do sistema de avaliação é garantir que os usuários e motoristas parceiros que usam a Uber sejam sempre respeitosos” (UBER, 2020a), o que leva à aferição da média das notas recebidas:

⁹² “[...] o parassubordinado, coerentemente com a sua nomenclatura, não se equipara ao subordinado, possuindo, por isso mesmo, direitos trabalhistas menores, atraindo o grave problema da indefinição quanto aos seus direitos. Assim, tais direitos nem são direitos, são dádivas que a jurisprudência lhes concede, mas que, ao mesmo tempo, pode não conceder porque não está juridicamente obrigada a fazê-lo. A parassubordinação, desse modo, exerce uma função de evitar, criando um obstáculo teórico, que o Direito do Trabalho atinja por completo os novos modos que o capital encontra para explorar o trabalho (SOUTO MAIOR, 2008, p. 14).

⁹³ Subordinação integrativa ou subordinação estrutural.

⁹⁴ “Ele deve ser seguido por todos que se cadastram para ter uma conta da Uber, incluindo passageiros, motoristas e entregadores parceiros, usuários do Uber Eats e da JUMP, restaurantes e outros estabelecimentos” (UBER, 2020a).

A avaliação dos motoristas parceiros é a média das últimas 500 viagens avaliadas ou a média de todas as viagens avaliadas se o número total de viagens for inferior a 500. A avaliação dos usuários é a média de todas as viagens avaliadas. A avaliação dos entregadores parceiros é a média das últimas 100 avaliações dos usuários, restaurantes e outros estabelecimentos parceiros do Uber Eats, ou a média de todas as avaliações se o número total delas estiver entre 10 e 99.

Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com respeito e educação. Nossos motoristas e entregadores parceiros normalmente prestam um atendimento excelente aos usuários do app da Uber e do Uber Eats, e a maioria desses usuários é educada e respeitosa. Assim, a maior parte das viagens e entregas ocorre sem problemas. Porém, sabemos que algumas vezes acontecem contratemplos. Por isso, levamos em consideração uma média das suas avaliações. (UBER, 2018c).

Determina, de forma expressa, diretrizes comportamentais e de segurança aos motoristas cadastrados, bem como exige um padrão mínimo veicular para aprovação ao trabalho e para sua manutenção (UBER, 2020a).

Reconhece que tem uma equipe que “trabalha sempre para melhorar nossos padrões” (UBER, 2020a), de tal maneira que, ao admitir que o padrão de trabalho é o “padrão Uber”, acaba por consentir que os trabalhadores são subordinados a suas próprias diretrizes.

A empresa também proíbe o trabalho fora do aplicativo:

São proibidos embarques organizados fora do app. A lei proíbe a solicitação de viagens fora da nossa plataforma durante o uso dos apps da Uber. Por isso, recomendamos que você nunca solicite nem aceite pagamentos fora do sistema da Uber. (UBER, 2020a).

Após apresentar as diretrizes de seu Código de Conduta dispõe que a não observância pode levar à perda do acesso⁹⁵. Caso viole “[...] o acordo contratual que aceitou durante o cadastro” acabará sofrendo uma investigação pela equipe da empresa (UBER, 2018c).

Inclusive coleta dados do GPS para avaliar a forma como o motorista dirige:

Além disso, os dados de localização vão ser coletados do motorista parceiro durante a viagem e relacionados à sua conta, mesmo que você não tenha ativado a coleta de dados de localização pela Uber.

Usar dados dos aparelhos dos motoristas para IDENTIFICAR COMPORTAMENTOS DE DIREÇÃO PERIGOSA, COMO VELOCIDADE ACIMA DO LIMITE OU FRENAGENS E ACELERAÇÕES BRUSCAS, e conscientizá-los a esse respeito. (UBER, 2020a, grifo nosso).

⁹⁵ “Podemos, a nosso critério, desativar sua conta durante essa análise e sempre que houver indicações de possíveis violações ao nosso Código de Conduta. Você pode perder o acesso às suas contas da Uber se não seguir qualquer uma de nossas diretrizes. Isso pode incluir certas ações fora do app, se determinarmos que elas são uma ameaça à segurança da comunidade da Uber, aos nossos colaboradores ou terceirizados, ou prejudicam a marca, a reputação ou os negócios da Uber. Se os problemas levantados forem graves ou repetidos, ou se você se recusar a cooperar, poderá perder o acesso aos apps da Uber” (UBER, 2020a).

O que deixa evidente que

[...] já não é mais necessário o controle dentro da fábrica, tampouco a subordinação a agentes específicos ou a uma jornada rígida. Muito mais eficaz e repressor é o controle difuso, realizado por todos e por ninguém. Neste novo paradigma, os controladores, agora, estão espalhados pela multidão de usuários e, ao mesmo tempo, se escondem em algoritmos que definem se o motorista deve ou não ser punido, deve ou não ser “descartado”. (MINAS GERAIS, 2016).

Além disso, é o aplicativo que indica quem o motorista vai transportar, onde buscá-lo, onde levá-lo e todo o caminho a ser percorrido, mitigando a autonomia do próprio trabalhador.

Todo esse controle por parte da empresa deixa claro que a narrativa de marketing da empresa de que o trabalhador tem flexibilidade, autonomia e independência é apenas retórica, para esconder o elemento da subordinação presente na relação entre as partes em todos os seus níveis.

A pessoalidade está presente quando a empresa exige que o trabalho seja realizado pelo próprio motorista, inclusive ao vedar que utilize mais de uma conta em seu nome ou em nome de terceiros.

Quanto à onerosidade, cabe observar que é a empresa que, além de gerenciar o valor que será cobrado do usuário do sistema⁹⁶, desconta percentual que varia entre 25% e 30% do motorista, o que denomina taxa de serviço, podendo assim ser exemplificada: preço base + (valor do KM X KM percorrido) + (valor do tempo x tempo da viagem) = ganho do motorista⁹⁷ (UBER, 2020). E o pagamento fica atrelado ao sistema da empresa que, após descontar o seu percentual, transfere o crédito correspondente ao trabalhador, com o recibo ao usuário fornecido em nome da própria empresa, sem qualquer alusão ao motorista.

Aqui cabe observar que o motorista tem que trabalhar com veículo de sua propriedade, arcar com todos os custos do negócio, a exemplo de combustível, manutenção, depreciação, de tal maneira que o recebimento de percentual inferior pela empresa não vem afastar o critério da remuneração, considerando que é o obreiro que fornece grande parte dos meios de produção.

⁹⁶ “[...] a Uber reserva-se o direito de estabelecer, remover e/ou revisar o Preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos Serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber. Ademais, você reconhece e concorda que o Preço aplicável em certas áreas geográficas poderão (i) incluir cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais devidas em seu nome, inclusive, tarifas de pedágios ou cobranças de aeroportos, conforme a rota tomada pelo Prestador Terceiro, o local de origem e/ou destino da viagem ou, e legislação aplicável e, (ii) aumentar substancialmente quando a oferta de serviços por parte dos Prestadores Terceiros for menor do que a demanda por referidos serviços [...]”. (UBER, 2020a).

⁹⁷ O que a empresa deixa de explicar é o que efetivamente seria o “preço base” e tampouco como funcionam seus critérios de preço dinâmico, somente informando que varia conforme a demanda do dia e horário.

Portanto, o que se pode perceber é que a simples interpretação dos requisitos da relação de emprego basta para que o vínculo empregatício possa ser reconhecido em relação ao motorista e à empresa, assim como vem sendo configurado pela jurisprudência, ainda minoritária.

Em paralelo, tramita o Projeto de Lei nº 5.069/2019⁹⁸ que trata “[...] sobre a relação de emprego entre empresas e empregados que exercem atividades através da plataforma de aplicativos de transporte terrestre” (BRASIL, 2019b).

O projeto visa incluir na CLT, junto à sessão que trata do motorista profissional empregado (SEÇÃO IV-A), a equiparação a empregador às empresas operadoras de plataforma de aplicativo⁹⁹, passando a considerar empregado “[...] o profissional que exercer atividade de motorista, de forma pessoal, onerosa, habitual e de subordinação, através de empresas operadoras da plataforma de aplicativos de transporte terrestre, excetuado aquele que exerça sua atividade de forma eventual” (art. 235-J) (BRASIL, 2019b).

A proposta foi apresentada pelo Deputado Federal Gervásio Agripino Maia, do Partido Socialista Brasileiro (PSB) do Estado de São Paulo. Justificou, além da valorização dos trabalhadores de plataforma de aplicativos, a necessidade de se reconhecer o vínculo empregatício desses profissionais quando “[...] ficar reconhecidos os requisitos da impessoalidade, habitualidade, onerosidade e subordinação¹⁰⁰” (BRASIL, 2019b).

Em sentido oposto, tramita Projeto de Lei nº 3.748/2020¹⁰¹ (BRASIL, 2020a), de autoria da Deputada Tabata Amaral, do Partido Democrático Trabalhista (PDT), que propõe a tipificação do que chama “trabalho sob demanda”, estabelecendo, expressamente, que, para esses trabalhadores, não se aplicam as disposições da CLT¹⁰².

Conceitua como trabalho sob demanda “[...] aquele em que os clientes contratam a prestação de serviços diretamente com a plataforma de serviços sob demanda, que, por sua vez, apresenta proposta para execução dos serviços para um ou mais trabalhadores” (art. 2º) (BRASIL, 2019b).

⁹⁸ Em consulta no mês de agosto de 2020 assim consta a situação do projeto de Lei: Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS).

⁹⁹ “Art. 235-I. Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, as empresas operadoras da plataforma de aplicativo de transporte terrestre” (BRASIL, 2019b).

¹⁰⁰ Cabe observar que a justificativa legislativa faz referência ao requisito da impessoalidade como determinante da relação de emprego. Entretanto, é evidente o erro material do legislador, tendo em vista que a pessoalidade, ou seja, o oposto do impessoal, é que fundante ao vínculo empregatício.

¹⁰¹ O Projeto foi apresentado no dia 10.07.2020, razão pela qual, até o momento de finalização desta dissertação, em dezembro de 2020, o projeto não havia apresentado movimentação significativa.

¹⁰² “Art. 1º [...] Parágrafo único: Aos trabalhadores em regime de trabalho sob demanda não se aplicam as disposições da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943” (BRASIL, 2019b).

Além disso, traz previsão para atividade, como a remuneração, das formas de cadastramento e formas de avaliação, condições de trabalho e proteção social. O diploma também preceitua valor por hora, que não poderia ser inferior ao piso da categoria ou ao salário mínimo – e incorpora à remuneração total um pagamento proporcional de férias e décimo-terceiro. Estende à categoria seguro desemprego e salário maternidade, além de obrigações às empresas.

Ao afastar a incidência da CLT fica evidente que o Projeto de Lei busca a criação de um terceiro gênero, para além do autônomo e do empregado, denominado como trabalho sob demanda, que, nada mais é do que o trabalho para-subordinado.

O equívoco que se comete, ao querer tipificar tanto o reconhecimento expresso do vínculo empregatício quanto a criação de um gênero próprio, é que bastaria a interpretação dos requisitos clássicos da relação de emprego, constantes na CLT desde a sua edição, em 1943, para configuração da relação de emprego.

Ao trabalho realizado pelo motorista de táxi profissional que não é detentor da permissão “da placa” temos a mesma lógica. Quando foi criada uma figura jurídica o ato se deu para afastar o vínculo de emprego, embora na maioria das vezes presentes todos os requisitos.

Em ambos os aspectos legislativos é deixar de se reconhecer a relação de emprego pura e simples, onde, por trás de digressões conceituais tipificadoras de novos institutos, a relação de emprego e os elementos do art. 3 encontram-se presentes.

