



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE
ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA.
(ILAESP)**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS- ECONOMIA,
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO

RITA DE CASSIA NUNES DA SILVA

Foz do Iguaçu
2022



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA,
SOCIEDADE E POLÍTICA. (ILAESP)**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS- ECONOMIA,
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO.**

MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO

RITA DE CASSIA NUNES DA SILVA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Economia, sociedade e Política da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas- Economia, Integração e Desenvolvimento

Orientador: Prof. Claudia Lucia Bisaggio Soares

Foz do Iguaçu
2022

RITA DE CASSIA NUNES DA SILVA

MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Economia, sociedade e Política da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas- Economia, Integração e Desenvolvimento

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Claudia Lucia Bisaggio Soares
UNILA

Prof. Amilton José Moretto
UNILA

Prof. Flavio Alfredo Gaitán
UNILA

Foz do Iguaçu, 29 de dezembro de 2022.

TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Nome completo do autor(a): Rita de Cassia Nunes da Silva

Curso: Ciências Econômicas- Economia, Integração e Desenvolvimento

Tipo de Documento

graduação

artigo

especialização

trabalho de conclusão de curso

mestrado

monografia

doutorado

dissertação

tese

CD/DVD – obras audiovisuais

Título do trabalho acadêmico: Mobilidade urbana: Análise das condições de trabalho dos motoristas por aplicativo.

Nome do orientador(a): Claudia Lucia Bisaggio Soares

Data da Defesa: 29/12/2022

Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública *Creative Commons Licença 3.0 Unported*.

Foz do Iguaçu, 29 de dezembro de 2022.



Assinatura do Responsável

Dedico este trabalho a.....

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer imensamente a Deus que ao longo deste processo difícil me orientou a ver o melhor caminho, estar presente nos momentos em que pensei em desistir e por toda graça aqui alcançada.

Agradeço ao meu pai Antonio Alves que desde o início me apoiou, a minha mãe Maria Zilda que no início não gostou muito da decisão, mas todos em tempos foi o meu consolo e apoio emocional. Ao meu irmão Diogo Nunes que foi o meu maior apoiador e conselheiro e, a minha irmã Glaucia e minhas sobrinhas Giovanna, Marianna e Luanna que de forma indireta fez parte disso tudo.

Quero agradecer a Universidade Federal de Integração Latino-americana - UNILA e os Professores do curso por todo o esforço, paciência, sabedoria e pelos conhecimentos compartilhados e pela experiência incrível tidas dentro do curso. Um agradecimento especial a minha orientadora Claudia Soares que com muita dificuldade conseguimos concluir esta etapa.

Agradeço ao todos amigos que a UNILA me proporcionou durante este período.

Quero agradecer ao pessoal da Igreja Presbiteriana de Foz do Iguaçu que de alguma forma fez parte desta etapa tão importante da minha vida. Aos meus amigos que ali fiz, o meu profundo agradecimento.

Quero agradecer todos aqueles que de alguma forma fez parte desta etapa desde uma conversa, uma ajuda e uma apoio.

“Seja a vossa moderação conhecida de todos os homens.

Perto está o Senhor.”

(Filipenses 4:5)

*Os nossos pais amam-nos porque somos
seus filhos, é um fato inalterável. Nos momentos
de sucesso, isso pode parecer irrelevante,
mas nas ocasiões de fracasso,
oferecem um consolo e uma segurança
que não se encontram em qualquer outro lugar.*

Bertrand Russell

RESUMO

As novas tecnologias estão provocando inúmeras mudanças na sociedade e em todos os setores além de influenciarem na emergência de novas ideias e hábitos. Essa transformação é abrangente e afeta todos os setores. O objetivo deste trabalho é analisar os efeitos das novas plataformas de mobilidade urbana nas condições de trabalho entre motoristas e taxistas. Diante dessa realidade, examina-se objetivamente se a ascensão das plataformas de tecnologia de mobilidade para o transporte urbano afeta as condições de trabalho do motorista em comparação com a situação do motorista dos táxis convencionais. Explica-se o formato de cada aplicativo e sua forma de cadastro de motorista e sua forma de trabalho, de forma a se evidenciar. Que efeitos esta nova realidade tem no mercado de trabalho.

Palavras-chave: mobilidade urbana; motorista de aplicativo; táxis; plataforma de tecnologia; taxistas.

RESUMEN

Las nuevas tecnologías están provocando numerosos cambios en la sociedad y en todos los sectores, además de influir en la aparición de nuevas ideas y hábitos. Esta transformación es integral y afecta a todos los sectores. El objetivo de este trabajo es analizar los efectos de las nuevas plataformas de movilidad urbana en las condiciones laborales de los conductores y taxistas. Ante esta realidad, se examina objetivamente si el auge de las plataformas tecnológicas de movilidad para el transporte urbano ha afectado a las condiciones laborales del conductor en comparación con la situación del conductor de taxis convencionales. Se explica el formato de cada solicitud y su forma de registro de conductor y su forma de trabajo, para que sea evidente. Qué efectos tiene esta nueva realidad en el mercado laboral.

Palabras clave: movilidad urbana; controlador de aplicación; Taxis; plataforma tecnológica; taxistas.

ABSTRACT

New technologies are causing numerous changes in society and in all sectors, in addition to influencing the emergence of new ideas and habits. This transformation is comprehensive and affects all sectors. The objective of this work is to analyze the effects of new urban mobility platforms on working conditions among drivers and taxi drivers. Faced with this reality, it is objectively examined whether the rise of mobility technology platforms for urban transport has affected the working conditions of the driver in comparison with the situation of the driver of conventional taxis. The format of each application and its form of driver registration and its way of working are explained, in order to be evident. What effects does this new reality have on the labor market.

Key words: urban mobility; application driver; taxis; technology platform; taxi drivers.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: RENDIMENTO MÉDIO NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM REAIS

TABELA 2: JORNADA MÉDIA SEMANAL NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

TABELA 3 - VALORES DAS CORRIDAS NO BRASIL

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CLT Consolidação das Leis do Trabalho

CNH Carteira Nacional de Habilitação

CRLV Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo

ICMS Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

IOF Operações Financeiras

IPI Impostos sobre o produto industrializado

IPVA Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotores

OIT Organização Internacional do Trabalho

PNAD Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

RAIS Relação Anual de Informações Sociais

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. INTRODUÇÃO AO TEMA E PRINCIPAIS CONCEITOS UTILIZADOS	14
3. OS APLICATIVOS ATUANTES NO TERRITÓRIO NACIONAL.....	22
3.1. APLICATIVOS: APRESENTAÇÃO.....	22
3.2. OS CONDICIONANTES NECESSÁRIOS PARA SE TORNAR CONDUTOR DE APLICATIVO	24
3.3. A PERCENTAGEM RECEBIDA PELO MOTORISTA EM CADA CORRIDA E A FORMA DE RECEBIMENTO.....	25
3.4. QUANTIDADES DE HORA QUE CADA MOTORISTA PODE TRABALHAR .	29
3.5. ECONOMIA COMPARTILHADA E A PRECALIZAÇÃO DO TRABALHO POR APLICATIVO.....	30
3.6. ECONOMIA SOLIDARIA E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO.....	32
4. A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PELOS TÁXIS.....	35
4.1 CONDICIONANTES PARA ATUAÇÃO COMO TAXISTA.....	35
4.1.1. Direitos.....	36
4.1.2. Deveres	37
4.2. SOBRE O PAGAMENTO DO SERVIÇO E A REMUNERAÇÃO DO PRESTADOR	38
4.3. CONDIÇÃO DE TRABALHO DOS TAXISTAS.....	38
5. COMPARAÇÃO ENTRE AS SITUAÇÕES DE MOTORISTA DE APLICATIVO E TAXISTA.....	40
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS	49

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana se refere ao modo como as pessoas se deslocam nas cidades e aos meios de transporte que utilizam para isso. Com o uso cada vez mais generalizado da tecnologia. A chegada dos aplicativos de compartilhamento de veículo veio para facilitar o acesso ao transporte privado a um preço acessível. Neste cenário, os motoristas de carros por aplicativos surgiram como uma das principais fontes de prestação de serviço de transporte para os indivíduos que demandam esse tipo de serviço. No entanto, esses aplicativos também geraram um novo modelo de trabalho que apresenta alguns desafios, pois os motoristas trabalham em condições não regulamentadas, alta jornada de trabalho e poucas proteções trabalhistas.

Com isso o objetivo deste trabalho é analisar o novo modelo de trabalho que os aplicativos criaram focando nos motoristas de aplicativos de transporte privado urbano e as suas condições de trabalho. Será analisado o quanto esta forma de trabalho é benéfica para o trabalhador e qual é a diferença desta nova forma de trabalho utilizando as plataformas para conseguir clientes e forma tradicional de transporte privado urbano que são os táxis. Outros pontos que serão analisados é o fácil acesso a esta forma de trabalho, pois o trabalhador basicamente precisa ter um carro, ter carteira de motorista e um celular com internet, e até que ponto este trabalho é seguro para o motorista e o passageiro e, a documentação necessária para exercer a função.

Os motoristas de aplicativo estão sujeitos totalmente as regras dos aplicativos, e sem direitos trabalhistas. Uma das questões a ser considerada é o fato de que os motoristas de aplicativos são considerados trabalhadores autônomos, portanto, não usufruem dos mesmos direitos trabalhistas que os trabalhadores formais possuem como o 13º salário, férias, FGTS, entre outros direitos trabalhistas. Além disso, os motoristas também não possuem direitos e deveres iguais aos dos taxistas. Outra questão a ser considerada é que os motoristas de aplicativos são extremamente expostos à riscos, pois trabalham sozinhos e com contato direto com os usuários. Eles são vulneráveis a assaltos, violência e outros tipos de riscos. Em suma, as condições de trabalho dos motoristas por aplicativo ainda são muito precárias e isso precisa ter mais visibilidade.

Portanto, este trabalho pretende identificar os aplicativos e analisar a forma de trabalho que estas plataformas implantaram. Considerando também a forma tradicional desta modalidade que são os táxis. Comparando as condições de trabalho do motorista de aplicativo e o taxista, utilizando-se para isso de conceitos como economia compartilhada,

economia solidaria, uberização, trabalho decente, trabalho precário e trabalho assalariado. Assim, espera-se que este trabalho seja capaz de proporcionar contribuições relevantes para a área de estudo.

2. APRESENTAÇÃO DO TEMA E PRINCIPAIS CONCEITOS UTILIZADOS

Essa pesquisa investiga o trabalho do transporte privado urbano nos aplicativos de celular entre os anos de 2016 e 2021. Tal forma de trabalho é nova no país e surgiu em 2014 com a chegada do *Uber* ao Brasil, pois a empresa percebeu uma possibilidade de crescimento no país. O trabalho é feito através de um aplicativo no qual o motorista/trabalhador tem liberdade e autonomia de escolher como quer exercer suas funções. O que por um lado pode ser bastante positivo, mas também negativo.

Como já comentamos na introdução dessa monografia, não tem sido fácil chegar a uma conclusão sobre o efeito dessa nova forma de trabalho na vida do trabalhador. Os pontos negativos desta forma de trabalho são que o motorista não tem seus direitos trabalhistas cobertos pela lei, já que ele é considerado um trabalhador autônomo. Financeiramente o salário não tem um valor fixo mensal ou semanal e se o condutor não trabalhar por algum motivo, ele não ganha. Além de que todos os gastos com manutenção e conservação do veículo que são custeados pelos motoristas. Os próprios estão extremamente expostos aos perigos do cotidiano, isto é, podem ser assaltados, sequestrados ou até mesmo passarem por uma situação muito perigosa e infeliz nas ruas.