O que faz parecer que

[...] todas essas leis servem, de um modo ou de outro, a interesses determinados, facilitando a exploração do trabalho humano sem a contrapartida do direito social. Desconfiguram, expressamente, a relação de emprego, em hipóteses fáticas em que a relação de emprego está presente. (SOUTO MAIOR, 2007, p. 55).

Há, por certo, que se buscar a aplicação dos elementos clássicos configuradores da relação de emprego, sob pena de interpretações equivocadas que motivam, sem necessidade, devaneios legislativos com o intuito de criar novas figuras normativas sob o argumento de querer abranger “novas formas de trabalho”.

Tal ordem leva a uma desproteção social ante a não preservação dos direitos básicos consagrados desde o surgimento das leis trabalhistas. A simples aplicação do art. 3º seria bastante para o reconhecimento do vínculo entre motorista tanto em face da empresa de aplicativo quanto do detentor da permissão do táxi convencional.

Incorrer na formulação de novas hipóteses e figuras jurídicas acaba por levar ao desfazimento da própria eficácia celetista, pois desconfigurar o conceito de empregado serve somente para afastar a aplicação dos direitos já garantidos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão urbana impõe a necessidade de um sistema de trânsito eficiente que contribua para o crescimento econômico da cidade. De tal maneira que, com base no desenvolvimento tecnológico de cada época, desde o ano de sua fundação, em 1772, Porto Alegre passou pela proeminência de diferentes modais de transporte, do andar a cavalo, carroça e a canoa do Centro ao Arraial do Menino Deus, aos burros puxando gôndolas, primeira experiência de transporte coletivo da cidade. Mas foram os charmosos bondes, substituídos pelos ônibus e táxi-lotação motorizados que deram corpo à expansão do transporte coletivo. Quanto mais complexo o sistema de transporte mais longe da região central a cidade foi se expandindo e maiores as dificuldades e problemas em fluidez.

Em paralelo, o sistema de transportes individual também foi ganhando sua importância e contornos a cada época. Caracterizado por um serviço mais pessoal e mais rápido, os choferes de praça foram ganhando espaço na cidade, inicialmente reservado a pessoas com um grau econômico acima da base social. Com o tempo, passaram a ser regulamentados pela Prefeitura Municipal, ganhando o nome de táxi, que, na sequência, teve como concorrente direto o táxi-lotação, transporte menor que o ônibus e com o custo mais acessível que o táxi convencional, sendo intermediário no segmento de transporte. O que, de certa forma, deixava o transporte por táxi único no segmento de transporte individual de passageiros.

Até que, com o desenvolvimento de novas tecnologias, principalmente do sistema de internet e da popularização dos smartphones, surgem as empresas de transporte por aplicativo, modalidade que inicialmente possibilita um serviço de transporte por um menor preço do que o táxi convencional.

Assim, no ano de 2015, com o início da operação da empresa Uber, que não é a única, mas a com maior abrangência nesse segmento, o táxi convencional passa a concorrer no serviço de transporte individual com um adversário com menor custo e mais acessível ao chamado dos passageiros.

Transformação que impactou o setor de mobilidade urbana, reconfigurando a centralidade do táxi convencional no transporte individual de passageiros, ao mesmo tempo que trouxe reflexos na diminuição de demanda no transporte coletivo por táxi-lotação e por ônibus.

De tal maneira que essa nova configuração do transporte através do aplicativo representa uma mudança também no trabalho dos motoristas de táxi convencional, momento em que trouxe um recrudescimento ao serviço daqueles profissionais que já atuavam no transporte

individual de passageiros, pois intensificou a atividade com a maior disputa no mercado, ao mesmo tempo que cria uma nova precarização do trabalho.

Além das deficiências de mobilidade urbana encontradas na cidade de Porto Alegre, que contribuíram para a rápida consolidação do aplicativo, o elevado número de desempregados e subutilização de trabalhadores também favoreceu para a expressiva disponibilidade de motoristas e crescimento do transporte por esse meio, intensificando ainda mais a disputa por passageiros.

O que se comprova na diminuição progressiva de taxistas na cidade a partir do momento em que a empresa Uber começou a operar, período em que a devolução de licenças à Prefeitura aumentaram, em conta da burocracia do sistema e a impossibilidade (legal) de alienação, bem como da migração de trabalhadores do táxi que não detinham a “placa” ao serviço de aplicativo. Cenário que também contribuiu para o retorno a uma atividade direta dos detentores das licenças ante a diminuição de trabalhadores sujeitos à locação ou coparticipação na exploração do transporte convencional.

Portanto, a oferta de transporte ligado ao smartphone veio criar uma disputa desigual ao táxi convencional, ao não ter uma legislação reguladora que trate de ambos os segmentos de maneira isonômica, bem como faz com que trabalhadores entrem em competição em um mesmo espaço urbano em configurações distintas.

No serviço por aplicativo, para começar a trabalhar basta a prévia aprovação de cadastro junto à empresa, um smartphone com conectividade em tempo integral na internet e ter a posse de um veículo conforme os requisitos da empresa.

Já no táxi convencional, necessita de uma licença municipal e obedecer a uma série de controle rígido fiscalizatório. De tão burocrático e exclusivo o sistema de permissionários acaba gerando um mercado de coparticipação e aluguel de veículos habilitados.

Ou seja, se agora muitos trabalhadores se submetem ao algoritmo da empresa, antes muitos profissionais já se subordinavam ao detentor da licença de operação no transporte por táxi convencional. O que, de certa forma, faz com que o mais valor seja extraído por uma empresa multinacional, o que antes era explorado localmente e de forma pessoal, guardadas as devidas proporções, exploração similar à do período da acumulação primitiva.

Essa nova precarização algorítmica sujeita tanto os novos trabalhadores quanto os antigos profissionais do transporte a uma exploração ainda maior, na proporção em que aumenta o número de profissionais disputando espaço no segmento e reconfigura a velha forma de transporte individual.

Além disso, os trabalhadores em ambos os segmentos exercem a atividade acreditando serem empreendedores, o que decorre da lógica da captura da subjetividade que os coloca em constante concorrência no mercado de trabalho e os impede de reconhecer que há uma relação empregatícia entre quem trabalha e quem contrata.

Entretanto, a autonomia do trabalho de motorista no segmento de transporte já era reconhecida pela jurisprudência do Tribunal do Trabalho antes mesmo do início das operações da Uber. Ao analisar o pedido de vínculo de emprego do motorista de táxi convencional com o detentor da licença o pedido de vínculo, em grande parte das decisões, não era aceito, pois há lei federal desde o ano de 1974 autorizando o trabalho em regime de colaboração.

Ou seja, o trabalho prestado por motorista e dono da placa tem permissivo legal, afastando a relação empregatícia há muitos anos, desconfigurando o vínculo de emprego.

De tal maneira que, quando os trabalhadores passam a laborar por meio dos aplicativos já encontram um momento de descaracterização dos direitos trabalhistas, tanto na via legislativa quando na ordem judiciária, processo intensificado a partir do ano de 2016, com a mudança de alteração ideológica do Governo Federal.

Por esse motivo, o tema ainda não é pacífico, existindo decisões esparsas dos Tribunais Regionais do Trabalho e uma única decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que analisa o mérito da questão. Entretanto, o entendimento majoritário que vem se formando é no sentido do não reconhecimento do vínculo de emprego entre motorista de aplicativo e a empresa Uber, em que pese a existência de decisões divergentes.

Além disso, os dados colhidos demonstram que há proeminência expressiva de trabalhadores do sexo masculino em ambas as classes de profissionais, o que demonstra o trabalho de transporte de pessoas vinculado a uma maior expressão em um único gênero.

Os taxistas possuem idade média superior aos de aplicativo, esse caracterizado em sua maioria por profissionais na faixa de 18 e 30 anos de idade. O que configura a disputa em faixa etária distintas, intensificando ainda mais o trabalho ao velho motorista convencional, ao concorrer com o jovem motorista de aplicativo.

Há uma homogeneização quanto à instrução média, pois ambos os segmentos contam com uma quantidade maior de trabalhadores com ensino médio completo; entretanto, há um número maior de motoristas de aplicativo com ensino superior completo, o que remete a duas hipóteses: uma menos provável, a de que os profissionais com formação maior estariam migrando do táxi ao aplicativo; e outra, qual seja, que esse dado é reflexo do perfil mais jovens entre os motoristas da Uber, que acabam entrando no mercado de transporte por não terem

oportunidades no mercado formal junto a sua formação de origem. Por conseguinte, a melhor formação traz também uma vantagem aos profissionais da Uber.

Tanto no transporte convencional quanto por aplicativo a maioria dos trabalhadores não exerce outra atividade remunerada, o que permite constatar que o aplicativo acabou por intensificar o trabalho dos motoristas de táxi, pois, não sendo uma atividade complementar como a propaganda de chamamento de profissionais da empresa Uber diz, coloca mais trabalhadores nas ruas disputando o mesmo passageiro.

Todos os motoristas de táxi entrevistados relataram que sofreram perdas financeiras com a chegada do aplicativo e que tiveram que trabalhar mais para ganhar menos do que habitualmente recebiam, recrudescendo ainda mais o trabalho.

De tal maneira que há uma intensa disputa de trabalho no segmento, o que se confirma com a predominância de jornadas superiores a 10 horas diárias durante 6 dias da semana, tanto no táxi quanto no aplicativo. Cabe destacar que ambos os segmentos apresentam média remuneratória similar, com pequena vantagem ao táxi profissional.

A expressiva maioria dos condutores da Uber nunca tirou férias. Paralelamente, os motoristas de táxi, em sua maioria, relatam gozar de período de descanso anualmente, em no máximo 15 dias anuais. Números que mostram maior intensificação do trabalho por aplicativo, mas, independente, ambos acabam por usufruir período menor que os 30 dias previstos aos profissionais com vínculo de emprego.

Estando esses profissionais em constante competição, entre si e entre cada modalidade de transporte, desfragmenta a organização dos trabalhadores que têm reivindicações comuns além do vínculo de emprego, como disponibilidade de banheiros públicos higienizados, segurança e locais adequados para alimentação e descanso.

Para superação desse recrudescimento e dessa nova precarização do trabalho necessária a articulação entre os trabalhadores de transporte individual, tanto de táxi convencional quanto por aplicativo.

Uma organização visando desburocratizar o sistema de transporte, para que se volte tanto para o desenvolvimento urbano mais eficiente, quanto para possibilitar o trabalho para além de um algoritmo multinacional e das exigências rígidas de controle municipal.

E a pandemia ocasionada pela Covid-19 só veio a aumentar o desemprego, contribuindo para a informalidade e ao trabalho por plataforma, situação que tende a aumentar ainda mais a disputa entre os profissionais no mercado autônomo e informal, o que já era constante e agora tende a encontrar predominância cada vez maior.

Com o avanço cada vez maior das tecnologias da informação e as novas possibilidades que se abrem com a implementação do sistema de internet 5G, o trabalho intermitente por meio de aplicativo tende a se expandir cada vez mais junto ao setor de serviços, o que leva à fragilização ainda maior do mercado de trabalho formal.

De tal maneira que, mais do que nunca, é necessário às ciências sociais aplicadas aprofundarem o estudo dos impactos sociais decorrentes da expansão dessas novas formas produtivas que tendem a alterar significativamente as relações de trabalho existentes até então. Compreender seus movimentos e consequências para além do trabalho é fundamental para a organização do futuro de nossas organizações como sociedade.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização, gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.
- ADETAX – Associação das Empresas de Táxi de São Paulo. **Estatísticas**, [ca. 2016]. Disponível em: <http://www.adetax.com.br/index.php/informacoes-e-servicos/estatisticas/>. Acesso em: 22 jan. 2020.
- ALBERTONI, Felipe. Uber começa a operar em Campinas, SP, 1ª do interior a receber serviço. **G1**, 27 jan. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2016/01/uber-comeca-operar-em-campinas-sem-temer-ilegalidade-do-servico.html>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. **A economia internacional no século XX**: um ensaio de síntese. S.d. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbpi/v44n1/a08v44n1.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.
- ALVES, Eliete Tavelli. **Parasubordinação e uberização do trabalho**. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2019.
- ALVES, Giovanni A. P. A subjetividade às avessas. Inconsciente estendido e compressão psicocorporal. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, São Paulo: USP, v. 11, p. 223-239, 2008.
- ALVES, Giovanni A. P. **Trabalho e subjetividade**: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo, 2011a.
- ALVES, Giovanni A. P. Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório – o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha. **Revista Estudos do Trabalho**, Marília: UNESP, a. V, n. 8, 2011b. Disponível em: http://www.estudosdotrabalho.org/4_8%20Artigo%20ALVES.pdf. Acesso em: 28 nov. 2020.
- ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira da e NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização. **RECADM**, v. 18, n. 1, p. 7-34, jan./mar. 2019. Disponível em: <http://www.periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/2544/1043>. Acesso em: 4 fev. 2020. doi:<https://doi.org/10.21529/RECADM.2019001>.
- ANDREONI, Renata. **Carris 140 anos**: memórias – uma história de companhia com Porto Alegre, 2012.
- ANTUNES, Ricardo (org.). **A dialética do trabalho** – escritos de Marx e Engels. São Paulo: Expressão Popular, 2013.
- ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020a.
- ANTUNES, Ricardo. **Coronavírus**: o trabalho sob o fogo cruzado. São Paulo: Boitempo, 2020b.
- ANTUNES, Ricardo. **O novo sindicalismo no Brasil**. Campinas: Pontes, 1995.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. O novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2000.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (org.). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

BAGUETE. **Uber chega ao Brasil e não quer polêmica**. 2014. Disponível em: <https://www.baguete.com.br/noticias/27/05/2014/uber-chega-ao-brasil-e-nao-quer-polemica>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BANDEIRA, Julio; LAGO, Pedro Corrêa do. **Debret e o Brasil: obra completa 1816-1831**. Rio de Janeiro: Capivara, 2017.

BARBOSA JUNIOR, Francisco de Assis. **Gig economy e contrato de emprego: aplicabilidade da legislação trabalhista aos vínculos de trabalho da nova economia**. São Paulo: LTr, 2019.

BARBOSA, Daniele. **A precariedade politicamente induzida e o empreendedor de si mesmo no caso Uber**. Sob uma perspectiva de diálogo entre Butler, Dardot e Laval. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

BASÍLIO, Patrícia. Desemprego alto, juros baixos, inflação contida: veja estimativas para os indicadores econômicos em 2021. **G1**, 5 dez. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/12/05/desemprego-alto-juros-baixos-inflacao-contida-veja-estimativas-para-os-indicadores-economicos-em-2021.ghtml>. Acesso em: 5 dez. 2020.

BEDIN, G. A., NIELSSON, J. G. A crise da década de 1970: observações sobre as ideias neoliberais e suas consequências. *In*: COSTA, L. C., NOGUEIRA, V. M. R., SILVA, V. R. (org.). **A política social na América do Sul: perspectivas e desafios no século XXI** [online]. Ponta Grossa: UEPG, 2013. p. 27-41. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/rfv9p/pdf/costa-9788577982318-02.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

BIERNATH, André. O que é isolamento vertical (e por que essa não é uma boa ideia)? **Veja Saúde**, 27 mar. 2020. Disponível em: <https://saude.abril.com.br/medicina/o-que-e-isolamento-vertical/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

BOTSMAN, Rachel. A propósito do consumo colaborativo. **TED**, 2018. Disponível em: https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_case_for_collaborative_consumption/transcript?language=pt#t-3006. Acesso em: 4 fev. 2020.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo, Boitempo, 2012.

BRASIL, Natália Marques Abramides. **Relações de trabalho em plataformas digitais: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei n. _____, de 2019a**. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=71887F23A3AB1EA37C3599D562610A1C.proposicoesWebExterno2?codteor=1807738&filename=PL+5069/2019. Acesso em: 12 ago. 2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3.748/2020a**. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda. Disponível em:

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1912324&filenome=PL+3748/2020. Acesso em: 27 dez. 2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 5.069/2019b**. Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, com as modificações introduzidas pela Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, para inclusão da Seção IV-B, no Título III, Capítulo I, para dispor sobre a relação de emprego entre empresas e empregados que exercem atividades através da plataforma de aplicativos de transporte terrestre e dá outras providências. Disponível em:

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node06d38bkxraubw1f2etk525rd0k6345483.node0?codteor=1807738&filename=PL+5069/2019. Acesso em: 27 dez. 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Transportes no Brasil** – síntese histórica. 23 out. 2014. Disponível em: <http://www.infraestrutura.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html#colonial>. Acesso em: 3 fev. 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Brasil confirma primeiro caso do novo coronavírus**. 26 fev. 2020c. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2020/02/brasil-confirma-primeiro-caso-do-novo-coronavirus>. Acesso em: 4 dez. 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012a**. Disponível em: http://bvsmis.saude.gov.br/bvsmis/saudelegis/cns/2013/res0466_12_12_2012.html. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Sobre a doença**. Ministério da Saúde, 2020d. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca>. Acesso em: 8 jun. 2020b.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 23 fev. 2020.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Decreto-lei nº 5452 de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 28 nov. 2020.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei Federal n. 12.765, de 27 de dezembro de 2012b**. Altera as Leis nºs 12.468, de 26 de agosto de 2011, e 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12765.htm. Acesso em: 27 dez. 2020.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12865.htm. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei nº 569, de 2015**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/122906>. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Conflito de Competência n 164.544 – MG**. 2019c. Segunda Seção, 2019/0079952-0, Min. Moura Ribeiro, 04/09/2019. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Motorista-de-aplicativo-e-trabalhador-autonomo--e-acao-contra-empresa-competee-a-Justica-comum.aspx>. Acesso em: 27 dez. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal**. 2019d. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15340970707&ext=.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 1.054.110**. 2019e. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15341025600&ext=.pdf>. Acesso em: 24 jun. 2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista n 1000123-89.2017.5.02.0038**. 2017. Breno Medeiros, 05.02.2020. Disponível em: <http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1000123&digitoTst=89&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0038&submit=Consultar>. Acesso em: 27 dez. 2020.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. A crise financeira de 2008. **Revista de Economia Política**, v. 29, n. 1 (113), p. 133-149, jan./mar. 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rep/v29n1/08.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

BRUXEL, Mateus. Taxistas já podem solicitar mudança no modelo de permissão: entidades enxergam medida como chance para oxigenar setor. **GZH**, 23 jan. 2020. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/01/taxistas-ja-podem-solicitar-mudanca-no-modelo-de-permissao-ck5qxzwbm09tu01mv7o1h6p1b.html>. Acesso em: 28 dez. 2020.

CAGLE, Susie. A captura da economia de compartilhamento: como uber-capitalismo apoderou-se de iniciativas que propunham superar a propriedade privada e (trágica ironia) usou-as para reduzir salários, direitos sociais e proteções ambientais. **Outras Palavras**, 28 mar. 2019. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/ascensao-e-captura-da-economia-de-compartilhamento/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Auxílio emergencial do Governo Federal**. 2020. Disponível em: <https://auxilio.caixa.gov.br/#/inicio>. Acesso em: 25 jul. 2020.

CÂMARA, Alexandre Freitas. **Lições de direito processual civil**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

CAMARGO, Renata Freitas de. Downsizing: tudo sobre o processo para tornar a empresa mais enxuta. **Treasy**, 5 jul. 2017. Disponível em: <https://www.treasy.com.br/blog/downsizing/>. Acesso em: 31 jul. 2020.

CAMPINAS. Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região. **0010947-93.2017.5.15.0093 RO**. 2017. 10ª Câmara, Edison dos Santos Pelegri, 27.11.2018. Disponível em: <https://pje.trt15.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00109479320175150093>. Acesso em: 27 dez. 2020.

CAMPOS, Luiz Henrique. COVID-19: motorista de Uber poderá cancelar corrida se passageiro estiver sem máscara. **Estado de Minas Gerais**, 12 maio 2020. Disponível em https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2020/05/12/interna_gerais,1146595/covid-19-motorista-de-uber-podera-cancelar-corrída-se-passageiro-esti.shtml. Acesso em: 29 jul. 2020.

CANNAS, Fábio Ramos. **A influência das tecnologias da informação e comunicação – TIC's nas relações sociais (de trabalho) entre motoristas e a Uber.** Dissertação (Mestrado em Política Social e Serviço Social) – Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

CARCANHOLO, Reinaldo A. **O trabalho produtivo na teoria marxista.** S.d. Disponível em:
https://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/arquivos/comunicacoes/gt1/sessao7/Reinaldo_Carcanholo.pdf. Acesso em: 8 jun. 2020.

CARDIM, Maria Eduarda. Número de motoristas por aplicativo cresceu 136% de 2012 a 2019. **Correio Brasiliense**, 23 fev. 2020. Disponível em
https://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/23/internas_economia,829826/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresceu-136-de-2012-a-2019.shtml. Acesso em: 8 jun. 2020.

CARELLI, Rodrigo. Corte Superior da Alemanha reconhece vínculo de emprego com plataforma com base na subordinação algorítmica e gamificação. **Trab21**, 7 dez. 2020. Disponível em: <https://trab21.blog/2020/12/07/corte-superior-da-alemanha-reconhece-vinculo-de-emprego-com-plataforma-com-base-na-subordinacao-algoritmica-e-gamificacao/>. Acesso em: 28 dez. 2020.

CARNEIRO, Angelo. **Megalópoles.** 2018. Disponível em:
<https://querobolsa.com.br/enem/geografia/megalopoles>. Acesso em: 31 mar. 2020.

CARNEIRO, Conrado. UBER – fatos e curiosidades. **UseMobile**, 2019. Disponível em
<https://usemobile.com.br/uber/>. Acesso em: 28 dez. 2020.

CARNEIRO, Igor Almenara. Uber perde mercado para app 99, mas continua líder absoluto entre apps. **Tecmundo**, 7 out. 2019. Disponível em:
<https://www.tecmundo.com.br/mercado/146526-uber-perde-mercado-app-99-continua-lider-absoluto-entre-apps.htm>. Acesso em: 8 fev. 2020.

CARRIS. **De 1872 a 1908.** Bondes: primeiro as mulas. Depois a energia elétrica. [ca. 2019]. Disponível em: http://www.carris.com.br/default.php?reg=1&p_secao=61. Acesso em: 3 fev. 2020.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo.** 31 ed. São Paulo: Atlas, 2017. Disponível em: <https://forumdeconcursos.com/wp-content/uploads/wpforo/attachments/4021/129-Jos-dos-Santos-Carvalho-Filho-Manual-de-Direito-Administrativo-2017-Pdf.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2020.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Gastos das famílias brasileiras com transporte público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009.** Brasília: Ipea, 2012. (Texto para Discussão, n. 1803). Disponível em:
http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD_1595.pdf. Acesso em: 7 mar. 2020.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da internet: reflexões sobre a internet, os negócios e a sociedade.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2015.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005. v. 1.

CAVALLINI, Marta. Trabalhador menos qualificado será o mais atingido pelo desemprego: veja cenários para o mercado de trabalho pós-pandemia. **G1**, 26 jun. 2020. Disponível em:
<https://g1.globo.com/economia/concursos-e-emprego/noticia/2020/06/27/trabalhador-menos-qualificado-sera-o-mais-atingido-pelo-desemprego-veja-cenarios-para-o-mercado-de-trabalho-pos-pandemia.ghtml>. Acesso em: 25 jul. 2020.