O ponto positivo desta forma de trabalho é a liberdade, isso é, o próprio trabalhador decide quando, a hora e por quantas horas no dia eles vão trabalhar. Tem a disponibilidade de conhecer lugares e pessoas novas. Os requisitos para ser um motorista de aplicativos são pequenos e, isso faz com que seja um trabalho acessível. E também pode ser considerado como trabalho para uma renda extra porque não tem um horário fixo. E como já comentado esta forma de trabalho não tem muitas barreiras. Quase qualquer um pode fazer esse serviço, basta ter acesso a um carro e ter habilitação para dirigir.

A temática do trabalho do transporte privado urbano foi estudada com o propósito de responder ao seguinte problema de pesquisa: esta nova condição de trabalho desenvolvido pelas empresas de aplicativos resulta em melhoria para o trabalhador? Para responder esta pergunta foi necessário fazer um levantamento sobre as empresas atuantes no Brasil e sobre as condições de trabalho referentes ao prestador de serviço, e depois cotejá-la com as condições tradicionais de trabalho no setor, ou seja, às condições dos taxistas.

A forma de escolha dos aplicativos analisados, foram os aplicativos encontrados na plataforma de busca Google. Foram buscados também aplicativos que tivessem um público alvo específico. Todas as informações foram retiradas dos sites oficiais

das plataformas. Os aplicativos que serão analisados para esta dissertação são onze, sendo que cada um possui uma forma específica de funcionamento, a qual visa facilitar tanto a vida do prestador do serviço quanto do cliente. Sendo que todos tem o mesmo objetivo que é transportar as pessoas com um valor acessível e com mais conforto. Tais aplicativos são: Uber, 99, Blablacar, Cabify, In Drive, Garupa, Wappa, Yet Go, Baby Pass, Homo Drive e Lady Drive. O Uber, 99, Blablacar, Cabify, In Drive, Garupa, Wappa e o Yat Go são aplicativos que visam facilitar o deslocamento e a mobilidade. O Baby Pass tem como foco transporta crianças e mulheres com mais segurança. A Homo Drive é um aplicativo que tem como o ponto central o público LGBTQIA+ e como o propósito de empregar e dar mais segurança e conforto para os clientes. A Lady Drive tem como finalidade empregar mulheres e dar mais segurança para as suas clientes.

Será examinado o subsequente objetivo geral: identificar as condições dos trabalhadores de aplicativos de transporte privado urbano entre 2016 e 2021. Junto a ele, serão analisados três objetivos específicos: i) explicar o que é e como funciona um aplicativo de transporte privado urbano; ii) identificar a condição de trabalho dos motoristas que se cadastraram entre 2016 e 2021; e iii) identificar a forma de trabalho do trabalho tradicional/ táxi; IV) comparar as condições dos motoristas de táxis com os de aplicativos.

Esta nova condição de trabalho trazido pelos aplicativos é resultado da descentralização absoluta e internacional do trabalho, onde a empresa tem controle completo da plataforma utilizada pelos trabalhadores motoristas, e dessa forma controla todo a forma de remuneração e a margem do motorista/trabalhador, mesmo estando com seus escritórios e trabalhadores programadores em outro país. Cabe citar que este controle da demanda de trabalho é conduzido por algoritmos, que não são pessoas e não tem um salário e nem jornada de trabalho, uma vez que o programa esteja em funcionamento. O motorista é somente um prestador de serviço, onde a empresa só tem o serviço de conectar o motorista/trabalhador com o passageiro/cliente. A empresa dona do aplicativo retira lucro de todas as corridas realizadas por meio que seu programa e ela também controla o pagamento do serviço pelo cliente e o repasse da parte que será a remuneração do motorista após o que foi pago pelo cliente, contudo esse motorista não possui relações de emprego e não tem qualquer direito trabalhista.

No entanto, no sistema tradicional de trabalho, com transporte privado urbano o motorista/taxista tem o total controle sobre o seu serviço. Podendo ser dono do seu próprio negócio e obtendo um maior lucro sobre o serviço, tendo direitos e deveres conforme a lei federal e municipais.

É importante mencionar que esse trabalho está pautado em duas justificativas, uma de relevância social e uma de contribuição acadêmica. No tocante à primeira, o trabalho através de aplicativos vem aumentando cada vez mais no Brasil. Com a chegada de aplicativos internacionais ao país, os trabalhadores tem visto nessas plataformas possibilidades de renda primária ou secundária.

Segundo o artigo *A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte* (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022), a evolução do número de pessoas atuando por conta própria com o transporte de passageiros entre 2016 e 2021 sofre uma grande flutuação. Entre o primeiro trimestre de 2016 e o primeiro trimestre de 2017, o número de indivíduos trabalhando nesse setor era de cerca de 840 mil. Em meados de 2017, o índice aumentou para 950 mil, atingindo 1 milhão no primeiro trimestre de 2018. No terceiro trimestre de 2019, houve o ponto de máximo com 1,341 milhão. Porém, com a pandemia da Covid-19, ocorreu uma redução para 951 mil no terceiro trimestre de 2020, com uma leve recuperação no quarto trimestre de 2020, com estabilidade nos dois trimestres de 2021, quando se atingiu 1,114 milhão de pessoas ocupadas em transporte de passageiros no regime de conta própria.

De acordo com dados divulgados pelo *Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada* (IPEA) (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021), este aumento deve ter ocorrido por conta da vulnerabilidade social, caracterizada pela ausência de seguro-desemprego, auxílio-doença e contribuição previdenciária feita pelo empregador. No longo prazo, os efeitos podem ser ambíguos devido ao comportamento estratégico das empresas dentro e fora do setor. É possível observar dois mecanismos em ação: a demanda por esses trabalhadores pode diminuir à medida que a situação econômica geral piora em decorrência da pandemia e as empresas podem recorrer a formas de trabalho mais baratas e flexíveis.

Sendo assim, considera-se a importância de se debater a respeito das condições de trabalho a que se sujeitam as pessoas empregadas nos aplicativos de transporte particular urbano. É urgente trazer à tona a precarização e a vulnerabilidade que envolve tais plataformas, haja vista que a procura por esse formato de trabalho tem crescido exponencialmente entre os brasileiros.

Em relação à justificativa de contribuição acadêmica, julga-se que esse trabalho cooperará com a área de Economia, na medida em que trará novos debates acerca da temática economia do trabalho no transporte de pessoas e também nas questões mais relacionadas as formas de trabalho contemporâneas e a precarização do trabalho em geral. Hoje, existem diversos trabalhos que abordam esse assunto. Por exemplo, um dos mais

recentes é o de Giulia Signor e Carine Lopes, intitulado *Economia compartilhada e trabalho uberizado: transformações das relações de trabalho a partir dos aplicativos*, e publicado, em 2021, na revista de *Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho*. Nele, as autoras tratam sobre o tema do presente estudo, isto é, o trabalho uberizado, responsável por alterar a dinâmica do local de trabalho e a relação de emprego. Também determinam a posição do Tribunal Superior do Trabalho em relação ao trabalho uberizado e propostas legislativas.

Outra produção significativa é a de Rodrigo Moraes, Marcos Gonçalves e André Accorsi, denominada *A uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo*, lançada, em 2019, na *Revista Brasileira de Estudos Organizacionais*. Aí, os autores discutem a respeito das percepções dos motoristas sobre o trabalho que realizam nos aplicativos em São Paulo. O artigo tem uma metodologia de pesquisa descritiva, onde foram entrevistados cem motoristas. O resultado mostra que devido ao desemprego, os motoristas passam a trabalhar para os aplicativos e, ao mesmo tempo buscam outra oportunidade de emprego formal. Apesar dos benefícios do trabalho, gostariam de ter as garantias do emprego formal. Sob o discurso do empreendedorismo e da magia da tecnologia, a uberização intensifica e precariza o trabalho.

Mais uma publicação importante é a de Renato Koch, Junice Salvagni e Cibele Cheron, em contexto de pandemia: entregadores de aplicativos, precarização do trabalho, *esgotamento e mobilização*, divulgada, em 2021, na revista *Simbiótica*. No caso, os autores argumentam que o processo de precarização se expande e se intensifica com a chamada uberização. À luz dessa questão, a noção de esgotamento é levantada como o ponto focal de uma análise sociopsicológica do trabalho que liga a dimensão macrossocial da economia neoliberal aos efeitos negativos da reorganização do processo produtivo.

Alguns novos conceitos diferenciam as abordagens dessas discussões como o conceito de uberização, economia solidaria, precarização do trabalho e a economia compartilhada. Entretanto, a uberização é um conceito que às vezes aparece interligado com a economia compartilhada. **A economia compartilhada** pode ser entendida basicamente como um sistema social e econômico que possibilita o compartilhamento de bens ou serviços. O consumo de compartilhamento pode ser de troca ou de aluguel de bens, ou atividades colaborativas. Esta atividade pode acontecer com transações de pessoa para pessoa ou de empresas para pessoas, ou de empresas para empresas. Segundo os autores Bostman e Rogres (2009, pag.58) “A economia compartilhada baseia-

se nas pessoas que trabalham de forma colaborativa, compartilham ideias e práticas e geram interações, promoções e venda de produtos de forma cooperativa”.

A economia compartilhada e a economia solidária são dois conceitos que se relacionam, mas que têm algumas diferenças importantes. A **economia solidária** oferece uma forma diferente de estruturar as relações sociais com base em valores que valorizam a pessoa humana, o trabalho, a justiça, a solidariedade e a sustentabilidade da terra. Propõe a busca de um desenvolvimento econômico e social justo, voltado para o atendimento das necessidades fundamentais de cada cidade, ao mesmo tempo, em que segue um caminho internacional rumo ao desenvolvimento sustentável e à qualidade de vida. Em uma economia socialmente responsável, a produção, distribuição e consumo dos bens de que precisamos para sobreviver são elaborados e comercializados preferencialmente em empreendimentos cooperativos que respeitam e protegem o meio ambiente. Ao contrário do sistema econômico convencional, que visa acumular riqueza e capital, nesse sistema de produção, o ser humano é sujeito e finalidade da atividade econômica. Segundo Singer “economia solidária como um modo de produção que se caracteriza pela igualdade. Pela igualdade de direitos, os meios de produção são de posse coletiva dos que trabalham com eles essa é a característica central. E a autogestão, ou seja, os empreendimentos de economia solidária são geridos pelos próprios trabalhadores coletivamente de forma inteiramente democrática{...}” (Singer, 2008. Pag. 289).

A **uberização** é o termo utilizado para a venda de um serviço através de uma plataforma para alguma empresa ou pessoa de forma independente, sem o intermédio de outra pessoa ou agência. De fato, a plataforma, na forma de aplicativo para celular, é que faz o papel de intermediário entre o vendedor e o comprador, muitas vezes gerando a ilusão de que essa relação está se processando de maneira direta. Segundo Ludmila Costhek “a uberização envolve basicamente a consolidação do trabalhador *just in time*. Isso tem a implicação de que você não terá mais a garantia sobre sua própria remuneração e sua carga de trabalho.” Isso acontece, pois os aplicativos acabam ocupando o lugar das antigas agências de terceirização de trabalho, comportando como mais uma empresa que agora tem acesso a trabalhadores por conta própria (sem diretos trabalhistas).

A economia solidária e a uberização são, portanto, extremos opostos. Enquanto a economia solidária procura promover a participação de todos os envolvidos, a uberização se caracteriza pela falta de proteção legal e regulamentar para os trabalhadores.