CECCHIN, Jovani. Conheça o taxi-lotação de Porto Alegre. **Ônibus Paraibanos**, 15 set. 2019. Disponível em: <https://onibusparaibanos.com/2019/09/15/conheca-o-taxi-lotacao-de-porto-alegre/>. Acesso em: 20 mar. 2020.

CHAVES, Ricardo. Menino Deus foi o primeiro bairro da Capital a contar com transporte coletivo. **GZH Almanaque**, 23 out. 2016. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2016/10/menino-deus-foi-o-primeiro-bairro-da-capital-a-contar-com-transporte-coletivo-7943848.html>. Acesso em: 30 mar. 2020.

CHAVES, Ricardo. Você sabe qual foi o primeiro automóvel a rodar em Porto Alegre? **GZH Almanaque**, 25 dez. 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2018/12/voce-sabe-qual-foi-o-primeiro-automovel-a-rodar-em-porto-alegre-cjq49o6nu0ngy01rxjt3itncw.html>. Acesso em: 8 maio 2020.

CHOUDHURY, Saheli Roy. Uber CEO Dara Khosrowshahi says the company is on track for a 2019 IPO. **CNBC**, 30 maio 2018. Disponível em: <https://www.cnbc.com/2018/05/30/uber-ceo-on-ipo-plans-and-warren-buffett.html>. Acesso em: 23 mar. 2020.

CLOSS, Matheus. Uber investe em novo espaço de atendimento para motoristas em Porto Alegre. **Jornal do Comércio**, 2 abr. 2019. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/economia/2019/04/677622-uber-investe-em-novo-espaco-de-atendimento-para-motoristas-em-porto-alegre.html. Acesso em: 8 fev. 2020.

CONSULTOR JURÍDICO. TJ-RS derruba exigências de legislação municipal para transporte por aplicativo. **Conjur**, 25 jun. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jun-25/tj-rs-veta-parte-lei-regula-transporte-aplicativo>. Acesso em: 8 fev. 2020.

COSTA, Elias. **Confirmado o primeiro caso de novo coronavírus no Rio Grande do Sul**. 10 mar. 2020. Disponível em: <https://saude.rs.gov.br/confirmado-o-primeiro-caso-de-novo-coronavirus-no-rio-grande-do-sul>. Acesso em: 4 dez. 2020.

DEARO, Guilherme. Uber cria primeira campanha para TV no Brasil. **Exame**, abr. 2017. Disponível em: <https://www.exame.abril.com.br/marketing/uber-primeiro-comercial-brasil/>. Acesso em: 23 mar. 2020.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudências posteriores. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

DELGADO, Mauricio Godinho. Direitos fundamentais na relação de trabalho. **Revista Ltr**, v. 70, n. 6, p. 657-667, jun. 2006.

DEMO, Pedro. **Introdução à metodologia da ciência**. São Paulo: Atlas, 1985.

DIAS, Flávio Augusto de Oliveira Passos. **Serviços de táxi**: elementos para um novo modelo regulatório. 2007. 98 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

DIEESE. **Boletim de Conjuntura**: semi-estagnação, desigualdade social e trabalho precário, o novo normal da economia brasileira? n. 20, dez. 2019a. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2019/boletimConjuntura020.html>. Acesso em: 8 fev. 2020.

DIEESE. **Boletim Emprego em Pauta**: ocupados mas insatisfeitos – uma análise do crescimento da subocupação. n. 12, abr./maio 2019b. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimempregoempauta/2019/boletimEmpregoEmPauta12.html>. Acesso em: 8 fev. 2020.

DOMINGOS, Jéssica. Uber: saiba como tudo começou. **Voitto**, 19 out. 2019. Disponível em: <https://www.voitto.com.br/blog/artigo/uber>. Acesso em: 4 fev. 2020.

DRUCK, M. G.; JESUS, S. C. “Reforma trabalhista”: uma contrarreforma para impor a precarização como regra. *In*: BENDA, Laura Rodrigues (org.). **A reforma trabalhista na visão da AJD: análise crítica**. 1. ed. Belo Horizonte: Letramento-Casa do Direito, 2018. v. 1. p. 19-33.

DUARTE, Gabriela. Publicadas no Diário Oficial três resoluções sobre Lei dos Táxis. **Prefeitura de Porto Alegre**, 2018. Disponível em:

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=999198820&PUBLICADAS+NO+DIARIO+OFICIAL+TRES+RESOLUCOES+SOBRE+LEI+DOS+TAXIS. Acesso em: 1 abr. 2020.

ENGELS, Friedrich. **Carta a Franz Mehring**. S.d. Disponível em:

<https://www.marxists.org/portugues/marx/1893/07/14.htm>. Acesso em: 22 jul. 2020.

ENGELS, Friedrich. Ludwig Feuerbach e o fim da filosofia clássica alemã. *In*: **OBRAS escolhidas de Karl Marx e Friedrich Engels**. São Paulo: Alfa-Omega, s.d., v. 3. p. 171-207. Disponível em:

http://www.escolapcdob.org.br/file.php/1/materiais/pagina_inicial/Biblioteca/54_ENGELS_Ludwig_Feuerbach.pdf. Acesso em: 22 jul. 2020.

ESTADÃO. Número de motoristas por aplicativo cresce 137% em 8 anos. **Estadão**, 23 abr. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresce-137-em-8-anos/>. Acesso em: 8 jun. 2020.

ESTADÃO. Uber completa cinco anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens. **Estadão**, 17 jul. 2019. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-completa-cinco-anos-de-brasil-com-2-6-bilhoes-de-viagens,70002925938>. Acesso em: 8 fev. 2020.

FEE – FUNDAÇÃO ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **Desempenho do mercado de trabalho da região metropolitana de Porto Alegre em 2017**. 27 fev. 2018. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/feers/desempenho-do-mercado-de-trabalho-da-regio-metropolitana-de-porto-alegre-em-2017>. Acesso em: 4 dez. 2020.

FGTAS – FUNDAÇÃO GAÚCHA DE TRABALHO E AÇÃO SOCIAL. **Pesquisa de emprego e desemprego na região metropolitana de Porto Alegre 2018**. 2018. Disponível em: <https://fgtas.rs.gov.br/pesquisa-de-emprego-e-desemprego-na-regiao-metropolitana-de-porto-alegre-2018>. Acesso em: 4 dez. 2020.

FIGUEIRAS, Vitor; CAVALCANTE, Sávio. Um novo adeus à classe trabalhadora? *In*: ANTUNES, Ricardo. **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 159-178.

FINOTTI, Fernanda. Venture capital. **Capital Aberto**, 22 mar. 2019. Disponível em: <https://capitalaberto.com.br/secoes/explicando/venture-capital/>. Acesso em: 18 maio 2020.

FONSECA, Gustavo. Como pandemia fez aumentar quantidade de carros com restrições no Brasil. **UOL**, 5 ago. 2020. Disponível em: <http://www.uol.com.br/carros/colunas/doutor-multas/2020/08/05/como-pandemia-fez-aumentar-quantidade-de-carros-com-restricoes-no-brasil.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 12 nov. 2020.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o marxismo**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FREITAS, Caetano. Motorista do Uber é espancado por taxistas em Porto Alegre. **GZH**, 26 nov. 2015. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto->

alegre/noticia/2015/11/motorista-do-uber-e-espancado-por-taxistas-em-porto-alegre-4916393.html. Acesso em: 28 dez. 2020.

FRIGOTTO, Gaudêncio. O enfoque da dialética materialista histórica na pesquisa educacional. *In*: FAZENDA, Ivani. **Metodologia da pesquisa educacional**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 1994. p. 69-81.

FUSCO, Nicole. Motorista do Uber é espancado por dez taxistas em Porto Alegre. **Veja**, 27 nov. 2015. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/motorista-do-uber-e-espancado-por-dez-taxistas-em-porto-alegre/>. Acesso em: 28 dez. 2020.

GAIA, Fausto Siqueira. **Uberização do trabalho**: aspectos da subordinação jurídica disruptiva. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Coleção o Brasil Urbano. Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais. Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos. Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GINAK, Leticia. Desemprego pós-pandemia deve levar mais brasileiros a abrir o próprio negócio. **Estadão**, 02 jun. 2020. Disponível em: <https://pme.estadao.com.br/noticias/geral,desemprego-pos-pandemia-deve-levar-mais-brasileiros-a-abrir-proprio-negocio,70003311636>. Acesso em: 8 jun. 2020.

GLOBO. “Economia do compartilhamento” deverá ser responsável por 30% do PIB de serviços. **Revista Pequenas Empresas Grandes Negócios**, 30 out. 2017. Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Tecnologia/noticia/2017/10/economia-do-compartilhamento-devera-ser-responsavel-por-30-do-pib-de-servicos.html>. Acesso em: 4 fev. 2020.

GLOBO. Motoristas de aplicativo do RS fazem paralisação por 24 horas em protesto por mais segurança. **G1**, 14 jan. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2019/01/14/motoristas-de-aplicativos-do-rs-fazem-paralisacao-por-24-horas-em-protesto-por-mais-seguranca.ghtml>. Acesso em: 28 fev. 2020.

GLOBO. Uber começa a funcionar em Curitiba em meio a discussões no Legislativo. **G1**, 18 mar. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/03/uber-comeca-funcionar-em-curitiba-em-meio-discussoes-no-legislativo.html>. Acesso em: 4 mar. 2020.

GOIN, Mariléia. **Fundamentos do serviço social na América Latina e no Caribe**: os diferentes caminhos do Brasil, do Chile e de Cuba. 2016. 216 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Escola de Humanidades, PUCRS, Porto Alegre, 2016.

GOMES, Luís Eduardo. Em carreata, taxistas defendem que regulamentação do Uber levará à “extinção” da profissão. **Jornal do Comércio**, 22 jun. 2016. Disponível em: <https://www.sul21.com.br/cidades/2016/06/em-carreata-taxistas-defendem-que-regulamentacao-do-uber-levara-a-extincao-da-profissao/> Acesso em: 28 dez. 2020.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas de plataformas, consentimento e resistências. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

GONZALEZ, José. **Pinterest**. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/451204456391036313/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

GORENFLO, Neal. How we can avert our society’s drift toward disaster by charting a different course. **Shareable**, 31 jan. 2020. Disponível em: <https://www.shareable.net/how-we>

can-avert-our-societys-drift-toward-disaster-by-charting-a-different-course/. Acesso em: 4 fev. 2020.

GRAHAM, Mark; HJORTH, Isis; LEHDONVIRTA, Vili. Digital labour and development: impacts of global digital labour platforms and the gig economy on worker livelihoods.

Transfer, v. 23, n. 2, p. 135–162, 2017. Disponível em:

<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1024258916687250>. Acesso em: 14 nov. 2020.

GRANDI, Guilherme. Transportes e desenvolvimento econômico no Brasil de 1945 a 1960.