Outros conceitos mais tradicionais que serão utilizados durante esse serão o conceito de trabalho assalariado, trabalho decente e trabalho precário. O conceito de

trabalho assalariado representa o esforço desenvolvido com o objetivo de se efetuar um determinado processo produtivo. O indivíduo que exerce este esforço é recompensado através de um salário. Segundo “Marx (1867/1965), o trabalho é em essência um ato que se passa entre o homem e a natureza. O próprio homem exerce em relação à natureza o papel de uma potência natural específica. Ele põe em movimento sua inteligência e suas forças a fim de transformar matérias e lhes dar uma forma útil à sua vida.” (Hirata, Helena e Philippe Zarifian, 2003, pag. 65)

O trabalho assalariado em teses surgiu por conta do direito do trabalho que foi desenvolvido para proteger os trabalhadores das relações desiguais de poder entre trabalhadores e capitalistas, garantindo determinados direitos e obrigações aos empregadores e empregados. O direito do trabalho se ocupa de coisas diversas, desde a regulamentação das relações de trabalho, direitos e obrigações dos trabalhadores, segurança e saúde no trabalho, até a proteção do trabalhador contra a discriminação. A partir daí, o trabalho assalariado é imposto como uma forma de garantir o suprimento de necessidades básicas para a sobrevivência. O empregador assume a posição de detentor de recursos e assume o poder de decidir sobre a remuneração do trabalhador, que, por sua vez, está obrigado a aceitar a oferta por não possuir outros meios de obter recursos. Segundo Marx e Engels, sem trabalho assalariado não há capital, e o trabalho assalariado é baseado na competição entre trabalhadores. (MARX; ENGELS, 2005, p. 51). De acordo com as regras do mercado e sua inevitável lei da oferta e da procura, os trabalhadores reduziram ao mínimo suas condições estruturais, o que acabaria por enfraquecer a economia interna do país e destruir o mercado de trabalho e os próprios trabalhadores. (CARELLI, 2011, p. 39-44).

Segundo a OIT (Organização Internacional do Trabalho) o **trabalho decente** é aquele adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade e segurança, capaz de garantir uma vida digna, sendo que o trabalho decente tem como base a igualdade de oportunidades e de tratamento a todos, e o combate a todas as formas de discriminação sendo de gênero, raça/cor, etnia, idade, orientação sexual, pessoas com deficiência, ou vivendo com HIV e Aids. "O conceito de trabalho decente se apoia em quatro pilares estratégicos: os direitos e princípios fundamentais do trabalho, a promoção do emprego de qualidade, a extensão da proteção social e o diálogo social". (Abramos, Lais, 2006, edição 21 da revista do IPEA)

A **precarização do trabalho** segundo Harvey está ligada a flexibilidade, podendo ter iniciado um novo padrão de acumulação sendo denominada.

[...] se apoia na flexibilidade *dos processos de trabalho*, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado setor de serviços. (HARVEY, 2002, p. 140)

A precarização do trabalho no Brasil tem sido decorrente da forma flexível dos contratos de trabalho. Influenciando no aumento do trabalho informal, do desemprego, trabalho autônomo, outras ocupações e setores.

A flexibilidade econômica está tendo um impacto significativo no mercado de trabalho de todo o Brasil. E pode ser vista no país na presença simultânea e combinada de desemprego aberto em larga escala, estagnação salarial e surgimento de oportunidades de emprego precário. Vale lembrar que as oportunidades de absorção pelo mercado de trabalho por meio dos salários dos empregadores regulamentados estão diminuindo e aumentando as chances de colocação em cargos de maior risco, além da redução das oportunidades de emprego e do aumento do desemprego. Segundo o IBGE, a taxa do desemprego no Brasil foi de 12,6% no final de 2021 e as oportunidades de emprego foi de 12% no mesmo período.

Esta precarização das condições de trabalho no país é vista pelo autor Alves como uma síndrome da insegurança de classe que historicamente foi introduzida na época do neoliberalismo. “O Estado neoliberal é a forma de Estado político que se surge com a mundialização do capital. É o elemento político constitutivo da lógica da precarização do trabalho que hoje se impõe à reprodutibilidade capitalista.” (Alves, 2007, pag. 149). Desta forma o estado tem como base intensificar e explorar a força de trabalho fazendo com que tenha um desmonte coletivo e uma resistência sindical – corporativa. Com isso causando um auto número do desemprego no país e deixando pessoas à deriva no mercado de trabalho. Meszáros (2002, pag. 225) relata que esta flexibilidade tem como consequência um aumento na produtividade, competitividade e eficiência do trabalhador. Podendo ser um

[...] remédio para dar seguimento às deficiências e “disfunções” devidas ao desemprego crônico em todos os países sob o domínio do capital, em rigorosa conformidade aos parâmetros causais do sistema do capital, é visto em

termos de “maior disciplina do trabalho” e “maior eficiência”, resultando de fato na redução dos níveis salariais, na crescente precarização da força de trabalho até nos países capitalistas avançados e no aumento generalizado do desemprego. (Meszarós, 2002, pag. 225)

No Brasil, o trabalho precarizado está se estendendo ao nível superior, onde cargos que precisavam de ensino médio estão sendo ocupada por pessoas com ensino superior. Por falta de opção estas pessoas com maior qualificação educacional buscam por oportunidade menores. Esse fenômeno de sobre qualificação, no qual o trabalhador em exercício tem uma qualificação superior ao que é solicitado para exercer a função, também pode ser associado ao processo de precarização que vem sendo descrito.

Espera-se que este trabalho e conclusão de curso contribua com os debates atuais a partir da discussão sobre as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos urbanos entre 2016 e 2021, destacando os pontos positivos e negativos existentes em tal forma de trabalho.

3. OS APLICATIVOS ATUANTES NO TERRITÓRIO NACIONAL

Os aplicativos encontrados foram pesquisados a partir de julho de 2021 até agosto de 2022. A pesquisa teve como objetivo encontrar os aplicativos mais utilizados no território brasileiro e os que tinham público alvo diferente do demais. Os aplicativos foram encontrados através da plataforma de pesquisa Google, a busca foi feita para encontrar os maiores aplicativos usados no país. Foram utilizadas palavras chaves como “aplicativos de transporte urbano”, “aplicativo como o Uber “, “aplicativo para mulheres”, “aplicativos que tem um público específico” e “os melhores aplicativos para trabalhar com transporte de pessoas “. Com isso foram identificados os sites que indicavam os melhores aplicativos. E aqueles que apareceram mais vezes e se apresentaram diferentes na função ou no objetivo foram selecionados para esta pesquisa.

3.1. APLICATIVOS: APRESENTAÇÃO

O primeiro aplicativo a chegar no Brasil com uma forma diferente de trabalho do que os táxis foi a empresa estadunidense UBER Technologies Inc. sendo fundada em 2009, e se instalou no Brasil em 2014 com o objetivo de transportar pessoas com mais conforto e com um valor acessivo. A plataforma fornece serviço de entrega, viagens para pessoas físicas e corporativas. A UBER¹ foi pioneira deste seguimento no Brasil e com isso influenciou diversos aplicativos que já atuavam com táxis e no surgimento de novos aplicativos. Atualmente é o aplicativo mais usado entre os motoristas e usuários.

O aplicativo 99¹ é um exemplo de empresa que transitou. Foi fundada em 2012 no estado de São Paulo com somente o serviço de táxis e em 2016 começou com o serviço de mobilidade particular. Inicialmente a empresa era administrada por um brasileiro e em 2018 foi vendida para a empresa chinesa Didi Chuxung que é atualmente a administradora do aplicativo. No Brasil o aplicativo não trocou de nome, mas no exterior é chamado de Didi, fornecendo o serviço de táxi, carro particular, opções de luxo, ônibus, micro ônibus, bicicleta e entrega de alimentos.

1 Todas as informações dos aplicativos na monografia foram tiradas dos sites oficiais

O aplicativo Wappa¹ foi fundado em 2001 com foco nas corridas de táxis e em 2017 começou a ter corridas particulares. O foco maior da empresa é o serviço de táxis, mas também fornece corridas particulares corporativas e motoboy.

O Garupa¹ surgiu em 2017 no estado do Rio Grande do Sul, sendo administrado pela Fursion Quatro e sócios. Além das corridas particulares no aplicativo, a empresa fornece as opções de exclusividade para criança, pet, mulheres, objetos, empresas, educação/ saúde. No serviço de pet e criança os passageiros têm que estar acompanhados por um responsável maior de 18 anos. No serviço para as mulheres, a motorista vai ser exclusivamente do sexo feminino. No serviço “empresas” são corridas corporativas e o valor da corrida é cobrado diretamente para empresas. No serviço de educação e saúde é uma função exclusivos para os profissionais da área, sendo que para educação pode ser professores, alunos e demais funções da educação. Para a saúde pode ser para médico, enfermeiras e demais funções da área. O serviço de educação e saúde são considerados corridas com mais urgência, com isso as corridas são aprovadas mais rápidas. Para solicitar estes serviços os profissionais têm que comprovar vínculo com a área da educação ou da saúde. Quase todos os serviços exclusivos são mais caros, somente o de educação e saúde com desconto para o passageiro.

O In drive¹ é o aplicativo que surgiu na Rússia em 2013 e chegou ao Brasil em 2018. O aplicativo é administrado pela empresa Sisnet que tem como ideia um aplicativo onde o motorista e o passageiro possam negociar o valor do trajeto. É a única plataforma que o motorista pode negociar o valor da corrida com o passageiro.

Blablacar¹ é um aplicativo que surgiu em 2006 na França e começou no Brasil em 2016. A empresa VNV Global viu a oportunidade de um aplicativo de carona. O estudante Frédéric Mazzella, nas suas férias na França viu os trens lotados e as estradas lotadas de pessoas sozinhas em seus carros. Neste momento surgiu a ideia de criar um aplicativo de carona para pessoas que iam para o mesmo lugar. O aplicativo foi mudando com o tempo e atualmente pode fornecer o serviço de carona e também de compra de passagem de ônibus.

Yet go¹ surgiu em 2016 no Pará com a ideia de estar em todos os seguimentos da logística, com a finalidade de transportar tanto seres vivos como objetos e alimentos. A empresa é administrada por Jaílson Ferreira e diversas franquias pelo país. A plataforma fornece o serviço de logística para empresas e pessoas físicas e mobilidade urbana transportando tanto passageiros quanto pets.

Entretanto, surgiram outros aplicativos voltados para um público específico, tal como o Homo Drive¹. Esse aplicativo surgiu em 2018 no estado de Minas Gerais, com a finalidade de servir o público LGBTQIA+, buscando trazer mais segurança, emprego e conforto tanto para o condutor quanto para o passageiro. Os motoristas são obrigatoriamente pessoas LGBTQIA+.

Da mesma forma surgiram os aplicativos focados no público feminino como a Lady Drive¹, fundado em 2017 no estado de São Paulo e o Baby Pass¹, que também foi fundado no estado de São Paulo em 2019, mas focado tanto em mulher como em transportar crianças e menores de idade com mais segurança. Na Lady Drive as motoristas são exclusivamente mulheres, buscando trazer mais segurança para as passageiras. Já a Baby Pass o aplicativo tem a função de o responsável ou passageira escolher ser conduzida por uma motorista mulher, ou ambos os sexos.