História Econômica & História de Empresas, v. XIX, n. 2, p. 377-401, jul./dez. 2016.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. *In*:

ANTUNES, Ricardo. **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

HOLZ, Hans Heinz; KOFLER, Leo; ABENDROTH, Wolfgang. **Conversando com Lukács**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

HÜBLER, Jessica. Motoristas de aplicativos relatam aumento no movimento, mas ainda longe do ideal. **Correio do Povo**, 15 set. 2020. Disponível em:

<https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/motoristas-de-aplicativos-relatam-aumento-no-movimento-mas-ainda-longo-do-ideal-1.481260>. Acesso em: 4 dez. 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa**

Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral. Tabela 6397 – Taxas de desocupação e de subutilização da força de trabalho, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade, por grupos de idade. S.d. Disponível em:

<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6397>. Acesso em: 4 dez. 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD Contínua**: taxa de desocupação é de 14,6% e taxa de subutilização é de 30,3% no trimestre encerrado em setembro. 27 nov. 2020a. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/29521-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-14-6-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-30-3-no-trimestre-encerrado-em-setembro>. Acesso em: 4 dez. 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD Contínua**: taxa de desocupação é de 12,9% e taxa de subutilização é de 27,5% no trimestre encerrado em maio de 2020. 30 jun. 2020b. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28110-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-12-9-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-27-5-no-trimestre-encerrado-em-maio-de-2020>. Acesso em: 12 de ago. 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. População nos Censos Demográficos, segundo os municípios das capitais – 2000/2010. **IBGE**, 2010.

Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>. Acesso em: 8 maio 2020.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Séries históricas e estatísticas**. [ca. 2019]. Disponível em:

<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>. Acesso em: 3 fev. 2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2016a.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Estudo aponta diminuição nos postos de trabalho em 2015**. 10 maio 2016b. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=27713. Acesso em: 16 dez. 2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobilidade urbana no Brasil. *In*: _____. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: IPEA, 2010. p. 549-592.

ISAAC, Mike. **A guerra pela Uber**. 1. ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

ISAAC, Mike. How Uber deceives the authorities Worldwide. **The New York Times**, 3 mar. 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2017/03/03/technology/uber-greyball-program-evade-authorities.html>. Acesso em: 23 abr. 2020.

JARDIM, Maria de Lourdes; BARCELLOS, Tanya M. de. Mobilidade populacional na região metropolitana de Porto Alegre nos anos 90. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 78-95, out./dez. 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/spp/v19n4/v19n4a05.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2020.

KALANICK, Travis. O plano da Uber em colocar mais pessoas em menos carros. **TED**, 2016. Disponível em: https://www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars/transcript?language=pt-br. Acesso em: 4 fev. 2020.

KANG, Choong-Ho. **Taxi deregulation: international comparison**. 1998. Dissertação (Mestrado em Engenharia e Planejamento de Transporte) – Institute for Transport Studies, University of Leeds, 1998. Disponível em: <http://www.taxi-library.org/kang0898.htm>. Acesso em: 7 mar. 2020.

KOCH, Simone Nazareth Vedana. **A transformação do mercado de transporte individual de passageiros e a legitimação de novos estreadores no setor**. Tese (Doutorado em Administração) – Faculdade de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

KOTSCHO, Ricardo. Pós-pandemia: metade da população estará fora do mercado de trabalho. **UOL**, 14 jun. 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/colunas/balaio-do-kotscho/2020/06/14/a-tragedia-brasileira-metade-da-populacao-esta-fora-do-mercado-de-trabalho.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 25 jul. 2020.

KRAMER, Josiane Caldas. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** Dissertação (Mestrado Direito) – Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

LAFFITTE, Mario. O mundo será 5G. **Veja**, 26 jun. 2020. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/tecnologia/artigo-o-mundo-sera-5g/>. Acesso em: 3 ago. 2020.

LAVAL, Christian; DARDOT, Pierre. **A nova razão do mundo**. Ensaio sobre a sociedade liberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal / lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. São Paulo: LTr, 2019.

LEVY, Pierre. **A inteligência coletiva: por uma antropologia do ciberespaço**. São Paulo: Hucitec, 1998.

LEVY, Pierre. **Cibercultura**. 2 ed., 6. reimpr. São Paulo: Editora 34, 2007.

LOPES, Marcus. Como nasceu o primeiro sistema de transporte coletivo do mundo. **BBC News**, 23 set. 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-45587611>. Acesso em: 3 fev. 2020.

LOST in transition? **OUISHAREFEST**, 2015. Disponível em: <http://2015.ouisharefest.com>. Acesso em: 4 fev. 2020.

LUKÁCS, György. **Para uma antologia do ser social**. São Paulo: Boitempo, 2018. Livro I.

MACHADO, Leandro. Por corrida cara, motorista do Uber 'acampa' por 12 h perto de aeroporto. **Folha**, 09 fev. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1857136-por-corrída-cara-motorista-do-uber-acampa-por-12-h-perto-de-aeroporto.shtml>. Acesso em: 28 dez. 2020.

MANZANO, Marcelo e KREIN, André. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. **CESIT**, 2020. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/a-pandemia-e-o-trabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativo-no-brasil/>. Acesso em: 1 ago. 2020.

MARCONI, Mariana de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MARQUES, Jairo. Porto Alegre legalizou lotação há 25 anos. **Folha de São Paulo**, 6 fev. 2000. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0602200008.htm>. Acesso em: 8 maio 2020.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Lisboa: Edições 70, 1964.

MARX, Karl. **O capital**. Crítica da economia política. O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013. Livro I.

MARX, Karl. **O capital**. Crítica da economia política. O processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014. Livro II.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. O processo de produção do capital. 29. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. v. 1.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: o processo de produção do capital. 2. ed. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017. Livro I.

MARX, Karl. **O capital**: Livro I, capítulo VI (inédito). Livraria Editora Ciências Humanas Ltda. São Paulo, 1978.

MEIRELLES, Ely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42. ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciência do Esporte**, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4013/401338534013.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2020.

MICHAELIS. **Dicionário brasileiro da língua portuguesa**. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br>. Acesso em: 4 fev. 2020.

MINAS GERAIS. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112**. 2016. 9ª Turma, Maria Stela Álvares da Silva Campos, 23/05/2017.

Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0011359-34.2016.5.03.0112>. Acesso em: 27 dez. 2020.

MINETTO, Dirceu. “Uberização” é o presente e o futuro dos negócios. **Canal Tech**, 28 out. 2015. Disponível em: <https://canaltech.com.br/negocios/uberizacao-e-o-presente-e-o-futuro-dos-negocios-51625/>. Acesso em: 31 jul. 2020.

MITROPOULOS, Angela. **Precari-Us?**. 2005. Disponível em: <https://transversal.at/transversal/0704/mitropoulos/en>. Acesso em: 12 nov. 2020.

MORALES, Carlos Antonio. Transportes urbanos e desenvolvimento econômico: notas sobre um estudo. **Rev. de Adm. Empresa**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 52-57, jan./mar. 1982. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rae/v22n1/v22n1a08.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

MOREIRA, Assis. Brasil terá 12 milhões de desempregados por cinco anos, diz OIT. **Valor Globo**, 20 jan. 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/mundo/noticia/2020/01/20/brasil-tera-12-milhoes-de-desempregados-por-cinco-anos-diz-oit.ghtml>. Acesso em: 25 jul. 2020.

MOTA, Camila Veras. De Uber a Nubank: as empresas que valem bilhões, mas nunca registraram lucro. **Economia Uol**, 30 set. 2019. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2019/09/30/de-uber-a-nubank-as-empresas-que-valem-bilhoes-mas-nunca-registraram-lucros.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 18 maio 2020.

MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO. s.d. Disponível em: <http://www.museudantu.org.br/QRiodeJaneiro.htm>. Acesso em: 3 fev. 2020.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro e NASCIMENTO, Sonia Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**: de acordo com a reforma trabalhista. São Paulo: LTr, 2019.

NASCIMENTO, Mara Regina do. **Sobre os trilhos do bonde, os caminhos de uma cidade brasileira**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1996. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.do?select_action=&co_autor=5143. Acesso em: 3 fev. 2020.

NETO, Alberi. Em 12 meses, seis linhas de ônibus são desativadas em Porto Alegre. **Diário Gaúcho**, 6 nov. 2019. Disponível em: <http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2019/11/em-12-meses-seis-linhas-de-onibus-sao-desativadas-em-porto-alegre-11886298.html>. Acesso em: 31 mar. 2020.

NEW YORK STATE. Appellate Division, Third Department. 17/12/2020. Disponível em: http://www.courts.state.ny.us/reporter/3dseries/2020/2020_07645.htm. Acesso em: 27 dez. 2020.

OLIVEIRA, Carol. Os números secretos da Uber: US\$ 1 bi no Brasil, US\$ 11 bi no mundo. **Exame**, 2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>. Acesso em: 8 fev. 2019.

OLIVEIRA, Francisco Maria Cavalcanti de. Quem canta de novo i’Internationale? *In*: SANTOS, Boaventura de Souza (org.). **Trabalhar o mundo**: os caminhos do novo internacionalismo operário. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

OLIVEIRA, Regiane. PIB brasileiro tem crescimento de 7,7% no terceiro trimestre, mas incerteza fiscal sobre 2021 ofusca resultado. **El País**, 3 dez. 2020. Disponível em:

<https://brasil.elpais.com/economia/2020-12-03/pib-tem-crescimento-de-77-no-terceiro-trimestre-mas-incerteza-fiscal-sobre-2021-ofusca-resultado.html>. Acesso em: 9 dez. 2020.

OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e mudança social no Brasil**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1984.

OPAS – ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **PAHO**, 3 dez. 2020.

Disponível em:

https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=6101:covid19&Itemid=875. Acesso em: 7 maio 2020.

PACHECO, Priscila; AZEREDO, Laura. A história da urbanização brasileira. **Wri Brasil**, 27 maio 2019. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/05/historia-da-urbanizacao-brasileira>. Acesso em: 1 abr. 2020.

PAGANELA, Eduardo. Número de taxistas cai 30% em Porto Alegre em pouco mais de um ano. **GZH**, 11 abr. 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/04/numero-de-taxistas-cai-30-em-porto-alegre-em-pouco-mais-de-um-ano-cjucwvxvs019e01o1jo56o8wf.html>. Acesso em: 28 fev. 2020.

PAGNO, Marina. Por mais segurança, motoristas de aplicativo fazem protesto em Porto Alegre. **GZH**, 30 jul. 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/07/por-mais-seguranca-motoristas-de-aplicativo-fazem-protesto-em-porto-alegre-cjk897n6r02eo01p6zhcbw0hw.html>. Acesso em: 28 nov. 2020.

PAIVA, Fernando. 99 confirma recuperação, enquanto Uber perde espaço mas segue líder absoluto. **Mobiletime**, 4 out. 2019. Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/noticias/04/10/2019/99-confirma-recuperacao-enquanto-uber-perde-espaco-mas-segue-lider-absoluto/>. Acesso em: 8 fev. 2020.

PAIVA, Fernando. Classes C, D e puxam o crescimento do uso de Uber no Brasil.

Mobiletime, 27 abr. 2018. Disponível em:

<https://www.mobiletime.com.br/noticias/27/04/2018/classes-c-d-e-e-puxam-o-crescimento-do-uso-de-uber-no-brasil/>. Acesso em: 8 fev. 2020.

PANORAMA MOBILE TIME. **Pesquisa mobile time**. Comércio móvel no Brasil. 2019. Disponível em: <https://panoramamobiletime.com.br/comercio-movel-no-brasil-setembro-de-2019/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

PAULO NETTO, José. **Introdução ao estudo do método em Marx**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

PERES, Janaina Lopes Pereira; ADRIANO, Henrique Soares Rabelo; SERAPHIM, Ana Paula Albuquerque Campos Castalonga; OLAQUIAGA, Amanda Alves. O Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico- -conceitual à luz do conceito miltoniano de “território usado”. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 20, n. 41, p. 267-288, jan./abr. 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cm/v20n41/2236-9996-cm-20-41-0267.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2020.

PERONI, Bruno Oliva. **Cartilhas de capital empreendedor**: investimento anjo. Brasília : SEBRAE, 2015.