Outro aplicativo que veio para o Brasil foi o aplicativo espanhol Cabify¹. Criado em 2011 chegou ao Brasil em 2016 e encerrou suas atividades no país em 2021. Com a queda nos serviços na pandemia, a empresa não conseguiu manter o aplicativo ativo no país. Segundo o CEO da empresa, o mercado brasileiro ainda é muito afetado pela grave situação sanitária do país e pela crise socioeconômica local causada pela covid-19. Este contexto dificultou a criação de valor e levou a empresa a parar sua operação no Brasil.

3.2. OS CONDICIONANTES NECESSÁRIOS PARA SE TORNAR CONDUTOR DE APLICATIVO

De uma forma geral todos os aplicativos seguem a mesma linha no momento de cadastrar um motorista. Apesar de todos terem a sua peculiaridade e pré-requisito para ser um fornecedor do serviço. Para ser um condutor pela UBER no momento de realizar o cadastro a pessoa precisa fornecer para a plataforma a CNH, uma foto de perfil, um comprovante de residência, o certificado do curso de condutax² ou conduapp³ e o CRLV (Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo). O veículo deve ter no

2 Cadastro Municipal de condutores de táxis

3 Número do registro de motorista de aplicativo da cidade de São Paulo (o registro deve ser feito tanto motorista convencional quanto os taxistas que for trabalhar por aplicativo)

máximo 10 anos de fabricação e contendo 4 portas, 5 lugares, ar-condicionado e estar entre os 231 tipos de carro que constam da lista em que a empresa fornece.

Na forma de cadastro as outras plataformas não se diferenciam muito deste padrão Uber. Mas alguns detalhes podem apresentar variações. Na Wappa, por exemplo, no momento do registro um diferencial é a necessidade do comprovante da conta bancária no nome do condutor. No Garupa o motorista tem que apresentar para a plataforma a CNH tipo B, certidão de antecedentes criminais e no cadastramento tem dois tipos de veículo, sendo o convencional que está no padrão Uber e o executivo que tem que ser um carro suv ou sedan, além de todos terem que ter as 4 portas com vidro elétrico, o banco tem que ser de couro e o veículo só pode ter no máximo 5 anos de fabricação. No In drive é pedido a foto do veículo, a placa, documentos, certidão de antecedentes criminais, foto de conta válida em outro aplicativo de transporte ou licença para taxista. Na Yet Go o diferencial na solicitação de documentos para habilitação é a apresentação do comprovante de renda e o comprovante de conta corrente. Na Homo Drive a documentação para se tornar motorista não se diferencia dos demais aplicativos, mas no momento de cadastrar o veículo na categoria convencional ele deve ter no máximo 7 anos de fabricação, ter o IPVA e o licenciamento em dia, sendo que nas demais categorias não difere dos outros aplicativos. Na Lady Drive o único diferencial é que o carro tem que ter no máximo 8 anos de fabricação. Já no Baby Pass o carro tem que ter cadeirinha para transportar criança e seguro.

Os aplicativos não estão preocupados totalmente com os passageiros. Somente o Uber, 99 e a Garupa solicita uma quantidade maior de informação do motorista e do veículo. A Homo Drive, Lady Drive os motoristas são obrigatoriamente pessoas LGBTQIA+ e mulher. O Baby Passa por ser um aplicativo para transporta crianças a obrigatoriedade diferentes dos demais é a cadeirinha e o seguro para o veículo. Os demais aplicativos não têm a preocupação de ter mais informações do motorista além da necessária para exercer a função.

3.3. A PERCENTAGEM RECEBIDA PELO MOTORISTA EM CADA CORRIDA E A FORMA DE RECEBIMENTO

O valor que o motorista recebe em cada corrida pode variar tanto de corrida para corrida quanto de aplicativo para aplicativo. Na Uber o trabalhador recebe de 60% a

80% do valor. O valor calculado para cada corrida pode variar conforme a cidade, a quantidade de carro disponível no momento e o tipo de veículo, influenciando diretamente no valor pago pelo passageiro e recebido pelo motorista. Na plataforma têm cinco tipos de veículos, sendo o UberX de valor menor, o UberX pro em que o passageiro paga o valor menor, mas espera mais pelo veículo, o Comfort que tem veículos modernos e um melhor conforto e o Black que são veículos de alto padrão. Para calcular o valor da corrida a Uber leva em consideração o preço base que pode variar de R\$4,00 a R\$10,00, o custo varia de R\$1,50 a R\$4,50, a distância R\$1,00 a R\$2,45 por km, duração da corrida, pedágio e, se tiver preço dinâmico (que é quando em uma determinada área está tendo uma alta demanda por carro), isso também é acrescentado ao preço da corrida. Se no caso a corrida for cancelada pelo usuário após 5 minutos de ter sido solicitada, o motorista receberá o valor da tarifa mínima.

O condutor recebe o pagamento das corridas feita pelo aplicativo uma vez na semana ou ele pode solicitar uma transferência ao dia, através da plataforma Flex Pay Uber. O pagamento é feito através de uma conta bancária virtual que é disponibilizada quando o trabalhador é aprovado pela plataforma.

Na 99 o trabalhador pode receber em cada corrida de 88% a 81% do valor. O valor calculado para cada corrida pode variar conforme a área, a quantidade de carro disponível no momento, o tipo de veículo e o dia da semana. Para calcular o valor a 99 leva em consideração a tarifa base que pode variar de R\$1,50 a R\$3,00, a distância que pode variar de R\$1,35 a R\$2,00 por km e o custo por tempo percorrido por minuto pode ser de R\$0,10 a R\$0,50 centavo mais o pedágio, se houver. O aplicativo tem a tarifa mínima que o motorista pode receber que vai variar de R\$5 a R\$12 reais conforme a área e a cidade que a corrida foi iniciada. Se no caso a corrida for cancelada pelo usuário após o motorista ter percorrido 300 metros, o motorista recebe o valor de R\$ 5,00.

O motorista recebe o valor pago pelo cliente através do aplicativo de transferência bancária ou pelo cartão 99. A transferência bancária só pode ser feita as sextas-feiras, mas o saldo fica disponível quando é pago pelo passageiro e o cartão pode ser usado para fazer compras ou para sacar o dinheiro em lotérica ou banco 24h.

O condutor que opta por usar o aplicativo Wappa recebe do aplicativo uma porcentagem fixa de 80% do valor da corrida. A plataforma opera em seis categorias com isso o valor da corrida pode variar conforme a sua modalidade. As modalidades são: o táxi convencional, o táxi promo (sendo mais barato e tem mais agilidade), o economy (sendo o carro particular em um menor valor), o premium (que é um veículo de acordo com a

necessidade do passageiro), a mulher (que é para as passageiras com motoristas femininas) e o acessível (que tem carros adaptados). O valor da corrida é definido pela soma de tarifa base que está no valor de R\$ 2,00, mais o Km rodado que é no valor de 1,60 por km e a tarifa por minuto que é de 0,26. Se o cliente optar por cancelar a corrida o motorista não receberá a taxa de cancelamento e não vai ser descontado do passageiro.

O motorista recebe o valor pago pelo passageiro através da conta corrente do banco digital do próprio aplicativo que disponibiliza o valor em 3 dias úteis. Esta conta disponibiliza somente cartões virtuais, para fazer saques e pagamentos será necessário a transferência do dinheiro para uma conta com cartão físico.

O trabalhador que escolhe o aplicativo Garupa recebe do aplicativo uma porcentagem fixa de 80% do valor da corrida. A plataforma opera em seis categorias e com isso o valor da corrida pode variar conforme a sua modalidade, podendo ser a garupa clássico, sendo o carro particular com um menor valor; o executivo, que é um veículo de alto padrão; a mulher, que é para as passageiras com motoristas femininas; o kid, que é um veículo que já tem cadeirinha e o pet, que transporta animais domésticos de pequeno e médio porte, sendo que o valor da corrida nesta categoria aumenta 20%. Já o estudante e professor (educação/saúde) é equivalente ao clássico só que com desconto. De forma geral o valor da corrida é definido pela soma de tarifa base, o Km rodado e a tarifa por minuto. A plataforma cobra uma taxa de tecnologia no valor de R\$0,65 do motorista em cada corrida, e este valor é a mais dos 20% cobrados inicialmente pelo aplicativo. Se no caso a corrida for cancelada pelo usuário após o motorista ter percorrido 4 minutos, o motorista receberá um valor que pode variar, mas não aparece especificado no site da empresa.

O repasse desses valores considerará sempre o ciclo de segunda-feira a domingo, e ocorrerá em até cinco dias úteis, através de transferência a conta corrente de titularidade do Garupa, a ser indicada no momento do cadastro, valendo o comprovante de depósito como prova de quitação entre as partes.

O In drive e o Blablacar pagam para o motorista uma porcentagem fixa de 90%. O valor que o motorista ganha na viagem não é padrão e este valor é sugerido pelo aplicativo levando em consideração o valor da gasolina e se for necessário pegar pedágio, mas o valor sugerido é o valor mínimo da corrida. O motorista pode aceitar ou não o valor sugerido, mas ele pode somente aumentar ou deixar o valor sugerido, não podendo diminuir o valor indicado pelo aplicativo.

O aplicativo não tem a opção de pagamento pelo app com isso o motorista é quem tem que fazer o pagamento para o aplicativo. O passageiro pode pagar por dinheiro ou por cartão se o motorista tiver a maquininha de passar cartão. O pagamento para o aplicativo é de forma pré-paga, como forma de crédito, quando as corridas forem aceitas e os valores aprovados serão descontados estes valores.

O condutor que escolhe trabalhar pela Yet Go recebe do aplicativo de 75% a 80%, conforme a sua categoria. Se for mototaxista ou motoqueiro tem que pagar para o aplicativo um valor fixo de R\$ 2,00 por corrida. O valor da corrida é calculado com base na soma de três tarifas, sendo que a tarifa base que pode mudar conforme a categoria. Já a tarifa por km e por minuto tem o valor fixo de R\$ 1,70 por km e R\$ 0,15 por minuto. Se a corrida for cancelada pelo usuário após o motorista ter se dirigido em direção do passageiro, o motorista receberá um valor que pode variar.

O motorista recebe o valor pago pelo cliente através do aplicativo através de transferência bancária ou pelo cartão que o motorista escolheu no momento do cadastro. A transferência bancária é feita no momento em que o aplicativo recebe do passageiro.

O condutor que opta por usar o aplicativo Homo Driver, Lady Drive e o Baby recebe dos aplicativos uma porcentagem fixa de 80% do valor da corrida. O valor da corrida é definido pela soma de tarifa base, o Km rodado que é no valor de R\$ 2,00 e a tarifa por minuto. Se o cliente optar por cancelar a corrida o motorista não receberá a taxa de cancelamento e não vai ser descontado do passageiro.

O motorista recebe o valor pago pelo cliente através do aplicativo de transferência bancária. A transferência bancária é feita no momento em que o aplicativo recebe do passageiro. Um exemplo de forma de pagamento é no aplicativo da 99 onde o motorista recebe pela conta 99, que é uma conta digital. Isso acontece também nos demais aplicativos, podendo cada aplicativo ter a conta com seu nome. Desta forma os motoristas recebem mais rápido o valor da corrida.

Em 2021 um estudo da Universidade Federal do Paraná (UFPR) sobre “O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos” conseguiu identificar o rendimento mensal dos motoristas de aplicativo entre novembro de 2020 e agosto de 2021. Observando-se os valores apresentados na tabela 1, relativos ao rendimento dos trabalhadores que atuam nas plataformas, percebe-se que aqueles trabalhadores que compuseram a Amostra CDT (nome dado ao questionário respondido por 492 trabalhadores largamente concentrados entre as plataformas Uber e 99) indicaram receber rendimento médio mensal de todos os trabalhos de R\$ 2.824,14, ligeiramente

superior aos rendimentos exclusivamente auferidos com o trabalho em plataforma R\$ 2.770,69. Note-se que ambos os valores são significativamente mais altos do que aqueles indicados pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua de R\$ 1.894,90 e pela Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) de R\$ 2.142,00. Em relação ao rendimento médio por hora de trabalho, nota-se que foi também sensivelmente mais elevado entre os trabalhadores sob controle de plataformas que compõem a Amostra CDT, que chegam a receber quase 30% a mais do que os trabalhadores no grupamento de transporte de passageiros da PNAD Contínua de R\$ 14,42 por hora X R\$11,20 por hora. Como mostra na tabela abaixo:

TABELA 1: RENDIMENTO MÉDIO NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM REAIS

Pesquisa	Rendimento
Amostra CDT - Renda mensal total (não só plataformas)	2.824,14
Amostra CDT - Rendimento mensal das plataformas	2.770,69
Amostra CDT - Rendimento líquido semanal das plataformas (- custos)	603,93
Amostra CDT - Rendimento por hora de trabalho nas plataformas	14,42
PNAD Contínua - Rendimento mensal de todos os trabalhos	1.894,90
PNAD Contínua - Rendimento por hora de trabalho	11,10
RAIS - Remuneração do trabalho registrado	2.142,00

FONTE E ELABORAÇÃO: CDT/UFPR (O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos,2021, PAG. 329)

3.4. QUANTIDADES DE HORA QUE CADA MOTORISTA PODE TRABALHAR

A quantidade de horas que cada motorista pode trabalhar varia de acordo com a política de cada empresa. Algumas empresas permitem que seus motoristas trabalhem até 15 horas por dia, enquanto outras podem limitar o número de horas a 10 horas por dia. A UBER e o Blablacar estabelecem que o motorista pode dirigir durante 12 horas seguidas por dia, quando este horário é cumprido o motorista é bloqueado de aceitar corridas e só é desbloqueado após 6 horas. Na 99 e no Garupa o motorista pode trabalhar no máximo 15 horas seguidas por dia, após o horário o motorista é bloqueado e só é desbloqueado após 6 horas. Já o Wappa, In Drive, Yet Go, Homo Drive, Lady Drive e o Baby Pass recomendam que o motorista trabalhe de 10 horas a 15 horas por dia, mas não a bloqueio ou qualquer tipo de impedimento se o motorista ultrapassar o horário.

No estudo da UFPR já citado, conseguiu identificar a jornada média semanal dos motoristas de aplicativo entre novembro de 2020 e agosto de 2021. Considerando-se as informações relativas às jornadas semanais exibidas na tabela 2 (retirada do estudo já citado), nota-se que os trabalhadores por plataforma do grupamento de transporte de passageiro realizam jornadas bem mais longas, em média 52,2 horas, ou seja, quase 10 horas semanais a mais do que as jornadas realizadas pelos ocupados nas aferições da PNAD ou da RAIS. Esse diferencial entre as jornadas, sobreposto ao diferencial identificado entre as remunerações por hora de trabalho é o que explica o fato de que a remuneração mensal exclusivamente recebida por meio das plataformas dos respondentes da Amostra CDT é 68% superior à remuneração dos ocupados na mesma atividade segundo a PNAD. Como mostra a tabela abaixo:

TABELA 2: JORNADA MÉDIA SEMANAL NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Pesquisa	Horas de trabalho
Amostra CDT - Jornada média semanal nas plataformas	52,2
PNAD Contínua - Jornada média semanal em todos os trabalhos	43,0
RAIS - Horas contratadas semanais	41,0

FONTE E ELABORAÇÃO: CDT/UFPR (O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos, 2021, PAG. 329)

A tabela elaborada pela UFPR em comparação com o limite de trabalho que os aplicativos estabelecem. Permite inferir que a média de horas trabalhadas que os motoristas estão fazendo representa uma jornada de trabalho no limite estabelecido pelos aplicativos.

3.5. ECONOMIA COMPARTILHADA E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO POR APLICATIVO

Segundo Bostman e Rogers (2010, pag.97–119) a economia compartilhada é composta por sete ideias, sendo elas: (i) a troca da propriedade pelo uso dos bens; (ii) a revolução da forma como são firmados em contratos de locação; (iii) a sabedoria coletiva dos membros interligados por uma plataforma; (iv) pessoas que disponibiliza seus bens e outros querendo loca-los; (v) sem barreiras de entrada de pessoas que queiram compartilhar os seus bens e outros que querem utiliza-los; (vi) a dominação do serviço no seu contexto e (vii) a emergência do mercado de retribuição, alterando a lógica de consumo

e desconhecer a prática anterior. Os autores descrevem cinco elementos que se conectam com as ideias citadas que definiriam a economia compartilhada, sendo: (i) o valor das operações ou prestações de serviço realizadas; (ii) a existência de bens subutilizado ou capacidade de trabalho ociosa; (iii) acessibilidade a este serviço ou bens através da internet, o que em muito se relaciona com a falta de barreira que foi citada na característica v das ideias de economia compartilhada;(iv) a comunidade criada com a confiança e facilidade de troca destes bens e serviços entre pessoas desconhecidas; (v) redução da necessidade de ter a propriedade dos bens, que vão se tornado serviços.

O contexto de economia compartilhada inicialmente parece se adaptar a situação do trabalho de motorista de aplicativo, porém as consequências de apropriação deste conceito pelas plataformas podem ser extremamente desfavoráveis aos motoristas. O que foi observado no caso dos aplicativos é um aumento de jornada e ausências de garantia trabalhista, que precarizam a relação de trabalho.

Com a promessa de que os motoristas podem fazer o próprio salário e se quiserem ganhar mais é só trabalhar um número de horas suficiente para receber uma boa remuneração, as plataformas atraem milhares de interessados. Para elas, os motoristas é que operam nas suas plataformas, portanto eles não são contratados e por esse motivo a empresa acredita que não tem responsabilidades trabalhistas, ou deveres sociais sobre estes trabalhadores. Segundo Ficchmann (2017, pag. 01) “As plataformas não estão preocupadas com a rentabilidade dos parceiros. As empresas só tem olhos para a própria rentabilidade. Por isso, existe rotatividade grande, com muitos motoristas saindo e entrando”

Os aplicativos denominam os trabalhadores como “motoristas parceiros”, estes por sua vez não possuem qualquer garantia de direitos, segurança etc. Ou seja, as empresas acabam por compartilhar os riscos do negócio com os “parceiros”, que sequer podem negociar os percentuais de reembolso pelo trabalho realizado. Se o trabalhador é um autônomo, ele deveria poder definir o preço do próprio serviço ou pelo menos ter a autonomia para negociá-lo. Mas não é essa a realidade do trabalho para as plataformas de mobilidade urbana, neste caso quem acaba definindo os valores são as plataformas, que desta forma exercem um controle sobre os motoristas e seus ganhos.

A economia compartilhada trataria de um negócio que conecta o prestador de serviços, um contratante e um intermediador, sem que alguma das partes exerça controle sobre as demais. Mas na realidade os aplicativos de transporte são empresas que intermedia estes negócios e acabam flexibilizando as normas trabalhistas na parte de

transportes de pessoas, o que faz com que as plataformas tenham um objetivo de alcançar lucros e remunerar trabalhadores pela prestação de um serviço, entretanto, se comprometerem com as condições de trabalho de seus “colaboradores”. As plataformas que oferecem serviços por meio de aplicativos, seja pela grande quantidade de usuários e motoristas, seja pelos conflitos enfrentados por elas no que se refere à regulamentação dos serviços ou ainda pelos direitos e deveres que elas deveriam ter com o trabalhador, acabam não preservando os direitos trabalhistas de seus motoristas.

3.6. ECONOMIA SOLIDARIA E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

A economia solidária e a uberização têm características e objetivos diferentes, mas elas também têm alguns pontos em comum. Ambos os modelos são baseados em conexões diretas entre as partes envolvidas. Além disso, ambos os modelos podem envolver o uso de plataformas digitais para facilitar o processo. Os dois modelos têm o potencial de criar novas formas de trabalho e de gerar renda para aqueles que não têm acesso ao mercado de trabalho tradicional.

A economia solidária é um modelo de organização econômica que busca a construção de relações de produção, consumo e financiamento baseado na cooperação e na solidariedade. O modelo tem como princípio a busca da autonomia e da autogestão, procurando a igualdade de condições entre seus participantes e o equilíbrio entre o meio ambiente e o desenvolvimento econômico. Busca ainda a redução das desigualdades e a promoção da justiça social. Os principais objetivos da economia solidária são a geração de emprego e renda, a promoção da inclusão social e a melhoria das condições de vida dos trabalhadores.

A Economia Solidária apresenta-se como um tipo de economia alternativa, caracterizada como um conjunto de atividades econômicas cuja lógica é distinta da lógica do mercado. [...] a Economia Solidária organiza-se a partir de fatores humanos, favorecendo as relações onde o laço social é valorizado através da reciprocidade e adota formas comunitárias de propriedade. (ALEIXO, 2014, p.32)

Como descreve Laville (2007. Pag 78) “A economia solidária pode ser definida como o conjunto das atividades econômicas submetidas a uma vontade ou agir democrático, onde as relações sociais de solidariedade têm primazia sobre o interesse individual ou o lucro material.” Quando se trata de comércio justo, doações de caridade,

serviços de vizinhança e iniciativas de inclusão de trabalhadores. Essas atividades não são abordadas por sua condição legal, mas por sua natureza dupla como empreendimento políticos e econômicos, o que lhes confere sua singularidade.

A uberização⁴ do trabalho refere-se a uma tendência crescente de transformar os modelos de trabalho tradicionais em modelos de serviços baseados em plataforma. Estes modelos de serviço baseados em plataforma são normalmente baseados em economias digitais, nas quais as empresas facilitam o encontro entre o ofertante e o cliente. A uberização do trabalho é particularmente relevante para aqueles que desenvolvem uma economia de trabalho baseada em plataformas digitais onde os trabalhadores são classificados como independentes.

Segundo Abílio (2017), a uberização é uma nova forma de organização, gerenciamento e controle do trabalho, o que a autora tem denominado também de trabalhador *just in time*, disponível e descartável. São motoristas amadores, permanentemente avaliados pelos usuários, que disponibilizam seus serviços no aplicativo, sem contrato e sem direitos para transportar passageiros a valor menores que os praticados por taxistas.

Ou seja, a uberização do trabalho acaba sendo mais um risco para os direitos trabalhistas, mas ela também pode ser vista como uma oportunidade para a economia solidária, pois pode permitir que as pessoas trabalhem como autônomos, criando assim seus próprios empregos com base em princípios de cooperação. A economia solidária pode ajudar os trabalhadores autônomos a obter um salário justo, segurança e estabilidade, e a desenvolver suas habilidades de forma independente. Além disso, os trabalhadores autônomos envolvidos em empreendimentos econômicos solidários também podem desenvolver capacidades de cooperação, como a habilidade de trabalhar em equipe, a partilha de conhecimentos e a responsabilidade social. Mas para isso, os motoristas de aplicativos teriam que ser no mínimo cogestores das empresas que os contratam, o que não ocorre no mundo das plataformas de transporte.