PORTO ALEGRE. **Decreto nº 20.438, de 23 de dezembro de 2019a**. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=388029>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PORTO ALEGRE. **Decreto nº 4.840, de 19 de setembro de 1973a**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/decreto/1973/484/4840/decreto-n-4840-1973-regulamenta-a-lei-n-3790-de-05-de-setembro-de-1973>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PORTO ALEGRE. **Decreto nº 8.098, de 04 de novembro de 1982.** Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/Decreto%208098>. Acesso em: 8 maio 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2014/1158/11582/lei-ordinaria-n-11582-2014-institui-o-servico-publico-de-transporte-individual-por-taxi-no-municipio-de-porto-alegre-e-revoga-as-leis-n-s-3790-de-5-de-setembro-de-1973-a-lei-n-3-984-de-3-de-maio-de-1975-a-lei-n-4-002-de-10-de-julho-de-1975-4-187-de-26-de-novembro-de-1976-4-162-de-17-de-setembro-de-1976-4-160-de-10-de-setembro-de-1976-4-288-de-13-de-junho-de-1977-4-387-de-29-de-dezembro-de-1977-4-583-de-19-de-julho-de-1979-4-933-de-14-de-julho-de-1981-5-072-de-28-de-dezembro-de-1981-5-166-de-31-de-agosto-de-1982-5-456-de-23-de-outubro-de-1984-5-754-de-13-de-janeiro-de-1986-5-766-de-11-de-julho-de-1986-5-887-de-30-de-abril-de-1987-6-432-de-4-de-agosto-de-1989-6-502-de-27-de-novembro-de-1989-6-556-de-29-de-dezembro-de-1989-6-587-de-16-de-janeiro-de-1990-6-892-de-12-de-setembro-de-1991-7-235-de-20-de-janeiro-de-1993-7-401-de-6-de-janeiro-de-1994-7-955-de-8-de-janeiro-de-1997-8-131-de-8-de-janeiro-de-1998-8-240-de-7-de-dezembro-de-1998-8-316-de-9-de-junho-de-1999-8-768-de-1-de-outubro-de-2001-9-101-de-9-de-abril-de-2003-10-377-de-1-de-fevereiro-de-2008-10-559-de-15-de-outubro-de-2008-e-lei-n-10-919-de-24-de-junho-de-2010>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2016/1216/12162/lei-ordinaria-n-12162-2016-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-motorizado-privado-e-remunerado-de-passageiros-altera-o-caput-dos-arts-15-16-17-18-19-20-e-21-e-o-parag>. Acesso em: 20 de mar. de 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.420, de 8 de junho de 2018a.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2019/2043/20438/lei-ordinaria-n-12420-2018-altera-o-caput-e-inclui-incs-i-e-ii-e-paragrafo-unico-no-art-2-da-lei-n-11466-de-29-de-julho-de-2013-que-institui-o-monitoramento-dos-veiculos-integrantes-da-frota-do-transporte-individual-por-taxi-do-municipio-de-porto-alegre-inclui-2-e-renomeia-o-paragrafo-unico-para-1-alterando-sua-redacao-original-no-art-1-altera-o-art-2-o-caput-e-os-1-e-2-do-art-5-altera-o-caput-e-o-1-e-inclui-5-6-e-7-no-art-8-inclui-art-18-a-altera-os-incs-xv-e-xviii-e-inclui-incs-xxxiii-a-xxxv-no-art-23-altera-o-caput-e-inclui-1-e-2-no-art-26-altera-os-1-2-e-3-e-inclui-inc-iii-no-caput-e-7-e-8-no-art-27-inclui-art-27-a-altera-o-caput-e-o-3-do-art-31-inclui-art-31-a-inclui-art-31-b-altera-os-incs-i-e-ii-do-caput-do-art-33-inclui-art-33-a-altera-o-caput-e-os-2-3-4-e-8-do-art-34-altera-o-caput-do-art-35-altera-o-4-e-inclui-5-no-art-38-altera-o-art-39-e-o-art-40-altera-o-caput-e-inclui-1-e-2-no-art-41-inclui-6-no-art-57-inclui-18-a-21-no-art-58-altera-os-1-5-e-8-do-art-65-revoga-os-incs-i-a-x-as-als-a-e-b-do-caput-e-os-3-e-4-do-art-5-o-paragrafo-unico-do-art-7-o-2-e-seus-incs-i-e-ii-e-o-3-do-art-8-o-art-18-o-5-do-art-27-o-2-do-art-33-os-1-5-6-e-7-do-art-34-os-1-2-e-3-do-art-36-os-incs-ii-a-v-do-2-e-os-3-e-4-do-art-38-o-inc-iii-e-os-1-2-e-3-do-art-42-e-os-6-e-7-do-art-65-todos-da-lei-n-11-582-de-21-de-fevereiro-de-2014-que-institui-o-servico-publico-de-transporte-individual-por-taxi-no-municipio-de-porto-alegre-revoga-a-lei-n-7-951-de-8-de-janeiro-de-1997-a-lei-n-8-357-de>. Acesso em: 20 de mar. de 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.423, de 14 de junho de 2018b.** Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/2018/1242/12423/lei-ordinaria-n-12423-2018-altera-o-caput-do-art-21-da-lei-n-8133-de-12-de-janeiro-de-1998-altera-a-ementa-altera-o-art-1-altera-o-caput-do-art-2-altera-o-caput-renomeia-o-paragrafo-unico-para-1-alterando-se-sua-redacao-original-e-inclui-2-no-art-3-altera-o-caput-e-o-4-e-inclui-6-7-e-8-no-art-4-inclui-incs-xi-e-altera-o-caput-e-inclui-incs-viii-ix-x-e-xi-e-altera-os-incs-ii-e>

iii-no-1-e-inclui-4-no-art-5-altera-o-caput-do-art-7-altera-o-caput-e-inclui-paragrafo-unico-no-art-8-altera-o-caput-do-art-9-inclui-art-9-a-altera-a-al-d-no-inc-i-e-as-als-b-e-d-do-inc-ii-do-4-do-art-11-altera-o-caput-do-art-16-altera-os-incs-ii-iii-e-iv-do-art-21-inclui-art-21-a-altera-o-paragrafo-unico-do-art-37-e-revoga-o-inc-i-do-1-do-art-5-a-al-c-do-inc-ii-do-art-11-e-o-art-13-todos-da-lei-n-12-162-de-9-de-dezembro-de-2016-que-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-motorizado-privado-e-remunerado-de-passageiros-na-categoria-aplicacoes-de-internet. Acesso em: 20 de mar. de 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 3.790, de 05 de setembro de 1973b**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/1973/379/3790/lei-ordinaria-n-3790-1973-estabelece-normas-para-a-exploracao-de-servicos-de-taxis-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 4.187, de 26 de novembro de 1976**. Autoriza a instituição do serviço de taxi-lotação e altera o art. 5º da lei nº 3.790, de 05/09/1973. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/RS/PORTO.ALEGRE/LEI-4187-1976-PORTO-ALEGRE-RS.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PORTO ALEGRE. **Lotação**. EPTC, 2019b. Disponível em: https://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=154. Acesso em: 31 mar. 2020.

POZZI, Sandro. Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares. **El País**, 10 maio 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html. Acesso em: 8 fev. 2020.

PRATES, Jane Cruz e CARRARO, Gisele. “Na prática a teoria é outra” ou separar é armadilha do capitalismo? **Argum.**, Vitória, v. 9, n. 2, p. 161-171, maio/ago. 2017. Disponível em: <file:///Users/pedrosamuel/Downloads/Dialnet-NaPraticaATeoriaEOutraOuSepararEArmadilhaDoCapital-6092498.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2019.

PRATES, Jane Cruz. A pesquisa social a partir do paradigma dialético-crítico: do projeto à análise do dado. *In*: FERNANDES, Idília; PRATES, Jane Cruz. **Diversidade estética em Marx e Engels**. Campinas: Papel Social, 2016. p. 105-138.

PRATES, Jane Cruz. O método marxiano de investigação e o enfoque misto na pesquisa social: uma relação necessária. **Textos & Contextos**, Porto Alegre, v. 11, n. 1, p. 116-128, jan./jul. 2012.

PRATES, Jane Cruz; PRATES, Flavio Cruz. Problematizando o uso da técnica de análise documental no Serviço Social e no Direito. **Revista Sociedade em Debate**, Pelotas: UCPEL, v. 15, n. 2, p. 111-125, 2009. Disponível em: <http://revistas.ucpel.tche.br/index.php/rsd/article/view/356>. Acesso em: 23 jun. 2019

PROMOVIEW. Nova campanha da Uber dá protagonismo às pessoas. **Promoview**, 2018. Disponível em: <https://www.promoview.com.br/propaganda/nova-campanha-da-uber-da-protagonismo-as-pessoas.html>. Acesso em: 4 fev. 2020.

PUPPO, Amanda; POMPEU, Lauriberto. Exploração e desemprego definem precariado, diz sociólogo Ruy Braga. **Estadão**, s.d. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/focas/planeje-sua-vida/exploracao-e-desemprego-definem-precariado-diz-sociologo-ruy-braga>. Acesso em: 29 jun. 2020.

QUEIROZ, Felipe. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. **Caderno CRH**, Salvador, v. 31, n. 82, p. 187-191, jan./abr. 2018.

QUINTANA, Marco. Uber promete auxílio financeiro por 14 dias a motoristas diagnosticados com covid-19. **Jornal do Comércio**, 17 mar. 2020. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/especiais/coronavirus/2020/03/729745-uber-promete-auxilio-financeiro-por-14-dias-a-motoristas-diagnosticados-com-covid-19.html. Acesso em: 29 jul. 2020.

REDAÇÃO AUTOESPORTE. **Uber**: conheça a história e polêmicas da empresa de transporte. **Revista Autoesporte**, 28 abr. 2017. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2017/04/uber-conheca-historia-e-polemicas-da-empresa-de-transporte.html>. Acesso em: 4 mar. 2020.

REINHOLZ, Fabiana. Emenda 95, o enfraquecimento do pacto social. **Brasil de Fato**, 3 out. 2018. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2018/10/03/emenda-95-o-enfraquecimento-do-pacto-social>. Acesso em: 14 nov. 2020.

REUTERS. Uber pagará até US\$100 milhões para encerrar ação de motoristas dos EUA. **Portal G1**, 22 abr. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/04/uber-pagara-ate-us100-milhoes-para-encerrar-acao-de-motoristas-dos-eua.html>. Acesso em: 28 dez. 2020.