4 ABÍLIO, Ludmilla Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

4. A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PELOS TÁXIS

O táxi é o serviço de transporte particular mais tradicional do país, com o surgimento da frota em 1930, inicialmente totalmente estrangeira. A partir de 1958, no governo Getúlio Vargas, começa a produção dos veículos totalmente brasileiros e a frota de táxis também começa a se nacionalizar. Atualmente o exercício da função como taxista exige autorizações legais com o governo municipal e o trabalhador/motorista tem que possuir um veículo ou pertencer a uma frota táxi. Esse trabalhador tem a obrigação de manter esse veículo meticulosamente em ordem para trabalho ao longo do dia. Além do aspecto empresarial, a profissão requer um perfil profissional atento, responsável, capaz de lidar com pessoas.

A profissão possui algumas categorias como mototáxi, táxis comuns, táxis comuns-radio, táxis lotação, táxis especial e táxis de luxo. Praticamente todos esses tipos fazem uso do taxímetro para realizarem a precificação do serviço.

4.1 CONDICIONANTES PARA ATUAÇÃO COMO TAXISTA

Para ser um trabalhador o profissional precisa ter o CONDUTAX, (curso especial de treinamento e orientação) e veículo próprio. Dessa forma existem três formas de trabalhar com táxis, através do táxi de frota, do táxi coproprietário ou auxiliar e o taxista autônomo. O taxista de frota é o profissional que paga um valor mensal, semanal ou diária para poder trabalhar para um grupo sem ter que ter a alvará⁵. O taxista coproprietário ou auxiliar é um taxista dono do alvará que aluga o táxi para outra pessoa e com isso eles dividem a licença e perdem alguns direitos com o desconto dos Impostos sobre o produto industrializado (IPI) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) e precisará pagar 30% a mais no veículo do que o taxista comum. O taxista autônomo é o profissional dono da alvarada. Os taxistas por lei têm direito a piso remuneratório (que são ajustados entre os sindicatos), direito trabalhista e ao regime geral da previdência. Como taxista o profissional tem direito a desconto de 30% na compra de veículo e é isento dos impostos sobre produto industrializado (IPI)

⁵ É o documento que autoriza o motorista exercer a função de taxista

quando da compra de veículos para prestação de serviço e imposto sobre a propriedade de veículo automotores (IPVA).

4.1.1. Direitos

O trabalho de taxista é reconhecido em todo território nacional desde 1974 conforme a lei de nº 6.094, que afirma a identificação desta forma de trabalho.

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais: I- Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o Regime Geral de Previdência Social de forma idêntica à dos contribuintes individuais; II- 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; III- As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal; IV -A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo. (BRASIL, 1974, p.1).

A lei citada anteriormente foi alterada em 2011 para a lei nº 12.468 com o objetivo de ressaltar os direitos dos profissionais.

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos: I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da lei nº 9.503 de 1997; II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizativo; III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito; IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço; V - Inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado. (BRASIL, 2011, p.1).

Além da lei nacional, o profissional é coberto pelas leis municipais que têm como os principais objetivos a regulamentação e o suporte a estes trabalhadores durante o exercício da atividade.

Tais regulamentações são auxiliadas pelas leis nacionais de mobilidade urbana, sendo que segunda a lei (nº 13.640) que entrou em vigor em 2018, indica que todos os motoristas devem responder no mínimo os seguintes requisitos (levando em consideração as leis municipais para a profissão):

[...] **Artigo 11-B.** O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: I – Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; II - 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; III - Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); IV - Apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. (BRASIL, 2018, p.1).

4.1.2. Deveres

Os deveres de uma taxista também estão regulamentados na lei nacional e como já foi citada a lei que garante os deveres deste profissional é a lei nº 12.468, sendo que são citados os deveres dos mesmos a partir do artigo 5.

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas: I - atender ao cliente com presteza e polidez; II - trajar-se adequadamente para a função; III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene; IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado: I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria; II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.” (BRASIL, 2011, p.1)

Além destes deveres o taxista deve estar devidamente trajado e não pode, de forma alguma, negar passageiro. Podendo pegar passageiro somente em lugares devidamente sinalizados.

O taxista define sua própria agenda e tem controle completo sobre seu tempo e trabalho. Dado que o horário é flexível, um taxista pode optar por operar durante toda a noite, durante o dia, ou em outras ocasiões que se adequem aos seus interesses.

4.2. SOBRE O PAGAMENTO DO SERVIÇO E A REMUNERAÇÃO DO PRESTADOR

O preço final da corrida é dado pelo preço inicial, também conhecida como bandeirada (tarifa métrica e horária). A bandeira que é mais usada em circunstâncias padrão é geralmente a bandeira um. Quando o transporte ocorrer, por exemplo, durante a noite ou em uma rodovia, o taxista só vai ativar a bandeira dois, o que resulta em um aumento no custo da tarifa. Todos os taxistas aceitam o pagamento em dinheiro, e alguns aceitam cartões de crédito e débito, recebendo o valor integral da corrida. Na sua tese, a Andréa Silva Vilas Bôas (2016, pag.100) fez um estudo de caso sobre “A influência dos aplicativos móveis no negócio das empresas prestadoras de serviços de táxis em São Paulo”, que apresenta que os taxistas têm utilizado de aplicativos de transferência bancárias para ter o pagamento das corridas.

4.3. CONDIÇÃO DE TRABALHO DOS TAXISTAS

Os motoristas de táxi lidam diretamente com seus clientes, trocam dinheiro em espécie e frequentemente trabalham sozinhos. Essas condições de trabalho os tornam mais vulneráveis à violência urbana do que aquelas profissões que se beneficiam de ambientes de trabalho de escritório. Isso implica na necessidade de estabelecer mecanismos de autodefesa e proteção que assegurem a produção de segurança no exercício da atividade cotidiana, principalmente em cidades com altos índices de criminalidade violenta. No caso de taxistas que buscam passageiros anônimos na rua, avaliar um pedido de um passageiro e decidir se aceita ou não é um mecanismo crucial para garantir sua segurança, o que muitas vezes envolve a construção de confiança a partir dessa avaliação⁶.

6 NETTO, Gilberto da Motta e Silva. “Confiar desconfiando”: vulnerabilidade, risco e produção de segurança na atividade dos taxistas da cidade do Recife. 2011.

Os motoristas estão sujeitos ao risco de violência no trabalho, que é uma ocorrência comum para taxistas e, embora a maioria das violências envolva ameaças e outras formas de violência, como agressões, assassinatos e homicídios, também são comuns e causam problemas mais graves.

Taxistas são alvos “comuns” de violência, porque eles trabalham sozinhos, estão desprotegidos, aceitam passageiros cujas atitudes em relação à violência são desconhecidas e, além disso, carregam dinheiro, tornando-se, portanto, alvos em potencial (MAYHEW, 2000a:1).

Portanto, são profissionais que atuam em ambientes que os tornam mais vulneráveis à violência. A causa da vulnerabilidade pode ser por uma maior exposição a determinados fatores que aumentam a probabilidade de os indivíduos se tornarem vítimas de violência, como exposição prolongada em locais públicos, deslocamento em áreas com pouca presença de fiscalização.

5. COMPARAÇÃO ENTRE AS SITUAÇÕES DE MOTORISTA DE APLICATIVO E TAXISTA

O trabalho como motorista de aplicativo e o de taxista compartilham algumas características semelhantes. Ambos requerem que os motoristas sejam maiores de 21 anos, possuam uma licença de motorista válida e sejam aptos para dirigir. Em alguns estados ou cidades também se exige que os motoristas passem por teste toxicológico e/ou possuam certos tipos de seguros. No entanto, há algumas diferenças importantes entre as duas profissões. Por exemplo, os motoristas de táxi precisam se submeter a um processo de licenciamento muito mais rigoroso do que os motoristas de aplicativos. Porém, motorista por aplicativo e táxis são formas diferentes de trabalho.

O trabalho por aplicativo é uma forma mais moderna de transporte particular, em que os passageiros podem solicitar um carro via aplicativos de celular. Como já explicado, nessa forma de serviço os motoristas são profissionais autônomos que se cadastram na plataforma que recebe os pedidos os pagamentos podem ser mais rápidos, pois o pagamento pelo serviço de locomoção é realizado diretamente na plataforma após o percurso, por meio de cartão de crédito ou débito cadastrado pelo usuário, ou em dinheiro, diretamente para o motorista. Os motoristas geralmente usam seus próprios carros para realizar as corridas. Trabalhar como motorista de aplicativo pode parecer ser bastante vantajoso, pois o motorista tem a liberdade de escolher quando e onde trabalhar. Mas também pode ser desfavorável, pois o motorista precisa compreender a lógica de remuneração de cada aplicativo, de forma a tentar maximizar seus ganhos e reduzir suas perdas de acordo com a forma de trabalho de cada plataforma. O trabalhador precisará seguir todas as regras e regulamentos do aplicativo, bem como cumprir com todos os seus compromissos. Além disso, ter boas habilidades de comunicação e um bom entendimento de tecnologia facilitam o trabalho do motorista.

Outra diferença desta forma de transporte é que pelo aplicativo são os algoritmos que selecionam as corridas (sendo que estes correspondem as diferentes lógicas de remuneração e prestação de serviço de cada empresa/plataforma) e isso ocorre de diversas formas sendo influenciada pela localização do motorista e do passageiro, as tarifas e a disponibilidade de motoristas na região. Supostamente o algoritmo prioriza corridas mais rentáveis para o motorista e serem mais próximas de sua localização. Além disso, os algoritmos podem levar em consideração os níveis de serviço dos motoristas, permitindo que motoristas com melhores avaliações recebam corridas primeiro.

Um problema recorrente nas plataformas são as atualizações dos aplicativos que podem ser válidas ou não para os motoristas. Os motoristas devem manter seus celulares atualizados para a última versão do aplicativo, o que pode levar ao uso de dados e bateria, bem como ao tempo gasto para realizar a atualização. Além disso, como as atualizações são frequentes também podem levar a problemas de funcionamento, como bugs, erros e lentidão no aplicativo. Isso pode significar perda de tempo e dinheiro para os motoristas, já que eles não podem trabalhar enquanto o aplicativo não está funcionando.

No entanto, o serviço prestado pelas motoristas, somente foi regulamentado no âmbito municipal em cidades como Distrito Federal, São Paulo e Vitória (ES). A falta de regulamentação nos demais municípios não insurge na proibição do uso da plataforma tecnológica e dos serviços disponibilizados pelos aplicativos

Segundo Olmos e Favera

[...] Contudo, não se pode dizer que os aplicativos são ilegais pela ausência de regulamentação, pois de acordo com o princípio da legalidade, enquanto não houver uma norma que o proíba, haverá a continuação da prestação dos serviços oferecidos pelo aplicativo. Não significa dizer, no entanto, que a regulamentação não é necessária, muito pelo contrário, deve-se através do processo democrático estabelecer as diretrizes para o seu funcionamento, sempre observando as transformações e as evoluções tecnológicas que a sociedade vislumbra (OLMOS, Olivia e FAVERA, Rafaela, 2019, pag. 08).

Mesmo que a regulamentação não seja o fator primordial, ainda é necessário observar que o artigo 1º da Constituição Federal (CF/88) estabelece os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa como pilares da República Federativa Brasileira.

A livre iniciativa também é reconhecida como fundamento da ordem econômica, nos termos do art. 170. O livre exercício de qualquer ofício ou profissão é reconhecido como direito fundamental no art. 5º, inciso XIII. Em contraste, a liberdade é um direito fundamental reconhecido na frase final do Artigo 5º, mas por razões de segurança, torna-se necessário definir um máximo diário para o tempo de deslocamento do motorista e o tempo de direção.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos as existências dignas, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - Soberania nacional; II - Propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - Livre concorrência; V - Defesa do consumidor; VI - Defesa do meio ambiente,

inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003); VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e terem sua sede e administração no País. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995) Parágrafo único - É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. (Vide Lei nº 13.874, de 2019). (BRASIL, 2018, p.1)

Em contrapartida, no modelo de táxi convencional, o motorista deve ter uma licença emitida pela prefeitura municipal, também conhecida como alvará de vaga gratuita ou privativa, e pagar uma condutax devida a cada cinco anos. Eles também podem pagar uma taxa de localização de preços para uma empresa que mantém sua própria frota ou aderir a uma cooperativa⁷.