RIBEIRO, Bruno; CAMBRIOLI, Fabiana. Brasil registra primeira morte pelo novo coronavírus em SP; País tem 290 casos confirmados. **Estadão**, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-registra-primeira-morte-pelo-novo-coronavirus-em-sao-paulo,70003236434>. Acesso em: 2 abr. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Assembleia Legislativa. **Decreto nº 54.000, de 4 de abril de 2018a**. Declara o encerramento das atividades da Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser – FEE. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/DEC%2054.000.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul. **Demografia – 1872 a 1980**. 2019a. Disponível em: <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/demografia-1872-a-1980>. Acesso em: 8 maio 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. **Apelação Cível, n. 70016219446**. 2007. Décima Segunda Câmara Cível – Regime de Exceção, Des. Jorge Luiz Lopes do Canto. Disponível em: https://www.tjrs.jus.br/novo/busca/?return=proc&client=wp_index&combo_comarca=700&comarca=&numero_processo=70016219446&numero_processo_desktop=70016219446&CNJ=N&comarca=&nome_comarca=&uf_OAB=&OAB=&comarca=&nome_comarca=&nome_parte=. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do RS. **ADIn nº 70075503433**. 2017a. Disponível em: https://www.tjrs.jus.br/novo/busca/?tipoConsulta=por_processo&return=proc&client=wp_index&combo_comarca=700&comarca=&numero_processo=70075503433&numero_processo_reduzido=70075503433&CNJ=N&comarca=&nome_comarca=&uf_OAB=RS&OAB=&comarca=&nome_comarca=&nome_parte=. Acesso em: 4 fev. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0020656-43.2017.5.04.00 RT**. 2017b. Mauricio Schmidt Bastos, 09/11/2019. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00206564320175040002>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021248-06.2017.5.04.0029 RT**. 2017c. Ana Paula Kotlinsky Severino, 30/01/2020. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00212480620175040029>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021130-84.2017.5.04.0011 RT**. 2017d. Marcos Rafael Pereira Pizino, 07/01/2020. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00211308420175040011>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021864-81.2017.5.04.0028 RT**. 2017e. Atila da Rold Roesler, 18/03/2020. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00218648120175040028>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021248-06.2017.5.04.0029 RT**. 2017f. Ana Paula Kotlinsky Severino, 30/01/2020. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00212480620175040029>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021127-74.2015.5.04.0731 RO**. 2018b. 10ª Turma, em 19/12/2018, Desembargadora Cleusa Regina Halfen. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0021127-74.2015.5.04.0731>. Acesso em: 27 dez 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021895-19.2017.5.04.0411 RO**. 2019b. 6ª Turma, em 11/09/2019, Desembargadora Maria Cristina Schaan Ferreira. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00218951920175040411>. Acesso em: 27 dez. 2020. Depois vejo a data correta

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0020360-38.2018.5.04.0373 RO**. 2019c. 11ª Turma, data. Ana Luiza Heineck Kruse. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00203603820185040373>. Acesso em: 27 dez. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0021107-22.2016.5.04.0352 RO**. 2019d. 10ª Turma, em 15/02/2019, Desembargadora Ana Rosa Pereira Zago Sagrilo. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0021107-22.2016.5.04.0352>. Acesso em: 27 dez. 2020. Depois vejo a data correta

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **0020606-26.2018.5.04.0020 RO**. 2020. 4ª Turma, data. Ana Luiza Heineck Kruse. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00206062620185040020>. Acesso em: 27 dez. 2020

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. **RT 0021864-81.2017.5.04.0028**. 2017g. Disponível em: <https://pje.trt4.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00218648120175040028>. Acesso em: 27 mar 2020.

RIVAS, Lucas. Aplicativos: TJ considera ilegal exigir de motoristas licença prévia, vistoria anual e pagamento de taxa. **Rádio Guaíba**, 24 jun. 2019. Disponível em: <https://guaiba.com.br/2019/06/24/aplicativos-tj-considera-ilegal-exigir-de-motoristas-licenca-previa-vistoria-anual-e-pagamento-de-taxa/>. Acesso em: 8 fev. 2020.

ROBERTS, Jeff John. As “sharing economy” fades, these 2 phrases are likely to replace it. **Fortune**, 29 jul. 2015. Disponível em: <https://fortune.com/2015/07/29/sharing-economy-chart/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

ROCHA, Rosely. **Com ruas vazias, rendimento de motoristas de aplicativos como UBER cai mais de 60%**. 23 mar. 2020. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/com-ruas-vazias-rendimento-de-motoristas-de-aplicativos-como-uber-cai-mais-de-60-0d00>. Acesso em: 16 dez. 2020.

RODOVIA BRASIL. Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes. **Rodovia Brasil**, 1 set. 2014. Disponível em: <http://rodovia-brasil.blogspot.com/2014/09/breve-historico-sobre-evolucao-do.html>. Acesso em: 3 fev. 2020.

RODRIGUES, Priscila Silva. **Oferta de trabalho dos taxistas e efeito Uber: uma análise para as regiões metropolitanas de Porto Alegre e Fortaleza**. Dissertação (Mestrado Acadêmico) – Curso de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2017.

ROHR, Altieres. O que se sabe e o que ainda é mistério sobre o 'Greyball' do Uber. **G1**, 4 mar. 2017. Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/blog/seguranca-digital/post/o-que-se-sabe-e-o-que-ainda-e-misterio-sobre-o-greyball-do-uber.html>. Acesso em: 23 abr. 2020.

RUBIM, Barbara e LEITÃO, Sérgio. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. 2013. Disponível em: <file:///Users/cliente/Desktop/O%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana%20e%20o%20futuro%20das%20cidades.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2020.

S., Lucas. **Escritórios Uber Brasil: horários de funcionamento e endereço**. 28 ago. 2019. Disponível em: <https://www.aplicativosbr.guru/uber/escritorios-uber-brasil/>. Acesso em: 4 ago. 2020.

SAES, Laurent Azevedo Marques de. A primeira abolição francesa da escravidão (4 de fevereiro de 1794) e o problema dos regimes de trabalho. **Seculim** – Revista de História, João Pessoa, n. 29, p. 125-143, jul./dez. 2013.

SANDER, Isabella. População de Porto Alegre cresce apenas 0,3% em um ano. **Jornal do Comércio**, 28 ago. 2019. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/geral/2019/08/700557-populacao-de-porto-alegre-cresce-apenas-0-3-em-um-ano.html. Acesso em: 31 mar. 2020.

SANDER, Isabella. Site identifica permissionários e taxistas. **Jornal do Comércio**, 18 dez. 2015. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2015/12/geral/473031-site-mostra-quem-sao-permissionarios-e-taxistas-da-capital.html. Acesso em: 1 ago. 2020.

SANDER, Isabella. Taxistas elogiam mudanças na lei geral da categoria. **Jornal do Comércio**, 10 abr. 2018. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2018/04/geral/621134-taxistas-elogiam-mudancas-na-lei-geral-da-categoria.html. Acesso em: 4 ago. 2020.

SANTIAGO, Emerson. Escambo. **Infoescola**, 2011. Disponível em: <https://www.infoescola.com/economia/escambo/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

SÃO PAULO. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **1001574-25.2016.5.02.0026 RO**. 2016. 8ª Turma, Sueli Tomé da Ponte, 10/04/2018. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/10015742520165020026>. Acesso em: 27 dez. 2020.

SÃO PAULO. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **100540-24.2019.5.02.0086 RT**. 2019. Raquel Marcos Simões, 15/06/2020. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/10005402420195020086>. Acesso em: 27 dez. 2020.

SCHINESTSKCK, Clarissa Ribeiro. As condições de trabalho em plataformas digitais sob o prisma do direito ambiental do trabalho. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Uberização do trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

SCHOLZ, Trebor. Platform Cooperativism vs. the Sharing Economy. **Medium**, 5 dez. 2014. Disponível em: <https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad>. Acesso em: 4 fev. 2020.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **Perspec.**, São Paulo, v. 13, n. 3, jul./set. 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88391999000300014. Acesso em: 30 mar. 2020.

SCHWARCZ, Lília Mortiz; GOMES, Flávio dos Santos. **Dicionário da escravidão e liberdade: 50 textos críticos**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SEVERO, Valdete Souto; SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **Manual da reforma trabalhista: pontos e contrapontos**. São Paulo: Sensus, 2017.

SILVA, Cleide. 160 mil motoristas de aplicativos devolvem carros, e locadoras já alugam por R\$ 10. **Estadão**, 17 maio 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/05/17/sem-servico-160-mil-motoristas-devolvem-carros-locadoras-ja-alugam-por-r-10.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 1 ago. 2020.

SILVA, Flávio Augusto da. **Ponto de inflexão**. São Paulo: Buzz, 2019.

SILVA, Jéssica Pereira Cosmo da e ALMEIDA, Bernardete de Lourdes Figueiredo de. **O trabalho multifuncional e os impactos na saúde do trabalhador: uma análise sob o enfoque da precarização**. Ago. 2017. Disponível em: <http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo2/otrabalhomultifuncionaleosimpactosnasaudedotrabalhadorumaanalisesobofoquedaprecarizacao.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SIXTEEN PEOPLE. Four funds. \$300 million. 50+ investments. Offices in SF & NYC. **Collaborativefund**, [ca. 2019]. Disponível em: <https://www.collaborativefund.com/about/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.

SOPRANA, Paula. Passageiro poderá escolher pagar mais e não conversar no Uber. Empresa lança categoria Comfort no Brasil, mais cara que a UberX. **Folha de São Paulo**, 7 out. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/tec/2019/10/passageiro-podera-escolher-pagar-mais-e-nao-conversar-no-uber.shtml>. Acesso em: 25 nov. 2020.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **A supersubordinação: invertendo a lógica do jogo**. 11 set. 2008. Disponível em: https://www.jorgesoutomaior.com/uploads/5/3/9/1/53916439/a_supersubordinação.pdf. Acesso em: 11 ago. 2020.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **Curso de direito do trabalho: a relação de emprego**. São Paulo: LTr, 2007. v. II.

SPADA, Leticia. Economia colaborativa: compartilhando bens, serviços e meios de consumo. **Politize**, 7 fev. 2018. Disponível em: <https://www.politize.com.br/economia-colaborativa/?https://www.politize.com.br/&gclid=CjwKCAiAjMHwBRAVEiwAzdLWGDE>

uK_Xq8crXnl7uTlHkAdCFPy4wvKpfEiSdqI-2XOxWG64SM4xLqRoC22gQAvD_BwE.
Acesso em: 4 fev. 2020.

STANDING, Guy. **The corruption of capitalism: why rentiers tribe and work does not pay.** Londres: Biteback, 2016.

STEPHANY, Alex. **The business of sharing: making it in the new sharing economy.** Londres: Palgrave Macmillan, 2015.

STRECK, Lenio Luiz. A reforma da previdência: um tiro no pé, danação — já se deram conta? **Conjur**, 11 jul. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jul-11/senso-incomum-deforma-previdencia-tiro-pe-deram-conta>. Acesso em: 14 nov. 2020.

SUMMIT MOBILIDADE URBANA 2020. Número de motoristas por aplicativo cresce 137% em 8 anos. **ESTADÃO**, 23 abr. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresce-137-em-8-anos/>. Acesso em: 16 dez. 2020.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão.** São Paulo: Senac, 2018.

TAXI. In: WIKIPEDIA: a enciclopédia livre. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2019c]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Táxi>. Acesso em: 3 fev. 2020.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo: Atlas, 1987.

UBER. Bits and atoms. **Youtube**, 3 fev. 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bx1-im6i8uk>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Código de Conduta.** 2020a. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/safety/uber-community-guidelines/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

UBER. **Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil.** 7 nov. 2018a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>. Acesso em: 30 dez. 2020.

UBER. **Descubra o que é e como usar o Uber Juntos (antigo Uber Pool).** 15 de junho de 2018b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/o-que-uber-pool/>. Acesso em: 28 ago. 2020.

UBER. **Dirija com a Uber ganhe dinheiro em seu próprio horário.** 2019a. Disponível em: https://www.uber.com/a/carousel-vs-1?utm_source=AdWords_Brand&utm_campaign=search-google-brand_25_-99_br-national_d_txt_acq_cpc_pt-br_%2Buber_kwd-38545560932_379693670140_83098470931_b_c_track-mar29generalupdate_restructure&cid=6466421995&adg_id=83098470931&fi_id=&match=b&net=g&dev=c&dev_m=&cre=379693670140&kwid=kwd-38545560932&kw=%2Buber&placement=&tar=&glid=CjwKCAiAu9vwBRAEEiwAzyjq-1IExEVGSBlq9v4ur9XISWGjhbOkXWGkQZfc0m7ohMWMROtJxyY2FhoC-S4QAvD_BwE. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Elas na direção: mulheres dirigindo suas vidas.** 2019b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/elas-na-direcao/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Entenda tudo sobre a taxa de serviço e como calcular os seus ganhos.** 2020b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/entenda-taxa-servico/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 2020c. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 27 ago. de 2020.

UBER. **Fique 3 vezes mais protegido contra a COVID-19**. 2020d. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/centro-de-higienizacao/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

UBER. **Ganhe no mínimo R\$ 930 pelas suas primeiras 100 viagens em Porto Alegre**. S.d.a. Disponível em: https://www.uber.com/a/join-kochab?fullForm=true&min=true&exp=80917_t2&gsxp=ogsoc17ton&nglp=true&lppl=true&utm_source=hotrod&utm_medium=jobboards&utm_campaign=jobboards-hotrod-empregocerto_25_-99_BR-National_d_all_acq_cpa_pt-br_latam_transportation_null_National_paid_null&campaign_id=jobboards-hotrod-empregocerto_25_-99_BR-National_d_all_acq_cpa_pt-br_latam_transportation&site_name=empregocerto&ad_id=jobboards_text&adgroup_id=null_National&utm_content=null&de=20201130&cy=BR-National&sr=transportation&cid=28526018164&utm_term=28526018164&lang=pt&gclid=CjwKCAiA25v_BRBNEiwAZb4-ZVMcSzZfr8hKcTnlHUeCaHfHP8Fs-sOGc-_NKq2h5XhZjkjS41Tu-RoC-K4QAvD_BwE. Acesso em: 28 dez. 2020.

UBER. *In*: WIKIPEDIA: a enciclopédia livre. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2020e]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Uber>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Newsroom**. A história da Uber, [ca. 2020f]. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/historia/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Oportunidades onde quer que você esteja**. S.d.b. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 28 dez. 2020.

UBER. **Orgulho em todas as cores**. 2019c. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/orgulho-em-todas-as-cores/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Proporcione viagens mais confortáveis e tenha possibilidade de maiores ganhos com o Uber Comfort**. 2019d. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/uber-comfort/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UBER. **Termos de uso**. 2019e. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/terms/br/>. Acesso em: 7 ago. 2020.

UBER. **Veja dicas para ter uma avaliação 5 estrelas como motorista parceiro da Uber**. 22 de junho de 2018c. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/estrelas-uber-avaliacao-motorista-parceiro/>. Acesso em: 25 ago. 2020.

UFRGS. **A etimologia do trabalho**. Disponível em: http://www.ufrgs.br/e-psico/subjetivacao/trabalho/etim_trab.htm#. Acesso em: 29 nov. 2019.

VASCONCELLOS, Hygino. Motorista do Uber é agredido por taxistas em Porto Alegre. **Portal G1**, 26 nov. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/11/motorista-e-agredido-por-taxistas-em-estacionamento-de-porto-alegre.html> Acesso em: 28 dez. 2020.

VIECELI, Leonardo. Quantidade de trabalhadores subutilizados no RS é recorde. **GZH**, 10 jan. 2020. Disponível em <https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2020/01/quantidade-de-trabalhadores-subutilizados-no-rs-e-recorde-ck5bqpxfe03e801odcxv8smfg.html>. Acesso em: 9 jun. 2020.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, Campinas, v. 22, n. 44, p. 203-220, ago./dez. 2014.

VRKIC, Luke. Uma história muito curta do taxi. **Ingogo**, 7 mar. 2017. Disponível em: <https://www.ingogo.com.au/blog/a-very-short-history-of-the-taxi-cab>. Acesso em: 19 mar. 2020.

WAPPA. **Conheça os primeiros táxis da história**. 2015. Disponível em: <https://blog.wappa.com.br/sem-categoria/conheca-os-primeiros-taxis-da-historia/>. Acesso em: 07 de março de 2020.

ZIPPERER, André Gonçalves. **A intermediação de trabalho via plataformas digitais: repensando o direito do trabalho a partir das novas realidades do século XXI**. São Paulo: LTr, 2019.

ZUCCO, Félix. Novo decreto deve aumentar número de taxistas em Porto Alegre, projeta EPTC. **GZH**, dez. 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2019/12/novo-decreto-deve-aumentar-numero-de-taxistas-em-porto-alegre-projeta-eptc-ck4k9ifc0003201k8ubdzbcf.html>. Acesso em: 1 abr. 2020.

Entrevistas

MOTORISTA TÁXI 1 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 2 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 3 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 4 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 5 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 6 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 7 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 8 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 9 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA TÁXI 10 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro de 2020.

MOTORISTA UBER 1 – Entrevista realizada pela plataforma Zoom e WhatsApp, por áudio, texto e vídeo em janeiro e abril de 2020.

MOTORISTA UBER 2 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro e março de 2020.

MOTORISTA UBER 3 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro e março de 2020.

MOTORISTA UBER 4 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em janeiro e junho de 2020.

MOTORISTA UBER 5 – Entrevista realizada pela plataforma Zoom e WhatsApp por áudio e texto em janeiro e junho de 2020.

MOTORISTA UBER 6 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro e junho de 2020.

MOTORISTA UBER 7 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em março e junho de 2020.

MOTORISTA UBER 8 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA UBER 9 – Entrevista realizada pela plataforma Zoom e WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

MOTORISTA UBER 10 – Entrevista realizada por WhatsApp por áudio e texto em fevereiro de 2020.

APÊNDICE A – ENTREVISTAS COM MOTORISTAS DE TÁXI E DO APLICATIVO UBER

SEGMENTO	PROFISSIONAL	SEXO	IDADE	ESCOLARIDADE	TEMPO DE PROFISSÃO	EXPERIÊNCIA PRÉVIA COM CARTEIRA ASSINADA	MÉDIA REMUNERATÓRIA ANTES DO TRANSPORTE	EXERCE OUTRA ATIVIDADE REMUNERATÓRIA	HORAS TRABALHADAS	DIAS DA SEMANA	MÉDIA REMUNERATÓRIA DEPOIS DO TRANSPORTE	JÁ TIROU FÉRIAS?	SE SIM, QUANTO TEMPO?	CONTRIBUI INSS	VEÍCULO PRÓPRIO	FORMA AQUISIÇÃO VEÍCULO	VALOR RECEBIDO: MANUTENÇÃO DO VEÍCULO	VALOR RECEBIDO: IPVA E COMBUSTÍVEL	VALOR RECEBIDO: ÓLEO E SEGURO DO CARRO	VALOR RECEBIDO: ALIMENTAÇÃO	VALOR RECEBIDO: DESVALORIZAÇÃO DO CARRO	VALOR RECEBIDO: INSS	VALOR RECEBIDO: INSS
MOTORISTA TAXI	1	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO MÉDIO	MAIS DE 10 ANOS	SIM	+ 4 SM	NÃO	MAIS DE 10	-	+ 4 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	APOSENTADO	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	2	MASCULINO	40 e 50	ENSINO SUPERIOR	MAIS DE 10 ANOS	SIM	ATÉ 1 SM	NÃO	ENTRE 8 E 10	-	+ 2 A 3 SM	NÃO	-	APOSENTADO	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	3	MASCULINO	40 e 50	ENSINO MÉDIO	MAIS DE 10 ANOS	SIM	NÃO INFORMOU	NÃO	MAIS DE 10	-	+ 2 A 3 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	APOSENTADO	NÃO	LOCAÇÃO DA PLACA + CARRO	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	4	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO FUNDAMENTAL	MAIS DE 10 ANOS	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	NÃO	ENTRE 8 E 10	-	1 A 2 SM	NÃO	-	APOSENTADO	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	5	MASCULINO	30 e 40	ENSINO FUNDAMENTAL	ENTRE 05 E 10 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	MAIS DE 10	-	+ 3 A 4 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	NÃO CONTRIBUI	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	6	FEMININO	MAIS DE 50	ENSINO MÉDIO	MAIS DE 10 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	6 A 8	-	1 A 2 SM	NÃO	-	APOSENTADO	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	7	MASCULINO	40 e 50	ENSINO MÉDIO	MAIS DE 10 ANOS	SIM	+ 4 SM	NÃO	MAIS DE 10	-	+ 4 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	NÃO INFORMOU	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	8	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO MÉDIO	ENTRE 05 E 10 ANOS	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	SIM	MAIS DE 10	-	+ 3 A 4 SM	SIM	+ 7 ATÉ 14 DIAS	APOSENTADO	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	9	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO FUNDAMENTAL	MAIS DE 10 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	MAIS DE 10	-	+ 2 A 3 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	SIM	SIM	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA TAXI	10	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO MÉDIO	MAIS DE 10 ANOS	SIM	NÃO INFORMOU	NÃO	ENTRE 8 E 10	-	1 A 2 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	SIM	NÃO	LOCAÇÃO DA PLACA + CARRO	-	-	-	-	-	-	-
MOTORISTA UBER	1	MASCULINO	30 e 40	ENSINO MÉDIO	MENOS DE 1 ANO	SIM	+ 4 SM	NÃO	MAIS DE 10	7 DIAS	+ 3 A 4 SM	NÃO	-	SIM	NÃO	FINANCIAMENTO	SIM	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	2	MASCULINO	18 e 30	ENSINO MÉDIO	2 A 3 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	MAIS DE 10	6 DIAS	+ 2 A 3 SM	NÃO	-	SIM	NÃO	FINANCIAMENTO	SIM	SIM	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	3	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO SUPERIOR	MENOS DE 1 ANO	SIM	1 SM	SIM	ATÉ 4 HORAS	6 DIAS	1 A 2 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	SIM	NÃO	FINANCIAMENTO	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	NÃO
MOTORISTA UBER	4	MASCULINO	40 e 50	ENSINO SUPERIOR	2 A 3 ANOS	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	SIM	4 A 6	6 DIAS	1 A 2 SM	NÃO	-	SIM	NÃO	LOCAÇÃO	SIM	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

MOTORISTA UBER	5	MASCULINO	18 e 30	ENSINO MÉDIO	3 A 4 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	MAIS DE 10	6 DIAS	+ 2 A 3 SM	NÃO	-	SIM	NÃO	LOCAÇÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
MOTORISTA UBER	6	MASCULINO	30 e 40	ENSINO MÉDIO	MENOS DE 1 ANO	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	SIM	4 A 6		1 A 2 SM	NÃO	-	NÃO	NÃO	LOCAÇÃO	SIM	SIM	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	7	MASCULINO	18 e 30	ENSINO FUNDAMENTAL	2 A 3 ANOS	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	NÃO	MAIS DE 10	6 DIAS	+ 2 A 3 SM	NÃO	-	SIM	NÃO	FINANCIAMENTO	SIM	NÃO	NÃO	SIM	SIM	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	8	MASCULINO	40 e 50	ENSINO MÉDIO	4 A 5 ANOS	SIM	NÃO INFORMOU	NÃO	ENTRE 8 E 10	6 DIAS	+ 2 A 3 SM	NÃO	-	NÃO	NÃO	FINANCIAMENTO	SIM	SIM	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	9	MASCULINO	MAIS DE 50	ENSINO MÉDIO	4 A 5 ANOS	SIM	+ 1 A 2 SM	NÃO	ENTRE 8 E 10	7 DIAS	+ 3 A 4 SM	NÃO	-	APOSENTADO	NÃO	FINANCIAMENTO	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
MOTORISTA UBER	10	MASCULINO	18 e 30	ENSINO SUPERIOR	2 A 3 ANOS	NÃO	NÃO TEVE EXPERIÊNCIA	NÃO	ENTRE 8 E 10	7 DIAS	+ 3 A 4 SM	SIM	ATÉ 7 DIAS	NÃO	NÃO	LOCAÇÃO	SIM	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
Pró-Reitoria Acadêmica
Av. Ipiranga, 6681 - Prédio 1 - 3º. andar
Porto Alegre - RS - Brasil
Fone: (51) 3320-3500 - Fax: (51) 3339-1564
E-mail: proacad@pucrs.br
Site: www.pucrs.br/proacad