Os serviços de táxi são regidos pela Lei 12.619/2012, posteriormente alterada pela Lei 13.103/2015. Essas mudanças na CLT afetam a forma como os motoristas podem exercer sua profissão e regulamentam a jornada de trabalho e o tempo de direção.

Os taxistas convencionais estão isentos do pagamento de determinados impostos sobre produtos industrializados (IPI), sobre operações financeiras (IOF) e pagos ao governo federal, respectivamente, na aquisição de veículos. O recolhimento anual dos impostos IPVA e ICMS, sendo cobrados pelos Estados e pelos distritos em concorrência entre si, também é retido dos profissionais da categoria. Esses benefícios não são concedidos aos motoristas cadastrados nas plataformas.

Com relação ao serviço prestados pelos taxistas Esteves destaca que eles variam de acordo com o cenário urbano:

a)tradicional, pela qual os táxis circulam pelas ruas aleatoriamente até que sejam abordados por passageiros potenciais, modelo no qual o serviço acaba contribuindo para a degradação ambiental e para o estrangulamento das vias públicas (isso em razão do aumento de veículos sem passageiros nas ruas e da queima inútil de combustível); b) a fixa, na qual os táxis aguardam em pontos específicos distribuídos pela cidade, aos quais os passageiros se dirigem quando interessados no serviço, evitando-se assim a circulação aleatória dos veículos e reduzindo-se os impactos ambientais e

7 NETTO, Gilberto da Motta e Silva. “Confiar desconfiando”: vulnerabilidade, risco e produção de segurança na atividade dos taxistas da cidade do Recife. 2011.

econômicos do primeiro modelo e c) o transporte por solicitação remota, no qual o potencial passageiro, localizado em ponto geográfico distinto ao do transportador, entra em contato para solicitar seus serviços por meio de inúmeras tecnologias de comunicação, desde o telefone, passando pelo e-mail ou aplicativos de celulares (Esteves, Luiz pág. 20. 2015)

Alguns motoristas utilizam de empresas de Táxis como a 99 táxis e a Wappa que possuem aplicativo disponível para download em smartfone com sistema operacional Android ou iPhone, permitindo a solicitação da prestação dos serviços por meio do aplicativo similar ao sistema Uber, Garupa e da 99. Assim, trata-se de um modo prestação de serviços de táxi, e possui regulamentação. Além disso, Carelli destaca os seguintes pontos sobre métodos de prestação de serviços e vários modelos de transporte:

No Brasil, a forma de transporte público não coletivo sempre foi o táxi autônomo. Este modelo foi aos poucos deteriorado pelo comércio e acumulação de "autonomias" por verdadeiros empresários, que exploram a mão de obra de taxistas sem reconhecimento de vínculo empregatício, sob a proteção ou conivência do poder público. Alguns verdadeiramente autônomos sobrevivem, mas a forma usual é o trabalho de motoristas com pagamento de "diárias" a "donos" de concessões públicas. O motorista já começa seu dia de trabalho devendo ao dono da "autonomia". A exploração do trabalho nos aplicativos é ainda pior. Os aplicativos são, na prática, a forma mais completa do novo modelo de exploração de trabalhadores, no qual o controle se dá por programação, inputs e outputs. O aplicativo, empresa, controla o tipo de carro, a forma de conduzir, modo de se portar, uniforme e a tarifa a ser cobrada. Tem total controle dos trabalhadores por meio do sistema de "cenouras e porrete", ou seja, por meio de prêmios e castigos. Controla o quantitativo de mão de obra disponível, por meio de premiações para o trabalho em momentos de pouca oferta. A faceta do porrete também se apresenta: os trabalhadores não podem negar corridas e são desligados do sistema se não obtiverem certa nota pelos clientes do Uber. Em poucas palavras: os trabalhadores do aplicativo são seus empregados, porém o aplicativo não os reconhece como tal, desobrigando-se de seus deveres como empregadores (Carelli, Rodrigo, 2019, pág. 01)

Além das questões postas, também tem a questão que os motoristas de aplicativos ganham menos que os taxistas. Como pode ser visto na tabela 3, onde tem o valor por km na bandeira 1 e na bandeira 2, por km rodado, minutos, cenário 1 que é corrida curtas de no máximo 5km e cenário 2 que são corridas longas de no máximo 23

km. O levantamento dos dados foi realizado pelo Paulo Higa para o site Tecnoblog na cidade de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Porto Alegre e Belo Horizonte. Conforme a tabela abaixo:

TABELA 3 - VALORES DAS CORRIDAS NO BRASIL

	Táxi comum (bandeira 1)	Táxi comum (bandeira 2)⁸	Aplicativo Básico	Aplicativo Vip
Bandeirada	\$ 4,60	\$ 4,60	\$ 2,42	\$ 4,16
Quilômetro rodado	\$ 2,54	\$ 3,14	\$ 1,54	\$ 2,17
Minuto⁹	\$ 0,46	\$ 0,46	\$ 0,20	\$ 0,29
Cenário 1¹⁰	\$ 14,98	\$ 17,39	\$ 17,00	\$ 16,40
Cenário 2¹¹	\$ 48,60	\$ 58,93	\$ 40,40	\$ 49,00

FONTE: Elaboração da autora com base nos dados do Paulo Higa

A tabela 3 se refere aos valores das corridas, sendo que os taxistas recebem o valor integral da corrida, mas os motoristas de aplicativos recebem em média 80% da corrida. Em alguns aplicativos os motoristas não sabem quanto vão ganhar por cada corrida, só sabendo o valor que o cliente vai pagar pela corrida.

Nogueira e Carvalho (2021, pag. 20) descrevem a precarização do trabalho ou o trabalho precarizado como uma relação de emprego que leva o trabalhador a uma condição de vida precária, uma condição de vida insegura econômica e socialmente, vulnerável à desocupação, ao adoecimento, à incapacidade física e à velhice.

8 A bandeira 2 do taxi entra em vigor nos domingos e feriados nacionais / municipais ou a partir das 15 horas no sábado ou das 20 horas às 6 horas de segunda a sexta.

9 Os taxis, a tarifa por tempo são cobrados somente quando o veículo está parado.

10 Corridas curtas de no máximo 5 km

11 Corridas longas de no máximo 23 km

Precarização do trabalho¹² consiste na redução dos direitos do trabalhador, assim como a redução da qualidade e da segurança nos locais de trabalho. Esta tendência consiste na diminuição dos salários, na redução dos direitos, na ausência de direitos sociais e na diminuição da estabilidade no emprego. Além disso, a precarização do trabalho também pode ser caracterizada por um aumento da exploração, assim como por um aumento da rotatividade e da informalidade laboral. A precarização do trabalho é um problema que afeta diretamente a qualidade de vida dos trabalhadores, pois leva à redução dos salários, à redução do nível de vida e à redução da segurança no trabalho. Além disso, a precarização do trabalho pode levar à desvalorização profissional, ao aumento da exploração e à desigualdade social.

A precarização do trabalho condiz especialmente ao trabalho de motorista por aplicativo. Neste cenário, os motoristas são considerados trabalhadores autônomos e, portanto, não contêm direitos trabalhistas e não podem reivindicar salários mais altos, pois as taxas de serviço são estabelecidas pelos aplicativos, o que limita o seu potencial de renda. Outro aspecto que contribui para a precarização deste trabalho é a falta de segurança para os motoristas, pois eles não contam com a proteção de um contrato de trabalho, o que os torna vulneráveis a abusos por parte dos passageiros ou dos próprios aplicativos. A precarização do trabalho de motorista por aplicativo é um problema que afeta milhares de trabalhadores no Brasil, pois impõe regras restritivas de trabalho que limitam o potencial de renda e a segurança dos motoristas.

O trabalho precarizado/precarização do trabalho e o trabalho decente são conceitos opostos, onde precarização do trabalho é a anulação dos direitos trabalhistas e dos salários dos trabalhadores, o que não leva o trabalhador a ficar desprotegido (como já foi descrito). O trabalho decente, por outro lado, é um conceito desenvolvido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) para promover melhores condições de trabalho e direitos trabalhistas. O trabalho decente pressupõe que os trabalhadores devem ter direitos básicos, tais como direitos à segurança, à saúde conforme as leis trabalhistas.

Segundo Abramo (2010, pág. 152) “O conceito de trabalho decente acrescenta, à noção anteriormente consolidada de um emprego de qualidade, as noções de direitos (todas as pessoas que vivem do seu trabalho são sujeitas de direito e não

12 FERNANDES, D.C. Precarização do trabalho. In: OLIVEIRA, D.A.; DUARTE, A.M.C.; VIEIRA, L.M.F. DICIONÁRIO: trabalho, profissão e condição docente. Belo Horizonte: UFMG/Faculdade de Educação, 2010. CDROM

apenas aquelas que estão no setor mais estruturado da economia), proteção social, voz e representação”. O trabalho decente segundo a OIT (2006) “O conceito de trabalho decente se apoia em quatro pilares estratégicos: os direitos e princípios fundamentais do trabalho, a promoção do emprego de qualidade, a extensão da proteção social e o diálogo social”. Reafirmando o seu compromisso com o conjunto dos trabalhadores e trabalhadoras e não apenas com aqueles que têm um emprego regular, estável, protegido, no setor formal ou estruturado da economia.

O trabalho decente constitui em um objetivo que mudou de acordo com as possibilidades da sociedade era fazer um bom trabalho. Esse objetivo muda em conjunto com o avanço social e econômico. A ideia de trabalhar decentemente fornece uma estrutura para crescimento contínuo com base em princípios compartilhados. Metas concretas variam dependendo dos valores, prioridades e oportunidades de qualquer sociedade e podem mudar com o tempo. Muitos dos componentes do trabalho decente, como níveis de segurança econômica e qualidade do local de trabalho, são objetivos de desenvolvimento de longo prazo que frequentemente se expandem de acordo com as possibilidades econômicas e sociais de uma sociedade.

O trabalho decente é a atividade que oferece aos trabalhadores condições de trabalho adequadas em relação à segurança, salário, saúde e direitos trabalhistas. Esta forma de trabalho também tem como objetivo garantir a dignidade dos trabalhadores e assegurar que eles recebam salários justos. O trabalho por aplicativo, por outro lado, é uma forma de trabalho que depende de intermediários para conectar os trabalhadores aos clientes. Os intermediários, sendo os aplicativos, permitem que os trabalhadores ofereçam seus serviços a pessoas em sua área. No entanto, as plataformas não oferecem direito e segurança alguma para os seus “parceiros”, situação está que o trabalho decente demanda. Da mesma forma que a economia solidaria e economia compartilhada não possuem direitos trabalhistas e segurança para seus trabalhadores. A economia solidaria assume uma característica de gestão coletiva baseado na cooperação e na solidariedade, em que os bens e serviços são produzidos e distribuídos de forma mais igualitária e sustentável. O táxi cooperativo é uma versão da economia solidária que se baseia na cooperação entre os motoristas, que compartilham os custos e lucros de seu trabalho. O táxi cooperativo oferece aos motoristas a oportunidade de serem donos de seu próprio negócio e de ganhar mais dinheiro, pois os lucros são divididos entre todos os membros.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo dessa monografia foi realizar um estudo abrangente sobre o trabalho de motorista de aplicativo e as suas condições de trabalho, em comparação com a condição dos trabalhadores de transporte privado urbano, considerando o trabalho tradicional dos taxistas.

O primeiro passo foi identificar os aplicativos que seriam estudados. Foram identificados onze aplicativos sendo eles a Uber, 99, Blablacar, Cabify, In Drive, Garupa, Wappa, Yet Go, Baby Pass, Homo Drive e Lady Drive. Os aplicativos Uber, 99, Blablacar, Cabify, In Drive, Garupa, Wappa, Yet Go visam facilitar o deslocamento e a mobilidade dos usuários. Baby Pass e a Lady Drive são aplicativos que tem como objetivo transportar mulheres e criança com mais segurança. Homo Drive é um aplicativo focado no público LGBTQIA+ como o propósito de empregar e dar mais segurança e conforto para os clientes. Cada aplicativo tem a sua condição e os motoristas têm que ter alguns documentos específicos para poderem se cadastrar nas plataformas. Os aplicativos delimitam a porcentagem que os motoristas vão receber em cada corrida. A carga horária do trabalhador é flexível, mas cada plataforma recomenda uma quantidade de horas que o trabalhador pode trabalhar.

Já para a análise das condições de trabalho foram utilizados os conceitos de economia compartilhada, economia solidária, uberização, trabalho assalariado, trabalho decente e precarização do trabalho. Na perspectiva da economia compartilhada as plataformas seriam os intermediários entre o trabalhador/motorista e o cliente/passageiro, possibilitando o compartilhamento de um serviço. As plataformas se utilizam deste conceito, porém, na prática, o que seria “compartilhado” não acontece exatamente dessa forma, uma vez que as empresas exercem controle sobre os motoristas, pois elas definem todas as regras de operação do serviço, que ficam cristalizadas na forma do algoritmo. Além do que todos os valores dos serviços prestados são definidos pelas plataformas e não pelo trabalhador. Por isso as ideias associadas à uberização e ao trabalho precário parecem expressar melhor o que ocorre no mundo dos aplicativos. Esta nova economia permite aos usuários poupar dinheiro, ganhar mais flexibilidade e ter acesso a serviços de qualidade. Porém, esta nova forma de obter os serviços acaba precarizando o trabalho, pois os prestadores de serviços destas plataformas não têm os mesmos direitos

trabalhistas que os trabalhadores regulares e nem direito a benefícios como a previdência social.

Os conceitos de economia solidária, trabalho assalariado e trabalho decente se opõem totalmente a esta forma de trabalho, pois buscam assegurar os direitos dos trabalhadores e criar condições de trabalho justas e seguras. A ideia de economia solidária estimula que os trabalhadores sejam também proprietários das empresas e recebam uma parte dos benefícios da produção, já a noção de trabalho assalariado prevê a remuneração dos trabalhadores por salário e quando complementado pelo conceito de trabalho decente visa garantir que os trabalhadores recebam além do salário os direitos trabalhistas.

Neste trabalho de conclusão de curso também foi tratado a forma tradicional de motorista de transporte privado urbano que são os táxis. A remuneração do taxista difere da do motorista de aplicativo, pois os taxistas recebem o valor integral da corrida, e se forem proprietários do alvará (e do veículo) possuem autonomia plena sobre o exercício de sua atividade. Muitas vezes se organizam em cooperativas, caracterizando uma relação de controle sobre o próprio trabalho mais completa que no caso dos motoristas de aplicativo.

Concluiu-se que aquilo que inicialmente parecia ser benéfico tanto para o trabalhador como para os donos das plataformas (aplicativos), como a flexibilidade de trabalho, ausência de barreiras à entrada e outras regras de divisão de ganhos e pagamento do trabalhador, acabaram se mostrando, como tradicionalmente, mais favoráveis para a empresa. Pois, para ter um “salário” decente no final do mês o trabalhador tem que exercer a função por muitas horas do dia e ainda assim esse motorista não tem acesso a nada além do dinheiro recebido das corridas (do qual as plataformas levam uma boa porcentagem). Esta forma de trabalho não tem regulamentação então o motorista não tem direitos que podem ser cobertos pela lei.

A análise realizada evidenciou a necessidade de se regulamentar a forma como o trabalhador é remunerado e pode vir a ter acesso aos direitos trabalhistas. Também as questões de segurança e saúde desse trabalhador estão descobertas nessa nova forma de emprego. Até porque esses indivíduos são motivados a trabalhar em jornadas longas (para ganhar o necessário para se manter), pondo em risco a própria vida e a segurança de toda a comunidade. É necessário trabalhar pela igualdade de direitos entre os motoristas de aplicativos e os taxistas, lembrando que os táxis oferecem certos direitos.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização e a apropriação monopolizada do modo de vida da periferia: entrevista.** Disponível em: <https://digilabour.com.br/2020/01/31/uberizacao-e-a-apropriacao-monopolizada-do-modo-de-vida-da-periferia-entrevista-com-ludmila-costhek-abilio/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

ABÍLIO, Ludmilla Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração.** Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

ABRAMO, Laís. **Trabalho decente.** Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=802%3Acatid%3D28. Acesso em: 15 dez. 2022.

ABRAMO, Laís. **Trabalho Decente.** Salvador: Bahia Terras de Todos Nós, 2010

BLOG, 99pop. **Forma de pagamento para o motorista e como o aplicativo funciona.** Disponível em: <https://99app.com/blog/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

BLOG, Blablacar. **Termos e Condições.** Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>. Acesso em: 15 dez. 2022.

BLOG, Oitchau. **Direitos trabalhistas garantidos pela CLT: quais são?** 2022. Disponível em: <https://www.oitchau.com.br/blog/os-principais-direitos-trabalhistas-garantidos-pela-clt/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

BÔAS, Andréa Silva Vilas. **A influência dos aplicativos móveis no negócio das empresas prestadoras de serviços de táxis em São Paulo.** 2016. 1 f. Monografia (Especialização) - Curso de Administração de Empresas., Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2016. Cap. 4. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16620/Disserta%c3%a7%c3%a3o_Andrea_Vilas_Boas%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 15 dez. 2022.

BOTSMAN, R. e ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo,** Bookman, Porto Alegre (2009)

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

CARELLI, Rodrigo. **O Uber, os táxis e a exploração dos motoristas - MPT-RJ.** Ministério Público do Trabalho no Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <https://www.prt1.mpt.mp.br/informe-se/noticias-do-mpt-rj/505-artigo-uber>. Acesso em: 15 dez. 2022.

DRIVE, Homo. **Dicas para motorista homo drive.** Disponível em: <https://www.homodriver.com.br/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

DRIVE, In. **Blog In Drive**. 2020. Disponível em: <https://indrivert.com/pt/blog/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

DRIVE, Lady. **Seja a motorista**. Disponível em: <https://ladydriver.com.br/motorista/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

FICHMANN, Flaminio. **Pontos positivos e negativos da 'uberização' dos serviços**. Disponível em: <https://canaltech.com.br/mercado/pontos-positivos-e-negativos-da-uberizacao-dos-servicos-55805/>. Acesso em: 15 dez. 2022

GARUPA. **Blog Garupa**. 2020. Disponível em: <https://garupa.co/blog>. Acesso em: 15 dez. 2022.

GO, Yet. **Motorista**. Disponível em: <https://yetgo.com.br/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

GÓES, Geraldo. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham**. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/tag/motoristas-de-aplicativos/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

HIGA, Paulo. **Táxi ou Uber? Um comparativo dos preços das corridas em cinco cidades**. Disponível em: <https://tecnoblog.net/especiais/taxi-ou-uber-preco-qual-mais-barato/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

HIRATA, Helena. **O Conceito de trabalho**. Pag.65. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/05634.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2022.

LARA, Ricardo. **Modernização trabalhista em contexto de crise econômica, política e sanitária**. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5522/552265046013/552265046013.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2022.

MACHADO, Sidnei. **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: Ufpr - Clínica Direito do Trabalho, 2022. 364 p.

MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto Comunista**. São Paulo: Boitempo, 2005.

MEQUITA, Aline. **Controle de ponto para Uber qual a melhor maneira par acompanha?**. Disponível em: <https://www.oitchau.com.br/blog/controle-de-ponto-para-uber/#:~:text=Diferentemente%20do%20que%20muitos%20acreditam,12%20horas%20de%20atividades%20consecutivas..> Acesso em: 15 dez. 2022.

NETTO, Gilberto da Motta e Silva. **“Confiar desconfiando”: Vulnerabilidade, risco e produção de segurança na atividade dos taxistas da cidade do Recife**. 2011. 1 f. Monografia (Especialização) - Curso de Sociologia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011. Cap. 2.

NOGUEIRA, Mauro Oddo. **Trabalho precário e informalidade: desprecarizando suas relações conceituais e esquemas analíticos**. Rio de Janeiro: Ipea, 2021.

NORDESTE, Diário. **Motoristas de aplicativos dirigem até 15 horas por dia; entenda o que é a “uberitização” do trabalho.** Disponível em: <http://www.guiadotrc.com.br/noticias/noticialD.asp?id=35561#:~:text=Profissionais%20cadastros%20em%20aplicativos%20ouvidos,di%C3%A1rias%20em%20uma%20situa%C3%A7%C3%A3o%20at%C3%ADpica..> Acesso em: 15 dez. 2022.

OLMOS, Olivia e FAVERAS, Rafaela, **A polêmica em torno do aplicativo uber no brasil: argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção.** Santa Cruz do Sul: Unisc, 2019. Disponível em: <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/viewFile/14260/2702>. Acesso em: 15 dez. 2022.

PADILLA, Ivan. **Adeus, Cabify: chegou o dia do serviço de transporte se despedir do Brasil.** Exame. Brasil, p. 1-1. jun. 2021. Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/cabify-deixa-brasil/>. Acesso em: 15 dez. 2022.

PASS, Baby. **Seja Motorista.** Disponível em: <https://babypass.com.br/motorista>. Acesso em: 15 dez. 2022.

PINHO, Luana Cavalcante e BEZERRA, Marília Sarmiento. **Direitos trabalhistas no Brasil.** Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/180026/101_00256.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 15 dez. 2022.

REPÚBLICA, Presidente da. **Constituição Federal - Constituição da República Federativa do Brasil 1988 | Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, Presidência da República.** Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/155571402/constituicao-federal-constituicao-da-republica-federativa-do-brasil-1988#art-1>. Acesso em: 15 dez. 2022.

REPÚBLICA, Presidente da. **Consolidação das leis trabalhistas.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 15 dez. 2022.

SILVA. **Vista do Relações trabalhistas no Brasil.** Disponível em: <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/ADN/article/view/5722/4953>. Acesso em: 15 dez. 2022.

SINGER, Paul. **Economia solidaria.** Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/WYVnc8gJVQYFDnrCgbZxjCG/?lang=pt>. Acesso em: 15 dez. 2022.

UBER. **As ofertas tecnológicas da Uber.** Disponível em: https://www.uber.com/br/pt-br/about/uber-offerings/?utm_campaign=CM2057687-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_Exact_como%20se%20cadastrar%20para%20uber_kwd-743949071640_533468447199_123542758934_e_c&utm_source=AdWords_Brand. Acesso em: 15 dez. 2022.

WAPPA. **Motorista e Entregadores.** Disponível em: <https://www.wappa.com.br/motoristas-entregadores>. Acesso em: 15 dez. 2022.